

Sujet : [INTERNET] Observations concernant la demande d'autorisation "Carriere sous Blanchard"

De : > tpertuiset1 (par Internet) <tpertuiset1@gmail.com>

Date : 10/11/2023 à 15:11

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

Bonjour,

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

Pourriez vous accuser réception de cet envoi.

Avec mes remerciements

Thierry Pertuiset

— Pièces jointes : —

Observation carriere sous blanchard T Pertuiset.pdf

2,0 Mo

*À l'attention de
Madame Claire RATOUIS
Commissaire enquêtrice*

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

Madame ,

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.

Thierry Pertuiset

Sommaire

SYNTHÈSE	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 pris 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
PONTON DU LOCUM	6
Informations fournies	6
Observations.....	7
Demande	8
CIRCULATION SUR LA RD9005	9
Informations fournies	9
Observations.....	10
Demande	10
PORT DE SAINT-GINGOLPH.....	11
Informations fournies	11
Observations.....	11
Demande	11
INCIDENCE SUR LES ACTIVITÉS DE LOISIRS : SITE DE PLONGÉE.....	12
Informations fournies	12
Observations.....	12
Demande	13
CHEMIN DES BACOUNIS.....	14
Informations fournies	14
Observations.....	15
Demande	16
IMPACT SUR L'EMPLOI	17
Informations fournies	17
Observations.....	17
IMPACT SUR L'ÉCONOMIE LOCALE.....	18
Informations fournies	18
Observations.....	18
Demande	18
SOLUTIONS DE SUBSTITUTION.....	19
Informations fournies	19

Observations.....	19
Demande.....	19

Synthèse

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 pris 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.

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

	532	534	930	536	538
	(X)	(X)		(X)	(X)
Lausanne			12h30		
Pully			12h40		
Lutry			12h48		
Cully			12h53		
Vevey Marché	arr		12h57		
Vevey - La Tour	dep	11h45	12h50	12h45	12h45
Clarens		11h50	12h50	12h50	12h50
Montreux	arr	12h05	12h50	12h50	12h50
Terriet	dep	12h12	12h50	12h50	12h50
Château de Chillon		12h20	12h50	12h50	12h50
Villeneuve		12h27	12h50	12h50	12h50
Le Bouveret		12h35	12h50	12h50	12h50
St-Gingolph	11h45	12h43	12h50	12h50	12h50
	11h18	12h18	12h50	12h50	12h50

ST-GINGOLPH > LAUSANNE

	533	535	931	537
	(X)	(X)	(X)	(X)
St-Gingolph	11h18	12h18	12h50	12h18
Le Bouveret			12h50	
Villeneuve			12h50	
Château de Chillon			12h50	
Terriet			12h50	
Montreux	arr		12h50	
Clarens	dep		12h50	
Vevey - La Tour			12h50	
Vevey Marché	arr		12h50	
Cully	dep		12h50	
Lutry			12h50	
Pully			12h50	
Lausanne			12h50	

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'entraînera 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 à 80 mètres
Difficulté	Facile à difficile
Qualité	***
Coordonnées GPS	N 46°24'25" (346750) E 6°44'55" (139450)
(Système géodésique Suisse)	

Détails:

Locum est une plongée très sympa qui convient à tous les débutants qu'aux plongeurs expérimentés avides de sensations fortes. En effet, l'eau est souvent plus claire que la moyenne du lac, le relief de 0 à 10 mètres est constitué de roches au relief très varié, la pente y est moyenne et la faune y est abondante. Pour ceux qui veulent aller plus bas, la pente constitue de roches et de vase est moyenne jusqu'à 40 mètres, puis très verticale. Ce site est également réputé pour sa grande profondeur, et nombreux d'accidents s'y sont déroulés car beaucoup de plongeurs veulent dépasser leurs limites.

