

Département de la HAUTE-SAVOIE

---oooOooo---

COMMUNE DE MEILLERIE



ENQUÊTE PUBLIQUE

du 9 octobre au 10 novembre 2023

N° T.A. : E23000094 / 38

**Déclaration d'Utilité Publique conjointement à une
Enquête Parcellaire et une Autorisation
Environnementale portant sur le projet
d'aménagement de protection de la RD 1005 contre les
chutes de pierres sur la commune de MEILLERIE.
(Haute-Savoie).**

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Jean François MARTIN

et ses CONCLUSIONS MOTIVÉES

RAPPORT

Sommaire

| | |
|---|-----------|
| I) I / GÉNÉRALITÉS CONCERNANT L'ENQUÊTE | 3 |
| 1. Préambule | 3 |
| II) 1.1 – Présentation géographique du territoire | 3 |
| 1.2 – Contexte territorial..... | 4 |
| 2. Objet de l'enquête..... | 6 |
| 3. Cadre juridique | 6 |
| 4. Nature et caractéristiques du projet..... | 7 |
| 5. Chiffrage des dépenses | 11 |
| III) II / ORGANISATION ET DEROULEMENT | 12 |
| II. 1. Pièces présentées à la consultation | 12 |
| II. 2. Mesures de publicité | 13 |
| II. 2.1 Parution dans les journaux..... | 13 |
| II. 2.2 Affichage réglementaire..... | 13 |
| II. 3. Modalités de consultation du public..... | 14 |
| II. 4. Déroulement de l'enquête et clôture des opérations :..... | 14 |
| IV) III / ANALYSE DES OBSERVATIONS..... | 16 |
| III.1. Recensement des opérations | 16 |
| III. 2. Analyse des observations | 16 |
| III.2.1. Avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAe) | 16 |
| III.2.2. Observations du public et commentaires du commissaire enquêteur | 22 |
| III.2.3. Courriers reçus et commentaires du commissaire enquêteur | 24 |
| III.2.4. Mails reçus par l'intermédiaire du registre dématérialisé..... | 24 |
| III. 3. Remarques diverses..... | 30 |
| III. 4. Communication au pétitionnaire | 30 |
| III.4.1. Modalités de communication. | 30 |
| III.4.2. Réponses du pétitionnaire. | 31 |
| V) IV / ANALYSE ET ÉVALUATION DU PROJET | 31 |
| VI) ANNEXES..... | 32 |

I / GÉNÉRALITÉS CONCERNANT L'ENQUÊTE

1. Préambule

1.1 – Présentation géographique du territoire

Le territoire de la commune de MEILLERIE, sur lequel va se dérouler l'enquête publique concernant la sécurisation de la RD 1005, est située au nord du département de la Haute-Savoie, sur les bords du Lac Léman, dans le massif du Chablais.

D'une superficie de 3.91 ha, la commune varie d'une altitude de 372 à 1000 mètres. Elle est traversée par 3 ruisseaux, souvent à sec, que sont le ruisseau de la Corne, le ruisseau des Etalins et le ruisseau du Locum. La commune est située sur la rive sud du Lac Léman.

MEILLERIE est composée d'un chef-lieu, et de deux petits hameaux que sont Le Locum, en bord du lac, et Les Plantés situé sur les hauteurs. La route RD 1005 traverse le chef-lieu et relie EVIAN les BAINS à SAINT GINGOLF puis la SUISSE. Une ligne de Chemin de fer, inexploitée, mais un projet de réouverture est à l'étude, dénommée *la ligne du Tonkin*, relie EVIAN les BAINS à SAINT GINGOLF.

MEILLERIE est entourée de 6 communes, LUGRIN, THOLLON les MEMISES, SAINT GINGOLF, sur le territoire Français, et LUTRY, BOURG en LAVAUX, CHEXBRES, toutes trois de l'autre côté du Léman, sur le territoire Suisse. Elle est située à 45 km de GENEVE, 70km d'ANNECY.

Village de Haute-Savoie, dans l'arrondissement de THONON les BAINS, canton d'EVIAN les BAINS, MEILLERIE fait partie de la Communauté de Communes Pays d'Evian Vallée d'Abondance (CCPEVA).

317 habitants vivent à MEILLERIE, 90% des actifs travaillent hors de la commune, 30 à 50% sont des frontaliers et utilisent leurs véhicules. Il n'existe pas d'itinéraire de substitution à la RD 1005, en cas de coupure de la voie. Près de 10000 véhicules l'empruntent chaque jour, dont 3,1% de poids lourds.

21 entreprises et services publics sont implantés sur la commune, mais aucun établissement scolaire. Des restaurants et des hôtels sont présents, ainsi qu'un port de plaisance et une capitainerie. Le village par lui-même est bâti sur 1km environ.

En haut du plateau, existe une petite activité agricole. La commune de Meillerie est essentiellement un village de pêcheurs, et de batellerie.

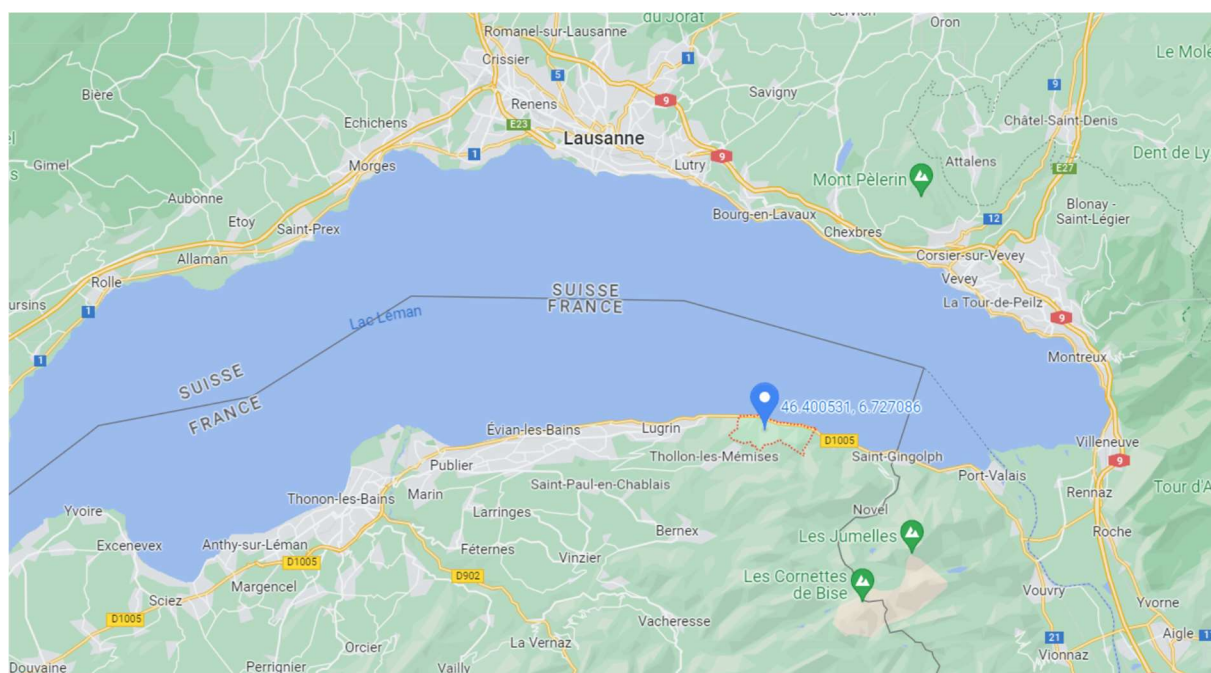
Depuis plusieurs siècles des travaux d'extraction, et de transports par la route et par bateaux animent la commune. Aujourd'hui, il reste une importante carrière, la carrière des Etalins,

exploitée par l'entreprise Sagradanse, qui extrait en moyenne 200 000 tonnes de roche massive par minage.

Exceptés les enrochements, qui sont utilisés sur la totalité des côtes du Lac Léman pour la construction de ports et d'ouvrages de protection des berges, les autres produits sont acheminés vers THONON les BAINS où ils sont vendus.

Une ligne de bus relie THONON les BAINS à SAINT-GINGOLPH ; Des cars scolaires empruntent également cette départementale. La ViaRhona qui vise à relier le Lac Léman à la Méditerranée, n'est qu'un projet. La réouverture de la ligne ferroviaire du Tonkin n'est pas encore en service.

L'activité de la commune est surtout liée à la présence de la carrière et du tourisme.



Carte de localisation de MEILLERIE

1.2 – Contexte territorial

La commune de MEILLERIE est à ce jour soumise par un Règlement National d'Urbanisme, (RNU). Le projet doit être compatible à ce RNU.

Ce n'est pas la seule contrainte du projet, il doit en outre être compatible avec :

- Le SDAGE Rhône-Méditerranée, approuvé en 2022,
- Le contrat de milieu Dranses et Est-Lémanique, approuvé en 2017,
- La Commission Internationale pour la Protection des Eaux du Léman (CIPEL)
- Le Plan de Prévention des Risques Naturels de MEILLERIE, approuvé en 2004, modifié en 2013,

- Le SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes, du 10 avril 2020,
- Le SCOT du Chablais, approuvé le 30 janvier 2020,
- Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), annexe du SCOT du Chablais,
- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique de Rhône-Alpes (SRCE),
- La Loi Littoral, du 3 janvier 1986,
- La Loi Montagne, du 9 janvier 1985,

En ce qui concerne le milieu naturel, la zone d'étude n'est pas concernée par un zonage NATURA 2000. De même aucune zone de protection règlementaire au titre des milieux naturels, de la faune ou de la flore n'est localisée au sein ou à proximité directe de la zone d'étude.

Par ailleurs, aucune ZNIEFF de type 1 n'est présente sur le site ou à proximité immédiate ; En revanche, le site est concerné par une ZNIEFF de type II, même si elle ne concerne pas directement la zone d'étude. D'autres part, s'il existe de nombreux zonages de zones humides sur la commune, aucune n'est située au droit de la zone d'étude.

La zone d'étude n'est pas localisée à proximité ou dans un Parc Naturel Régional. (PNR).



La zone d'étude n'est pas concernée par des installations industrielles classées SEVESO, au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement. La carrière des Etalins, en sortie du bourg, fait l'objet d'une autorisation ICPE.

Le transport de matières dangereuses à proximité du Lac Léman, fait l'objet d'une réglementation particulière définie par l'arrêté préfectoral 99-821 du 14 décembre 1999, modifié par l'arrêté préfectoral DDT-2015-0138 du 9 juin 2015.

Les principales sources d'émissions sonores sont liées au trafic routier et à l'activité de la carrière.

La qualité de l'air est globalement bonne, car la présence du lac assure un certain brassage de l'air. Ainsi, il n'y a pas d'enjeu lié à la santé.

Enfin, la commune de MEILLERIE est incluse dans le périmètre du Géoparc du Chablais, dont l'objet est de préserver ce secteur et de développer le géotourisme.

2. Objet de l'enquête

L'enquête publique porte sur la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de l'aménagement de protection de la RD 1005 (comprenant une étude d'impact) contre les chutes de blocs et de pierres sur la commune de MEILLERIE.

Une enquête parcellaire est menée conjointement à celle portant sur la DUP.

La RD 1005, anciennement RN 5, relie EVIAN les BAINS à SAINT GINGOLF et le VALAIS Suisse sur la façade Sud du Lac Léman. La commune de MEILLERIE, se situe à environ 10 km à l'Est d'EVIAN, et la zone d'étude se situe sur un linéaire de 1,44 km à la sortie Est du chef-lieu.

