

n° 102

Sujet : [INTERNET] Fwd: contributions enquête public Saint Gingolph 2024
De : >
Date : 30/04/2024 à 15:36
Pour : ddpp-enquete@haute-savoie.gouv.fr

Bonjour,

Est-ce que c'est mieux ainsi ?

Messieurs,

Vu du Lyaud, avec le non-respect des engagements pris par le groupe Segrave, notamment de créer un itinéraire Bis pour le flux des PL, j'ai souhaité analyser de façon transversale les capacités de production du groupe Segrave et associés.

Pour rappel le groupe Segrave exploite deux carrières, Le Lyaud et Meillerie, deux sites de production Vongy et Port Pinard, qui est aussi un quai de chargement export Suisse (cf site internet de Sagra dranse). Et d'associer à cette réflexion le projet de nouvelle carrière de Saint Gingolph, en roche massive, avec son étude d'impact environnementale qui est soumise à l'enquête publicactuellement.

Le socle d'un dossier d'une telle ampleur environnementale doit avoir une raison impérative d'intérêt public majeur. Cette obligation environnementale incontournable est d'ailleurs bien développée dans la contribution 4.

En effet le législateur a dressé ce fondamental non négociable comme préalable à la destruction d'habitats ou d'espèces protégées. Cette doctrine est européenne.

Dans le but simple de rendre impossible tout abus irréparables à l'encontre d'écosystèmes naturels remarquables :

Tribunal Administratif de Grenoble

N° 1908299

lecture du 04 octobre 2022

5ème Cham

REPUBLIQUE FRANCAISE
AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

13. Il résulte de ces dispositions qu'un projet d'aménagement ou de construction d'une personne publique ou privé susceptible d'affecter la conservation d'espèces animales ou végétales protégées et de leurs habitats ne peut être autorisé à titre dérogatoire, que s'il répond, entre autres conditions, à une raison impérative d'intérêt public majeur. En présence d'un tel intérêt, le projet ne peut cependant être autorisé, eu égard aux atteintes portées aux espèces protégées appréciées en tenant compte des mesures de réduction et de compensation prévues, que si, d'une part, il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et si, d'autre part, cette dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, de populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

14. D'une part, il ressort des pièces du dossier que le besoin en matériaux de construction en Haute-Savoie est supérieur à celui du reste de la France et que la zone Annemasse/Thonon-les-Bains représente 38 % de la consommation en granulats. Il ressort également de la note de la DREAL Auvergne-Rhône Alpes du 11 juin 2019 que trois des six carrières présentes en Chablais, dont la carrière litigieuse, voyaient leur autorisation arriver à échéance alors qu'elles représentaient à elles trois 65 % des capacités de production locale en granulats à béton et la SAS des Carrières Chablaisiennes indique dans son dossier de demande de dérogation que la carrière de Le Lyaud représente une production d'environ 25 % de la production totale de l'arrondissement de Thonon. Par ailleurs, les autres carrières plus éloignées qui seraient géographiquement susceptibles d'alimenter cette zone de chalandise sont elles-mêmes soumises à une très forte demande. Ainsi, en partant de ce scénario le moins consommateur de matériaux (accueil de population réduit et forte augmentation du recyclage à hauteur du plan régional de prévention et de gestion des déchets), la DREAL envisage un manque de matériaux en 2030 de l'ordre de 515 kilotonnes par an et estime que la situation serait critique dès 2021 en prenant en compte la production de la carrière de Le Lyaud. Alors que la DREAL indique que les résultats de l'enquête annuelle sur les carrières montrent que seuls 5% des matériaux neufs produits localement ont été exportés en Suisse en 2017, les éléments produits par les requérants relatives aux importations suisses ne permettent pas de remettre en cause cette situation. Compte tenu des besoins en matériaux de construction, du déficit de production locale et compte tenu du coût de transport des matériaux qui double tous les 30 km, l'existence d'une raison impérative d'intérêt public majeur est établie au sens des dispositions précitées (c) du 4°) de l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

Le tribunal administratif de Grenoble a jugé que moins de 5% d'export n'était pas représentatif afin d'exclure la raison impérative d'intérêt public majeur, pour ce dossier.

