

n°136

Sujet : [INTERNET] TR: Observation pour l'enquête "exploitation carrière Saint Gingolph"

De : >

Date : 02/05/2024 à 11:17

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

Bonjour

Je vous prie de bien vouloir trouver mes observations dans le document joint ainsi que deux documents
Celles-ci m'amènent à demander d'émettre un avis défavorable à la demande d'autorisation d'exploitation

Cordialement

— Pièces jointes : —

2024_366_observation carrière sous blanchard v2.pdf	2,0 Mo
Lettre-dec-2023-lmc-129.pdf	178 Ko
Approvisionnement-territorial-en-matériaux-Panorama-Haute-Savoie_VF-1.pdf	86,0 Ko

*À l'attention de
Des commissaires enquêteurs*

Observations concernant la demande d'autorisation d'exploiter la carrière « Sous Blanchard » à Saint-Gingolph

Messieurs,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint mes observations concernant l'enquête publique concernant la demande d'autorisation d'exploiter la carrière « Sous Blanchard » à Saint-Gingolph

L'étude du dossier m'amène à vous demander d'émettre un avis défavorable à la demande d'autorisation d'exploitation.

Sommaire

SYNTHÈSE	5
Les prévisions d'activités de la carrières sont largement surestimées.....	5
Le ponton du Locum ne peut pas être utilisé en l'état actuel.....	5
Le trafic routier induit va saturer la circulation sur la RD9005.....	5
La circulation des barges va perturber la circulation des bateaux de la CGN.....	5
L'activité de plongée du ponton du Locum n'est pas prise en compte.....	5
La sécurité des promeneurs sur le chemin des Bacounis est négligée.....	5
Il n'y a pas de nécessité locale économique ou sociale.....	5
L'hypothèse d'un déchargement des remblais sur le port de Saint-Gingolph n'est pas étudiée	5
LES PRÉVISIONS D'ACTIVITÉ DE LA CARRIÈRE SONT LARGEMENT SURESTIMÉES	6
Informations fournies.....	6
Observations.....	6
Au niveau national.....	6
Au niveau départemental de la Haute Savoie.....	7
Au niveau local du Chablais.....	8
PONTON DU LOCUM	9
Informations fournies.....	9
Observations.....	10
Demande.....	11
CIRCULATION SUR LA RD9005	12
Informations fournies.....	12
Observations.....	13
Demande.....	13
PORT DE SAINT-GINGOLPH	14
Informations fournies.....	14
Observations.....	14
Demande.....	14
INCIDENCE SUR LES ACTIVITÉS DE LOISIRS : SITE DE PLONGÉE	15
Informations fournies.....	15
Observations.....	15
Demande.....	16
CHEMIN DES BACOUNIS	17
Informations fournies.....	17
Observations.....	18
Demande.....	19
IMPACT SUR L'EMPLOI	20
Informations fournies.....	20
Observations.....	20

IMPACT SUR L'ÉCONOMIE LOCALE	21
Informations fournies	21
Observations.....	21
Demande.....	21
SOLUTIONS DE SUBSTITUTION.....	22
Informations fournies	22
Observations.....	22
Demande.....	22

Synthèse

Les prévisions d'activités de la carrières sont largement surestimées et elles sont en contradiction avec les prévisions récentes au niveau national, départemental et local.

Le ponton du Locum ne peut pas être utilisé en l'état actuel. Il n'est fait aucune mention dans le dossier des travaux nécessaires ni des autorisations nécessaires pour leur réalisation.

Il est nécessaire de reprendre le dossier pour incorporer cette étude.

Le trafic routier induit va saturer la circulation sur la RD9005

L'exploitation de la carrière ajoutera un camion toutes les 5 mn entre Saint-Gingolph et Meillerie à la circulation actuelle.

L'impact du trafic de camions lié à l'exploitation de la carrière n'est pas présenté dans le dossier.

Il est nécessaire de reprendre le dossier pour incorporer cette étude.

La circulation des barges va perturber la circulation des bateaux de la CGN

Contrairement à ce qui est indiqué dans le dossier le port de Saint-Gingolph est utilisé par la CGN.

Il est nécessaire de reprendre le dossier pour incorporer une étude d'impact de la circulation des barges sur la circulation des bateaux de la CGN.

L'activité de plongée du ponton du Locum n'est pas prise en compte

Le ponton du Locum est un site de plongée international.

Il est nécessaire de reprendre le dossier pour incorporer une étude d'impact de l'exploitation du ponton sur cette activité

La sécurité des promeneurs sur le chemin des Bacounis est négligée

Le chemin des Bacounis est défini dans le dossier comme un « sentier d'usage non référencé officiellement » ce qui est erroné.

Il est prévu dans le dossier que « les piétons seront orientés à passer derrière la plateforme de déchargement » ce qui est totalement inconcevable pour la sécurité des nombreux piétons le parcourant.

Le ponton du Locum ne doit pas être utilisé pour assurer la sécurité des promeneurs.

Il n'y a pas de nécessité locale économique ou sociale

Le taux de chômage de la région est l'un des plus faibles de France et la richesse des habitants de Saint-Gingolph une des plus élevées de France.

L'exploitation de la carrière n'est pas nécessaire pour le développement local.

L'hypothèse d'un déchargement des remblais sur le port de Saint-Gingolph n'est pas étudiée

Cette hypothèse semble pourtant la plus pertinente d'un point de vue économique et écologique.

Les prévisions d'activité de la carrière sont largement surestimées

Informations fournies

Dès la page 3 de la description du projet, il est indiqué à partir de données datant de 2014, une augmentation très forte de la demande de la demande de granulats à l'horizon 2053. Ces prévisions servent de justificatif pour l'élaboration du dossier.

	2020	2053 (échéance autorisation sollicitée)
Estimation de la population du Chablais	148 595	214 108
Fourchette d'évolution des besoins en granulats*	Entre 891 et 1 337 KT	Entre 1 285 et 1 927 KT

*Ratio bas 6T/an/hab et ratio haut +9T/an/hab

Observations

Ce sont donc des données datant de 10 ans qui sont utilisées pour faire des projections à 30 ans !

Cependant les données ou les prévisions récentes tant au niveau national, départemental et local démentent les prévisions du projet.

Au niveau national

L'organisme professionnel de l'industrie des Mines l'UNICEM (Union Nationale des Industries des Carrières et Matériaux de Construction) a publié en Décembre 2023 ses prévisions pour l'année 2024 et ses perspectives futures.

Ces prévisions font référence pour la profession et elles ne peuvent être contredites.

