

Sujet : [INTERNET] DAE Carrière de St-Gingolph – Enquête publique - Réponses du pétitionnaire aux remarques disponibles en ligne au 30/11/2023 à 10h30

De : > francois.garcin (par Internet) <francois.garcin@chavaz.fr>

Date : 30/11/2023 à 11:09

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

Copie à : Bernard CHAVAZ <bernard.chavaz@chavaz.fr>

Bonjour madame le commissaire enquêteur,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint un mémoire visant à **répondre de manière claire aux questions du public disponibles en ligne jusqu'au 30/11/2023 à 11h00**.

Les réponses, basées sur des éléments concrets du Dossier d'Autorisation Environnementale, sont classées selon les thématiques abordées dans les remarques du public, afin d'en faciliter la lecture, la compréhension et l'évaluation.

Veuillez agréer, madame le commissaire enquêteur, l'expression de nos salutations distinguées.



François GARCIN
Directeur Développement et Environnement

06.19.98.44.98

WWW.CHAVAZ.FR



CE 2+

CHAVAZ PÈRE & FILS 423 Chemin de Balme, 74100 ETREMBIERES - 04.50.39.92.50

— Pièces jointes : —

Enquete Publique - Réponses aux Remarques_vFinale_20231130_1100.pdf

2,6 Mo



Enquête Publique du projet de
Carrière de Saint-Gingolph

Réponses de la SAS CHB, pétitionnaire de la
Demande d'Autorisation Environnementale

Table des matières

1	Introduction.....	1
2	Le transport de matériaux.....	2
2.1	Trafic routier & transport lacustre.....	2
2.2	La sécurisation des accès.....	3
2.3	L'utilisation du quai de Saint Gingolph pour le déchargement	3
3	La zone de chalandise du projet.....	4
4	Impact acoustique et vibratoire	4
4.1	Bruit	4
4.2	Vibrations	5
5	La piste d'accès au front de taille	5
6	Le site du Locum.....	5
6.1	La qualité des infrastructures	5
6.2	Modalités de déchargement sur le site du Locum	6
6.3	Organisation des flux de camions sur le site du Locum.....	7
6.4	Biodiversité, vie aquatique, ombrières	7
6.5	Les activités de loisirs	7
6.5.1	La plongée	7
6.5.2	Le chemin des Bacounis.....	7
7	Qualité des matériaux, intérêt économique et général du projet.....	7
8	La sécurité du massif montagneux et des chables	8
9	Effets cumulés et prise en compte d'une activité déclarée.....	8
9.1	Carrière de Etalins (Meillerie).....	8
9.2	Activité soumise à déclaration BOCHATON Frères	8
10	Origine de la Société Bourgeoisie de Saint-Gingolph	9
11	Le formalisme du dossier accessible en ligne.....	9

Annexes :

Annexe 1 : Synthèse et schéma illustrant le trafic généré et son impact sur le trafic moyen

Annexe 2 : Organisation du flux au sein du site du Locum

Annexe 3 : Courrier de la Mairie de Saint-Gingolph à SNCF Réseau

Annexe 4 : Société Bourgeoisie de Saint-Gingolph (Historique)

Annexe 5 : Mandat de la Société Bourgeoisie de Saint-Gingolph à la société MCM

1 Introduction

Ce mémoire vise à répondre de manière claire et pragmatique aux interrogations, remarques ou observations du public lors de l'enquête publique qui s'est tenue du 23 octobre au 30 novembre 2023 et disponibles en ligne à la date du **30/11/2023 à 11h00**. Les réponses apportées sont basées sur des éléments concrets, en très grande partie issus et/ou extraits du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale et de ses annexes soumis au public à cette occasion. Jugeant que cela n'est pas nécessaire nous ne traitons pas les nombreux avis favorables au projet.

Les remarques ont été classées par thématiques afin d'en faciliter la lecture et la compréhension par le public et madame la Commissaire Enquêteur. Les numéros des remarques, spécifiquement liés à chaque chapitre, sont répertoriés sous le titre correspondant. Cette organisation méthodique vise à rendre le processus d'évaluation plus transparent et accessible dans le cadre de cette enquête publique.

