

RECOMMANDE

Etat de Vaud
Service du développement territorial
Avenue de l'Université 5
1014 Lausanne

Lausanne, le 12 juin 2019

Enquête publique : Communes de Daillens et Oulens-sous-Echallens – Plan d'affectation cantonal (PAC) n° 342 – Installation de stockage définitif de matériaux de types D et E de « La Vernette » – n° CAMAC 168'512, 168'558, 185'156, 184'748
Oppositions

Madame, Monsieur,

Agissant par procuration de l'Association centrale Transports et Environnement (ATE), la section vaudoise de l'ATE vous fait part de son opposition au projet cité en titre, fondée sur les motifs suivants :

Des problèmes liés à l'accessibilité au projet par le rail

A en croire le Rapport 47 OAT, le site du Projet aurait été retenu sur la base d'une étude multicritères effectuée en 2013. Les critères déterminants seraient notamment l'accessibilité par la route et le rail sans traverser de localité, l'éloignement des habitations et le faible impact environnemental (cf. Rapport 47 OAT, p. 14).

L'ATE conteste cette appréciation dans la mesure où l'accessibilité par le rail n'est aujourd'hui que purement hypothétique. Son existence repose en effet en lien avec les installations ferroviaires d'Eclépens situées à 3.5 km du lieu prévu (p. 15 Rapport 47 OAT). Ce critère est d'ailleurs vu comme un « critère déterminant » dans le choix du site sélectionné (p. 14 Rapport 47 OAT) et constitue un élément central pris en considération dans les appréciations de charges de trafic induite par le Projet. Plus précisément, il est considéré que :

- le 90% des déchets de type D devrait être acheminé par le rail depuis le lieu de production jusqu'à la voie de débord d'Eclépens (p. 85 Rapport 47 OAT) ;
- environ le 21% des déchets de type E pourrait également être acheminé par ce même moyen (p. 86 Rapport 47 OAT).

Association Transports et Environnement
Section Vaud

Avenue du Mont d'Or 23, 1007 Lausanne
Tél. +41 21 323 54 11
www.ate-vd.ch, e-mail info@ate-vd.ch

Or, la voie de débord d'Eclépens est celle qui est justement utilisée par la cimenterie Holcim SA en lien avec la carrière du Mormont dans le contexte plus large du PAC n° 308 Le Mormont de 1999. Dans ce contexte, et comme cela a été détaillé dans le contexte de l'adoption d'une modification du PAC n° 308 en 2016 (« carrière de la Birette »), près de 57% des expéditions de ciment s'effectuent par le rail, ce qui occupe en grande partie les voies justement invoquées en lien avec le Projet. Cette utilisation sera par ailleurs très vraisemblablement accrue ces prochaines années justement en raison de l'extension de la carrière du Mormont mise à l'enquête en 2015 et approuvée au début de l'année 2019 au lieu-dit « La Birette ».

Malgré ces éléments et la croissance du nombre de matériaux transitant par le rail par les voies d'Eclépens, aucune référence n'y est faite dans le Rapport 47 OAT. Au contraire, celui-ci se contente de façon des plus vagues d'affirmer l'avantage lié à la présence du rail – et son utilisation à plus de 90% pour le transport des déchets de type D – sans donner aucun détail ni aucune précision quant à cette éventualité. Cette absence d'information, et plus largement de toute référence à la carrière exploitée par Holcim SA ainsi qu'à son extension future, rendent le Rapport 47 OAT particulièrement lacunaires à ce sujet. Cette lacune, générale, est centrale sous l'angle de l'opportunité du Projet.

Du non-respect des règles en matière de surface d'assolement

Le Rapport 47 OAT ne permet pas de comprendre dans quelle mesure le Projet s'inscrit sur des terrains classés en surfaces d'assolement. En effet, il est dit que « 100% de la surface du sous-périmètre du PAC n° 342 est donc répertoriée en SDA, représentant 429'759 m² de SDA de qualité I » (cf. Rapport 47 OAT, p. 126), alors qu'il est évoqué ailleurs que « [l]e secteur "Sur Cuélet" ne comprend pour sa part aucune SDA » (cf. Rapport 47 OAT, pp. 18, 90 et 129).