La route départementale est exposée, dans ce secteur, à un aléa très élevé de chutes de pierres, d'éboulements et de chutes de blocs. Si des protections sont en place au droit de la falaise depuis de nombreuses années, elles ne sont pas suffisantes et imposent un entretien impactant l'exploitation de la RD 1005 très important.

La RD1005 est gérée par le Département de la Haute-Savoie et les travaux auront un impact sur la population et la circulation, ils sont prévus pour durer 6 à 8 ans.

Les travaux imposent un élargissement de la RD, et donc l'expropriation de certains terrains, le département n'étant pas propriétaire de tout le foncier. Coté lac, il est prévu également la création d'une piste cyclable de 3 m de large, qui permettra la circulation de cycles et de piétons.

Ce sont 29 parcelles pour lesquelles il est envisagé une expropriation. 63 propriétaires ont été identifiés ou présumés réels non identifiés. Le service des domaines évalue la valeur de chaque parcelle et proposera une indemnité à chacun. Les expulsions pourraient concerner 21915 m².

L'article 545 du Code Civil prévoit que « nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité ».

3. Cadre juridique

Certains projets ou travaux portent atteinte au droit de propriété puisqu'ils restreignent les droits du propriétaire. A ce titre ils doivent être déclarés d'utilité publique, et doivent être soumis à une procédure d'enquête publique en vue d'une déclaration d'utilité publique du projet.

Cette enquête publique est soumise au Code de l'Expropriation et au Code de l'Environnement.

La DUP (Déclaration d'Utilité Publique) est soumise à enquête publique dans les formes prévues aux articles L123-1 à L123-19 et R123-3 à R123-25 du Code de l'environnement, qui définissent ses procédures et son déroulement.

Conformément aux articles R122-2 et suivants du Code de l'Environnement, ce projet est soumis à l'évaluation environnementale et avis de l'Autorité Environnementale. Le projet est soumis à une procédure d'autorisation de défrichement, conformément aux articles L.341-1 et R.214-30 du Code Forestier.

De même, en application de l'article R.214-1 à 6 du Code de l'Environnement, le projet est soumis à une procédure de déclaration au titre de la loi sur l'eau.

La DUP est également soumise aux articles L.11-1 à L.11-1-1 et aux articles L.11-2 à L.11-7 du Code de l'Expropriation, ainsi qu'aux articles R.11-1 à R.11-14.

L'enquête parcellaire vise à déterminer l'emprise foncière du projet et ses éventuelles expropriations, ainsi que la recherche des propriétaires et autres ayants droits. Elle est régie par l'article 545 du Code Civil ; par l'article L.11-1 à L.11-8 articles L12-1 et L.13-2 ainsi que les articles R.11-18 et suivants du Code de l'Expropriation.

D'autres textes peuvent être concernés. Le Décret n°55-1350 du 14/10/1955, et le Décret n° 55-22 du 4/01/1955 portant réforme de la publicité foncière.

4. Nature et caractéristiques du projet

La protection de la route RD 1005 vis-à-vis du risque de chutes de pierres, de chutes de blocs rocheux et d'éboulements concerne la partie située entre la sortie de MEILLERIE coté Est, à l'aval des anciennes carrières de la Balme et l'aval des rochers du Balairon, soit sur une distance de 1,44 km.

La zone se prolonge à l'Est des rochers du BALAIRON jusqu'au passage à niveau de la voie ferrée de la ligne du Tonkin. Ceci pour permettre d'assurer la continuité d'un cheminement de modes doux dans la perspective de sécurité et du prolongement futur de la ViaRhôna.

MEILLERIE est située à 7,5 km de SAINT GINGOLF (8 minutes). En cas de coupure de la RD 1005, le plus court itinéraire de déviation présente une distance de 88 km et un temps de parcours de 1h48 minutes, par la RD 22, elle-même soumise à des chutes de pierres et de blocs. Sans oublier que cet itinéraire passe par la SUISSE, et peut induire des contraintes administratives et douanières pour les automobilistes et les transporteurs.

Le programme prévoit l'aménagement d'une voie verte permettant d'assurer la continuité des modes doux en situation normale et en cas d'évènements travaux, accidents...)

L'aménagement comprend le recalibrage de la RD 1005 sur 1,4 km, impliquant la création d'une voie verte de 3m de large, protégée par un muret de la RD. En galerie, la largeur de la voie verte est limitée à 2,50 m en raison de contraintes techniques. L'aménagement comprend également des aménagements de protection vis-à-vis de la chute de blocs, adaptés à chaque secteur.

La sectorisation est découpée par typologie d'ouvrage ou d'interface envisagée, à savoir :

- **Secteur A :**

Il est prévu la réalisation des aménagements suivants :

- ✓ Création de nouveaux crans et filets dans le versant en amont de la zone de déblais,
- ✓ Début de déblai dans le versant,
- ✓ Déviation de la voie d'accès à la carrière, pour libérer l'emprise de la fosse avec raidissement de ses talus côté bourg de MEILLERIE par un dispositif en gabions et côté fosse par une paroi en enrochement bétonné,
- ✓ Création d'une fosse d'environ 150 m de long, 10 m de large maximum et allant jusqu'à 5 m de profondeur pour permettre le recueil des blocs et pierres venant du versant,
- ✓ Aménagement d'une dalle de protection au-dessus du tunnel de la voie ferrée, située sous la fosse,
- ✓ Plantation du versant avec des espèces du site compatible avec des zones d'éboulis,
- ✓ Dépose des écrans et filets de protection mis en œuvre préalablement aux travaux.

- **Secteur B :**

Il est prévu le rehaussement du merlon existant afin de protéger davantage la RD 1005. Ce merlon d'environ 350 m de long sera surélevé, passant de 8,4 m à 14 m. Sa largeur en pied ne sera pas modifiée.

Il sera habillé côté lac par des gabions et des poches de plantations implantées dans la paroi de gabions, afin de limiter l'impact paysager du projet.

- **Secteur C1 :**

Ce secteur est actuellement équipé de dispositifs : filets et écrans nécessitant la coupure de la RD 1005 lors de leur entretien et purges. La protection sera assurée par une galerie de 340 m construite en deux parties distinctes. Cette construction aura une incidence au droit de la tête du tunnel qu'il faudra réaménager.

- Aménagement d'une galerie type portique :

Cette galerie d'une longueur de 210 m démarre avant la fin du merlon et s'arrête juste avant le franchissement du tunnel de la voie ferrée située sous la RD 1005. Sa réalisation implique la mise en œuvre de pieux côté lac et de tirants dans la falaise. Le portique est recouvert de remblai en terre et pneusol (pneus usagés de poids lourds), permettant de protéger la galerie contre les impacts de blocs, d'alléger la structure et de végétaliser la couverture de l'ouvrage afin de limiter l'impact paysager du projet.

- Aménagement d'une galerie type casquette :

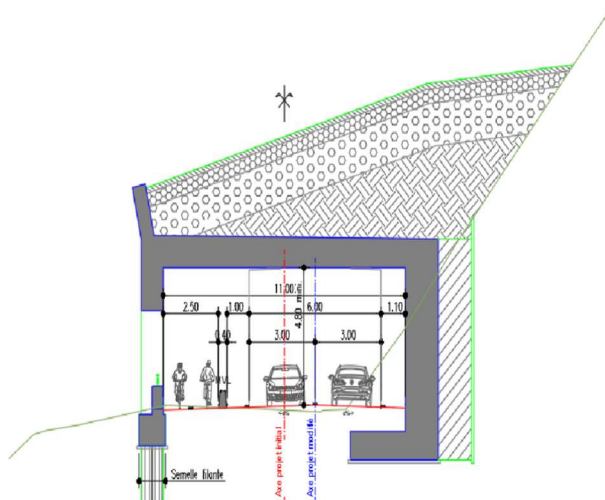
Cette galerie commence au niveau du tunnel de la voie ferrée située sous la RD 1005 et a une longueur de 130 m environ. Sa réalisation

implique la mise en œuvre de tirants dans la falaise. Le même type de remblai que les galeries portiques recouvrira les galeries casquettes.

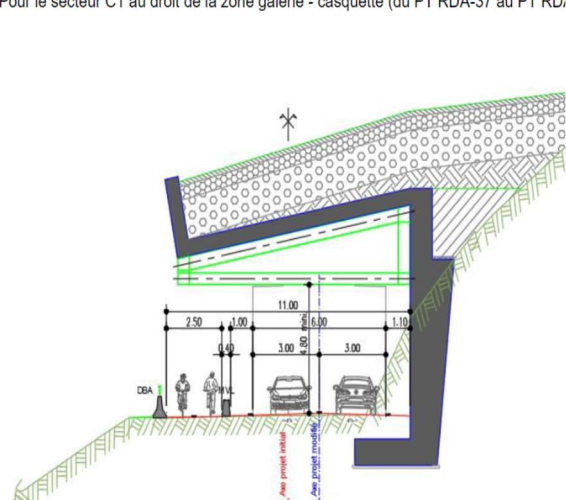
- Travaux annexes : aménagement au droit de la tête de tunnel de la voie ferrée, localisée aux abords immédiats de la RD 1005.

Au vu des aménagements de protection prévus, le tunnel de la voie ferrée devra être prolongé de 10 m. De plus des murs de soutènement devront être réalisés le long de la voie ferrée.

Secteur C1 au droit de la zone de galerie - portique (du PT RDA-27 (-5,00 m) au PT RDA-37):



Pour le secteur C1 au droit de la zone galerie - casquette (du PT RDA-37 au PT RD)



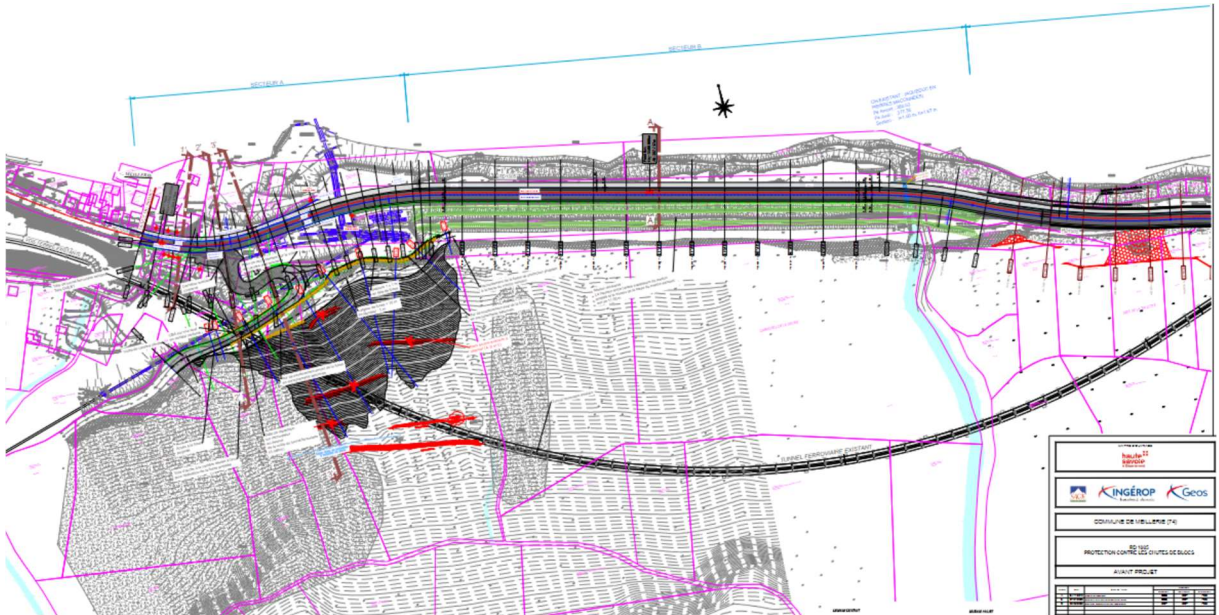
- **Secteur C2 et C3 :**

Il est prévu la réalisation d'une paroi clouée le long du massif montagneux pour raidir le talus et permettre l'élargissement de la chaussée côté montagne, et non côté lac Léman, côté voie ferrée. Le risque de chute de blocs est considéré négligeable.