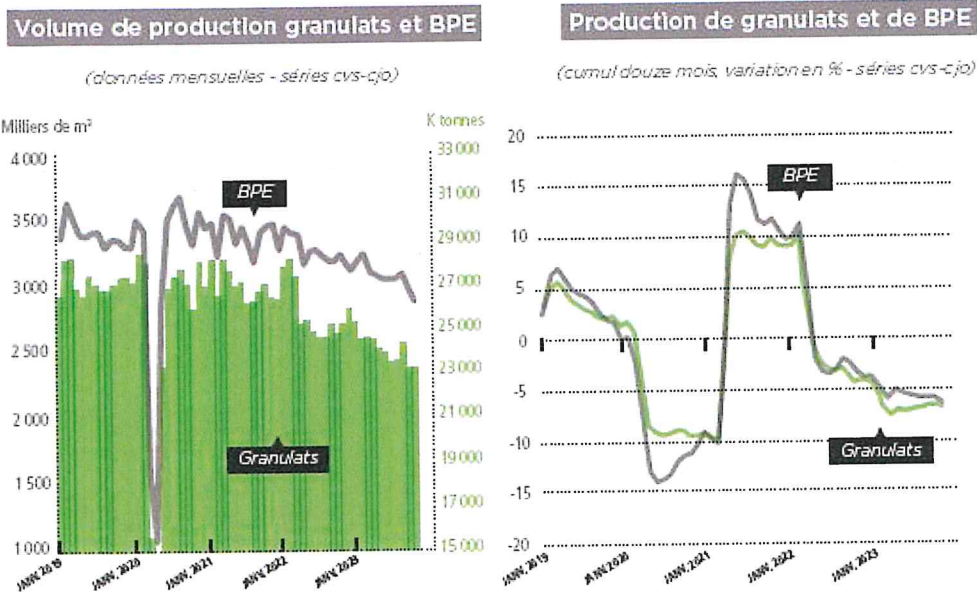
Cet organisme indique qu'après une euphorie post-covid, le niveau d'activité de 2023 et le prévisionnel pour 2024 est à un niveau « historiquement bas ». On est donc loin des prévisions présentées dans le dossier.

Extrait de la note de conjoncture de Décembre 2023.

BESOINS EN MATÉRIAUX 2024

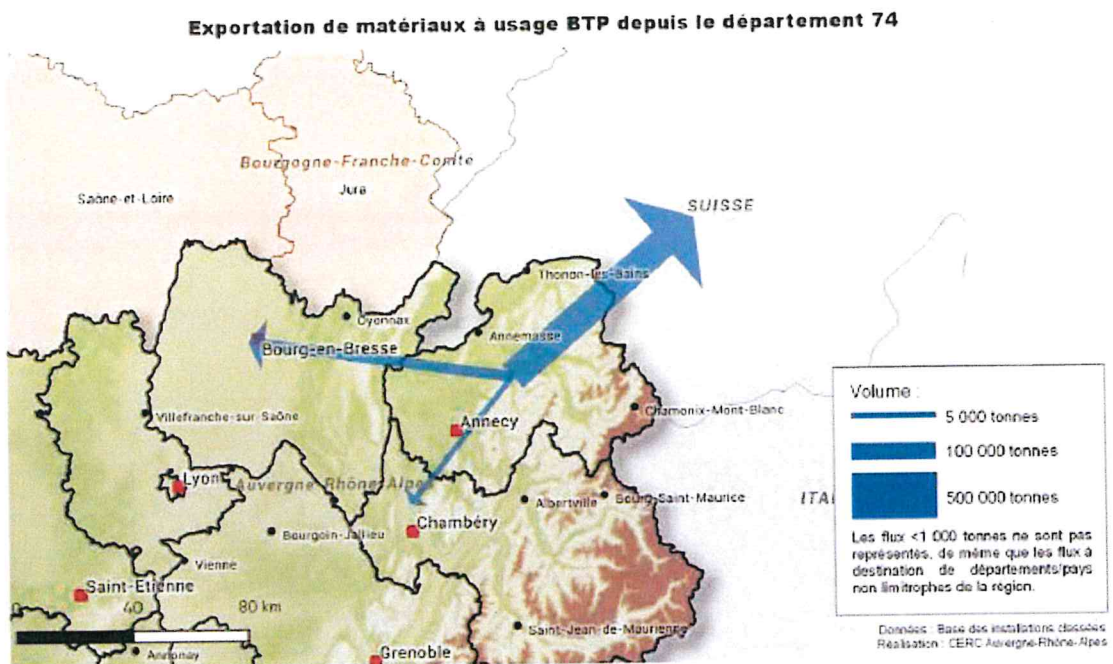
L'activité des matériaux serait elle aussi ralentie l'été prochain par l'arrêt des travaux et restrictions logistiques liées aux JO. Pour le BPE, un impact estimé autour de 1,5 point viendrait s'ajouter au repli conjoncturel. Au total, la production de BPE baisserait de 10,5 % en 2024, à moins de 33 Mm³, tandis que celle de granulats perdrait 6 %, à 300 Mt... des niveaux historiquement bas ! ■

Historique de production des granulats montrant une forte chute de l'activité en 2023



Au niveau départemental de la Haute Savoie

Le CERC qui représente la filière constructeur Auvergne Rhône alpes a publié en Avril 2021 un panorama départemental en coordination avec le préfet de région. Il montre une exportation massive de granulats de la Haute Savoie vers la Suisse. Cette exportation montre que le département n'est pas en déficit (sinon il ne serait pas possible de faire une exportation).



Au niveau local du Chablais

Les différentes carrières en exploitation ne sont exploitées qu'au environ des 2/3 de leur capacité. La demande locale est aussi en baisse sur 2023-2024 en cohérence avec l'évolution nationale.

Historiquement le Chablais n'a jamais importé de granulats avec l'exploitation des carrières actuelles.

Ponton du Locum

Informations fournies

Dès la page 11 dossier il est indiqué qu'il s'agit d'une « zone de quai existante » :

3.1. PRESENTATION DES ZONES D'ETUDE

Le site d'étude comprend l'ensemble des secteurs concernés par le projet (cf. pièce 3-1 « Description de la demande ») ainsi que leurs abords.

Deux zones d'étude peuvent ainsi être différenciées (cf. carte ci-dessous) :

- > Le site « carrière » qui comprend la zone anciennement exploitée (Chenilla), la future zone d'exploitation et la future zone de déchargement des matériaux produits aux abords du Lac Léman.
- > Le site du « ponton du Locum », à environ 2 km qui correspond à la future zone de déchargement des matériaux de remblais inertes à destination de la carrière, également situé au bord du lac Léman. Il s'agit d'une zone de quai existante.