Ces assertions contradictoires ne permettent pas de contrôler précisément la justesse des calculs relatifs au coefficient d'utilisation des surfaces d'assolement (cf. Rapport 47 OAT, p. 126).

D'ailleurs, le Rapport 47 OAT précise de façon erronée que le secteur « Sur Cuélet » ne comporte aucune surface d'assolement (notamment en p. 90). Dans la mesure où cette affirmation est totalement erronée, les craintes liées aux calculs effectués en la matière en ressortent renforcées.

Par ailleurs, aucune garantie n'est donnée quant à la possibilité pour tous les terrains du Projet classés en surface d'assolement de qualité I de revenir à l'agriculture à l'issue de la période prévue d'exploitation. Les risques en la matière sont notamment marqués au regard des possibilités de tassement inégal qui sont évoquées en p. 63 du Rapport, ceci sans mesures effectives permettant de les exclure.

Sur ce dernier point d'ailleurs, le Rapport étudie les effets de tassement liés aux matériaux de type D et E (p. 65 et 66) ainsi que pour ceux de type A (p. 66), mais passe totalement sous silence les matériaux de type B (qui pourront aussi être mis en dépôt, p. 39 Rapport 47 OAT).

De l'absence de référence au PAC Venoge

Le Rapport 47 OAT ne fait quasiment aucune mention au PAC Venoge – ceci alors que la commune de Daillens constitue l'une des 58 communes du bassin hydrographique de la Venoge. Pourtant, bien que l'emplacement du Projet ne soit pas situé aux abords immédiats de la Venoge, il se trouve à moins de 700 mètres du Combaz et à moins de 300 mètres du ruisseau Le Criau, lesquels finissent tous deux directement dans la Venoge. Celle-ci est elle-même à moins d'un kilomètre du périmètre du Projet, en contre-bas sur une pente de plus de 100 mètres à partir du point le plus haut des parcelles concernées. Toutes les eaux traitées en lien avec la décharge, par le biais de la STEP, sont elles-mêmes déversées dans la Venoge.

De la violation des règles OPair

L'étude des valeurs limites OPair qui est faite en p. 93 ss du Rapport 47 OAT fait totalement l'impasse sur le Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges de 2018 (ci-après : le Plan OPair). Pourtant, bien que la région directement impactée par le Projet ne soit pas couverte par ce plan, elle se trouve à ses abords immédiats dans la mesure où il couvre notamment la commune de Cheseaux-sur-Lausanne. Il était donc absolument nécessaire d'en tenir compte dans ce contexte, considérant les impacts importants que le Projet aura sur la qualité de l'air, tant par les poussières créées par l'exploitation de la décharge que la pollution et particules fines causées par le trafic routier lié.

A la suite de ce dernier point, et comme précédemment développé, il y a lieu de craindre fortement que les appréciations qui sont données quant au nombre de matériaux transitant par le rail (en utilisant les voies d'Eclépens), dont à hauteur de 90% pour le transport des déchets de type D, ne puissent être respectées considérant l'exploitation actuelle et a fortiori future de la carrière du Mormont par l'entreprise Holcim SA. Dès lors, toutes les valeurs appréciées dans le cadre du Rapport 47 OAT présentent le fort risque d'être fortement inférieures à la réalité.

En outre, les méthodes de calcul utilisées par Impact Concept SA pour effectuer les prévisions d'émissions pour le futur ne permettent pas de faire des comparaisons : les valeurs actuelles sont indiquées en $\mu\text{g}/\text{m}^3$ alors que les émissions futures sont indiquées en t/an. Cela est valable autant pour les émissions en oxydes d'azote NOx que pour les émissions de particules fines. En conséquence, il n'est pas possible de tirer comme conséquences que les valeurs légales seront respectées.

S'y ajoute encore le constat que le Rapport 47 OAT ne mentionne pas non plus les conséquences possibles du développement autoroutier de la région dans les années à venir, notamment au regard des projets d'extension des autoroutes de contournement de Lausanne et du nœud de Crissier. Or, là également, il est fortement probable que ces projets aient des conséquences directes sur le nombre de véhicules transitant par l'autoroute A1 directement adossée au périmètre du Projet, qui augmentera sensiblement. Cela entraînera des émissions supplémentaires de polluants, qui viendront s'ajouter à celles engendrées par la décharge. Il aurait donc été essentiel d'en tenir compte dans le Rapport 47 OAT.