De plus, l'opération comporte des objectifs secondaires comme contenir l'aléa de chutes de blocs sur la voie ferrée du Tonkin, ainsi que la protection des eaux du lac Léman, contre la pollution engendrée par les travaux.

Les travaux sont prévus pour durer 6 années. Pendant toute la durée du chantier, la circulation sera maintenue sur la RD 1005. De même, des dispositions seront prises pour maintenir les accès aux équipements de la carrière.

Les usagers seront informés des conditions de circulation, sur les travaux, limitations de vitesse, modifications des voies de circulation...



croquis de la zone de travaux

Solutions écartées

Le terrassement des falaises et éboulis a été écarté car outre l'impact paysager et environnemental négatif, il aurait impliqué une fermeture de la route qui aurait pu durer plusieurs années.

Il en est de même pour la solution d'un tunnel, pour qui les contraintes topographiques auraient entraîné un coût prohibitif.

Un viaduc, court ou long, nécessiterait lors de sa construction des voies d'accès qui interromprait la circulation, et le solde fondation reposerait sur des éboulis peu portants, et bouleverserait l'équilibre écologique des rives du lac.

L'utilisation du tunnel ferroviaire en cas d'éboulis, n'est pas envisageable pour une circulation de 10 000 véhicules jours dont 3,1% de poids lourds (2018). De plus la SNCF se réserve le droit d'utiliser cette voie.

Enjeux liés au milieu naturel.

Les habitats naturels situés sur la zone de projet, accueillent des espèces protégées, essentiellement des espèces du collège forestier et des boisements. Mais aucune espèce floristique protégée n'est recensée sur la zone.

Plusieurs espèces exotiques envahissantes sont présentes sur le site,

D'après les inventaires, 20 espèces d'oiseaux présentent des enjeux de conservation intrinsèques importants. Il s'agit d'espèces de boisements et 4 espèces de mammifères présentent des sensibilités importantes : Vespère de Savi, la pipistrelle commune, la pipistrelle pygmée et l'écureuil roux.

Le lézard des murailles fréquente les zones rudérales et rocheuses, et la salamandre tachetée les bois humides. Ces deux espèces présentent des enjeux qualifiés de forts sur la zone.

Le Lucane cerf-volant a été observé. Son enjeu sur le site est qualifié de fort. Il passe son développement dans le bois mort.

La zone d'étude n'impacte pas de corridor écologique ou de réservoir de biodiversité, et n'est pas située dans une zone traversée par une trame verte ou bleue.

5. Chiffrage des dépenses

L'estimation de l'opération se décompose comme suit :

| DESIGNATION DES TRAVAUX | MONTANT H.T. |
|---|---------------------|
| <input type="checkbox"/> Acquisition foncière (Estimation des domaines) | 21 000 € |
| <input type="checkbox"/> Etudes | 3 300 000 € |
| <input type="checkbox"/> Travaux | 42 000 000 € |
| <input type="checkbox"/> Mesures compensatoires (Mesures d'évitement, de réduction et de compensation en faveur de l'environnement). | 1 620 000 € |
| Montant Total (en € HT) | 46 941 000 € |

Les mesures en faveur de l'environnement représentent environ 3,4 % du montant total de l'opération.

II / ORGANISATION ET DEROULEMENT

II. 1. Pièces présentées à la consultation

Le dossier qui a été mis à la disposition du public lors de la consultation, était constitué des documents suivants :

- ✓ Courrier de décision de désignation du Commissaire Enquêteur par le Tribunal Administratif de Grenoble. (N°E23000094/38).
- ✓ Notice d'Enquête Publique (Pièce A).
- ✓ Etude d'impact (Pièces B)
 - Résumé non technique. (Pièce B.01).
 - Présentation détaillée du projet, y compris l'analyse des solutions de substitutions examinées (Pièce B.02).
 - Description de l'Etat initial de l'environnement susceptible d'être affecté de manière notable par le projet et de son évolution en cas de mise en œuvre du projet (Pièce B.03).
 - Description des incidences notables du projet et des mesures prévues (ERC) (Pièce B.04).
 - Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000 (Pièce B.05).
 - Eléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet. (Pièce B.06)
 - Méthodes utilisées pour établir l'Etat initial et évaluer les incidences du projet (Pièce B.07).
 - Nom et qualité des auteurs de l'étude (Pièce B.08).
 - Annexes (Pièce B.09).
 - Etudes des risques naturels (Annexe 1).
 - Diagnostic faune/flore ALP'AGES (Annexe 2).
 - Carte des impacts milieu naturel en phase chantier et phase définitive par secteur (Annexe 3).
 - Etude paysagère (Annexe 4).
 - Avis de l'autorité environnementale et réponse du maître d'ouvrage (Pièce B.10).
- ✓ Avis d'ouverture d'enquête publique unique, projet de protection de la RD 1005 contre les chutes de pierres, de blocs et éboulements, signée par Madame Animya N'TCHANDY, directrice de cabinet de la Préfecture de Haute-Savoie (date ?).
- ✓ Arrêté PREF/DRCL/BAFU/2023-0050 du 4 août 2023 de la Préfecture de Haute-Savoie, portant ouverture d'une enquête publique unique préalable à la demande de déclaration d'utilité publique (comprenant une étude d'impact) et parcellaire du projet de protection de la RD 1005 contre les chutes de pierres, de blocs et éboulements sur la commune de MEILLERIE.
- ✓ Eco Savoie Mont Blanc
 - Annonce du 22/09/2023.
 - Rappel du 13/10/2023.
- ✓ Le Dauphiné
 - Annonce du 22/09/2023.
 - Rappel du 13/10/2023.
- ✓ Certificat de dépôt et mise à disposition du dossier d'enquête signé par Monsieur le Maire de MEILLERIE
- ✓ Certificat d'affichage signé par Monsieur le Maire de MEILLERIE.
- ✓ Certificat d'affichage des courriers destinés aux propriétaires de parcelles soumises à expropriation pour cause d'utilité publique. (3 pages).
- ✓ Registre d'Enquête, signé par le Commissaire Enquêteur.

En ce qui concerne l'Enquête Parcellaire :

- ✓ Plan Parcellaire au 1/1000. (Pièce P1)
- ✓ Etat Parcellaire (Pièce P2).
- ✓ Le Dauphiné
 - Annonce du 22/09/2023.
 - Rappel du 13/10/2023.
- ✓ Eco Savoie Mont Blanc
 - Annonce du 22/09/2023.
 - Rappel du 13/10/2023.
- ✓ 39 courrier ou copies de courriers adressés aux propriétaires de parcelles.
- ✓ Courrier de TERACTION du 13 septembre 2023 à Monsieur le Maire de MEILLERIE, pour affichage à réception des copies de lettres de notification d'ouverture de l'enquête publique aux propriétaires ou à leurs ayants-droits.
- ✓ Certificat de dépôt et mise à disposition du dossier d'enquête signé par Monsieur le Maire de MEILLERIE
- ✓ Certificat d'affichage signé par Monsieur le Maire de MEILLERIE.
- ✓ Certificat d'affichage des courriers destinés aux propriétaires de parcelles soumises à expropriation pour cause d'utilité publique. (3 pages).
- ✓ Registre d'Enquête, signé par le Commissaire Enquêteur.

II. 2. Mesures de publicité

II. 2.1 Parution dans les journaux

❖ 1^{ère} parution

- **Le Dauphiné libéré** : vendredi 22 septembre 2023
- **Eco Savoie Mont Blanc** : vendredi 22 septembre 2023

❖ 2^{ème} parution

- **Le Dauphiné libéré** : Vendredi 13 octobre 2023.
- **Eco Savoie Mont Blanc** : vendredi 13 octobre 2023.

Les originaux de chacun de ces documents font partie des pièces présentées à la consultation.

II. 2.2 Affichage réglementaire

A l'occasion de ses permanences en mairie, Monsieur le Commissaire Enquêteur a pu vérifier que l'affichage avait été assuré correctement selon les prescriptions figurant dans l'arrêté préfectoral PREF/DRCL/BAFU/2023-0050 du 4 août 2023.

Il a ainsi constaté que l'avis légal était disposé notamment sur le panneau d'affichage municipal à l'entrée de la Mairie.

Il s'est transporté plusieurs fois sur les lieux, pour vérifier que l'affichage était toujours présent.

Un certificat d'affichage a été dressé par le Maire et fait partie du dossier.

II. 3. Modalités de consultation du public

Cette enquête publique s'est déroulée pendant 33 jours consécutifs, du lundi 9 octobre 2023 à 9H00 au vendredi 10 novembre 2023 à 12h00 en mairie.

Pendant cette période, le public pouvait prendre connaissance du dossier et formuler ses observations aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux :

A MEILLERIE

- ✓ Du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00

Monsieur le Commissaire Enquêteur s'est tenu trois fois à la disposition du public en Mairie :

- ✓ Le lundi 9 octobre 2023 de 9h00 à 12h00
- ✓ Le mercredi 25 octobre 2023 de 9h00 à 12h00
- ✓ Le vendredi 10 novembre 2023 de 9h00 à 12h00.

Un dossier électronique a été mise à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête sur le site <https://www.registre-dematerialise.fr/4800> sur lequel chacun pouvait apporter une contribution ou questionner le commissaire enquêteur.

Le public a pu adresser ses observations par écrit au commissaire enquêteur en mairie de MEILLERIE ou par courrier électronique à l'adresse suivante : enquete-publique-4800@registre-dematerialise.fr

II. 4. Déroulement de l'enquête et clôture des opérations :

Après réception de la décision, en date du 28 juin 2023, de désignation du Commissaire Enquêteur par Monsieur Jean Paul WYSS, Président au Tribunal Administratif de Grenoble, contact a été pris avec Madame C ROSSIGNOL à la Préfecture de Haute-Savoie, pour l'organisation et pour savoir qui était l'interlocuteur de cette enquête.

Dirigé vers le Conseil Départemental et essentiellement vers Monsieur Christian PELJAK, chef de projets, qui a instruit le dossier et pour en prendre connaissance.

Après étude, le Commissaire Enquêteur a côté et paraphé les pièces qui ont été présentées au public car elles lui sont apparues suffisamment explicites et compréhensibles.

Le transport sur les lieux

Pour se rendre compte des aménagements, de l'emplacement, et des conséquences réelles de la Déclaration d'Utilité Publique et de l'enquête parcellaire, le Commissaire Enquêteur s'est rendu sur les lieux de protection contre les chutes de blocs sur la RD1005, sur la commune de MEILLERIE, le mercredi 6 septembre 2023 le matin.

La visite des lieux s'est faite en compagnie et avec les explications de Monsieur Christian PELJAK, responsable du projet au Conseil Départemental de la Haute-Savoie, et de Madame Coline BOTTON, chargée d'opération au Conseil départemental.