A ce stade et avant la lecture de ce mémoire, il paraissait important de noter que la société BOCHATON Frères (ou des personnes issues de son organisation et environnement), ayant soumis de nombreuses remarques et s'étant opposée fermement à ce projet, a un intérêt concurrentiel significatif à s'opposer à ce projet, non pas pour des motifs liés à des préoccupations environnementales, mais pour des raisons économiques. En tant qu'entreprise ayant des activités identiques à la société CHB, la société BOCHATON Frères perçoit vraisemblablement notre projet comme une menace potentielle à ses propres activités ou à sa position sur le marché, incitant ainsi à soutenir des arguments défavorables. Ainsi, Mr BOCHATON Jean-Marc (BOCHATON FRERES) écrit dans une de ses contributions dans le cadre de cette enquête publique qu'il n'y a pas de besoin pour ce projet et que le secteur est autosuffisant alors que le livre blanc du BTP74 sections carrières et dragages, auquel a participé activement ce même Mr BOCHATON Jean-Marc dans la cadre de sa rédaction en 2016, fait clairement ressortir un besoin et une pénurie d'approvisionnement de granulats pour la région du chablais (qui plus est avec les prévisions de hausse de la population d'ici à 2035). Ses écrits sont donc clairement faux et contredits par ce livre blanc, mais également par les éléments de marchés qui peuvent être facilement récupérer auprès des services de tutelle de ces activités de carrières, à savoir la DREAL.

Ainsi, il est crucial d'analyser attentivement les revendications portées par cette société (ou personnes issues de son organisation et environnement), ou par leur avocat interposé, afin de discerner si elles reposent véritablement sur des préoccupations environnementales légitimes ou si elles servent plutôt à dissimuler des intérêts économiques concurrentiels. Cette distinction est essentielle pour garantir une prise de décision éclairée dans le cadre de la Demande d'Autorisation Environnementale de ce projet.

2 Le transport de matériaux

Remarques en ligne : 5, 10, 11, 27, 28, 36, 37, 38, 39, 56, 80

2.1 Trafic routier & transport lacustre

L'impact du trafic est présenté dans la partie 4.2.6 « incidences sur le climat » et 4.4 « incidences sur les nuisances » du dossier d'étude d'impact (pièce 6.1 ou CHB_0-10). Dans le cadre de l'analyse du trafic routier, les données présentées dans le dossier prennent en compte l'activité de la carrière des Etalins localisée sur la commune de Meillerie.

L'incidence du projet sur la qualité de l'air a été jugée faible dans l'étude d'impact (§4.2.5 pièce 6.1 ou CHB_0-10). L'impact du projet sur le climat a été jugé positif (transport lacustre...).

Pour faciliter la compréhension des flux de matériaux selon leur type, leur moyen de transport et leur origine ou leur destination, vous trouverez ci-joint en annexe 1 un schéma illustrant le trafic généré par le projet et son impact sur le trafic moyen de 2022.

Le pétitionnaire a la volonté de minimiser autant que possible le trafic routier par l'usage du transport lacustre. Également, le passage souterrain par tapis convoyeur prévu entre la carrière et la zone de quai de chargement des matériaux permettra d'éviter tout risque d'accident au regard de la route départementale. Ceci permet ainsi de réduire les risques par rapport à un projet sans transport lacustre, tel que dans le cadre de l'autorisation antérieure qui s'est déroulée de 1991 à 2021 dont le transport était 100% routier.

L'augmentation du trafic lacustre est évaluée comme faible par rapport au trafic existant au chapitre 4.4.7 de l'étude d'impact (pièce 6-1) ou CHB_0-10. Le développement du transport lacustre est d'ailleurs mis en avant sur le site internet de l'Association pour un Développement Harmonieux de l'Est du Pays d'Evian - ADHEPE (contributeur dans les remarques du public) puisque ces membres militent en faveur d'une augmentation du transport par bateaux sur le Léman.

« Si le transport des personnes est plus ou moins performant, celui des marchandises n'est pas suffisamment exploité. A l'heure actuelle seules quelques barges pour le transport de pierres des carrières naviguent.