Il y a une chronologie intéressante dans le renouvellement des sites de carrières Chablaisiennes de la Sagrave.

1. **LE LYAUD** : dossier de renouvellement sur fin 2018- début 2019.

En quelques chiffres : exploitation moyenne de 200.000 t/an avec la possibilité de monter jusqu'à 260.000 t/an.

La nouvelle autorisation prévoit une progression de + 30% afin de couvrir les besoins de l'agglomération de Thonon :

Le gisement est estimé à 3 900 000 tonnes. Le rythme d'extraction envisagé est de 200 000 tonnes/an (100 000m³/an) en moyenne et 260 000 t/an (130 000m³/an) au maximum, soit un rythme d'extraction maximal de 30 % supérieur au rythme de l'autorisation actuelle¹.

L'exploitation sera réalisée selon une méthode identique à celle actuellement utilisée, à savoir une exploitation à l'aide d'une pelle hydraulique et minage éventuel pour la destruction de massifs consolidés. La cote minimale d'extraction est maintenue à 595 m.

Donc pour le cas d'une 'tension ' sur le marché Chablaisien la carrière du Lyaud à + 60.000 t/an de potentiel disponible.

Le site du Lyaud peut se caractériser en trois thèmes clés :

1. **Renouvellement.**
2. **Equilibrer les besoins de l'agglomération de Thonon—**
3. **Export Suisse limité à 5%.**

Ce sont ces trois axes qui l'ont emporté sur la décision du TA afin de juger la présence d'une raison impérative d'intérêt public majeur pour ce dossier.

L'export Suisse s'effectue par le biais de Port Pinard Amphion, le port de chargement de péniches de la Sagrave pour la suisse.



Port Pinard, un port de chargement dédié à l'export Suisse.

Une unité de production de 50-60 tonnes alimentée par les matériaux bruts du Lyaud et de Meillerie –

A noté que la Sagrave s'est engagée de transporter 40% des matériaux de Meillerie par bateaux, soit 80.000 tonnes.

2. Carrière de MEILLERIE :

Second site d'extraction renouvelé en 2021 pour 200.000 tonnes/an avec une capacité maxi de 400.000 tonnes soit un disponible de 200.000 tonnes/an en cas de surchauffe dans le Chablais... Français. On peut dire qu'à lui seul ce site a une capacité de secours prévue dans son arrêté par Monsieur Le Préfet.

Le volume de matériaux exploitable est estimé à 4 000 000 de tonnes. La production annuelle moyenne s'établira à 200 000 T (avec un maximum de 400 000 T/an), sur 20 ans, en quatre phases quinquennales, dans la continuité de la production actuelle. Les travaux de remise en état seront coordonnés aux phases d'extraction.

Il me paraît important de souligner que ce projet ne nécessitera aucun défrichement supplémentaire.

Cette surcapacité était déjà présente dans la précédente autorisation comme l'explique le carrier à l'occasion de l'étude d'impact :

Demande présentée par M. Arnaud SAINT-DIZIER, Directeur Général de la Société SAGRADRANSE SAS (Société pour l'exploitation des sables et graviers de la Dranse) en dat du 6 avril 2021.