Une étape au CERD de MAXILLY sur LEMAN s'est effectuée, pour rencontrer Monsieur Julien MORICE, responsable, pour s'entretenir de certains aspects techniques et de l'affichage de l'enquête.

Climat de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée conformément à la réglementation en vigueur. Les dispositions matérielles ont été tout à fait convenables. L'enquête s'est déroulée dans un climat serein et calme, aucun incident à signaler.

Clôture de l'enquête.

L'enquête s'est terminée le vendredi 10 novembre 2023 à 12h00. Le Commissaire Enquêteur a clos le registre d'enquête et a pris possession :

- Du registre d'enquête publique,
- Des courriers adressés au Commissaire Enquêteur,
- Du dossier soumis à l'enquête.

III / ANALYSE DES OBSERVATIONS

III.1. Recensement des opérations

Au cours de cette enquête, le Commissaire Enquêteur a reçu dix personnes, cinq ont laissé une trace dans les registres. Un dossier et de longues explications (2h) ont été données.

III. 2. Analyse des observations

III.2.1. Avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAe)

□□ **La Mission Régionale d'Autorité Environnementale** a donné un avis délibéré le 27 mars 2023, n° 2023-ARA-AP 1486.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. L'avis ne porte pas sur l'opportunité du projet et ne donne ni un avis favorable ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent, sans oublier l'information du public.

■ **Synthèse de l'avis :**

- Le projet porte sur un linéaire de 1.44 km et a pour objectifs :
 - Assurer la protection du secteur contre les chutes de pierres et de blocs sur la route D1005
 - Améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes,
 - Réaliser des ouvrages de protection dont l'entretien sera plus aisé avec moins d'impacts sur la circulation de la RD1005,
 - Contenir l'aléa chutes de blocs affectant la voie ferrée.
- Pour l'Autorité environnementale les principaux enjeux environnementaux du territoire et du projet sont :
 - Les risques naturels de chute de blocs et de mouvements de terrain, et leurs conséquences sur la sécurité des usagers d'une infrastructure fréquentée,
 - Le paysage dans le contexte du Léman et du géoparc du Chablais,
 - Le cadre de vie des riverains (bruit, vibrations, poussières) dans un contexte marqué depuis de longues années par une carrière en exploitation,
 - La biodiversité, le site étant inclus dans la ZNIEFF de type 2 « Massifs septentrionaux du Chablais », et en aval d'une zone inscrite à l'inventaire national du patrimoine géologique,
 - La qualité des eaux de surface, le site se situant à proximité immédiate du Léman.
- Pour la bonne information du public, l'Autorité recommande de compléter ce résumé par le niveau des aléas chutes de blocs et mouvements de terrains concernant l'environnement naturel à l'amont et l'aval des ouvrages réalisés.
- Préciser également la fréquence des suivis et prendre toutes les dispositions nécessaires pour apporter sans délai des corrections si le dispositif mis en œuvre s'avérait insuffisant.

■ **Analyse de l'étude d'impact:**

- Paysage.

Le secteur concerné par les travaux se situe au sein de l'unité paysagère « Rebord du Chablais sur le Léman et massif de la dent d'Oche » et s'inscrit dans le versant boisé et rocheux dominant la rive nord du Léman, et soutenant le plateau des Gavots et le pic des Mémises.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par une analyse paysagère plus approfondie aux trois échelles de perception du site.

→ Cadre de vie des riverains.

Le dossier ne comporte pas d'étude acoustique, ce qui est acceptable compte tenu des ouvrages envisagés.

→ Milieux naturels et biodiversité.

Le projet se situe au sein de la ZNIEFF 2 « Massifs septentrionaux du Chablais », et à proximité des sites Natura 2000 « Plateau Gavot » et « Cornette de Bises »

Aucune espèce végétale n'a été identifiée sur le site d'étude.

En ce qui concerne l'avifaune, cinq espèces sont considérées à enjeu local très fort (Pic noir, Milan noir, Pouillot siffleur, Hirondelle des rochers et Bouvreuil pivoine).

En ce qui concerne les chiroptères, trois présentent une sensibilité importante sur le site (Vespère de Savi, Pipistrelle commune et Pipistrelle pygmée).

En ce qui concerne les mammifères terrestres, seul l'Ecureuil roux présente une sensibilité forte.

En ce qui concerne l'entomofaune, seul le Lucarne Cerf-volant est qualifié d'enjeu fort.

→ Hydrologie.

Le projet se situe en contre-haut du Léman mais n'est traversé par aucun cours d'eau, et ne concerne pas de zone humide.

■ **Alternatives examinées et justification des choix au regard des objectifs de protection de l'environnement.**

L'étude d'impact présente sommairement les solutions alternatives étudiées : terrassement des falaises et éboulis, construction d'un tunnel, d'un viaduc, utilisation du tunnel ferroviaire. Toutes les solutions ont été écartées pour des raisons de coût, d'impact paysager et d'exploitation de la route.

→ Ce choix n'appelle pas d'observation de la part de l'autorité environnementale.

■ **Incidence du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.**

→ Paysage.

Les photomontages permettent de visualiser les aménagements projetés. Le dossier expose que l'impact résiduel sera faible, ce qui n'appelle pas d'observation de la part de l'Autorité environnementale.

→ Nuisances et cadre de vie des riverains.

En ce qui concerne les travaux, ces derniers généreront des émissions de poussière et des nuisances sonores. Les mesures de réduction porteront sur l'arrosage des pistes et le bâchage des camions, Ainsi que sur le respect des articles R 1336-5 à R.1336-11 du Code de la santé publique.

Le dossier expose que le projet n'aura pas d'impact sur les niveaux de bruit perçus, ce qui est recevable.

→ Milieux naturels et biodiversité.

Le projet se situe respectivement à 2 km et 7 km des sites Natura 2000. Compte tenu de leur éloignement les incidences seront négligeables.

→ Hydrologie.

Le projet ne perturbera pas les écoulements des trois talwegs secs présents sur la zone.

Des bassins de rétention des eaux de ruissellement sont à mettre en place dès la phase de chantier, dimensionnés pour une pollution accidentelle, avant rejet dans le Léman.

→ Changement climatique et émissions de gaz à effet de serre du projet.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par un bilan de la consommation énergétique, des émissions de polluants et des émissions de gaz à effet de serre liées au chantier de protection de la RD 1005.

→ Effets cumulés.

Le projet jouxte la carrière des Etalins. Les interactions entre le chantier de protection et la carrière sont négligeables. Ce qui est recevable. Le chemin de Bacounis reste un chemin de randonnée en bord du Lac Léman.

Le niveau de l'aléa chute de blocs devient résiduel sur la RD 1005 et la voie ferrée après travaux, sans que ce niveau soit explicitement défini dans le résumé non technique. L'Autorité environnementale recommande de compléter ce résumé concernant l'environnement naturel à l'amont et à l'aval des ouvrages réalisés.

→ Trafic et exploitation de la RD 1005.

Le projet vise à améliorer la sécurité des usagers de la RD 1005 et à éviter les coupures de circulation et la mise en place d'une déviation très longue et chronophage en cas de chutes de blocs. Son influence sur le trafic est jugée nulle, ce qui n'appelle pas d'observation de la part de l'Autorité environnementale.

→ Dispositif de suivi proposé.

Le dossier évoque succinctement les différents suivis mais ne fait pas état de leur périodicité. Les mesures de suivi concernent le suivi environnemental du chantier par un écologue, ainsi qu'un suivi des plantations et des gîtes favorables aux reptiles. L'Autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de décrire le dispositif mis en place pour analyser l'ensemble des données de suivi recueillies et réajuster les mesures d'évitement et de réduction si nécessaire.

→ Résumé non technique de l'étude d'impact.

Le résumé non technique de l'étude d'impact est placé en tête de l'étude d'impact. Il est clair, succinct, facilement lisible et correctement illustré. Il permet une compréhension aisée du projet par le public. Même s'il souffre des mêmes omissions que l'étude d'impact.

L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis.

□ □ La Réponse du Maître d'ouvrage.

■ Aspects paysagers :

→ Point de vue de loin :

- De l'autre côté du Léman (9 kms) le premier élément de perception constitue le massif montagneux avec les Cornettes de bise et la Dent d'Oche. Le site ne représente qu'une portion infinitésimale de l'ensemble paysager.
- Une alternance d'espaces boisés et minéraux constituent le point d'appui du travail d'intégration qui sera mené. Ils déterminent les motifs sur lesquels sera basé le travail d'intégration du merlon. Ainsi sur le merlon, la composition de la face visible oscillera entre différents gradients de végétalisation et minéralisation, en fonction de ce que l'on retrouve à l'arrière. Ainsi la perception du merlon sera réduite de manière significative.
- La carrière à l'arrière, n'est pas visible.
- Sur le site du projet, la perception que l'on a se résume à deviner la RD 1005. Les petits ports sur le Léman sont également décelables.
- La bande prise entre le lac et la RD1005 crée une épaisseur perceptible, marquée par son horizontalité apparente.
- Le merlon et les autres structures de protection, casquettes et portiques ne sont pas visibles à cette distance.

- Notons que le site est particulier, à l'aplomb d'une falaise, sur un versant nord, avec une réverbération du lac. Le terrain est tout aussi complexe avec le milieu très « séchard », en mouvement constant, instable.
- Perception éloignée :
- Le second niveau de perception de cette portion se situe depuis le lac, comme si nous étions sur un bateau. Depuis ce point de vue du lac, les éléments linéaires du site ressortent davantage. Ces éléments se composent :
 - La rive du lac,
 - La RD 1005, perceptible au travers des percées visuelles laissées sur le lac,
 - La crête du merlon. Les végétaux qui se sont développés dessus forment une unité végétale marquée par cette linéaire des houpriers.
 - Ce point de vue permet de voir la falaise plongeant dans le lac. Sur celle-ci s'esquissent les couloirs de chutes de blocs, les pierriers entrecoupés de boisements plus dense. Nous percevons également des parois très abruptes, qui ne portent aucune végétation.
 - Des fenêtres visuelles créent des trouées sur la RD1005 et falaise à l'arrière. Ainsi l'on peut voir les installations portuaires et industrielles de la carrière, notamment le tapis de transport des matériaux, qui serpente entre la végétation et descend de la carrière.

→ Paysage proche :

Le paysage à ce niveau est surtout perçu par les usagers de la route.

- Peu d'endroit où s'arrêter, le regard est fixé sur la route encadrée d'habitations. Lorsque l'on sort de MEILLERIE, le premier élément aperçu est le tapis de transport de la carrière. Une autre infrastructure est visible côté falaise, celle du Tonkin.
- Si l'on continue dans la même direction, nous arrivons à hauteur du merlon. Muret en pierre végétalisé, celui-ci n'est pas perceptible en tant que tel. Le front végétal qui l'accompagne est très dense et la végétation conduit le regard à se tourner sur le lac et les montagnes, au loin.
- Sur la ripisylve du lac, nous pouvons constater la présence d'une végétation éparse, suivie plus loin d'une végétation envahissante type Renouée, Alianthe...
- Passé le merlon, la falaise se retrouve progressivement à l'aplomb de la voirie, avec une végétation arbusive puis plus ligneuse au-dessus. Le regard est alors amené à se tourner sur le lac. Sur ces tronçons sont également visibles les éléments de protection de la RD (filets pare-blocs). Le paysage est alors composé de parois rocheuses abruptes et verticales.
- En poursuivant sur cette route, les infrastructures du Tonkin deviennent aériennes et accompagnent la RD1005.
- Des falaises boisées plus ou moins proches de la RD, murets de soutènement et filets de protection se poursuivent ainsi jusqu'à SAINT GINGOLF. Le paysage s'ouvre davantage passé la sortie du Tonkin en aérien, avant de se refermer et d'être recadré par les habitations à LOCUM.

