

n° 118

Sujet : [INTERNET] Observations pour E.P. carrière de Saint-Gingolph

De : >

Date : 01/05/2024 à 14:21

Pour : ddpp-enquete@haute-savoie.gouv.fr

Veillez trouver ci-joint nos observations sur le projet de carrière de Saint-Gingolph.

— Pièces jointes : —

Observations E.P. 2 carrière St-Gingolph.pdf

162 Ko

74500 Lugrin

Mail : c _

Déposé sur le site de l'E.P. : ddpp-enquete@haute-savoie.gouv.fr le 1^{er} mai 2024

**A la Commission d'Enquête
publique concernant le projet
de remise en exploitation de
la Carrière de La Chenilla à Saint-Gingolph**

Monsieur le Président,
Messieurs les Membres de la Commission d'Enquête,

Complétant les premières observations que nous avons déposées le 5 avril 2024, nous souhaitons attirer l'attention de votre Commission sur une conséquence majeure qu'aurait la remise en exploitation de la carrière de Saint-Gingolph : le **cumul des nuisances environnementales et de risques pour les vies humaines** qui résulterait

- du **doublement des carrières sur un secteur de quelques kilomètres seulement,**
- alors même que d'**importants "travaux de sécurisation"** – assurément utiles, mais malheureusement limités à un périmètre trop restreint – **affecteront sur ce secteur la D1005, durant cinq à six années.**

Il a précédemment été objecté que ces deux carrières et le chantier de sécurisation seraient des sujets distincts sans effets induits et cumulés. Et qu'en conséquence, les enquêtes publiques effectuées sur chacun de ces projets ne pouvaient prendre en compte des éléments relatifs à aucun autre projet.

Ce raisonnement spécieux tend à **minimiser des impacts lourds cumulés**, potentiellement irréversibles, imposés aux populations concernées : habitants des communes et hameaux traversés, promeneurs, usagers quotidiens ou ponctuels de la route.

On ne peut accepter qu'au nom d'un **prétendu déficit de matériaux constructifs** – allégation trompeuse, ainsi que cela a été déjà largement démontré dans de la présente enquête publique –, les pouvoirs publics ferment plus longtemps les yeux sur **l'exploitation outrancière de carrières, menaçant l'environnement et la qualité de vie d'un territoire exceptionnel, et, plus grave encore, des vies humaines.**

S'il n'est pas de la compétence de votre Commission d'enjoindre aux autorités responsables (Etat, Région, Département) de mettre en œuvre les mesures d'envergure de nature à prévenir durablement ces risques majeurs et à protéger durablement le cadre de vie des populations concernées, nous estimons qu'elle peut en revanche **envoyer à ces autorités un signal fort en rendant un avis totalement défavorable au projet soumis à la présente enquête.**

A cette fin, nous développerons les justifications suivantes :

I – L’exploitation de la carrière des Etalins à Meillerie, récemment prolongée pour vingt ans, suffit largement aux besoins locaux

L’arrêté préfectoral du 25 janvier 2022 autorisant ce renouvellement relevait “que le renouvellement demandé par la société Sagradranse s’inscrit bien dans une logique de consommation locale de matériaux et dans un objectif qui vise à maintenir, en partie l’approvisionnement de proximité des matériaux sur le territoire du Chablais. Cela tend à limiter l’approvisionnement de matériaux générant des déplacements et des nuisances pour l’environnement”.

“Logique de consommation locale”, “approvisionnement de proximité des matériaux sur le territoire du Chablais” : contrairement au cadre fixé par la préfecture, il est avéré que, comme par le passé, la carrière des Etalins fournit des clients nullement “proches” et en particulier situés en territoire suisse.

Ce qui justifie la plus grande méfiance à l’égard des “engagements” dont est assorti le dossier du présent pétitionnaire (CHB) – ce d’autant plus qu’il est contrôlé par le même groupe (à direction suisse) que l’exploitant des Etalins.

En réalité, les besoins locaux en matériaux de construction sont largement couverts, d’autant que la demande a diminué ces dernières années, et que la chute actuelle de la construction en France ne fait prévoir aucune inversion de tendance.

Il y a si peu pénurie de matériaux que la carrière de Meillerie n’a extrait, ces dernières années que 180 à 190.000 tonnes/an environ. Le rapport Karum à l’appui de la demande de renouvellement indiquait d’ailleurs clairement : “début 2022, les volumes autorisés ne seront pas entièrement exploités”.