Les échanges possibles entre la décharge et les autres usines de la région – mis en avant en p. 15 comme « pôle d'écologie industrielle », sans toutefois le schéma qui figurait auparavant dans la dernière version du Rapport 47 OAT ayant précédé celle intégrée à la mise à l'enquête – ne sont pas du tout pris en compte dans les calculs de trafic en p. 92 ss. Pourtant, il y a tout lieu de craindre que cela engendrera de nombreux allers-retours et transits de camions entre les autres usines et la décharge, un risque impactant directement les normes relatives à la qualité de l'air.

En outre, le type exact de machines de chantier et autres machines autorisées sur la décharge n'est pas précisé dans le Rapport. Or, ce point a tout naturellement des conséquences directes sur les normes en matière de protection de l'air – ceci a fortiori considérant le fait que le Rapport ouvre la possibilité d'ajouter certaines machines non-prises en compte par la suite à l'exploitation de la décharge. Il en est notamment d'un concasseur-cribleur et d'une unité de déferrailage mobile pour le traitement des mâchefers, qui pourraient tous deux être intégrés au Projet (p. 44). Malgré les impacts très importants de ces machines sur les émissions polluantes (notamment les poussières et le NOx), elles ne sont nullement détaillées ni prises en compte dans les calculs OPair.

Il est enfin à relever que les possibles effets cumulatifs des émissions de particules fines (tant en lien direct avec le Projet que causées par l'autoroute A1 aux côtés du périmètre du Projet) et des poussières engendrées par la décharge elle-même ne paraissent pas avoir été pris en compte ni analysés dans le Rapport 47 OAT. Font également défaut toute précision des mesures qui seraient prises pour « protéger » l'autoroute A1 précitée des poussières engendrées, dans la mesure évoquée en p. 98 du Rapport 47 OAT. Sur ces deux points, ce document s'avère donc lacunaire.

Tous ces éléments font craindre un impact massif des poussières et de la pollution engendrée par la décharge sur les communes alentours, et en particulier la Commune de Daillens. A ce dernier sujet, le Rapport 47 OAT relève lui-même que le bourg de Daillens se trouve directement dans l'axe des vents dominants provenant de la décharge (p. 97) – ce qui entraînera indéniablement un déversement de ces poussières et de la pollution plus générale sur les habitations. Or, bien que mentionné, ce risque n'est nullement développé ni autrement compensé si ce n'est par le simple constat que le village est distant de « 1'050 m de l'extrémité sud de la décharge ». Ce dernier constat figure d'ailleurs lui-même exclusivement dans l'analyse de la situation actuelle en termes de poussières et n'est pas reprise, ni analysée, dans l'examen de la situation future. Il n'est pas non plus repris pour les autres émanations et pollutions affectant l'OPair.

De la violation des règles en matière de bruit

De façon générale, la prise en compte de l'autoroute voisine comme élément impliquant un contexte « relativement bruyant » dans le Rapport 47 OAT (p. 105) n'est pas admissible, notamment du fait que l'autoroute se trouve justement – comme cela est évoqué dans le Rapport lui-même pour justifier les impacts causés au paysage – au-dessus du niveau des terres. Dès lors, le bruit impliqué par l'autoroute n'est pas particulièrement marqué, au contraire de celui qui sera causé par le Projet. Ce point n'est pourtant pas considéré dans le Rapport 47 OAT.

Plus largement, le périmètre du Projet se situe dans un espace particulièrement calme, comme cela est expressément relevé en p. 16 du Rapport 47 OAT. Or, l'exploitation de la décharge aura très clairement un impact négatif massif sur ce point, considérant le bruit et les nuisances directes qui en seront causées.