■ **Emissions de gaz à effet de serre :**

- Le bilan global des émissions de GES hors usagers et évalué à 19 537 tCO²e. Une première observation des postes rend compte de l'importance de la part des émissions liées aux travaux de construction avec 17 490 tCO²e soit 89.5% du total des émissions du projet.

- En incluant des mesures d'utilisation de matériaux bas-carbone, des taux de recyclage et la valorisation des déchets en filière de traitement, le coût carbone du projet pourrait être ramené aux 13 487tCO₂e sur l'ensemble du cycle du projet.
- Sans oublier les gisements réutilisables ou recyclables non comptabilisés dans ce bilan et qui seront analysés par une mission d'économie circulaire à finaliser.

■ **Risques naturels chutes de blocs :**

- Les aléas chutes de blocs et mouvements de terrains concernant l'environnement naturel en amont, coté falaise, restent inchangés, les risques en amont des ouvrages restent forts. :
- En aval des ouvrages, coté lac, les risques sont estimés de la manière suivante :
 - En secteur A, l'ouvrage mis en place permet d'intercepter les blocs. Les risques de moyens à forts actuellement, sont réduits à faibles à très faibles.
 - En secteur B, l'ouvrage mis en place permet d'intercepter les blocs. Les risques de moyens à forts actuellement, sont réduits à faibles et très faibles.
 - En secteur C1, les risques restent évalués à moyens à forts. La galerie est plutôt un ouvrage d'évitement pour les blocs. Peu de blocs sont arrêtés sur la galerie.
 - En secteur C2/C3, les risques restent évalués à faibles.

Les aménagements permettent de sécuriser les usagers de la RD 1005.

■ **Dispositif de suivi :**

- Suivi en phase chantier

En phase chantier, l'ensemble des mesures sera suivi lors du management environnemental par un responsable environnement indépendant. Ses rapports et comptes rendus de chantier seront transmis à la DDT et à la DREAL. En cas de dysfonctionnement, des mesures d'évitement et de réduction seront proposées par le bureau d'étude en écologie, et validées par le MO et, voire par la DREAL si besoin. Ainsi, lors de ce management il est prévu de vérifier :

 - Les secteurs sensibles à éviter et validation des emprises de chantier avant implantation des entreprises,
 - Gestion des déchets,
 - Gestion des matériaux,
 - Mesure disponible pour faire face à une pollution accidentelle (kit et procédure des entreprises),
 - Mise en place du dispositif d'assainissement définitif au plus tôt dès la phase chantier,
 - Gestion des eaux de laitance du béton,
 - Prévention de l'apparition et du développement des espèces exotiques envahissantes,
 - Limitation des emprises et sensibilisation des intervenants,
 - Mise en défens des milieux d'intérêt pour la faune et la flore avant le démarrage du chantier et vérification mensuelle,
 - Adaptation de la période de défrichage et débroussaillage des bosquets et de la période de décapage des sols des milieux sensibles,
 - Neutralisation des cavités d'arbres favorables à la faune avant abattage par un écologue,

- Création de gîtes temporaires de substitution pour la petite faune, la localisation sera définie par l'écologue et suivi pendant toute la durée du chantier,
- Mise en place de barrières anti-amphibien temporaires, elles seront suivies durant la durée du chantier,
- Végétalisation avant le démarrage des travaux entre la RD1005 et le lac Léman au droit du merlon avec suivi de la reprise de la végétalisation et mise en défens de ce secteur,
- Gestion des poussières,
- Prévention et lutte contre la prolifération du moustique tigre,
- Remise en état à l'issue des travaux.

De plus concernant les riverains, des mesures spécifiques seront mis en œuvre, comme le contrôle des niveaux sonores Les travaux se déroulant sur plusieurs périodes, l'ensemble des riverains et l'Administration seront prévenus des périodes et des sections concernées.

→ Suivi en phase exploitation

Le suivi en phase exploitation concerne le milieu naturel :

- Suivi des espèces exotiques envahissantes : un suivi 2 fois par an à n+1 et n+2 est prévu en période printanière. Un protocole spécifique à l'espèce concernée est mis en place pour l'éradiquer, et pour s'assurer de l'absence de reprise.
- Suivi des secteurs mis en défens pour s'assurer de la bonne préservation des milieux après la mise en service,
- Suivi de la reprise de la végétalisation, en n+1 et n+2 pour s'assurer de la reprise des végétaux. En cas d'absence, de nouveaux végétaux seront replantés et suivis.
- Suivi de la reprise végétation, 1 fois par an pendant 5 ans. En cas d'absence de reprise, de nouveaux végétaux seront replantés en période favorable,
- Suivi des gîtes favorables aux reptiles, suivi 1 fois par an pendant 10 ans.

Un rapport annuel de l'ensemble des données analysées et comparées sera transmis à la DREAL, service biodiversité pendant toute la période du suivi, soit pendant 10 ans.

■ **Résumé non technique :**

- Le résumé non technique est actualisé tout en maintenant un haut niveau d'accessibilité, notamment au regard des évolutions du projet. Il assure une cohérence avec le projet soumis à enquête publique.

Commentaires du commissaire enquêteur.

Les réponses apportées point par point par le Maître d'ouvrage aux observations de l'Autorité Environnementale, me paraissent claires, compréhensibles, pertinentes, bien argumentées.

Les compléments apportés répondent aux recommandations formulées, et sont de nature à faciliter la compréhension pour un public non averti.

III.2.2. Observations du public et commentaires du commissaire enquêteur

Observations déposées dans le registre d'enquête préalable à la

Déclaration d'Utilité Publique

Peu de personnes sont venues consulter le dossier en l'absence du Commissaire Enquêteur.

R02-DEROUDILHE Agnès. Association ADHEPE.

Explications générales du contexte du village, ineptie d'une piste cyclable qui ne prévoit pas son accès aux extrémités des travaux ! Reviendra avec un dossier.

Réponse du Commissaire Enquêteur. Effectivement aux extrémités des travaux, les accès ne sont pas prévus pour la piste cyclable. Si aujourd'hui cela ne rentre pas dans le projet, il est bien entendu que la sécurité de cette piste devra être envisagée et matérialisée. Je n'ai aucun doute sur ce point.

R03-Monsieur HUGRENY.

Le projet retenu sur 1.44 km ne résout que partiellement les risques d'éboulement. Les projets écartés l'ont été qu'en raison d'une fermeture trop longue de la RD 1005. Cette route très fréquentée est indispensable. On peut déplorer le nombre d'études faites pour doubler cet axe routier, sans résultats. (Coût d'études sur 30 ans?) Qu'en est-il du renouvellement de l'exploitation de la carrière ?

Tous ces problèmes de route unique et d'éboulement de la falaise sont connus depuis des décennies, ils n'ont jamais été pris en compte dans leur globalité. « En France, contrairement à la Suisse, les paroles ne sont jamais suivies d'effet ».

Construction d'une autoroute à flanc de montagne en Suisse, pas d'équivalent en France ! pour en assurer la continuité.

Il est vrai que l'on est loin du pouvoir décisif. Il est temps de prendre en compte les réelles priorités.

Réponse du Commissaire Enquêteur. Le but de ce projet est justement d'améliorer et de sécuriser la circulation sur cette départementale très fréquentée. Une autoroute en flanc de montagne a été étudié mais reviendrait très cher et serait destructrice de faune, de flore, de paysage.

Rappelons que les routes en France ne sont plus Nationales, mais Départementales, et qu'en conséquence l'Etat n'intervient plus dans leur gestion ou amélioration.

R04- Martine CHAMOULARD.

- Si la casquette est inévitable, est-il envisageable de dimensionner sa hauteur afin de limiter le passage des semi-remorques, de tous les véhicules qui ne sont pas normalement autorisés à utiliser la RD 1005 déjà saturée par les frontaliers, et les camions étrangers qui ne passent pas par la SUISSE car « autoroute payante ».
- Voie pour les cyclistes. Pourquoi ne pas tracer la ViaRhôna le long de la voie ferrée comme entre SAINT GINGOLF et LOCUM ?

Réponse du Commissaire Enquêteur. Il n'est pas envisageable de conditionner la circulation sur cette départementale par un abaissement de la hauteur des tunnels et

autres casquettes afin d'en interdire la circulation aux poids lourds. La RD est une route classée « grande circulation ». La réflexion est intéressante mais inadéquate. La SNCF, propriétaire de la ligne du Tonkin réfléchit à une réutilisation de la ligne, et pour l'instant il n'est pas possible sur ce secteur d'utiliser conjointement ViaRhôna et chemin de fer. Cela peut évoluer.

R05-Madame SACHE-MEGEVAND.

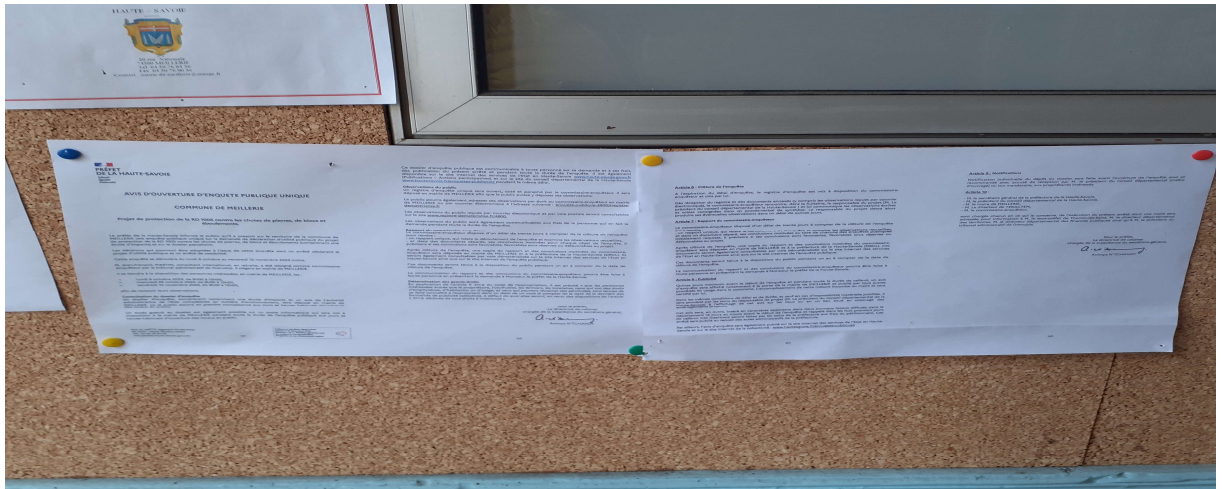
Oui la casquette est nécessaire sous la menace des pierres qui peuvent tomber du « Ballairon », ce gros rocher non exploité par les anciens possesseurs des carrières, qui surplombent la RN.

Mais qu'en est-il des modifications à la sortie directe de MEILLERIE par la société Sagradanse ? De nouveau une dégradation de site.

Réponse du Commissaire Enquêteur. Seule la voie d'accès à la carrière sera légèrement modifiée et reportée à l'aval de l'actuelle. Il n'y aura pas de dégradation du site, mais au contraire un aménagement paysager à travers les ouvrages de protection.

R06-Madame Agnès DEROUILHE (Association ADHEPE).