Alors qu'autrefois les marchandises étaient prioritairement transportées par les bateaux « dites Voiles Latines » dont les pierres des carrières de Meillerie. »

<https://www.adhepe.com/bateaux-et-deplacements/>

ADHEPE

Association pour un Développement Harmonieux de l'Est du Pays d'Évian

[ROUTE D1005](#)
[DÉSENCLAVEMENT](#)
[VOIE FERRÉE DU TONKIN](#)
[VOIE VERTÉ](#)
[LAC LÉMAN](#)
[ADHÉRER & CONTACT](#)

30/07/2017 - LAC LÉMAN

BATEAUX ET DÉPLACEMENTS

Sur le lac Léman la CGN, Compagnie Générale de Navigation Suisse, assure avec sa flotte de bateaux anciens et/ou plus modernes, tous les transports de voyageurs sur Suisse et sur France.

Le premier bateau à vapeur Suisse a circulé en 1823. La C.G.N naît en fusionnant trois sociétés de navigation qui étaient propriétaires de bateaux en 1873.

La CGN possède la plus grande flotte de bateaux à roue. Ceux style « Belle époque » construits entre 1904 et 1927, sont classés comme « bâtiments historiques d'importance nationale », fleuron de l'attrait touristique.

La flotte s'agrandit progressivement en nombre de bateaux, en s'assurant du confort et de la vitesse. On voit alors des bateaux-bus « navibus » vedettes rapides qui naviguent pour des traversées quotidiennes du lac au départ de Lausanne, Evian, Thonon, Nyon, Yvoire, côté haut-lac. Le bas-lac a pour l'instant des circuits principalement touristique avec les bateaux à vapeur, depuis Montreux, Vevey, Chillon, Saint-Gingolph.

L'organisation du transport des travailleurs frontaliers avec les bateaux devrait s'améliorer tant le besoin est grand : 14 000 passagers par mois sur la ligne Thonon-Lausanne déjà en 2011.

Si le transport des personnes est plus ou moins performant, celui des marchandises n'est pas suffisamment exploité.

A l'heure actuelle seules quelques barges pour le transport de pierres des carrières naviguent. Alors qu'autrefois les marchandises étaient prioritairement transportées par les bateaux « dites Voiles Latines » dont les pierres des carrières de Meillerie.

Capture d'écran du site internet de ADHEPE au 28/11/2023

2.2 La sécurisation des accès

Au niveau des entrées/sorties du quai du Locum, dont les visibilitées ont été jugées satisfaisantes par la DDT (Piece 6-2 Annexe 1 ou CHB_0-13), et de la carrière de Saint Gingolph, du marquage au sol sera mis en place ou rénové (dans le cas de l'accès à la carrière) afin de matérialiser les zones de déplacement et d'insertion. En complément, au niveau du site du Locum, il est prévu en accord avec la DDT une adaptation de la vitesse maximale sur la RD1005. Afin d'améliorer encore la sécurité des entrées/sorties, un potentiel élargissement du passage sous la voie ferrée au niveau de la sortie de la carrière de Saint Gingolph a également été envisagé. Cependant ce dernier est dépendant du positionnement du concessionnaire de la voie ferrée sur le devenir de cette voie. Le cas échéant, ces travaux d'élargissement pourront être effectués pendant la période d'exploitation de la carrière (Voir Annexe 3).