Le Rapport 47 OAT est particulièrement lacunaire dans son analyse du bruit engendré par l'exploitation de la décharge, dans la mesure où les analyses et projections effectuées ne concernent que les sous-étapes la et Via/b. Alors que ce choix s'explique essentiellement par la proximité de l'Habitation A (qui fait partie de la ferme de La Martine), il passe totalement sous silence le fait que l'exploitation d'une décharge entraîne un impact sonore bien plus large, dont l'effet dépasse les seuls riverains immédiats du périmètre. Or, rien dans le Rapport 47 OAT ne traite des conséquences en termes de bruit – sous l'angle des normes de protection du bruit et plus généralement de ses conséquences – pour les villages et habitants avoisinants. Cette lacune est d'autant plus grave que, comme cela est relevé dans l'analyse des normes OPair, le bourg de Daillens se trouve directement dans l'axe des vents dominants provenant de la décharge (p. 97 du Rapport 47 OAT) – entraînant par-là le bruit qui y est causé directement sur les habitations.

Dès lors, le Rapport 47 OAT est particulièrement lacunaires dans son analyse en termes de bruit tant par le fait (i) qu'il n'examine que deux sous-étapes d'exploitation de la décharge et (ii) se limite aux riverains immédiats de la décharge, sans étendre son examen au cercle plus large des bourgs avoisinants.

A noter encore que le bruit causé par le trafic engendré par l'exploitation de la décharge s'avère aussi sous-évalué – vu les constats tirés *supra* en matière de pollution de l'air, auxquels il peut entièrement être renvoyé. Ainsi et en particulier, si les évaluations très positives d'utilisation du rail ne peuvent être respectées en raison justement de l'exploitation et de l'agrandissement de la carrière du Mormont, des conséquences négatives directes en termes de bruit devront être considérées. Or, celles-ci ne sont nullement évoquées dans le Rapport 47 OAT.

De la dangerosité des voies d'accès

Selon le Rapport 47 OAT, les charges de trafic routier induites par l'exploitation de la décharge projetée « sont établies sur la base d'une capacité de transport des camions de 12 m³ en place, en considérant que les camions ne roulent que durant la journée. La durée d'exploitation moyenne prise en compte est de 220 jours par an. En ce qui concerne le trafic ferroviaire, un wagon peut transporter 3 bennes ACTS d'une capacité de 18 t chacune, soit un total de 54 t (36 m³) » (cf. Rapport 47 OAT, p. 85).

Avec le rail, et selon les prévisions, l'exploitation de la décharge génèrerait ainsi « une moyenne de 32.5 camions par jour (65 passages de camions) ». Ceux-ci emprunteraient « l'accès existant à US-ISDS d'Oulens-sous-Echallens, puis les domaines publics communaux DP 39 et 38 ». La part de trafic routier induit par le projet resterait ainsi « très faible par rapport au TJM total sur l'ensemble des tronçons de routes cantonales empruntés ». Elle serait comprise entre 0.21 % et 0.66 % ce qui, par rapport au TJM poids-lourds, représenterait « une

part de trafic comprise entre 2.1 % et 17.3 % sur ces tronçons qui possèdent déjà un trafic poids-lourds relativement important » (cf. Rapport 47 OAT, p. 87).

En réalité, ces hypothèses paraissent erronées et incomplètes et ne permettent pas de connaître précisément les nuisances et les risques liés aux voix d'accès. On relève notamment que :