Le « ponton du Locum » est indiqué 108 fois dans le document et il est fait référence 8 fois que « le ponton est existant ».

Page 128 il est explicitement indiqué que le ponton ne nécessite aucun aménagement ou travaux.

Le site du ponton du Locum déjà existant ne subira pas d'aménagement majeur. Le stockage des matériaux inertes se concentrera au pied du talus qui sépare la rive du lac et l'axe de circulation. La différence de niveau entre la RD 1005 et le lac évitera toute perception par les automobilistes.

Il n'est fait aucune mention d'aménagements des abords du ponton dans les différents documents. Le ponton et ses abords sont donc utilisés en l'état.

Il est indiqué p 10 de la « description du projet »

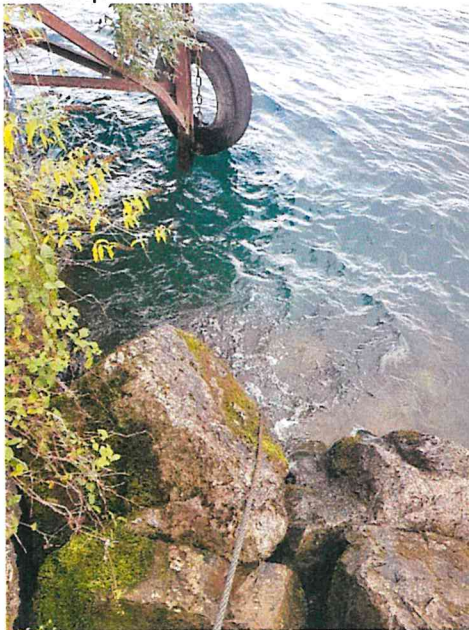
Pour les matériaux de remblais inertes, l'arrivée des matériaux se fera pour partie par barges (40% par voie lacustre et 60% par voie routière). Les clients auront également la possibilité d'apporter les matériaux par camions jusqu'au ponton du Locum déjà existant. Ils seront ensuite transportés par camion jusqu'à la carrière sur une distance d'environ 2,7 km.

Voici ci-dessous le plan de localisation de ces différents sites.

Observations

Le ponton a été construit en 1985.

Il est actuellement dans un état de délabrement avancé : il est consolidé par un câble métallique et une traverse de soutènement est tordue.



Cable de consolidation



traverse tordue

D'autre part le chemin d'accès actuel n'est absolument pas carrossable pour des camions.
Au mieux un véhicule de tourisme peut circuler
Ainsi il est impossible que « Les clients *puissent* apporter les matériaux par camions jusqu'au ponton du Locum »



Vue du chemin d'accès au ponton du Locum : la partie montante va vers la D9005, la partie horizontale vers le ponton

Les photos montrent bien que le « ponton existant » ne peut pas être utilisé sans réalisation des travaux.

Ces travaux ne sont pas mentionnés dans le dossier.

Demande

Il est demandé que le dossier décrive les travaux nécessaire sur le ponton du Locum pour le rendre opérationnel.

Le dossier doit aussi incorporer les autorisations délivrées pour la réalisation de ces travaux.

Circulation sur la RD9005

Informations fournies

La circulation sur la RD9005 est identifiée comme un enjeu fort du projet p 115.

3.5.3. AXES DE TRANSPORT ET TRAFIC ROUTIER

Thématique	Descriptif de l'enjeu	Niveau d'enjeu
Axe de transport/trafic routier	Les deux zones d'étude sont concernées par la RD 1005 longeant le lac Léman, axe de circulation très fréquenté.	FORT

Les deux zones d'étude sont concernées par la route départementale 1005 longeant le lac Léman (cf. carte ci-après).

La RD 1005 est un axe de circulation très fréquenté du fait qu'elle permet de relier Annecy, Annemasse et Genève à Thonon-les-Bains et Evian-les-Bains ainsi qu'à la frontière suisse. Concernant les poids lourds, il s'agit essentiellement d'un trafic local (cf. étude annexe 13).

Il est indiqué que le trafic camion en 2019 est de 263 camions/jour y compris les camions liés à l'exploitation de la carrière de la Chenilla.

Les nuisances sonores liées à la route sont identifiées en page 170 et elles sont supérieures aux seuils fixés par la réglementation

A noter que la RD 1005 représente d'ores et déjà une importante source de nuisances sur le site par rapport à l'activité de la carrière. En effet, d'après les mesures de suivi réalisées, la circulation très dense de cet axe de circulation entraîne des niveaux sonores supérieurs aux seuils fixés par la réglementation.

Il est indiqué dans la demande d'autorisation environnementale p 41 que

En considérant un transport maximal de 160 000 tonnes/an de produits finis en transport par voie routière (soit 40% du transport total maximal) le nombre de rotations de camions est estimé à environ 26 maximum par jour ouvré. Le nombre de rotations de camions pour l'acheminement des matériaux de remblais inertes depuis l'extérieur au sein de la carrière est quant à lui estimé à 36 au maximum par jours ouvrés.

Observations

Le nombre de rotations est donc de $26 + 36 = 62$ par jour ouvré

En comptant 8h/j cela fait ~ 8 rotations par heure ($8 \times 8 = 64$) soit 16 passages par heure (1 rotation = 1 aller ET 1 retour) entre Saint-Gingolph et Meillerie, soit un passage toutes les 3,7 mn.

On peut donc retenir en ordre de grandeur un passage toutes les 5 mn.

La totalité de ces camions s'ajoutera au flux actuel de la circulation. En effet l'exploitation de la carrière de la Chenilla ayant cessée en 2021, il n'y a pas actuellement de flux de camion lié à celle-ci.

Ainsi il y aura en permanence un camion sur la route entre Meillerie et Saint-Gingolph et toutes les 5 mn un camion devra s'insérer ou sortir du flux de circulation de la D9005.

Cette insertion/sortie du flux n'est ni évoquée ni décrite dans le dossier aussi bien dans l'hypothèse d'un stockage des matériaux dans la carrière de la Balle que de l'autre coté de la route vers le ponton. Dans les deux cas les camions devront s'arrêter et traverser les voies.



Camion sur la D9005 passant devant la sortie de la Balle (vue depuis la carrière)



Voiture passant devant la sortie (vue depuis la D9005)

Il n'y a strictement aucun dégagement ni aucune visibilité pour sortir de la carrière de la Balle. L'entrée/sortie des camions nécessitera l'interruption du flux de circulation d'un axe très fortement fréquenté.