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


PLONGEPO Page Discussion Lire Voir le texte source Voir l'historique Rechercher dans plongeplo Se connecter

Locum - Bacouni

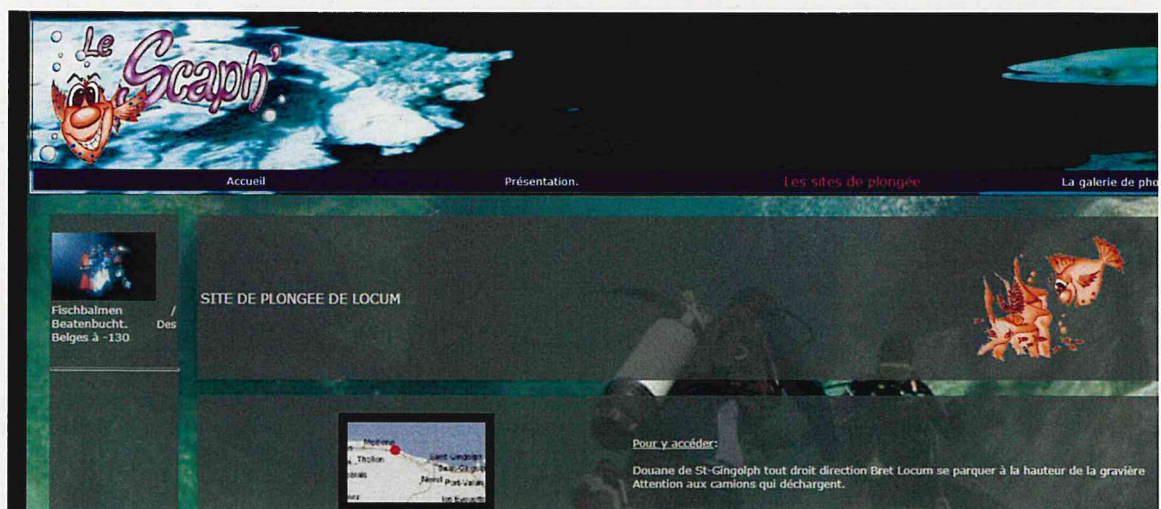
Le site

LOCUM BACOUNI C'est un site très sympa situé à 200 m en aval du site de Locum Carrière. 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.



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, essai UV26 19 09 10

Locum, la Neptune (F)

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



Barque semi-pontée "La Neptune" par -17m, Locum
Nikonos V + 15/f.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 accèderont 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 dévier 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.



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

Filtre pour les contenus départementaux

Haute Savoie ▼ [2]

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

Le Chemin des Bacounis

Longer les quais, le port et l'atelier d'un pêcheur puis rejoindre là 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

Départ de promenade
1500 m

But de promenade
1661 m

Carrefour
1637 m

Sens du parcours

Office de tourisme

Parking

Refuge

Patrimoine religieux

Curiosité naturelle

Curiosité patrimoniale

Point de vue



PAYS D'ÉVIAN VALLEE D'ABONDANCE

ACCUEIL
DÉCOUVERTE
NEIGE
EAU
MONTAGNE
HEBERGEMENTS
À VENIR
PRATIQUE

RANDONNÉE SUR LE CHEMIN DES BACOUNIS

Il apparaît 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.

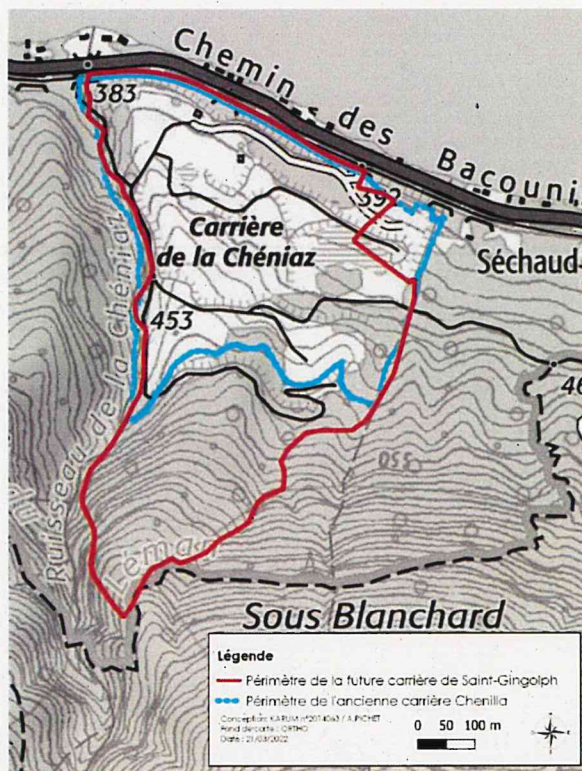


Figure 2 : Carte du projet de carrière de Saint-Gingolph par rapport à la carrière Chenilla

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 CREANT 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

Insee - Source(s) : Insee-DGFI - Chai-Chav-COMDA, Premier recense social et fiscal. 2019						
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.