- comme on l'a dit ci-dessus, l'accès par le rail est aujourd'hui purement hypothétique, ce que confirme d'ailleurs Impact Concept SA qui se contente d'annoncer de manière sibylline qu'à moyen terme, l'entreprise Orllati Environnement (VD) SA « envisage de réaliser une nouvelle gare de transbordement dans la zone industrielle d'Eclépens » (cf. Rapport 47 OAT, p. 88). Concrètement, cela signifie qu'il est à prévoir que, contrairement à ce que semble soutenir le Canton, les déchets de type D seront acheminés à La Vernette non pas par le rail, mais bien par des camions. Le cas échéant, l'augmentation du trafic des poids-lourds serait très supérieure à celle prévue dans le Rapport 47 OAT. Cela est d'autant plus probable au regard du développement à venir de la carrière du Mormont, totalement passé sous silence dans le Rapport 47 OAT.
- Le fait que les tronçons prévus ne traversent aucune localité n'est pas suffisant pour écarter tout danger lié aux passages fréquents de camions, dans ou hors de localités. On pense par exemple aux cyclistes ou aux promeneurs qui seront forcément mis en danger par ces passages, et dont il aurait fallu tenir compte dans le Projet. En effet, l'accès des camions à l'installation prévue se fera en dernier lieu par les chemins de desserte agricole. Or, cela fait très clairement courir un risque de sécurité important aux promeneurs et autres personnes qui empruntent ces chemins (y compris des enfants) – risque qui n'est pas acceptable considérant l'utilisation fréquente de ces chemins.
- En outre, le Rapport n'évoque que très succinctement le fait que la route cyclable régionale n° 63 (Gros de Vaud – La Côte) passe justement en plein milieu du Projet, empruntant les chemins de desserte agricole (cf. Rapport 47 OAT, p. 155). Aucune mention n'y est par contre faite précédemment, notamment en p. 45 s'agissant particulièrement de l'accès à l'installation. En outre, ce point n'est évoqué qu'en lien avec le paysage et non avec la sécurité des personnes qui passent sur le chemin, alors qu'il constitue un problème central. Cela démontre que l'élaboration du Projet n'a quasiment pas tenu compte de ce fait, ceci alors que les risques créés pour les cyclistes sont importants avec la présence nombreuse de camions.
- Aucune donnée de trafic n'est disponible pour le dernier tronçon d'accès à « La Vernette » depuis la route cantonale RC 305-B-P (cf. Rapport 47 OAT, p. 87), si bien qu'il n'existe aucune prévision de trafic sur ce tronçon, ce qui n'est pas acceptable, tant dans l'analyse des nuisances que dans l'analyse des risques.
- Il est semble-t-il prévu de mettre en place un système d'autocontrôle du nombre de passages de camions afin de vérifier que les hypothèses de trafic annoncées sont bien respectées. On relève toutefois qu'aucune précision n'est apportée sur ce

système, et encore moins sur les solutions qui seront mises en œuvre dans l'hypothèse où les passages de camion seraient bien supérieurs à ceux prévus.

- Aucune précision n'est faite quant à l'acheminement du carburant diesel nécessaire aux camions dans les réservoirs placés sur l'installation, ceci alors que les camions-citerne utilisés auront très clairement un effet important sur la protection des sols et le tassement ainsi que de compactage de la végétation.
- L'estimation du trafic autour de l'installation, fondée sur l'augmentation du trafic régional entre les années 2010 et 2015, ne tient pas compte des évolutions futures probables de la capacité autoroutière et, dès lors, du flux de véhicules que cela engendrera. A moyen terme, il faut notamment évoquer les différents projets autoroutiers de la région du Grand Lausanne, entre Crissier et Belmont, qui auront un effet direct sur le nombre de véhicules empruntant l'autoroute passant aux abords de l'installation.
- Dans l'ensemble, et comme détaillé supra en lien avec la pollution de l'air ainsi que les normes de protection du bruit, les appréciations liées au trafic engendré par le Projet sont totalement sous-évaluées, y compris au regard des échanges pouvant avoir lieu (et étant mis en avant) avec le « pôle d'écologie industrielle » évoqué en p. 15 du Rapport.

Sur la base de ce qui précède, on ne peut que constater que les risques liés aux voies d'accès n'ont pas fait l'objet d'une analyse sérieuse et précise. Les dangers que les nombreux passages de camions feront nécessairement courir à tous les usagers des voies d'accès ont été purement et simplement ignorés, les chiffres qui sont avancés sont erronés et ne permettent pas d'appréhender de manière objective et rationnelle les risques et les nuisances générés par les camions.

De la violation des règles en matière de protection du paysage, de la nature et de l'environnement

Le Rapport 47 OAT détaille les motifs pour lesquels le Projet semble conforme aux exigences en matière de protection du paysage ; l'argument essentiel qui est avancé dans ce contexte se rattache à la présence de l'autoroute qui s'étend sur le bord droit des parcelles concernées.

Or, cela ne tient pas compte :

- De la hauteur de 6 mètres du talus qui sera aménagé en bordure de site , lequel aura un impact considérable sur le paysage (cf. Rapport 47 OAT, p. 41) ;
- Du fait que ce même Rapport évoque à une reprise un niveau fini théorique pouvant atteindre jusqu'à 17 mètres au-dessus du terrain actuel (p. 61) – ce qui est non seulement contradictoire avec ce qui précède, mais aussi fortement impactant en termes de paysage ;
- Du fait que ces constructions et talus auront pour effet direct de casser l'ouverture paysagère entre le Jura et les Préalpes, qui constitue pourtant une partie essentielle du paysage (cf. Rapport 47 OAT, p. 152) ;

- Dans l'ensemble, l'impact réel de l'exploitation de la décharge sur l'entier du paysage visible pour la région est totalement sous-évalué dans le Rapport.