L'affichage en Mairie de cette enquête publique est « NON » réglementaire. Cette affichage discret n'a pas informé la population de cette enquête.



Réponse du Commissaire Enquêteur. L'article 123.10 du Code de l'Environnement relatif à l'enquête publique ne précise pas la taille de l'affichage en mairie.

En revanche il est vrai que l'affichage est un peu léger. Mais sur un tableau adjacent, tous les recommandés adressés aux propriétaires concernés sont restés affichés pendant toute la durée de l'enquête, et quinze jours avant.

Sur les lieux du projet, un affichage réglementaire a bien été fait et j'ai pu contrôler qu'il est resté tout au long de l'enquête.



Observations concernant le registre d'enquête parcellaire

R01-BRUNETTI Martine épouse SCHIEFELBEIN. Parcelle n°A2157 La Tronche.

Cette parcelle n'est pas concernée par les chutes de pierres !!!

Réponse du Commissaire Enquêteur. Cette parcelle n'est effectivement pas concernée par les chutes de pierres et de blocs, mais dans le cadre de cette protection, une piste cyclable est envisagée, pour qui ces 0,40 ares sont indispensables à l'entrée de MEILLERIE.

III.2.3. Courriers reçus et commentaires du commissaire enquêteur

Aucun courrier postal n'a été adressé au commissaire enquêteur.

III.2.4. Mails reçus par l'intermédiaire du registre dématérialisé.

Un site et une adresse électronique ont été créés spécialement pour cette enquête. Le registre dématérialisé y figure, à l'adresse : <https://www.registre-dematerialise.fr/4800>
Ouvert au public le 9 octobre 2023 à 0h00, il a été clos le 10 novembre 2023 à 23h59.

Le registre montre que la population s'est intéressée au projet de DUP conjointe à une enquête parcellaire et une autorisation environnementale portant sur l'aménagement de la protection de la RD 1005 contre les chutes de pierres sur la commune de MEILLERIE.

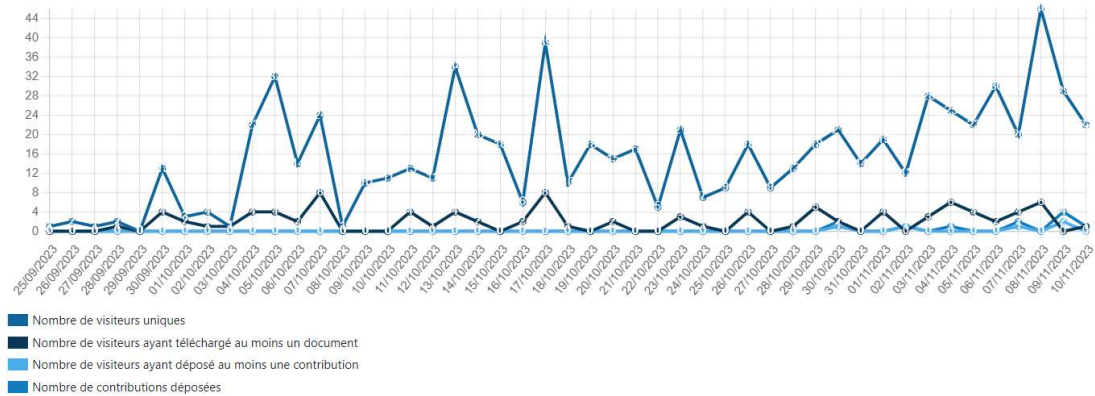
Déclaration d'utilité publique et enquête parcellaire et environnementale du projet de protection de la RD 1005 contre les chutes de pierres sur la commune de MEILLERIE (Haute-Savoie).

Fréquentation

730 visiteurs uniques ont consulté le site web

97 visiteurs ont téléchargé au moins un des documents de présentation
Soit 13,2% des visiteurs

5 visiteurs ont déposé au moins une contribution
Soit 0,6% des visiteurs



RD 01. Monsieur BILIOUD Yves. (Web).

RD 02. Monsieur BILIOUD Yves pour la SAS BOCHATON Frères. (Mail)

RD 03. Monsieur Jean Marc BOCHATON. (Web). Du fait qu'il existe deux enquêtes publiques en cours, l'une sur la commune de MEILLERIE (RD 1005), l'autre sur une carrière à SAINT GINGOLF, les trois personnes ci-dessus nommées veulent attirer l'attention du commissaire enquêteur sur les effets cumulés que ne vont pas manquer d'avoir sur ce secteur.

Un dossier de 55 pages intitulé « MEMOIRE, Société BOCHATON Frères » établi par Maître BILIOUD est joint pour l'enquête.

Ces personnes veulent informer le commissaire enquêteur sur la proximité des deux carrières des Etalins sur MEILLERIE et celle en enquête sur SAINT GINGOLF. Cette dernière va augmenter fortement la circulation des camions sur la RD 1005. Ce que la MRAE préconise de faire évaluer dans ses recommandations sur l'enquête de la carrière de SAINT GINGOLF.

Réponse du Commissaire Enquêteur. Le document joint, fort instructif, ne concerne pas l'enquête sur la protection de la RD 1005 contre les chutes de pierres et de blocs de rochers. Il est donc hors de question de se prononcer sur ce point.

Je note effectivement que si l'accord est donné à la carrière CHB de SAINT GINGOLF, cela impliquera une circulation accrue de poids lourds sur la RD 1005. Une grande partie de ces transports devraient s'arrêter au port LOCUM, qui ne concerne pas cette enquête.

Néanmoins il faudra être vigilant pour faire respecter les engagements de la société CHB si l'accord d'exploiter la carrière CHB est donné.

RD 04. Jean Loup et Nicole GUERIN. (Mail). Ce projet est limité à la sécurisation d'une section de 1,4 km de la route, du côté Est de MEILLERIE. Or il faudrait au moins sécuriser une section de 3,6 km pour protéger le village lui-même, et toute la zone des falaises. Ces 1,4 km privilégient le maintien de l'exploitation de la carrière des Etalins, alors que les tirs de mine qui y sont réalisés, fragilisent le massif et les falaises.

Demandons à ce que cette étude soit revue et élargie, et que cette mission soit confiée à un organisme public, indépendant et de compétence incontestée tel que le BRGM.

Réponse du Commissaire Enquêteur. Ce projet ne privilégie pas le maintien de l'exploitation de la carrière des Etalins, pour laquelle une autorisation préfectorale a été délivrée, mais vise à sécuriser la RD 1005 face aux chutes de pierres et de blocs de pierres. Cette enquête se limite à la partie la plus dangereuse de la RD 1005. S'il semblait judicieux de protéger une autre partie de la route, cela nécessiterait une autre enquête publique.

RD 05. Association RER Sud Léman. Joël GRANDCOLLOT-BENED. (Web). Le dossier est particulièrement étayé, et l'effort apporté à l'insertion paysagère du projet est à souligner. Nous notons que le dossier écarte toutes solutions du type contournement routier ou viaduc, ce qui en dehors du coût ne résout pas le problème de la circulation. Nous approuvons. Comme nous saluons la décision de ne pas utiliser la ligne du Tonkin pour dévier la circulation automobile. Nous espérons la réouverture de cette ligne qui serait une solution globale au système de transport au sud du lac.

Notons avec satisfaction l'insertion d'une infrastructure cyclable dans le cadre du projet régional de la ViaRhôna.

Notre association soutient ce projet cohérent et réaliste.

Réponse du Commissaire Enquêteur. Cet apport va dans le sens de l'enquête. Rien à rajouter.

R 06. Monsieur Gérard REMOND. (Mail). Ces travaux sont indispensables mais nettement insuffisants. Ils devraient porter en réalité sur toute la route entre EVIAN et SAINT GINGOLF.

Le périmètre concerné par l'enquête (1.5km) est particulièrement dangereux. Surtout avec les vibrations provoquées par la carrière des Etalins. Mais les risques portent sur une zone bien plus grande. Depuis des siècles, le massif s'effondre et bloque la route. Et cela ne va pas s'arranger avec le changement climatique.

Au-delà des risques déboulement, cette route est devenue infernale et dangereuse. Les frontaliers, les camions roulent fort, de jour comme de nuit.

Cette route est dangereuse pour les cyclistes dont beaucoup préfèrent charger leur vélo sur leur voiture et se garer côté suisse pour démarrer leur promenade.

Elle est dangereuse pour les piétons pour traverser et rejoindre les bords du lac.

Je propose :

- Diminution de la circulation, en particulier des poids lourds en transit.
- Mise en sécurité des cyclistes en site propre, entre SAINT GINGOLF et EVIAN, par exemple sur la voie du Tonkin.

Mes enfants, mon épouse et moi-même sommes défavorables au projet présenté, et demandons une mission d'étude globale sur une zone plus élargie et que la partie risques naturels soit confiée à un organisme indépendant tel que le B.R.G.M.

Réponse du Commissaire Enquêteur. Comme vous le précisez vous-même le projet ne porte que sur 1,5km, la partie la plus dangereuse entre EVIAN et SAINT GINGOLF. Si la route a été touristique il y a bien longtemps que cette qualité a disparu. Frontaliers et poids lourds l'empruntent au rythme de plus de 10 000 véhicules jours. Elle est dangereuse pour tout le monde.

C'est pourquoi dans le projet il est prévu de faire une piste cyclable, en mode doux, pour protéger les cyclistes et piétons des véhicules. Ce sur les 1,5 km à la sortie de MEILLERIE

en direction de SAINT-GINGOLF. Malheureusement, il n'est pas possible d'utiliser la voie du TONKIN, propriété de la SNCF, qui réfléchit à une réutilisation de cette ligne.

Le BRGM a été interrogé et fait un rapport en concluant que la carrière des Etalins n'était pas un danger pour la montagne. Ce qui a permis la prolongation du permis d'exploiter ladite carrière.

Concernant la route entre SAINT GINGOLF et EVIAN, hormis les 1,5 km à la sortie de MEILLERIE, cela ne fait pas partie du projet, et je ne me prononcerai pas.

Pour le reste, le projet répond à la sécurisation de la RD 1005.

RD 07. Association pour un Développement Harmonieux de l'Est du Pays d'Evian (ADHEPE). Madame Agnès DEROUDILHE. (Web). Le dossier remis est particulièrement étayé, et souligne l'effort apporté à l'insertion paysagère du projet.

Le document fait un état des lieux historique du site et regrette que le renouvellement de l'autorisation d'exploitation de la carrière des Etalins n'ait pas fait l'objet d'une étude par le BRGM.

Cette route RD1005 est très vulnérable aux risques naturels et la falaise menace de s'effondrer sur la route. Convient que la protection par les filets et écrans a démontré leurs limites.

De par les explosifs utilisés par la carrière, le massif est fracturé. De plus les habitants de MEILLERIE sont confrontés à ces tirs qui ébranlent et fissurent leurs habitations.

L'exploitation de la carrière des Etalins et l'hypothétique réouverture de la ligne du TONKIN semblent être plus importantes que la vie des habitants de MEILLERIE ou des utilisateurs de la RD 1005, au vu du rapport de l'INGEROP.

L'élévation du merlon apportera certes une amélioration, mais il ne pourra guère retenir un effondrement de masse.

Des risques sous-estimés. Car il ne s'agit pas seulement de chutes de pierres ou de roches, mais bien d'un risque d'effondrement de la falaise, ainsi que l'écrit le Préfet. (Copie lettre jointe)

La décision de ne plus envisager la route de contournement passant au-dessus des falaises de MEILLERIE est irresponsable, laissant tout ce secteur vulnérable à des risques de pertes de vies humaines.