Demande

Une étude d'impact de l'ajout du flux de camion dans la circulation actuelle doit être réalisée.

Port de Saint-Gingolph

Informations fournies

Dans l'étude de danger, pièce 7A1 il est indiqué :

III.4 Voies de circulation ou installations de transport

Les voies de communication recensées dans l'environnement du site sont :

- La route RD 1005 en contrebas du site et longeant le lac,
- La route RD 30, route sinueuse à l'Est conduisant à Novel,
- La voie ferrée ; la plus proche passe à environ 6 km,
- Le port de Meillerie et le port de Saint-Gingolph, qui ne sont pas desservis par la compagnie CGN (transport par bateaux sur le Lac Léman) ; Le port le plus près se situant à Evian.

Cette information laisse entendre que la circulation des barges de chargement et de déchargement ne perturbera pas la circulation des bateaux de passagers sur le lac Léman.

Observations

Cette information est erronée.

La compagnie CGN dessert bien le port de Saint-Gingolph comme le montre le document des horaires d'hiver 2023 de la CGN.

HORAIRE FAHRPLAN TIMETABLE		HIVER WINTER WINTER		16.10.2023 - 09.12.2023	
LAUSANNE < > ST-GINGOLPH					
Vevey, Montreux, Château de Chillon, Villeneuve, Le Bouveret					
LAUSANNE > ST-GINGOLPH					
	512 (*)	534 (*)	930 (*)	536 (*)	538 (*)
Lausanne			12h30		
Pully			12h40		
Lutry			12h48		
Cully			12h53		
Vevey Marché	arr		12h27		
Vevey - La Tour	dep	12h45	12h50	12h45	12h45
Clarens		12h05		12h55	12h55
Montreux	arr	12h12	12h50	12h12	12h12
	dep	12h20	12h52	12h20	12h20
Territet		12h27		12h27	12h27
Château de Chillon		12h35		12h35	12h35
Villeneuve		12h43		12h43	12h43
Le Bouveret		12h05		12h05	12h05
St-Gingolph	12h18	12h18		12h18	12h18
ST-GINGOLPH > LAUSANNE					
	533 (*)	535 (*)	931 (*)	537 (*)	
St-Gingolph					
Le Bouveret					
Villeneuve			14h08		
Château de Chillon			14h18		
Territet			14h28		
Montreux	arr		12h32		
	dep		12h32		
Clarens			12h52		
Vevey - La Tour			12h55		
Vevey Marché	arr	12h40	12h40	12h40	
	dep		12h40		
Cully			12h00		
Lutry			12h10		
Pully			12h15		
Lausanne			12h45		

Demande

Il est demandé qu'une étude d'impact de l'exploitation de la carrière et de la circulation des chalands sur la circulation des bateaux de la CGN soit réalisée et validée par la CGN.

Incidence sur les activités de loisirs : site de plongée

Informations fournies

Le dossier décrit au chapitre 4.6 (p 182) différentes incidences du projet en particulier sur les activités de loisirs.

Il est ainsi conclu que :

Le projet n'entrainera pas d'impact significatif sur les activités de loisirs pratiquées sur le lac Léman.

Observations

Il n'est pas fait mention que le site du ponton du Locum est un site de plongée de renommée internationale qui est utilisé pendant les week-ends durant l'année et quasiment quotidiennement pendant l'été.

L'utilisation du ponton du Locum pendant la semaine pour le dépôt des remblais rendra donc impossible cette activité de loisirs.

Locum

Choix d'un autre site du lac Léman

Choix d'un autre site du lac d'Annecy

Description: Tombant

Profondeur: 0 - 30 mètres

Difficulté: Facile à difficile

Débit: ***

Coordonnées GPS: N 49 24 21 (446700)
E 6 44 57 (1394700)

«Système géologique Suisse»

Détails:
Locum est une plongée très sympa qui comprendra aussi bien aux débutants qu'aux plongeurs expérimentés et sites de sensibilisation. En effet, l'eau est surtout plus claire que la moyenne du lac. Le relief de 0 à 10 mètres est composé de rochers au relief très raide. La pente y est moyenne et la faune y est abondante. Pour ceux qui veulent aller plus bas, la pente continue de rochers et de vase est toujours jusqu'à 30 mètres, puis très vertical. Ce site est également réputé pour sa grande profondeur, et nombreux accidents y's sont devenus car beaucoup de plongeurs veulent dépasser leurs limites.

http://www.plongee-passion.ch/Sites_Leman/locum.htm

PLONGE PLO

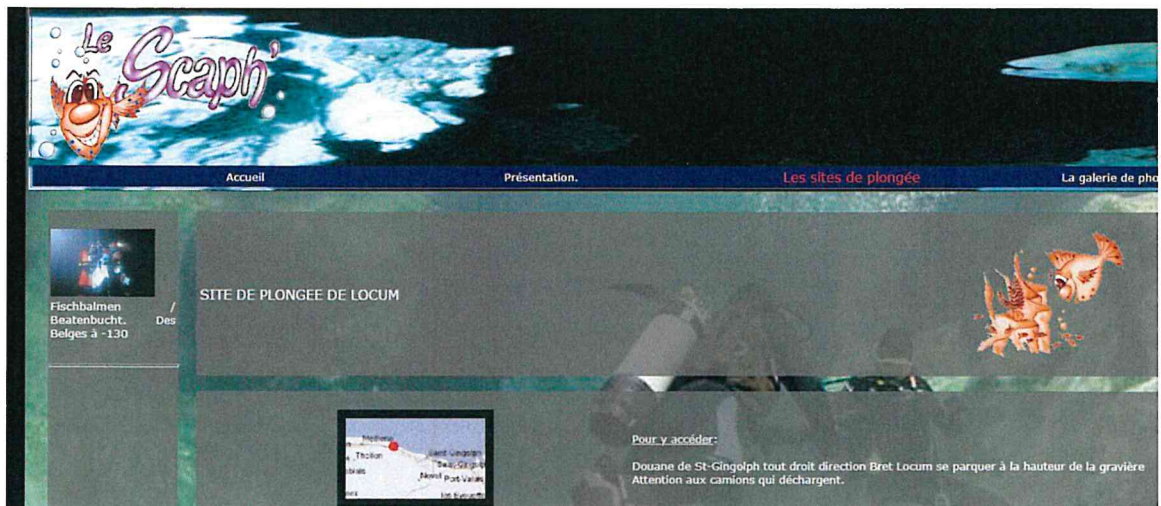
Page Discussion

Locum - Bacouni

Le site
LOCUM BACOUNI C'est un site très sympa situé à 200 m en aval du site de Locum Carré. On s'arrête sur une esplanade herbeuse au bord de la route (côté lac) où aboutit le sentier des Bacounis aménagé par le DDE. Il faut se parquer en haut et descendre à pied. Le sentier conduit à la rive; nous avons l'habitude de nous immerger sur la gauche de la rive c'est assez facile pour la mise à l'eau.
Sous l'eau le relief est assez rapidement en pente de 45 % environ jusqu'à 50-60m puis c'est plus raide, le site se prête bien pour des plongées profondes. La visibilité est souvent meilleure que la moyenne du lac. Bonnes possibilités pour les photographes: faune et flore typique lacustre.