La même année 2022, malgré de fortes oppositions exprimées par le public, l’autorisation d’exploiter la carrière des Etalins a pourtant été renouvelée par la préfecture.

Or, à ce moment-là, l’exploitation de celle de Saint-Gingolph avait cessé, son autorisation ayant pris fin le 22 mars 2021, et une nouvelle autorisation d’exploitation paraissant problématique (notamment du fait de la non-remise en état du site, situation justifiant, normalement un refus de l’Etat).

Quand la carrière de Meillerie est prolongée, elle est donc le seul site d’extraction de roches sur le bord du lac. La Sagradranse est alors autorisée à l’exploiter durant encore vingt ans, au rythme moyen de 200.000 t/an, avec un maximum annuel de 400.000. Le gisement exploitable étant estimé à 4.000.000 tonnes.

Nous l’avons montré, cette carrière suffit largement à répondre aux besoins locaux. Mais son exploitant a en réalité pour objectif un fort taux d’exportations – en particulier vers la Suisse où il existe une réelle pénurie de matériaux (ainsi que cela ressort de documents produits par le pétitionnaire CHB dans la présente enquête).

II – L’impact considérable des carrières sur la circulation routière

Si l’autorisation a finalement été accordée à la Sagradranse, l’enquête publique avait révélé le sérieux des oppositions alors exprimées.

Le rapport de la MRAe avait ainsi signalé l’impact sensible du transport (majoritairement terrestre) des matériaux extraits de la carrière sur le trafic routier, et particulièrement sur le secteur est de la D1005. Un trafic que la MRAe qualifiait de “considérable”, au regard de la configuration de cette cet axe international (sans alternative, de l’est de Lugrin jusqu’à la frontière), chaussée unique étroite, sinueuse et largement dépourvue de bas-côtés sur ce secteur. Situation en soi préoccupante, s’ajoutant au risque constitué par les falaises fragiles et instables surplombant la route.

On rappellera qu’à Saint-Gingolph, le trafic journalier moyen était en 2022 de 9.269 véhicules, dont 3,29% de poids lourds. Le trafic de pointe atteignant 12.731 véhicules. En dix ans (de 2012 à 2022), ce trafic journalier moyen a progressé de 1.540 véhicules/jour en moyenne (+19%). Le trafic de pointe a augmenté de 1.389 véhicules/jour (+12,25%).

Quant aux poids-lourds, qui ne représentaient en 2012 que 2,16% de l’ensemble, ils en constituent 3,29% en 2022. La MRAe avait, à juste titre, mis l’accent sur l’impact de la carrière de Meillerie sur ce trafic poids lourds : **“le tonnage actuel [de la carrière] représente 40% du trafic poids lourds de l’axe” (la D1005)**. Le tonnage annuel maximum sortant de la carrière pouvant atteindre le double du tonnage moyen annoncé, il pourrait en résulter un doublement du nombre des camions de carrière circulant sur cette route vers ou en partance des Etalins.

Certes, pour minimiser cet impact routier, la Sagradranse a annoncé un important report lacustre de ses expéditions, la part du transport lacustre devant alors passer de 15 à 40% du total. Une perspective très peu probable, car cela représenterait 500 rotations quotidiennes par an, au lieu de 38 précédemment. Avec un très fort impact sur le milieu lacustre, qui constitue lui-même l’un des motifs majeurs de s’opposer au présent projet – puisque cet impact lacustre serait lui-même multiplié par deux, sinon plus.

Le report lacustre massif annoncé (par la Sagradranse) ne semble d’ailleurs pas être effectif. Comme nous-mêmes, la MRAe en avait douté, recommandant à l’exploitant “de clarifier la présentation des données sur les flux de transport routiers et fluviaux” (*page 10 du rapport*). Et, plus explicitement encore, lui demandant de “compléter l’étude d’impact par les incidences de l’augmentation du transport fluvial notamment sur les milieux lacustres et la consommation d’énergie” (*page 13*).

III – Des réserves et recommandations sans lendemain

Quant au Commissaire enquêteur Dominique Miscioscia, s’il a rendu, le 5 novembre 2021, un avis favorable à la poursuite de l’exploitation des Etalins, il l’avait assorti d’une réserve et de deux recommandations prenant en compte les inquiétudes et les demandes des riverains de la carrière.

Tout en notant que “ bien que les infrastructures routières ne soient pas de la compétence du pétitionnaire”, M. Miscioscia recommandait une action concertée entre le pétitionnaire, les élus, les services de l’ État et le Département pour “construire un projet sur les 20 prochaines années qui concorde avec les objectifs de ce territoire”.