INGEROP considère qu'à partir du moment où les habitants supportent régulièrement déjà des nuisances de bruits et de poussières, cinq ans de travaux ne devraient pas les perturber plus. Non. Le cadre de vie des riverains ne sera pas respecté.

L'utilisation de la RD 1005 pendant les travaux sera stressante et un enfer pour tous les usagers de la route.

Le projet est modeste pour les cyclistes. Le pire est à craindre. Le projet d'itinéraire d'« Eurovélo route » est irréaliste quand on a la connaissance physique de la RD 1005.

Quant aux piétons, nous doutons fort qu'ils empruntent cette voie qualifiée de « voie verte » qui dès son interruption les projetteraient sur la RD 1005.

« En conclusion, seule une étude confiée à un organisme public, indépendant et de compétence incontestée en ce domaine tel que le BRGM serait susceptible de réaliser l'analyse nécessaire des risques et de proposer des solutions de sécurisation réelles et durables que nous pouvons légitimement réclamer ».

En l'absence d'une telle étude, le projet en l'état, doit faire l'objet d'un avis négatif.

Réponse du Commissaire Enquêteur. Madame DEROUDILHE a pris 3 heures de son temps pour expliquer l'histoire, les tenants et aboutissants du village de MEILLERIE et les aventures de la RD 1005.

En ce qui concerne la carrière des Etalins, une autorisation d'exploiter a été donné, un dossier étayé a été fourni, une enquête publique où les habitants de MEILLERIE sont venus nombreux, a été mené, et il ne m'appartient pas de revenir dessus.

La RD 1005 est dangereuse sur la partie concernée et chacun en convient. Des variantes ont été sérieusement étudiées me semble-t-il, et leurs coûts, faisabilité ou instabilité n'a pas permis de les retenir. Il est vrai que la traversée de MEILLERIE est un problème, mais elle ne fait pas partie de l'enquête.

L'utilisation de la voie du Tonkin serait une solution pour les cyclistes et les piétons, mais la SNCF, propriétaire de la ligne réfléchit encore à une possible réouverture ou utilisation de cette voie. Le projet prend en compte la dangerosité et donc la protection des cyclistes sur la partie concernée par l'enquête.

Aujourd'hui, aucune étude sérieuse ne remet en cause l'utilité de la protection telle qu'elle est envisagée. On peut ne pas être d'accord avec la distance de sécurisation, mais ne rien faire serait criminel.

RD 08. Claude BERGERIOUX. (Web). A analysé une critique de ce projet, compte tenu de la réouverture probable de la carrière de la Cheniaz à SAINT GINGOLF.

Le dossier joint concerne essentiellement la carrière de SAINT GINGOLF.

Monsieur BERGERIOUX craint que l'ouverture de ladite carrière augmente dangereusement la circulation sur la RD 1005. Aujourd'hui, 11 000 véhicules jour sur cette route.

Augmentation de celle-ci et de la poussière engendrée. 124 camions de plus par jour.

Réponse du Commissaire Enquêteur. Nous ne minimisons pas l'effet produit par la future ouverture de la carrière de SAINT GINGOLF, mais cela n'a aucun rapport avec l'enquête sur la protection de la RD 1005 contre les chutes de pierres et de blocs de pierres. L'ouverture de la carrière fait partie d'une autre enquête.

RD 09. RD 10. Charles et Martine GUERRIN. (Mail). Ne pensent pas que ce projet corresponde aux attentes de la population.

- Un périmètre de projet anormalement restreint. « C'est tout le périmètre allant de l'extrémité Est de Lugrin jusqu'à Saint-Gingolph qui est soumis (à des degrés variables qu'il faudrait estimer avec précision) à ces risques géologiques. ».
- La population de MEILLERIE, quantité négligeable. Le territoire de l'enquête est particulièrement restreint « puisque les ouvrages et dispositifs projetés se limitent à une section de 1,44 km, située à l'est de la partie urbanisée de la commune, alors que la RD1005, en gros parallèle au rivage, s'étend sur environ 4 kilomètres ».
- Le risque « carrière » limité. : « Les vibrations produites par les extractions à l'explosif réalisées depuis des décennies à la Carrière des Etalins avaient pu aggraver l'instabilité de la falaise de la Balme surplombant la RD1005. Il est clair, à la lecture du document d'E.P. ("Solutions d'aménagement en places, autres variantes", p.6 et 7, pièce B.02), que le projet accorde une primauté à la préservation de l'exploitation de la carrière des Etalins – exploitation qui ne contribue pas à la sécurisation de la RD1005, mais ne peut que la compromettre ».
- Un risque majeur sous-estimé. « Données socio-économiques, données démographiques, actifs et frontaliers traversant MEILLERIE, date de fermeture et

perspectives de réouverture de la ligne du Tonkin, pauvreté des données et des événements passés... « Sans doute le caractère lacunaire des études citées s'explique-t-il par le périmètre restreint qui a été choisi. Une limitation contestable qui peut expliquer l'insuffisance globale du projet, mais elle ne la justifie pas, aussi intéressantes soient-elles ? »

- Des études insuffisantes, des informations inexactes. « Les deux ouvrages prévus dans le secteur C1 (la galerie portique de 340 m et la galerie casquette de 130 m) semblent de nature à accroître sensiblement la sécurisation des portions concernées. Le rehaussement du merlon existant sur le secteur B (d'une longueur de 350 m) y concourra également. Mais il ne s'agit pas seulement du risque de chutes de pierres ou de roches, mais d'un risque d'effondrement de la falaise, ainsi que l'a écrit, le 4 juillet 2011 à l'ADHEPE, le préfet de la Haute-Savoie. Que pèsent, à côté d'une telle menace sur les vies et les biens, les considérations économiques, touristiques, voire environnementales, aussi intéressantes soient-elles ? »
- Des solutions alternatives écartées à la légère. « Le terrassement des falaises et des éboulis (principalement dans le secteur de la Balme) n'a pas été retenu. La solution d'un tunnel d'évitement du village de Meillerie (2.300 m) a été écartée en raison de son coût. La solution viaduc (court ou long) a été également écartée, avec là un argument plus recevable : La nature du sol où seraient implantées les fondations de l'ouvrage. L'hypothèse d'utiliser le tunnel existant comme voie de remplacement en cas d'obstruction de la RD1005 et/ou de travaux a été repoussée un peu sommairement. Il est enfin regrettable que n'ait pas même été évoquée la seule alternative crédible à cette section si menacée de la RD1005, solution consistant (comme ce fut envisagé à une époque récente, puis abandonné après l'annulation du projet d'autoroute A400) : une voie routière passant au-dessus des falaises de Meillerie. Un projet certes d'un coût très supérieur à celui soumis à la présente enquête ; mais devait-on l'écartier de la réflexion collective ? »

« Pour les diverses raisons développées ci-dessus, nous souhaitons qu'il soit rendu un avis défavorable au projet de D.U.P., et recommandé aux autorités responsables d'enrichir les études préalables, en particulier en demandant que soit confiée à un organisme public indépendant et d'autorité incontestable comme le B.R.G.M., une étude sur l'état géologique et géophysique de l'ensemble du massif surplombant Meillerie, sur l'état des risques naturels (et induits par l'exploitation des carrières), et sur les mesures de nature à sécuriser la route sur l'ensemble du secteur. »

Réponse du Commissaire Enquêteur. Le document joint est argumenté et d'un grand intérêt. Mais si l'on ne peut contester que cette route RD 1005 est très fréquentée et présente des risques importants, le projet de protection porte uniquement sur la portion la plus dangereuse, et tout le monde en convient, qui ne fait que 1,4 km.

Les solutions écartées l'ont été de par leurs coûts élevés, la consistance des sols ou la difficulté de récupérer des terrains (ligne du Tonkin).

L'autorisation d'exploitation de la carrière, accordée en 2023, a été donnée après une étude et enquête sérieuse, qui a soulevé la fragilité de la montagne, sans contradiction ou danger pour son exploitation. En revanche, la multiplication de carrières sur ce territoire interpelle sur la dangerosité de la RD1005. Mais cela ne fait pas partie de l'enquête.

Le Conseil Départemental procède par appel d'offres. Or le BRGM n'a pas répondu.

RD 11. MINARM. Service d'infrastructure de la Défense. La parcelle A1565 est inconnue dans les fichiers du MINARM et en conséquence ne peuvent en justifier la propriété. Aussi le MINARM ne formule aucune opposition au projet.

Réponse du Commissaire Enquêteur. Nous ne pouvons qu'en prendre note.

III. 3. Remarques diverses

Cette enquête n'a pas mobilisé les propriétaires des 29 parcelles concernées par la DUP et la Parcellaire.

Beaucoup de parcelles sont en indivisions depuis de longues années et leurs propriétaires, dont la dernière adresse est inconnue, n'ont pu se rendre aux permanences faute d'avoir pu être prévenus.

Les personnes qui sont venues aux permanences étaient souvent des amoureux de leur village, contre les diverses carrières, et qui auraient souhaité une protection de la RD 1005 sur une plus grande distance.

III. 4. Communication au pétitionnaire

III.4.1. Modalités de communication.

A l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur a pris rendez-vous avec Monsieur Christian PELJAK et Madame Coline BOTTON pour leur faire part d'une synthèse du déroulement des permanences et questions posées. Cet entretien a eu lieu dans les locaux du Conseil Départemental le mardi 14 novembre 2023 en présence de Monsieur Gabriel DERAÏN, Directeur des Routes Départementales, au Conseil Départemental de Haute Savoie. Un PV de synthèse leur a été remis en main propre, et confirmé par mail le jour même.

Un rendez-vous auprès de Monsieur Martial SADDIER, Président du Conseil Départemental a été sollicité, sur les conseils de mes interlocuteurs.

Monsieur Martial SADDIER a reçu le Commissaire Enquêteur le jeudi 30 novembre, en compagnie de Monsieur Patrice VIVIER, Directeur Général Adjoint Infrastructures et Mobilités du Conseil Départemental. Monsieur Nicolas RUBIN, 1^{er} Vice-Président et élu du secteur a participé à la réunion par visio conférence. Un échange s'est déroulé sur le ressenti, le justificatif, des précisions et les suites possibles de l'enquête.

III.4.2. Réponses du pétitionnaire.

Elles sont parvenues par mail au Commissaire Enquêteur en date du 6 décembre 2023 signée par le Président du Conseil Départemental. Elles correspondent aux échanges que nous avons eu tout au long de l'enquête.

IV / ANALYSE ET ÉVALUATION DU PROJET

Les aspects positifs du projet

- Un gros dossier technique bien documenté.
- Une nécessité impérieuse de protéger rapidement cette route.
- Un projet écologique bien étudié et respectueux de la nature, de la flore et de la faune.

Les aspects qui mériteraient d'être approfondies

- Une étude jointe de la montagne et de la roche aurait été bienvenue.
- Une communication plus importante.
- Une malheureuse concordance entre cette enquête et celle concernant la carrière de SAINT-GINGOLF.

---oooOooo---

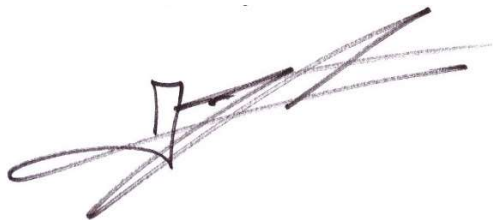
Enfin, le Commissaire Enquêteur a rédigé son avis sur la Déclaration d'Utilité Publique (comprenant une étude d'impact) et parcellaire du projet de protection de la RD 1005 contre les chutes de pierres, de blocs et éboulements sur la commune de MEILLERIE, ainsi que ses conclusions motivées, qui font l'objet de la seconde partie du rapport.