LOCUM - Bacouni

https://www.plongeplo.ch/wiki/index.php/Locum_-_Bacouni



https://scaph.ch/s_locum.html

Plongée sans sel SHOP

Accueil Mises à jour & liens shop Découvertes **Plongée** Recycleur Photographie & vidéo Occitanie

avant-propos
bon sens ?
passé lacustre
poubelle
Reposoir (GE)
Montalègre (GE):
Montalègre 27 juin 2012
Montalègre 28.04.13
crépine des SIG (GE)
Hermance (GE)
Hermance 2 3 08
Hermance 30 3 08
Hermance 15 11 09
Hermance essai UV26 19 09 10
Hermance nouveau final

Locum, la Neptune (F)

Plongée > plongée lac & rivière > Léman (F, CH)



Barque semi-pontée "La Neptune" par -17m, Locum
Nikonos V + 15f.2,8. Fuji Superia 800 iso

J'ai eu la chance de photographier plusieurs fois cette épave peu connue avant qu'une équipe du DRASSM ne la fouille (son nom fut trouvé gravé sur une assiette). Heureux d'avoir vu un patrimoine du Léman étudié et les résultats diffusés, je suis également triste d'avoir perdu l'un de mes jardins secrets.

Cette Neptune-là n'est bien sûr pas LA Neptune, barque acquise et restaurée par l'Etat de Genève. Plus petite, cette barque n'était qu'à moitié pontée, une sorte de mélange entre cochère et barque du Léman. Ce type de construction serait plus ancien.

Nous sommes à peu près à -17m (la poupe, où sont visibles les attaches du gouvernail, est, elle, à -5m). Pour la petite histoire, un copain avait tenté d'emporter l'extrémité de la

<http://plongeesanssel.com/locum,-la-neptune--f-.html>

Demande

Il est donc erroné d'affirmer qu'il n'y aura pas d'impact significatif sur les activités de loisirs. Il est demandé de réaliser une étude d'impact de l'exploitation du ponton sur cette activité touristique.

Chemin des Bacounis

Informations fournies

Le dossier décrit au chapitre 4.6 différentes incidences du projet en particulier sur les activités de loisirs.

Il est ainsi indiqué p 182 :

- > Le sentier pédestre au bord du lac, au niveau du ponton du Locum (sentier d'usage, non référencé officiellement). Ce sentier est directement concerné par le quai de déchargement des matériaux envisagé. Aucun aménagement ne viendra faire obstacle à ce sentier, néanmoins, la fréquentation de ce site peut représenter un risque pour la sécurité publique (cf. chapitre 4.6.2.2).

Puis il est indiqué p 185 :

Quant au sentier pédestre au bord du lac, au niveau du ponton du Locum (sentier d'usage, non référencé officiellement). Aucun aménagement ne viendra faire obstacle à ce sentier, néanmoins, la fréquentation de ce site peut représenter un risque pour la sécurité publique. En effet, sur le site, lors du déchargement du chaland, un engin sera sur place et utilisera l'espace pour naviguer entre le ponton et la zone prévue pour le stockage des matériaux inertes. Puis des poids lourds accéderont à ce site pour récupérer les matériaux inertes afin de les acheminer vers la carrière. Au moment du déchargement des barges, les circulations de l'engin seront importantes sur ce secteur. La fréquentation de ce site par des promeneurs est potentiellement accidentogène.

Pour enfin admettre au chapitre 7 p 254 dans les plans d'action :

DESCRIPTION

Il est proposé ici de dévoyer ponctuellement la servitude de marchepied pour éviter les interactions entre les promeneurs et la zone de travail où le déchargement va se faire. Ainsi, au moment du chargement des matériaux, les piétons seront orientés à passer derrière la plateforme de déchargement (voir illustration ci-après).



Observations

Le « sentier d'usage non référencé officiellement » est en réalité le chemin des Bacounis qui est parfaitement référencé depuis 2009 par la Fédération Française de Randonnée ainsi que les organismes touristiques de la région.

FF Randonnée
les chemins, une richesse partagée
Comité départemental Loire

>> Le site du Comité Départemental de la Randonnée Pédestre de la Loire

Filtre pour les contenus départementaux
Haute Savoie [2]

Le Chemin des Bacounis

Accueil
Présentation >
Coordonnées >
Rejoignez-nous >
Adhérent >
Actus / Randos >
Topo-guides® >
Formation >

Longer les quais, le port et l'atelier d'un pêcheur puis rejoindre la RD 1005 à la sortie de Meillerie. A 20 m, tourner à gauche sur un sentier qui descend vers le lac, et rejoint l'entrée du tunnel ferroviaire. Rester toujours au plus près du lac aux différents embranchements pour rejoindre la plage de galets du Locum. De là, remonter sur la route par un escalier le long de l'ancienne école.

Il apparait aussi sur le site Savoie-Mont-Blanc



PAYS D'ÉVIAN VALLÉE D'ABONDANCE

ACCUEIL DECOUVERTE NEIGE EAU MONTAGNE HÉBERGEMENTS À VENIR PRATIQUE

RANDONNÉE SUR LE CHEMIN DES BACOUNIS

Il apparait même sur une carte du dossier p 12

Ce projet de carrière, qui fait l'objet de la présente demande, est baptisé : « carrière de Saint-Gingolph ». Voici ci-dessous la localisation de la future carrière par rapport à la carrière Chenilla.