Il suggérait en particulier “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 aux abords de ce secteur sur cette RD1005 très fréquentée”.

Ainsi, M. Miscioscia prenait-il acte de **la nécessaire prise en compte, au-delà de la seule exploitation de la carrière des Etalins, de la sécurité de la circulation routière sur tout le secteur de Meillerie.**

Ce faisant, il reprenait les recommandations de Mme Claire Ratouis qui, dans une observation très pertinente, proposait de “**garantir l’intérêt général ou le bien commun à l’occasion du renouvellement de la carrière de Meillerie**”.

S’exprimant alors à titre personnel, mais sur la base d’une réelle connaissance du territoire concerné, Mme Ratouis préconisait “une réflexion publique globale visant à construire un projet sur les deux prochaines années” et suggérait un partenariat public/privé dans lequel l’exploitant (des Etalins) 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” (observation n° C15/@5).

Que Mme Ratouis ait été, deux ans plus tard, chargée de l’enquête publique sur la ré-exploitation de la carrière de Saint-Gingolph (avant d’en être étrangement “écartée”) apporte sur le présent dossier un éclairage auquel on ne peut être indifférent.

Le constat et la proposition qu’elle a faits alors justifiaient par anticipation nombre des préoccupations exprimées dans la présente enquête sur la carrière de Saint-Gingolph. Ils nous confirment dans **la conviction que le “problème majeur” de la circulation routière ne peut être dissocié de l’exploitation de deux carrières extrêmement proches sur ce secteur.**

Au reste, s’il n’a repris qu’en la restreignant un peu la proposition de Mme Ratouis, M. Miscioscia a cependant affirmé lui aussi la nécessité de “sécuriser la circulation aux abords de ce secteur sur cette RD1005 très fréquentée”.

Nonobstant les réserves de la MRAe et du Commissaire enquêteur et les observations défavorables de nombreux habitants, l’arrêté d’autorisation de 2022 estimait “que les conditions d’aménagement et d’exploitation, telles qu’elles sont définies par le présent arrêté, permettent de prévenir les dangers et inconvénients de l’installation pour les intérêts mentionnés à l’article L511-1 du code de l’environnement, notamment pour la commodité du voisinage, pour la santé, la sécurité, la salubrité publique et pour la protection de la nature et de l’environnement”.

Quiconque habite ou fréquente les lieux ne peut qu’en douter !

D'autant qu'on peut s'interroger sur la suite qui aura été donnée à la clause de l'arrêté préfectoral stipulant la mise en place par l'exploitant d'une "commission de concertation" associant municipalité, habitants de Meillerie et association de protection de l'environnement.

Engagements, réserves et recommandation, seront probablement, hélas, sans lendemain.

IV – Un programme de sécurisation révélateur mais trop modeste

A l'été 2023, est annoncé par le Département un programme de sécurisation de la RD1005 sur la commune de Meillerie. Il s'agit d'ouvrages de protection contre les chutes de pierres et de rochers.

L'enquête publique est lancée par arrêté préfectoral du 4 août 2023 (pour se tenir du 9 octobre au 10 novembre).

Si ce programme apparaît sérieux (et d'ailleurs coûteux), il se révèle aussi d'une envergure fort modeste, puisque concernant 1,4 km seulement de la route.

Aussi, sans contester globalement l'intérêt de travaux qui, assurément, réduiront (à défaut de les supprimer totalement) les risques identifiés, de nombreux participants à l'enquête en déplorent le caractère restreint.

On est très loin du projet global que suggérait Mme Ratouis et qu'encourageait M.

Miscioscia, seule solution à une situation de péril permanent qui ne se borne évidemment pas au 1,4 km "traité".

S'il a rendu un avis favorable à ce projet si peu ambitieux, le commissaire enquêteur Jean-François Martin a, dans ses conclusions motivées, dressé un inventaire lucide de la situation : "la route D1005 est exposée à de fréquentes chutes de pierres, de blocs rocheux et d'éboulements" ; "la carrière des Etalins, située en sortie du bourg de Meillerie, implique un trafic poids lourds important" ; "le tour du lac Léman est très fréquenté par les cyclistes" mais l'itinéraire ViaRhôna-Véloroute sud Léman-Eurovélo route 17 qui "emprunte la RD1005 [est] non sécurisé pour les cyclistes".