2.3 L'utilisation du quai de Saint Gingolph pour le déchargement

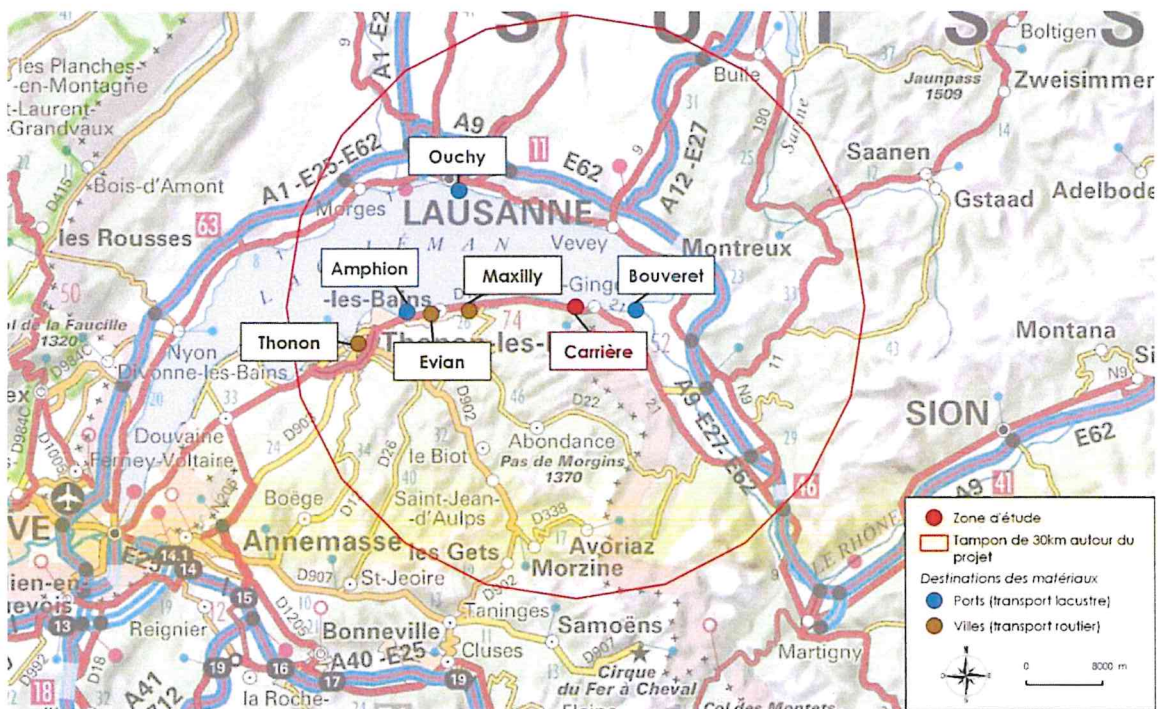
La possibilité d'un apport des matériaux de remblaiement via le quai de Saint-Gingolph au droit du projet de carrière a été envisagé aux premières heures du projet. Cependant cette variante s'est heurtée à de nombreuses limitations techniques évoquées ci-dessous :

- La remontée des matériaux aurait nécessité un doublement des tapis (1 pour la descente et 1 pour la montée) engendrant un élargissement et un rehaussement du tunnel à 3 m minimum.
- L'installation sur la rive du lac d'une unité de scalpage des matériaux inertes d'apport aurait été nécessaire pour permettre leur transport par tapis.
- La pente du tapis en retour aurait été trop importante pour remonter les matériaux.
- Le manque d'espace disponible pour les manœuvres des camions ainsi que pour le stockage des matériaux aurait entraîné une coactivité trop importante et incompatible au niveau du quai.
- Une sortie sur la RD1005 imposant un demi-tour pour aller vers la carrière.

3 La zone de chalandise du projet

Remarques en ligne : 7, 28, 37, 80

A la lecture du Livre Blanc du Chablais et de la note de la DREAL sur les tensions d'approvisionnement en matériaux dans le Chablais (PIECE 6.2 annexe 21 ou CHB_0-72), il existe un déficit en matériaux de carrière tant sur le secteur Français que Suisse de la zone de chalandise. Ainsi il n'est pas attendu de distorsion favorisant une destination par rapport à l'autre. La zone de chalandise présentée permettra de répondre à un besoin local dans un rayon de 30 km réparti de la manière suivante 50 % France / 50% Suisse. Cette dernière, permettant également de réduire le transport sur longues distances très impactant environnementalement, est figurée p41 de la pièce 3.1 « Description du projet » ou CHB_0-05. Il est précisé ici et à toute fin utile que le site projeté de la carrière se situe sur le territoire français à proximité immédiate de la frontière suisse.



Zone de chalandise

4 Impact acoustique et vibratoire

Remarques en ligne : 39, 60

4.1 Bruit

Une modélisation de l'impact des installations en fonctionnement est présentée en pièce 6-2 annexe 11 « Etude acoustique », ou CHB_0-35. Cette dernière présente en page 12 les niveaux de bruit particulier calculés en dBA. Les résultats calculés en Limite de propriété montrent des niveaux de bruit tous inférieurs à 70dBA et donc conformes à la réglementation rappelée dans l'arrêté du 22 Septembre 1994. La cartographie en p13 montre un niveau de bruit attendu au hameau du plan de Brey inférieur à 55 dBA. Ainsi et dans toutes les simulations, la réglementation est parfaitement respectée. En exploitation, des contrôles seront opérés afin de vérifier le respect avec la réglementation.

