

Sujet : [INTERNET] Carrière CHB (Saint-Gingolph). Participation à l'enquête publique

De : > olivier.viboud (par Internet)

Date : 20/11/2023 à 13:41

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

Bonjour.

Vous trouverez ci-jointe ma contribution.

Serait-il possible de me confirmer sa bonne prise en compte et, donc, sa publication sur le site internet ?

Je reste à votre disposition si nécessaire.

Respectueusement.

Olivier Viboud

— Pièces jointes : —

Carrière_SaintGingolph_EnquêtePublique_20231120.pdf

114 Ko

Par la présente contribution, je voudrais convaincre Mme la commissaire enquêteur, mais surtout le préfet de la Haute-Savoie, d'encadrer sévèrement le présent projet au vu du contexte, tant national que local, dans lequel il s'inscrit.

Un seul argument supplante, me semble-t-il, tous les autres. Les conditions de circulation sur la RD 1005 impose, impérieusement, aux pouvoirs publics d'actionner tous les leviers contribuant à l'améliorer.

Or, autoriser cette nouvelle exploitation pour les vingt prochaines années, c'est augmenter significativement le trafic des poids lourds sur cet axe.

Comme l'indique l'exploitant lui-même, des allers-retours fréquents seront réalisés par camion entre les sites de Saint-Gingolph et du Locum. Pour l'acheminement vers l'extérieur, 40 % de la quantité produite continuera à être transportée par camion, ce qui est déjà, considérable.

Au surplus, ce ratio n'est absolument pas vérifiable. En effet, au vu du manque de moyen chronique des inspecteurs des installations classées, le respect des éventuelles obligations imposées à l'exploitant, en termes de limitation de la quantité de matériaux exploitée, de son mode de transport (bateau ou camion) ou de sa destination (marché local ou suisse) ne pourra pas être, convenablement, contrôlé. De ce fait, l'exploitant pourra, sans grand risque, utiliser moins de bateau et plus de camion pour le transport des matériaux. Imposer la voie lacustre comme unique moyen de transport permet, en revanche, un contrôle effectif, puisque que tout camion transportant des matériaux issus de la carrière, circulant sur la RD 1005, devra justifier de sa situation. Passer d'un contrôle « a posteriori » aléatoire à un contrôle préventif serait une évolution capitale.

Il ne peut pas être sérieusement contesté que l'axe routier concerné est saturé. Si la MRAE évoque une fréquentation de 8 454 véhicules par jour en 2019, la fréquentation actuelle est supérieure à 10 000 véhicules par jour, ce qui est insupportable au vu de sa configuration.

Face à cette situation, aucune amélioration n'est à espérer avant une dizaine d'années. Même si l'investissement est considérable sur cette question de la mobilité, la réouverture de la ligne du Tonkin (RER sud Léman) n'est, à ce jour, aucunement financée, principalement au titre des fonds communautaire, ce qui ne permet pas de la prendre en compte dans l'appréciation du bilan entre le coût et les avantages de la présente autorisation.

Au surplus, comment être certain, pour les vingt prochaines années, de l'absence de transports réguliers, par camion, entre la carrière de la Chenilla et la carrière des Étalins située sur la commune voisine de Meillerie, dont l'exploitation a été renouvelée en 2021 ? Alors que les deux exploitants assurent, dans les dossiers d'enquête publique respectives, de l'absence d'interaction entre les deux sites, aucun moyen ne permettra de l'interdire une fois les deux autorisations acquises. C'est un risque avéré puisque, sauf erreur, les deux sociétés exploitantes sont, juridiquement, liées.

À ce titre, l'effet cumulé des nuisances de ces deux sites n'a jamais été appréhendé. Confirmant cette analyse, la mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) dans son avis du 2 mai 2023, précise que la prise en compte des effets de l'exploitation de la carrière de la Chenilla à Saint-Gingolph doit

être cumulée avec celle des Étalins à Meillerie. L'exploitant reconnaît les effets cumulés mais récuse toute prise en compte, estimant, péremptoirement, que, puisque la carrière de Meillerie était déjà autorisée lors du lancement de l'enquête publique, il n'avait pas à en tenir compte.

Or, la scission de ces exploitations en deux enquêtes publiques distinctes aboutit à une présentation erronée des nuisances causées, et surtout à une absence de prise en compte de la globalité des nuisances générées par l'étude d'impact, ce qui constitue un motif d'annulation de la procédure (voir en ce sens Conseil d'État, 6ème - 5ème chambres réunies, 27 mars 2023, 450135).

Sur le fond, seul un changement radical des modes de transport peut permettre de poursuivre l'exploitation actuelle des carrières de Meillerie et de Saint-Gingolph, au vu de la situation de la RD 1005. L'interdiction de l'exploitation n'est pas, forcément, la solution. En revanche, l'autorité décisionnaire peut imposer un mode de production aux exploitants, justifié par des impératifs environnementaux ou de sécurité publique.

Aussi, l'arrêté préfectoral devrait imposer **le transport de la totalité des matériaux par bateau**.

L'absence des camions, au profit du transport par bateau, qui est, de l'aveu même de l'exploitant, aussi possible pour l'approvisionnement local et vers la Suisse, consacrerait une amélioration notable des conditions de circulation sur la RD 1005.

Ce point pourrait justifier l'annulation d'un possible arrêté préfectoral d'autorisation. En effet, le tribunal administratif de Lyon (tribunal administratif de Lyon, 28 février 2022, n° 2006093 ; 2005250, 2002067) a considéré que l'absence de prise en compte des nuisances résultant de la circulation des camions issue de l'exploitation d'une carrière, et, surtout, l'absence de prise en compte des mesures alternatives de nature à atténuer ces nuisances, pourtant compatibles avec l'exploitation, consacrait une erreur d'appréciation justifiant, entre autres, l'annulation.

En dehors de toute considération juridique, la nécessité impérieuse de modifier les modes de transport au niveau national, mais surtout la saturation insupportable de la circulation sur la RD 1005, doivent convaincre le préfet de la Haute-Savoie d'autoriser cette exploitation, **en imposant le transport par voie lacustre de la totalité des matériaux**.

Olivier VIBOUD
Meillerie