

Sujet : [INTERNET] Carrière de la Cheniaz

De : >

Date : 29/04/2024 à 20:27

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

Messieurs,

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

Pour rappel le groupe Sagrave 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 Sagradranse). 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 :

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

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

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

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.

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

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 :

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

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 :

Complété par l'explication suivante :

Cet engagement fort et invérifiable, attribue 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 :

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'invraisemblable, 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 impérative d'intérêt public majeur dans ce dossier surdimensionné.

JE SUIS DONC CONTRE CE PROJET.

Cordialement.