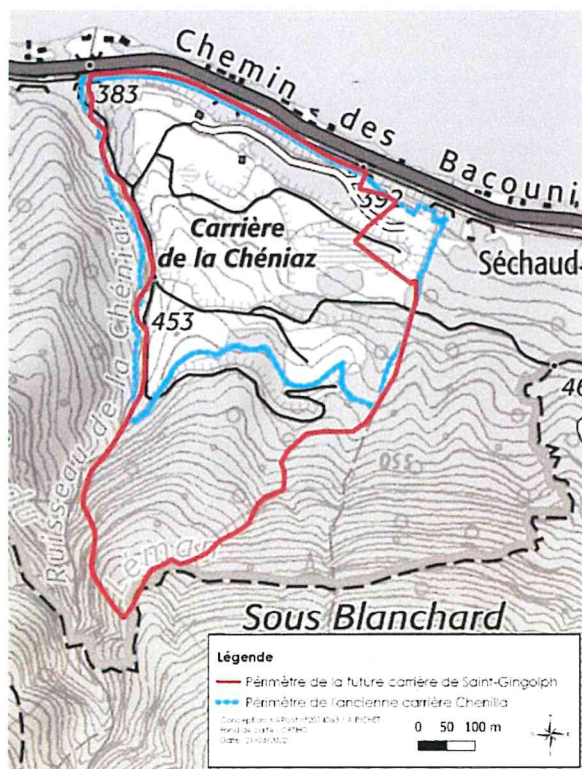


Figure 21 Carte du projet de carrière de Saint-Gingolph par rapport à la carrière Chenilla

Le chemin est très fréquenté en été et la mesure de sécurisation proposée est totalement irresponsable « les piétons seront orientés à passer derrière la plateforme de déchargement ».

On ose pas imaginer la scène lorsqu'une famille avec des enfants en bas âge se présentera lors d'une opération de déchargement !

L'exploitation du ponton du Locum est donc incompatible avec la sécurisation du chemin des Bacounis.

Demande

Il est demandé de ne pas exploiter le ponton du Locum pour assurer la sécurisation du chemin des Bacounis.

Impact sur l'emploi

Informations fournies

Il est indiqué page 222 que :

6.2.2.9. UN PROJET CREATANT DES EMPLOIS DURABLES ET NON DELOCALISABLES

La société CHB envisage l'embauche de 12 salariés pour assurer l'exploitation du site.

D'autre part, en carrière, 1 emploi direct génère 4 emplois indirects (conclusion de l'étude menée par l'Union Nationale des Industries de Carrières et Matériaux de Construction). L'exploitation du gisement de roche massive devrait donc permettre la **création de 12 emplois directs et de plus 48 emplois indirects**.

Par conséquent, **le projet de carrière de St-Gingolph participe à un intérêt social : la lutte contre le chômage**, en permettant le maintien d'une activité existante sur la commune (emplois directs) et le maintien des activités dépendantes de la carrière (emplois indirects).

Observations

Il est utile de rappeler que le Chablais a un taux de chômage de 5,4% (source Préfecture de haute Savoie 2^e trimestre 2023) pour un taux régional Auvergne Rhône-Alpes de 6,0% et national de 6,9%.

C'est l'un des taux les plus faibles de France et il est proche du plein emploi qui est défini à 5%.

Il n'y a donc pas de priorité impérieuse de « lutte contre le chômage » dans la région.

La carrière de la Chenilla n'étant plus en exploitation depuis 2021, le personnel a déjà été reclassé.

L'ouverture de la carrière nécessitera donc l'arrivée de personnes extérieures à la région ce qui accentuera encore plus la pression démographique sur la région. Cette ouverture ne participe à aucun intérêt social dans le contexte de la région.

Impact sur l'économie locale

Informations fournies

Il n'est fourni aucune information de l'impact de l'activité de la carrière sur l'économie locale.

Observations

Les habitants de Saint-Gingolph sont les 5^e plus riche habitants du Chablais avec un revenu médian par habitant de 34560€ pour une moyenne du Chablais de 27941€ et nationale de 21734€ (source fichier Filosofi 2019 des Impôts).

Il est équivalent à celui des habitants de Versailles (34730€), Paris 4^e (34590€) ou Paris 17^e (34920€). Les habitants de Saint-Gingolph sont donc particulièrement privilégiés et ils ne semblent pas particulièrement dans le besoin.

L'ouverture et l'exploitation de la carrière ne correspond donc pas à une nécessité de développement économique local pour « sortir de la misère » les habitants de Saint-Gingolph.

Fichier Localisé Social et Fiscal (FiLoSoFi) - Année 2019

Distribution des revenus déclarés par unité de consommation et composition du revenu déclaré - Ensemble

Mise en ligne le 17/01/2022 Géographie au 01/01/2020

©Insee Source(s) : Insee-DGFIP-Cnaf-Cnav-CCMSA, Fichier localisé social et fiscal. 35157

Code géographique	Libellé géographique	Nbre de ménages fiscaux	Nbre de personnes dans les ménages fiscaux	Nbre d'unités de consommation dans les ménages fiscaux	Médiane (€)	
CODGEO	NUM	LIBGEO	NBMEN19	NBPERS19	NBUC19	Q219
74200	74200	Neuvecelle	1319	3148	2124.0	37700
74315	74315	Yvoire	416	981	659.2	36870
74171	74171	Massongy	636	1589	1048.2	35260
74158	74158	Machilly	418	988	668.2	34750
74237	74237	Saint-Gingolph	354	754	525.1	34560
74172	74172	Maxilly-sur-Lém	594	1460	977.2	33700
74229	74229	Saint-Cergues	1452	3422	2305.1	33260

Demande

L'ouverture et l'exploitation de la carrière ne correspond pas à une nécessité de développement économique local.

Il est demandé de ne pas exploiter la carrière.

Solutions de substitution

Informations fournies

Le dossier décrit au chapitre 6 (p 205) différentes variantes du projet.

6.1. DESCRIPTION DES VARIANTES

Plusieurs variantes de projet ont fait l'objet d'une analyse afin d'étudier les différentes solutions de substitution raisonnables. Les 4 variantes examinées sont listées ci-dessous puis font l'objet d'une description plus approfondie dans les paragraphes suivants :

- > Variante n°1 : Ouverture d'une carrière sur un site vierge ;
- > Variante n°2 : Exploitation de la partie Ouest de l'ancien site de la Chenilla ;
- > Variante n°3 : Absence de réalisation du projet (donc pas d'ouverture de carrière) ;
- > Variante n°4 : Exploitation d'une carrière tel que prévu par le projet retenu mais le transport des matériaux se fait uniquement par voie routière sans transport lacustre.

Observations

Il n'y a pas de variante pour un déchargement des remblais directement sur le port de Saint-Gingolph au lieu d'un déchargement sur le ponton du Locum.

Cette solution semble en effet la plus rationnelle d'un point de vue économique et écologique en supprimant le transport des remblais par camion du Locum à Saint-Gingolph.