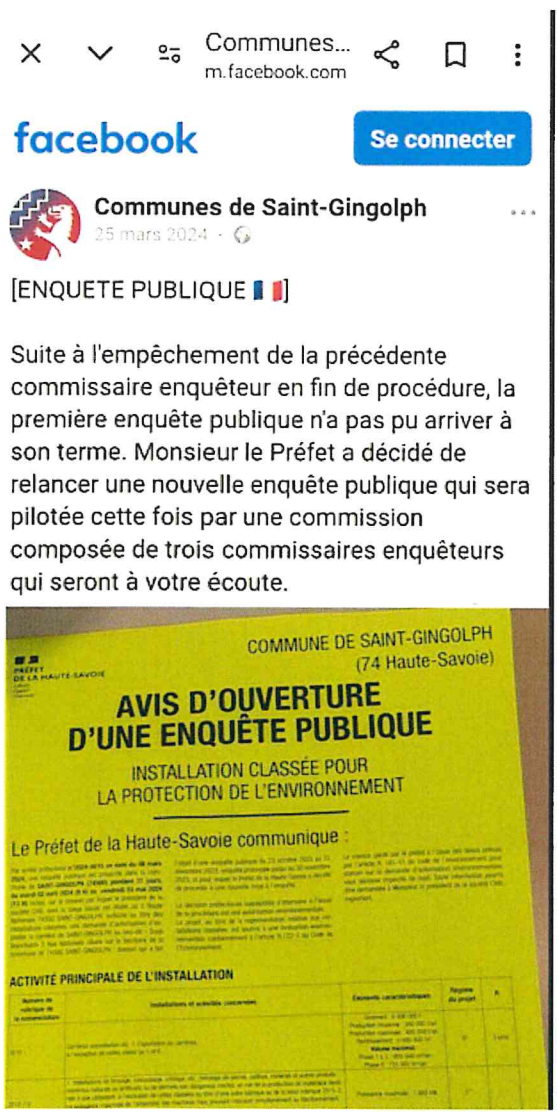
L'autorisation d'origine, accordée pour une période de 20 ans, arrive à échéance le 12 mai 2022. Des aléas d'exploitation survenus durant cette période d'autorisation, auxquels s'ajout un rythme d'extraction quelque peu inférieur aux prévisions, ont eu pour conséquence un sous-consommation du gisement. Ce nouveau projet consiste donc à poursuivre l'exploitatio de cette carrière, sans extension, pour une nouvelle période de 20 ans.

La lecture des éléments au dossier à l'occasion de cette enquête publique est riche d'enseignements.

Notamment l'analyse pertinente de madame Ratouis qui s'est exprimée en tant que citoyenne, deux ans avant d'être initiée Commissaire enquêtrice de l'enquête N°1 de St Gingolph, enquête pour laquelle j'ai du mal à qualifier si elle est, 'inachevée' ou 'annulée', ce qui reste un mystère dans les procédures administratives.

La mairie de St Gingolph a trouvé la solution, elle.

Elle travestie la vérité et crée une fiction pour ses administrés :



L'enquête publique est simplement pas arrivée à terme. Cette information tronquée venant de la

mairie est dommage pour la démocratie.

DONC Mme RATOUIS :

C15/@5 – Mme Claire RATOUIS. Dans ce courrier intitulé « **Garantir l'intérêt général ou le bien commun à l'occasion du renouvellement de la carrière de Meillerie** », Mme Ratouis regrette le manque de transversalité des procédures, dénonçant un cloisonnement « complet » de l'aménagement du territoire. Elle soutient que **la circulation** dans ce secteur très étroit

Carrière des Étalins – Meillerie (74) E210000135 / 38

29 | :

contraint (lac et montagne avec les risques plusieurs fois constatés d'éboulements roche sur la RD1005) **reste le problème majeur de cet axe routier** très fréquenté reliant la France à la Suisse. Estime que les élus, les services de l'état, le Département, le maître d'ouvrage auraient pu, à l'occasion de cette demande de renouvellement, mener une réflexion publique globale visant à construire un projet sur les 20 prochaines années qui concorde avec les objectifs du territoire. Ceci aurait pu prendre la forme d'un partenariat public /privé l'exploitant de la carrière chargé de « purger », voire d'excaver la falaise de la Balme en vue de préparer le terrain pour un futur aménagement routier de contournement de la commune. La contrepartie pour l'exploitant étant soit financière, si les matériaux extraits sont inexploitablement, soit un droit à vendre les matériaux extraits s'ils sont d'un intérêt commercial certain.

Il est demandé qu'une réflexion sur cette question cruciale soit menée entre les différents acteurs concernés (état, département, élus de ce territoire, réseau ferré de France, exploitant de la carrière..) avec pour objectif de solutionner une fois pour toutes, à moyen ou long terme cet épineux problème de circulation sur cet axe très fréquenté et peu sécurisé qu'est la RD1005, notamment au niveau de la traversée de Meillerie.