Le risque de tassement et de compactage irréversibles des terrains, causés notamment par les camions utilisés en lien avec la décharge, est uniquement évoqué dans le Rapport, sans être examiné plus en détail (cf. Rapport 47 OAT, p. 116).

S'y ajoute le fait que le Rapport évoque néanmoins des risques de tassement importants dans le cadre et après l'exploitation de la décharge – risques qui peuvent notamment entraîner des irrégularités de la surface topographique (p. 63). Et bien que des expériences similaires sur un site voisin aient été vécues, les mesures prévues et recommandations qui sont proposées apparaissent floues et trop générales pour comprendre le risque précis d'un tassement excessif.

Le Rapport explicite encore le fait que le périmètre couvert par le Projet est situé en bordure d'un territoire d'intérêt biologique supérieur (TIBS) du réseau écologique cantonal et que le milieu forestier qui se trouve à l'ouest constitue un corridor biologique terrestre d'importance nationale. En outre, il est dit au même chapitre que le territoire est au croisement de deux voies de passage préférentiel pour la faune. Certaines espèces particulièrement protégées, dont la fauvette grisette (espèce de priorité « très élevée » au niveau national), peuplent les alentours. Pourtant, l'étude relative aux conséquences du Projet (bruit, pollution, activité, etc.) sur la faune avoisinante apparaît en partie lacunaire. Par ailleurs, les éléments particuliers liés au lieu-dit Sur Cuélet et le fait que le périmètre y relatif soit reconnu comme de valeur supérieure à la moyenne a été ajoutée en dernier au Rapport (cf. Rapport 47 OAT, p. 143) et n'a, partant, pas correctement été pris en compte dans l'analyse multicritères appliquée au site.

La pollution lumineuse du Projet n'est par ailleurs aucunement examinée, notamment pour ses effets sur la faune, à l'exception de ce qui est dit très brièvement concernant la STEP (cf. Rapport 47 OAT, p. 149). Là encore pourtant, les effets néfastes de la pollution lumineuse sur la faune sont connus et redoutés. Cela s'avère central pour la décharge elle-même, dont aucun dispositif de lumière n'est précisé.

Le Rapport 47 OAT ne fait également aucune analyse précise de l'impact de la décharge et du Projet sur la faune, notamment s'agissant de son transit. Pourtant, il y est précisé que « Le territoire situé autour du projet de décharge est au croisement de deux voies de passage préférentiel pour la faune » (p. 136). Fait également défaut tout examen de l'impact de la décharge – et de son exploitation nocturne – sur la faune.

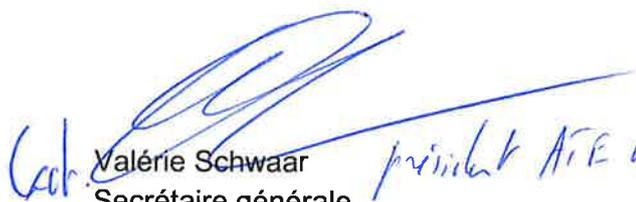
Enfin, et sous l'angle spécifique de la protection des sols, les risques de compactage d'une partie des sols apparaît sous-évalué aux p. 116 ss. Cette sous-évaluation se rapporte essentiellement au fait que les évaluations en termes de trafic sont elles-mêmes sous-évaluées, comme cela a été évoqué ci-dessus, et que les sols présentent un très fort risque de compactage, lequel n'est cependant pas du tout examiné dans le Rapport ni compensé par des mesures possibles.

En conclusion, fondée sur ce qui précède, notre association conclut au refus du permis sollicité pour le projet cité en titre.

Cette position pourra être revue en cas d'amélioration de celui-ci dans le sens des remarques précitées.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de notre parfaite considération.

Au nom du comité ATE Vaud


Valérie Schwaar
Secrétaire générale

président ATE vaud