Demande

Il est demandé d'étudier cette variante et de chiffrer ses impacts bénéfiques sur l'environnement et de l'incorporer au dossier.

#129
DÉCEMBRE 2023

LMC



2024 : vers une troisième année de baisse et des niveaux historiquement bas

L'ESSENTIEL

Les volumes d'activité du BPE et des granulats se situent en octobre à des niveaux très inférieurs à ceux de l'an passé. La crise du logement, amorcée depuis un an et qui se traduit par le repli marqué des mises en chantier, des ventes et des permis, se diffuse graduellement à l'ensemble des secteurs aval et amont de la filière, les matériaux n'échappant pas à cet effet « domino ». Le redémarrage du marché immobilier n'étant pas prévu à court terme, l'année 2024 portera encore les stigmates du plongeon de l'investissement résidentiel neuf des ménages, coincés entre une solvabilité dégradée, des prix encore élevés et des taux d'intérêt qui pèneront à baisser. Du côté des TP, le cycle électoral contribue certes à ranimer les projets des collectivités, encore très ciblés sur certaines clientèles, territoires et spécialités de travaux, tandis que la crise immobilière pèsera aussi sur la maîtrise d'ouvrage privée. Au total, les besoins en granulats et en BPE reculeront à nouveau en 2024 et les volumes produits pourraient afficher des plus bas historiques.

FOCUS

UN MAUVAIS MOIS D'OCTOBRE POUR LE BPE

Si les premiers résultats de l'enquête mensuelle d'octobre suggèrent une stabilisation de l'activité des granulats au regard du mois de septembre (+0,1 %, données CVS-CJO) ils traduisent un net repli de celle du BPE (-2,5 %). Dans un cas comme dans l'autre, les volumes produits s'inscrivent en net retrait en comparaison d'octobre 2022, de -8,1 % s'agissant des granulats et de -10,7 % pour le BPE. Ainsi, sur les trois derniers mois connus (août à octobre), l'activité est quasiment éteinte au regard des trois mois précédents du côté des granulats (-0,3 %) mais recule du côté du BPE (-1,9 %). Au cours du dernier trimestre, les volumes de granulats ont ainsi perdu -5,9 % sur un an, un rythme plus atténué que le cumul glissant sur dix mois (-7,4 %) ou que le cumul sur 12 mois (-6,7 %). Cela suggère une conjoncture un peu moins dégradée sur la période récente, ce qui n'est pas le cas pour le BPE. En effet, la contraction des cubages du dernier trimestre atteint -6,6 % sur un an, soit une aggravation du mouvement baissier comparé au cumul glissant sur janvier-octobre ou sur douze mois (-6,2 %). Compte tenu des indicateurs disponibles à ce jour, l'année 2023 pourrait se solder par une baisse de la production d'au moins -6,5 % pour le BPE et de -7,5 % pour les granulats (données brutes).

Encore provisoire pour le mois d'octobre, l'indicateur matériaux enregistrerait une contraction

de -9,8 % par rapport à octobre 2022 après la baisse de -7,5 % constatée au troisième trimestre sur un an (données CJO). Les matériaux à destination du bâtiment affichent les replis les plus prononcés et l'activité globale du panier de matériaux, en cumul sur les dix premiers mois de l'année, cèderait -8,5 % sur un an.

BÂTIMENT : LE PIRE EST A VENIR

En novembre 2023, le climat des affaires dans l'industrie du bâtiment mesuré par l'INSEE, s'est de nouveau dégradé. Tous les soldes d'opinion se détériorent, ou au mieux se stabilisent, (carnets de commandes, activité passée et à venir, effectifs prévus...) pour tutoyer les moyennes de long terme, voire s'en éloigner. Dans le gros œuvre, le solde d'opinion sur l'incertitude économique ressentie a fortement rebondi. Au fil des mois l'horizon s'assombrit pour la conjoncture du logement : certes, la chute des permis de construire semble se modérer depuis deux mois (seul point positif au tableau !) mais la tendance n'en reste pas moins fortement baissière avec un recul des dépôts de -17 % sur un an au cours des trois derniers mois connus (août à octobre), ce qui porte à 375 000 le nombre d'autorisations en cumul sur douze mois, soit une chute de -26,2 %. Du côté des mises en chantier en revanche, toujours selon les données SITADEL du ministère, la baisse continue de s'aggraver pour atteindre -25,4 % sur un an ce dernier trimestre, contre -17,8 % en cumul sur les douze derniers mois. À ce rythme,

CHIFFRES CLÉS

PERSPECTIVES 2024 (VOLUMES DE PRODUCTION)

GRANULATS :

-6%

BPE :

-10,5%

(Données brutes)

Marché des matériaux

(Données CJO)

	RÉSULTATS EA 2020		2022*		2023			
	Niveau	20/19 %	4 ^e trim.	12 mois	1 ^{er} trim.	2 ^e trim.	3 ^e trim.	10 mois
GRANULATS ⁽¹⁾	331,1 Mt	-8,6	-4,0	-4,2	-12,9	-4,5	-4,4	-7,4
BPE	37,0 Mm ³	-9,2	-5,9	-3,6	-7,3	-4,7	-4,8	-6,2 ^(p)
ADJUVANTS	0,1 Mt	-11,7	nd	nd	nd	nd	nd	nd
CIMENT	18,6 Mt	-4,5	nd	nd	nd	nd	nd	nd
TUILES	2,0 Mt	-7,3	-1,3	-0,5	-9,1	-4,1	-23,4	-11,3 ⁽³⁾
BRIQUES	1,8 Mt	-7,0	-1,2	+0,3	-15,2	-19,1	-27,2	-19,7 ⁽³⁾
PROD. BÉTON BÂTIMENT	14,4 Mt	+0,1	-0,3	-1,6	-8,2	-13,3	-13,3	-12,2
PROD. BÉTON TP	6,2 Mt	-7,5	-1,2	-3,6	-9,8	-16,3	0,4	-8,7
INDICATEUR MATÉRIAUX ⁽²⁾	461,0 Mt	-8,3	-3,6	-3,2	-9,9	-7,4	-7,5	-8,5 ^(p)

* Variation en % par rapport à la même période de l'année précédente en données corrigées du nombre de jours ouvrés - (p) Provisoire - (1) Données de production ; autres matériaux : livraisons - (2) Le volume de l'indicateur matériaux correspond à la somme des livraisons des produits suivants : ciment, BPE, granulats, produits en béton, tuiles et briques. La variation en % de l'« Indicateur Matériaux » est égale à la somme des variations de chaque produit - (3) Fin septembre 2023.