Autres remarques du commissaire enquêteur : "la voirie de ce secteur n'est plus adaptée aux flux de circulation et à la sécurité des différents usagers et riverains", alors que "les filets de protection en place aujourd'hui exigent un entretien et des purges qui nécessitent de fermer la route pendant des journées et oblige[nt] les usagers à faire un détour de 88 km. Solution insuffisante et qui ne peut perdurer du fait de la fréquence des chutes".

Enfin, M. Martin reconnaît que "la multiplication de carrières dans le secteur fragilis[e] la roche" et que "l'historique des chutes de pierres et de blocs fait courir un risque mortel et trop important aux usagers de la RD1005".

On ne saurait qu'approuver un tel constat, malheureusement restreint (par l'arrêté préfectoral) au 1,4 km de la D1005 à la sortie est de Meillerie, alors que les risques naturels – accentués par l'exploitation de la carrière des Etalins – et la dégradation de la sécurité sur la route et les habitations de tout le secteur ne limitent évidemment pas au périmètre retenu.

Dans ce contexte, la poursuite de l'exploitation, durant deux nouvelles décennies, de la carrière de Meillerie devait-elle être autorisée ? Nous ne le pensons pas.

D'autant que, comme l'affirmait M. Martin, l'extraction "fragilise la roche". Particulièrement à Meillerie, où existe "un risque potentiel d'écroulement de la falaise" (ainsi que l'écrivait le 4 juillet 2011 à l'ADHEPE le préfet de la Haute-Savoie – un constat qui, bien sûr, n'a jamais été démenti).

S'il est trop tard pour faire arrêter (sauf événement catastrophique, que personne ne peut souhaiter) une exploitation si légèrement autorisée, il est encore temps d'empêcher le renouvellement de la même erreur.

V – Ne pas renouveler la même erreur, en pire

La même erreur... en pire, devrait-on dire. Car la remise en exploitation de la carrière de Saint-Gingolph serait (selon le projet du pétitionnaire) autorisée pour trente années (ce qui est actuellement hors normes), pour une extraction de 330.000 tonnes/an (pouvant atteindre 400.000 t/an, soit une extraction globale de 9.900.000 tonnes. Dont la majeure partie serait destinée à la Suisse.

De surcroît, cette extraction se ferait avec **utilisation d'explosifs** (c'est-à-dire une technique particulièrement fragilisante).

Nous avons développé dans de précédentes observations les raisons spécifiques qui s'opposent, à notre avis, à l'autorisation sollicitée.

Nous souhaitons ajouter celle-ci, relative au trafic de poids-lourds induit :

Alors que l'exploitant de la carrière des Etalins ne bénéficiait d'aucune autorisation de remblaiement (cf. p. 5 de l'arrêté préfectoral du 25 janvier 2022), le présent projet (Saint-Gingolph) prévoit un tel remblaiement. Ce qui entraînerait **un double flux de P.L.** : d'une part, les camions procédant à l'enlèvement des matériaux traités, d'autre part, ceux apportant à la carrière des remblais (déchets inertes). Car le pétitionnaire ne peut en aucun cas garantir le "double fret" (que d'ailleurs personne ne contrôlera...)

S'agissant des **apports de déchets "inertes"**, là encore, le projet servirait largement des intérêts étrangers. Si le pétitionnaire a signé avec la commune de Meillerie un contrat de remblai pour le stockage de ces déchets sur le site de la carrière, il est avéré que l'essentiel des remblais destinés à combler la carrière de la Chenilla au fil des extractions proviendra de Suisse, pays qui exporte abondamment chez ses voisins ses déchets, ainsi que l'a révélé l'article du journal suisse "24 heures" le 5/01/24. Article qui indique qu'aucun contrôle n'est pratiquement effectué sur le recyclage final des matériaux ainsi importés de Suisse : 80% de ces déchets proviennent de chantiers du BTP : bétons, briques, carreaux, plâtre, asphalte...

Il n'est pas, pour nous, envisageable qu'au nom d'un **intérêt public aussi manifestement inexistant**, soit accordée l'autorisation sollicitée.

Nous demandons en conséquence à votre Commission d'émettre un avis défavorable au projet.

Dans cet espoir, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Messieurs les Membres de la Commission d'Enquête, l'assurance de notre considération distinguée.

A handwritten signature in black ink, consisting of a vertical line on the left, a horizontal line at the top, and a horizontal line at the bottom, with a small loop on the right side.