Tellement pertinente que son collègue en charge de l'enquête de Meillerie reprend son développement dans ses conclusions :

Recommandation n° 2 : Bien que les infrastructures routières ne soient pas de la compétence du pétitionnaire, ce dernier s'est exprimé favorablement à l'idée d'œuvrer en Synergie avec tous les acteurs de l'aménagement durable du territoire. Je ne peux donc que l'encourager à prendre attache avec les élus, les services de l'état, le Département, afin de mener une réflexion publique globale visant à construire un projet sur les 20 prochaines années qui concorde avec les objectifs de ce territoire. Ceci pourrait prendre la forme d'un partenariat public /privé, dans lequel l'exploitant de la carrière serait chargé de « purger », voire d'excaver la falaise de la Balme en vue de préparer le terrain pour un futur aménagement routier de contournement de la commune ou pour le moins de sécuriser la circulation au abords de ce secteur sur cette RD1005 très fréquentée.

Fait à Annecy-le-Vieux, le 5 novembre 2021

Le commissaire enquêteur,



Dominique MISCIOSCIA

Ressort clairement la notion du trafic sur la D1005 avec sa densité et son risque accidentogène.

Pour sa part le carrier s'engage à fortement augmenter le transport par barge, passant de 17 à 75 % dans un certain temps :

6. LE TRANSPORT DES MATÉRIAUX

Actuellement le transport des matériaux sortants du site est assuré par camions et par barges. Les proportions des 4 dernières années sont les suivantes :

- 10 % des matériaux sont exportés par barges vers la Suisse pour le groupe SAGRAVE.
- 25 % des matériaux sont vendus directement sur site à nos clients. Nos clients viennent alors avec leurs camions.
- 7 % des matériaux partent par barge (bateau noyeur le « Rhône 3 ») pour alimenter notre installation d'AMPHION.
- 58 % des matériaux partent par camions pour alimenter nos installations d'AMPHION et VONGY.

Notre volonté est de remplacer le transport routier par le transport lacustre. Actuellement un bateau fait le travail 1,5 semi-remorque. Les seuls matériaux que nous ne pouvons pas transporter par bateau sont les enrochements et le déchet de carrières. Nous sommes en train d'étudier le remplacement de notre bateau le Rhône 3 d'une capacité de 100 m³ par un chaland à caisse de 200 m³. A terme nous voulons passer de 17 % de transport lacustre à 75 %.

Complété par l'explication suivante :

La société dispose d'un quai de chargement. Actuellement ce sont les barges de la SAC quelques clients seulement qui bénéficient de ce mode de chargement. On peut dire les produits chargés sur bateau partent en SUISSE. Un bateau de la SAGRADRANSE également le site de Meillerie, il charge un matériau pré-concassé et l'amène d'AMPHION. Il peut transporter 300 tonnes/ jours. En 2019 il a transporté 16650 tonnes % des besoins. Lorsque des matériaux sont emmenés par bateau, cela permet d'enlever la semi-remorque sur les trois qui déstockent Meillerie.

La RD 1005 reste un axe routier très fréquenté car elle permet de relier Annecy, Annecy-le-Vieux à Thonon-les-Bains et Evian-les-Bains, ainsi qu'à la Suisse. Le trafic à proximité de la carrière a été compté en 2015. Le département de la Haute-Savoie dispose de

SAGRADRANSE : Projet de renouvellement de la carrière des Etalins à Meillerie
Dossier d'autorisation environnementale – Etude de dangers et son résumé non technique - Amarilis

Cet engagement fort et invérifiable, attribué à la France 40 % de transport lacustre, passant de 7 à 40, diminuant la fraction 58 % du transport PL.

Donc 40 % de 200.000 tonnes soit 80.000 tonnes en direction de Port Pinard pour cet engagement.

Port Pinard : nous avons vu plus haut que sa capacité est de 50-60 tonnes entre Le Lyaud et Meillerie.

A ce stade le site d'Amphion est en saturation, c'est important de le noter pour la suite.

Donc pour le site de MEILLERIE les trois thèmes clés sont :

1. Une demande d'Autorisation en renouvellement.
2. Aucun défrichement, argument fort du pétitionnaire.
3. Substitution de 7 à 40 % pour le transport routier sur Vongy/Amphion, en transport lacustre.

Ce troisième engagement sature Port Pinard.