Production de granulats et de béton prêt à l'emploi

(Données CVS-CJO)

% de variation	AOÛT		SEPTEMBRE		OCTOBRE*		3 DERNIERS MOIS		CUMUL JANV. - OCT. 2023	CUMUL 12 DERNIERS MOIS
	m/m-1	2023/22	m/m-1	2023/22	m/m-1	2023/22	t/(t-1)	t/(t-4)	2023/22	a/(année -1)
GRANULATS	+3,3	-3,4	-4,7	-6,3	+0,1	-8,1	-0,3	-5,9	-7,4	-6,7
BPE	+1,0	-2,6	-3,3	-6,5	-2,5	-10,7	-1,9	-6,6	-6,2	-6,2

Source : UNICEM, enquête mensuelle (données BPE provisoires)

il apparaît désormais acquis que moins de 300 000 logements seront mis en chantier en 2023 (305 400 unités à fin octobre). L'année devrait donc se solder par une perte d'environ 70 000 logements commencés et, compte tenu de l'orientation actuelle des permis et des ventes, une nouvelle contraction (environ 50 000 unités) est attendue en 2024. A fin octobre, les ventes des constructeurs de maisons individuelles reculaient de près de 38 % sur un an (selon Markemétron), celles des promoteurs immobiliers plongeaient de -40 % au troisième trimestre et leur projection d'ouverture de nouveaux programmes n'a jamais été aussi basse depuis que l'enquête existe (juillet 1991). Ces indicateurs traduisent bien le marasme actuel du segment du logement. Cependant, les mois qui viennent pourraient marquer l'atténuation de certains des facteurs qui ont alimenté la crise. La remontée en flèche des taux d'intérêt (+450 points de base en 15 mois) va laisser place à une accalmie ; une légère baisse des taux pourrait même intervenir au second semestre 2024, même si l'ère des taux bas semble bel et bien révolue.

De même, la politique de distribution du crédit, rationnée par autorités financières depuis 2022, pourrait redevenir un peu plus accommodante fin 2023 et en 2024, en lien avec la reconstitution des marges des banques et un léger assouplissement des critères d'octroi (HCSF). Mais l'année 2024 portera les stigmates de ces chocs passés et surtout, tous les freins ne sont pas encore desserrés pour relancer le marché du neuf : la solvabilité des ménages restera en effet fortement pénalisée par l'inflation, et la remontée du chômage risque de les inciter à épargner plutôt qu'à investir. Quant aux prix immobiliers, certes en recul dans le segment de l'ancien, ils peineront à baisser dans le neuf en raison de la rigidité des structures de coûts (rareté du foncier, assèchement de l'offre immobilière, coûts de construction gonflés par les normes...). Enfin, le soutien public pour l'accès à la propriété (PTZ)

s'achève fin 2023 dans son format actuel et son recentrage en limite drastiquement le potentiel incitatif. Quant au dispositif Pinel, à destination des particuliers investisseurs, il prendra fin en décembre 2024. Tous ces éléments plaident pour une conjoncture constructive encore bien mal orientée l'an prochain même si le segment du non résidentiel pourrait apparaître moins dégradé que le logement.

LES TRAVAUX PUBLICS IMPACTÉS PAR L'IMMOBILIER

Selon la FNTP, l'activité s'est ressaisie en 2023 et, à fin octobre, les travaux réalisés affichaient une hausse de +4,8 % en volume (CVS-CJO). La modération des coûts de production et le réveil des marchés conclus (+13,2 %), en lien avec la hausse des investissements publics en cette période du cycle électoral, contribuent à alimenter les chantiers. Toutefois, ces derniers restent très concentrés sur certaines clientèles (grande métropoles, intercommunalités) et sur

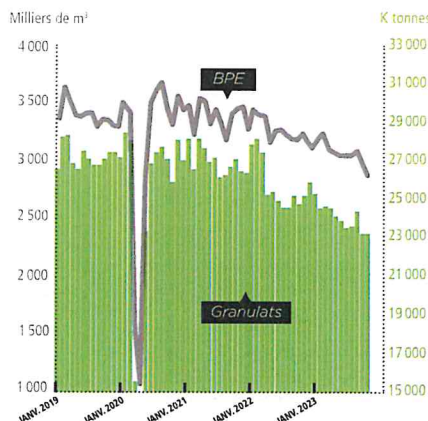
certaines spécialités (énergie, génie civil, transports urbains...) et, de fait, n'alimentent pas encore de façon homogène la demande de nos matériaux. En particulier, l'atonie des travaux routiers (surtout pilotés par les départements) pèserait encore sur la demande en granulats. Enfin, en 2024, la crise immobilière briderait aussi une partie des travaux de la clientèle privée, la tenue des jeux olympiques pesant de surcroît sur le déroulement des chantiers franciliens.

BESOINS EN MATÉRIAUX 2024

L'activité des matériaux serait elle aussi ralentie l'été prochain par l'arrêt des travaux et restrictions logistiques liées aux JO. Pour le BPE, un impact estimé autour de 1,5 point viendrait s'ajouter au repli conjoncturel. Au total, la production de BPE baisserait de 10,5 % en 2024, à moins de 33 Mm³, tandis que celle de granulats perdrait 6 %, à 300 Mt... des niveaux historiquement bas ! ■

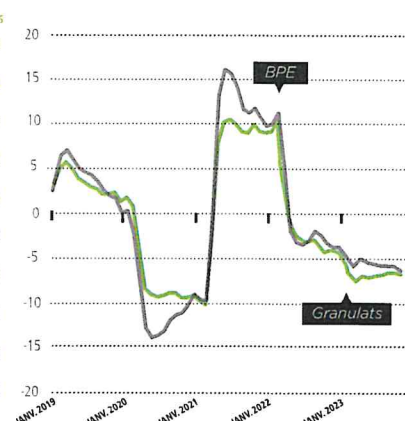
Volume de production granulats et BPE

(données mensuelles - séries cvs-cjo)



Production de granulats et de BPE

(cumul douze mois, variation en % - séries cvs-cjo)



CONTACT

carole.deneuve@unicem.fr
 UNION NATIONALE DES INDUSTRIES DE CARRIÈRES ET MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION
 SERVICE ÉCONOMIQUE - SERVICE STATISTIQUE
 16 bis, boulevard Jean Jaurès - 92110 Clichy - Tél. : 01 44 01 47 01 - Fax : 01 46 22 59 74
 contact@unicem.fr - www.unicem.fr



Approvisionnement territorial en matériaux en Auvergne-Rhône-Alpes

Panorama départemental 74 - Haute-Savoie

Avril 2021