Conclusions motivées du commissaire enquêteur

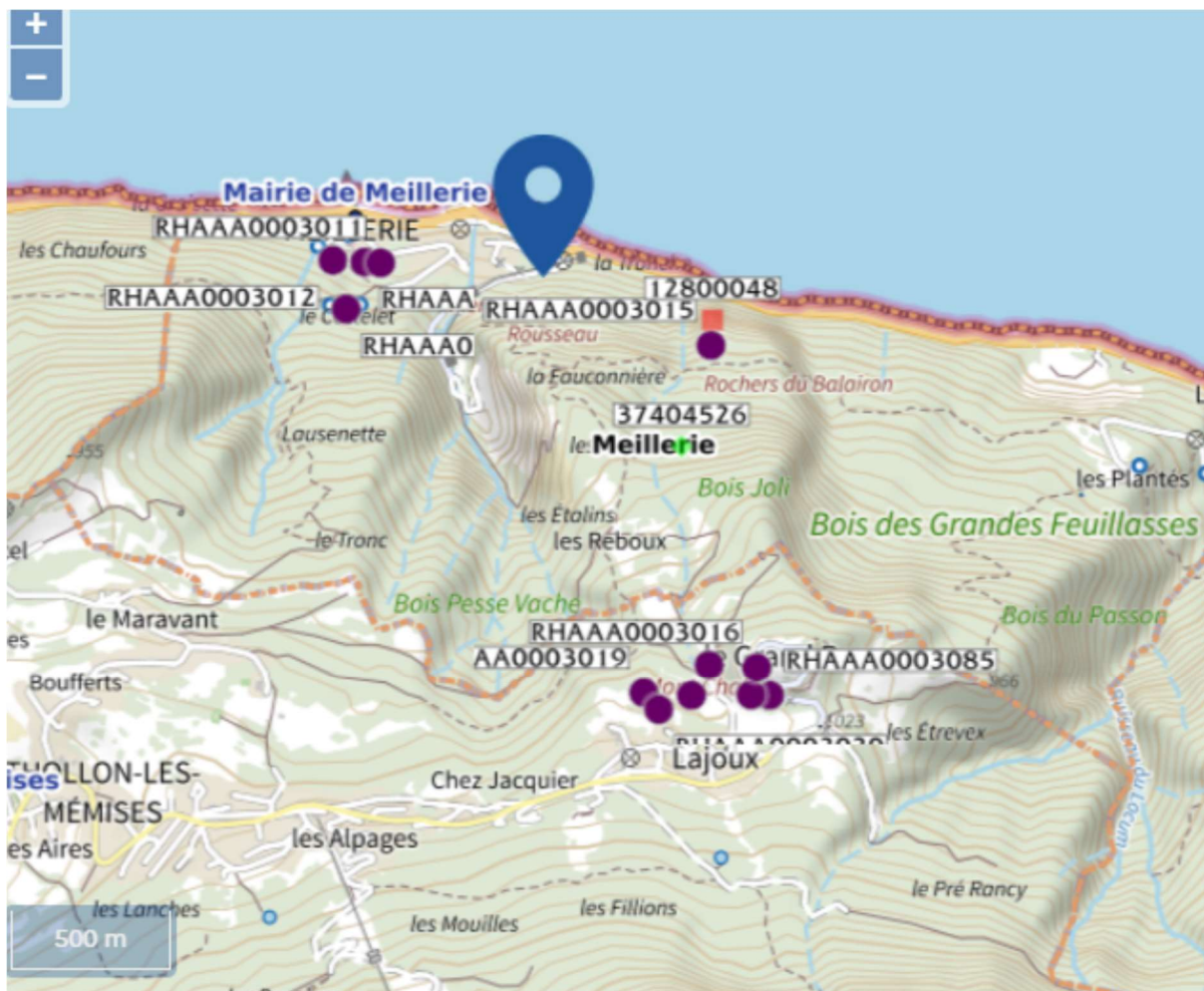
Fait à Annecy, le 7 décembre 2023

Le Commissaire Enquêteur

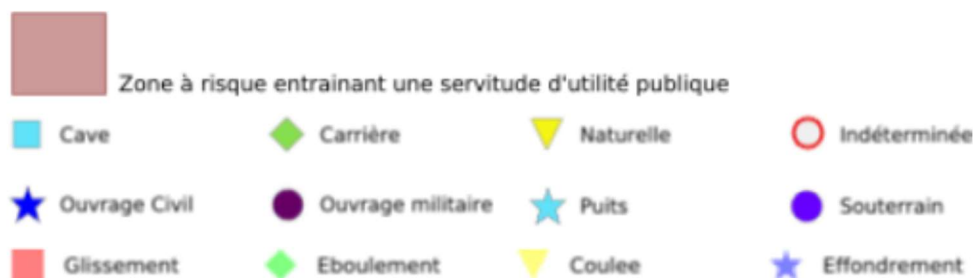
Jean François MARTIN



ANNEXES



légende :



Périmètre des servitudes d'utilité publique et localisation des cavités et indices de mouvements de terrain. (Source GEORISQUES BRGM 1923)

MONSIEUR JEAN FRANCOIS MARTIN
COMMISSAIRE ENQUETEUR
48 ALLEE DES VIGNES DU PISSIEUX
74540 SAINT SYLVESTRE

Anney, le 4 12 2023

Nos réf. : 2023-DAI-CP-PM-20-03-LE159

Affaire suivie par : Christian PELJAK/0450352124/christian.peljak@hautsavoie.fr

Objet : DUP – RD 1005 – MEILLERIE – PROTECTION CONTRE LES CHUTES DE PIERRES, BLOCS
ET EBOULEMENTS ROCHUEUX.

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Je fais suite à notre entretien du 30 novembre dernier lors duquel vous m'avez présenté le déroulement de l'enquête et remis un document intitulé « PV de synthèse des permanences » pour l'enquête d'utilité publique liée au projet de protection de la RD 1005 à Meillerie.

Vous trouverez ci-après les réponses apportées aux questions posées lors des permanences d'octobre et novembre 2023 et sur lesque les vous nous avez sollicité :

Permanence du 9 octobre :

1. En quoi les parcelles 2155, 2156, 2157 sont concernées par les chutes de pierres et l'enquête publique ?

Ces parcelles sont concernées par l'enquête publique dans le sens où celle-ci comprend la réalisation d'un aménagement cyclable sécurisé contre les chutes de blocs. Ces parcelles sont nécessaires pour la réalisation de cette continuité cyclable côté Meillerie.

2. L'idée des pistes cyclables protégées est une bonne idée, mais rien n'a été prévu pour l'engagement et le dégagement sur la nationale, en début et fin de ces pistes cyclables. Cela ne résout pas le danger pour les cyclistes.

Les travaux, objets de la présente enquête publique, vont durer plusieurs années, lors desquelles l'aménagement cyclable lui-même ne pourra être mis en service. Comme le casse et le précise, la CCPEVA a en charge la continuité de ces aménagements cyclables de part et d'autre de notre projet. De fait, soit ce projet connexe de la CCPEVA aboutit avant la fin des travaux du Département de la Haute-Savoie et le problème ne se posera plus, soit une insertion sécurisée sera réalisée de part et d'autre avant la mise en service officielle.

DCAI/DR/04

DEPARTEMENT DE LA HAUTE-SAVOIE | Avenue d'Albigny | CS 22964 | F-74007 Annecy Cedex | Tél. +33(0)4 50 35 21 24 | hautsavoie.fr



- 3. Il existe un blockhaus sur le parcours, et une association souhaiterait le nettoyer et le réhabiliter. La Commune n'a pour l'instant pas donné son accord, attendant de savoir ce que les travaux entendent faire de ce vestige.**

Le blockhaus en question est situé sur la tête de tunnel ouest, au-dessus de la voie ferrée. Le projet prévoit le démontage de celui-ci, car la route départementale doit être éloignée de la paroi rocheuse pour que la galerie prévue puisse supporter les chocs de chutes de blocs et pierres. Il ne peut donc rester en place.

Permanence du 25 octobre

- 1. Ce projet sur 1,44 km ne résout que partiellement les problèmes d'éboulis. Qu'en est-il du renouvellement de la carrière ?**

La carrière des Etalins est exploitée par une société privée. Son renouvellement ne relève pas des compétences du Département, mais de la société qui l'exploite.

- 2. Pourquoi n'y a-t-il pas d'équivalent en France pour assurer la continuité de l'autoroute construite en Suisse. Il est temps de prendre en compte les réelles priorités.**

En France, la construction d'autoroutes ne relève pas de la compétence du Département, mais de l'Etat. Par ailleurs, il faut relever que la topographie du Léman, côté France, est un peu plus compliquée à gérer.

- 3. Si la casquette est indispensable, pourquoi ne pas envisager de dimensionner sa hauteur afin de limiter le passage de semi-remorques, qui préféreraient passer par la RD 1005 plutôt que par les autoroutes suisses qui sont payantes ?**

Les hauteurs ou gabarits, sont réglementés en fonction du statut des routes. En l'occurrence, la RD 1005 est une route classée « route à grande circulation ». Il s'agit d'un statut décrété par l'Etat qui empêche toute limitation de gabarit ou de tonnage.

Par ailleurs, il n'est pas opportun de limiter le gabarit de ce type d'ouvrages qui sont conçus pour une longue durée, car cela empêcherait totalement le passage d'engins qui sont nécessaires occasionnellement, comme les transports en commun, les sapeurs-pompiers, le déneigement, ...

- 4. Qu'en est-il des modifications à la sortie directe de Meillerie par la société Sagradranse ? De nouveau une dégradation du site ?**

Le projet, tel que soumis à enquête, tient compte des installations existantes de la société Sagradranse, sans modifications, mise à part pour la voie d'accès qui sera reportée à l'avant de l'actuel. Il ne nous a pas été rapporté de projet spécifique par la société.

En ce qui concerne une dégradation du site, le projet intègre non seulement des compensations environnementales, mais également une partie d'aménagement paysager ambieux, précisément pour intégrer au mieux les ouvrages de protection.

2/3



Permanence du 19 novembre :

1. Une étude du BRGM a-t-elle été réalisée concernant la « solidité » de la montagne, cela ne figure pas dans le dossier ?

Le secteur a fait l'objet de multiples études de protection entre 1989 et aujourd'hui. Ces études ont permis de mieux appréhender le risque de chutes de blocs et d'éboulements sur ce secteur et d'apporter des solutions de protection. Toutes ces études montrent la fragilité de la falaise sur ce secteur et la nécessité de susciter une protection supplémentaire. Elles ont été menées par différents bureaux d'études spécialisés et choisis après appel d'offres, conformément à la réglementation en vigueur.

2. Pourquoi l'enquête se limite à 1,4 km de la RD 1005, et pas sur une portion plus importante de cette route côtière ?

L'enquête se limite au secteur à l'Est de Meillerie car elle concerne uniquement la zone identifiée comme présentant un risque élevé dans le cadre des études pilotées par le Département.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.


Martial SAIDIER

Copies :

- Lionel TARDY - Vice Président du Conseil départemental
- Josiane LE - Conseillère départementale du canton d'Evian-les-Bains
- Nicolas BLON - 1er Vice Président du Conseil départemental

3 / 3