Cette analyse transversale met à jour un certain nombre d'éléments fondamentaux sur les capacités Chablaisiennes du groupe SAGRAVE.

1. Le groupe a une capacité de réserve de 60.000 + 200.000 tonnes de **capacité de production supplémentaire** soit **260.000t/an**.
2. Que, dans ses engagements, la capacité de réception de Port Pinard est saturée à 2021.
3. Que l'export à 5 % vers la Suisse n'exclut pas la raison impérative d'intérêt public majeur.

Donc, la capacité de production supplémentaire TOTAL (tous sites de production) pour le Chablais est, en 2024, de l'ordre de 500.000 tonnes / an, sans baisser l'export de 200.000 tonnes.

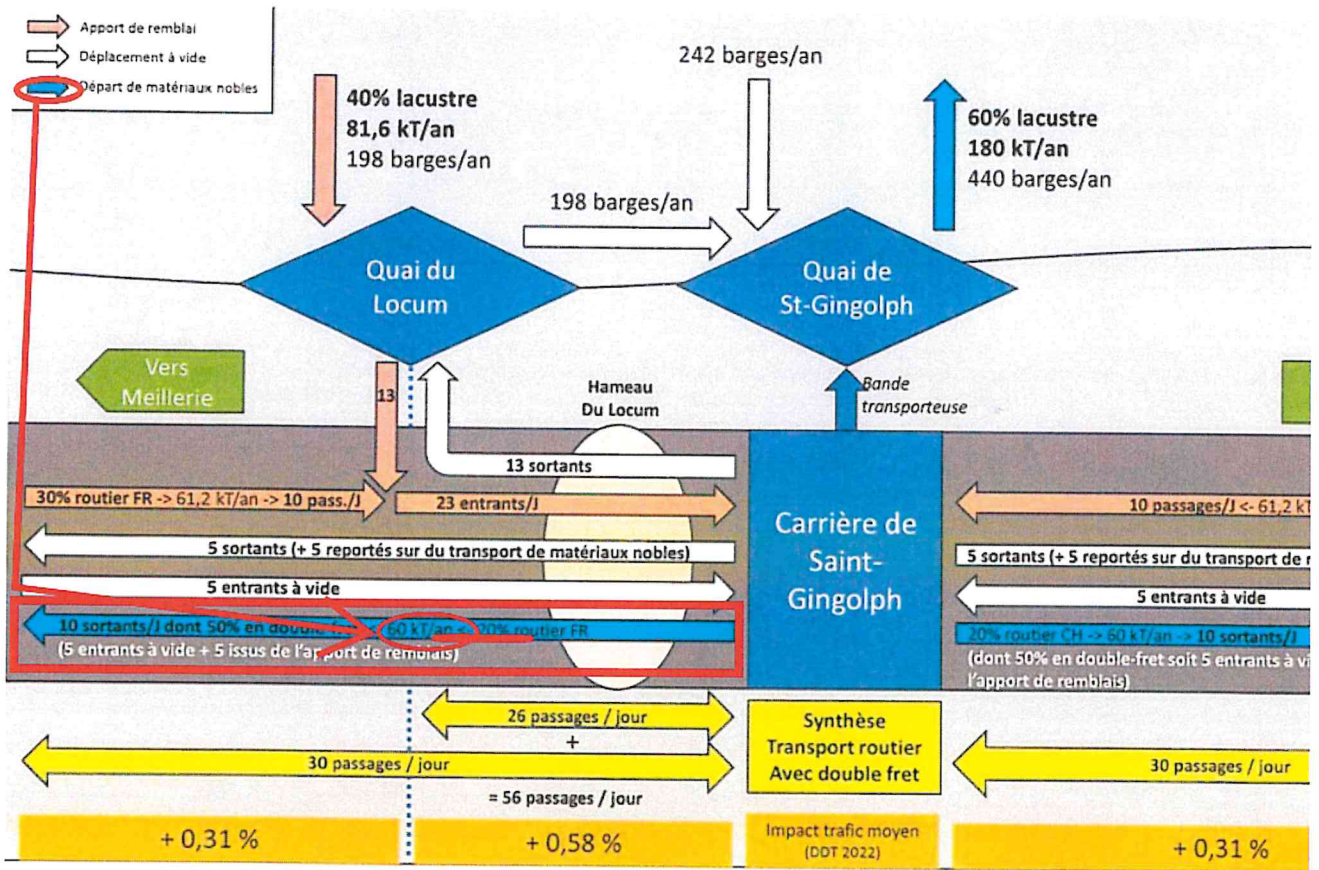
Cette analyse transversale étant posée, je peux revenir au dossier du moment.

Après analyse globale du dossier, les points qui font mal à l'environnement se déclinent par les points suivants :

1. **NOUVELLE** carrière, en opposition au **RENOUVELLEMENT** de Meillerie, nouvelle carrière en roche massive au cœur d'un massif boisé EBC dans un écrin du Géopark UNESCO du Chablais, couvert par les lois Littorale et Montagne.
2. Défrichement de 9 hectares boisés au milieu d'un massif EBC.
3. Création d'une route d'exploitation sans autorisation de défrichement et de déclassement de l'EBC en loi littorale et montagne.
4. Destruction d'espèces et d'habitats protégés en absence de raison impérative d'intérêt public majeur.
5. Exportation en direction de la Suisse d'un minimum de 50 % du gisement, mais en réalité de plus de **80 %** par analyse des écrits du pétitionnaires :

En effet le pétitionnaire indique sur son graphique des flux que 60.000t (**20%**) prennent la direction de la France par la route.

Port Pinard étant déjà saturé par Meillerie et Le Lyaud le transport lacustre est donc dédié à la Suisse (**60 %**) + **les 20 %** par la douane de St Gingolph soit **80 % AU TOTAL**



80% d'export vers la suisse :

Cette question des flux import/export est soulignée dans le Schéma Directeur des Carrières (cf. Page 185 du Schéma directeur) comme pouvant impacter l'approvisionnement local,

en ce qui nous concerne, le chablais :

V.3.3. Evolution des flux d'import-export à l'horizon 2030

A l'échelle régionale, la part des échanges de granulats avec les territoires voisins est relativement faible, l'objet d'effets de bord s'affranchissant des frontières administratives. Les difficultés d'approvisionnement d'autres métropoles françaises n'impactent pas significativement la région.

À l'échelle locale, l'export de matériaux vers des territoires voisins est en revanche susceptible de perturber l'approvisionnement local en matériaux. C'est notamment le cas des échanges franco-suisses (voir § IV).

Nous faisons donc l'hypothèse que le solde import-export reste stable à l'échelle régionale. À l'échelle diagnostique territoriale, cette hypothèse doit être explorée attentivement pour évaluer les différentes options d'approvisionnement possibles.

V.3.4. D'importantes disparités relevant d'une analyse à l'échelle des territoires

En synthèse, ces différentes hypothèses à prendre compte pour élaborer les scénarios d'approvisionnement du schéma soulignent d'importantes disparités à l'échelle locale.

Les travaux sur les diagnostics territoriaux ont montré l'importance des hypothèses liées à :

- la quantification des marges de manœuvres issues du réemploi sur chantier et du recyclage ;
- les échanges de matériaux, en import comme en export ;
- la dynamique de population sur le territoire ;
- l'existence de chantiers de très grande envergure ;
- les leviers liés à l'occupation et la rénovation du bâti existant (plus difficiles à quantifier).

Les scénarios proposés à l'échelle régionale doivent donc permettre de prendre en compte des variations à la fois dans la prospective des besoins et des réponses possibles.

Considérant la volonté contradictoire du groupe Suisse CHB-SAGRADRANSE (cf. Page 57 de l'étude de dangers Meillerie) de fonder sa demande de nouvelle carrière sur ledit schéma ;

lequel schéma met en exergue les objectifs à l'horizon 2030 !

6. Et enfin l'in vraisemblable, IMPORTATION de 4 millions de M3 de Déblais Suisse.

Ces six points étant les points majeurs et représentent une atteinte irréversible en direction des écosystèmes environnementaux.

Ils démontrent de façon incontestable qu'il n'y a pas de raison impérieuse d'intérêt public majeur dans ce dossier surdimensionné.

JE SUIS DONC CONTRE CE PROJET.

Cordialement.

n° 102