En cas de dépassement occasionnel, des mesures seront prises immédiatement par l'exploitant afin de limiter cette gêne et revenir dans les seuils autorisés.

4.2 Vibrations

L'impact vibratoire est développé au §4.4.2 de l'étude d'impact (pièce 6-1 ou CHB_0-10). La technique de minage portant sur des volumes de roche massive raisonnables et utilisant le principe de tir avec micro-retard, limite l'intensité des vibrations générées lors de l'explosion.

L'exploitant prévoit également l'utilisation de charges de petite et moyenne taille. En effet, la société CHB s'engage à utiliser des charges totales d'environ 900 kg par tir alors qu'en moyenne, les charges utilisées sur les carrières classiques de roches massives s'élèvent à environ 2 000 kg de charge totale.

De plus, l'exploitant s'engage à réaliser des mesures de vibration lors des tirs de mines à l'aide de sismographes agréés. Le positionnement exact des appareils, restera à définir en lien avec l'entreprise en charge des opérations de minage. Ces contrôles permettront de vérifier le respect de la réglementation rappelée dans l'arrêté du 22 Septembre 1994 vis-à-vis des riverains. En cas de dépassement occasionnel, des mesures seront prises immédiatement par l'exploitant afin de limiter cette gêne et revenir dans les seuils autorisés.

Au vu de l'ensemble de ces éléments, les nuisances liées aux vibrations seront considérées comme négligeables. En complément il est précisé que le front de taille concerné par le minage reste éloigné de la RD1005 ainsi que des premières habitations.

5 La piste d'accès au front de taille

Remarques en ligne : 13, 60, 80

La piste à laquelle il semble être fait référence aura vocation à être implantée à l'extérieur de la future zone d'extraction en zone N du PLU.

Elle aura pour objet de faciliter l'accès en sécurité au front de taille aux véhicules légers. Les véhicules d'exploitations (type pelles) seront quant à eux acheminés au front de taille par une piste technique interne à la future zone d'extraction de la carrière.

Cette séparation des flux entre véhicules légers et lourds permet d'optimiser la sécurité des futurs collaborateurs.

A noter que le règlement de la zone « N » du plan local d'urbanisme de la commune de Saint-Gingolph n'interdit nullement les opérations de coupe, d'abattage d'arbre et de défrichement, dont la réalisation demeure seulement assujettie à des « conditions particulières ».

6 Le site du Locum

Remarques en ligne : 5, 10, 11

6.1 La qualité des infrastructures

Les activités, installations, et les besoins de remise en état en lien avec le transport lacustre feront l'objet d'une demande d'autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public fluvial. Cette autorisation, non liée à l'autorisation environnementale, sera déposée dans la suite de la décision administrative concernant le DAE, objet de l'enquête publique.

La rive sur le secteur du Locum est constituée de blocs d'enrochement et d'un quai maçonné. Ce secteur est donc déjà aménagé en grande partie. Ainsi, les vagues d'étraves n'auront pas d'impact sur des points de rive déjà adaptés à cet usage.

6.2 Modalités de déchargement sur le site du Locum

Les règles d'amarrage, de déplacement, ou l'existence de chenaux d'approche des barges, seront définies par les autorités conformément à la réglementation applicable lors de la demande d'AOT. Dès 2022 les premiers échanges concernant ces AOT ont été initiés avec notamment le 22 juin 2022 une visite de site avec le Chef de l'unité territoriale de Thonon.

En fonction de la qualité des infrastructures existantes et des souhaits de l'administration lors de la demande d'AOT plusieurs hypothèses concernant le déchargement des matériaux sont envisagées.

Le déchargement des matériaux depuis les barges pourrait être réalisé à l'aide d'une pelle équipée de stabilisateurs depuis la berge sans usage du ponton existant (exemple ci-dessous) ou renforcement du ponton et déchargement depuis ce dernier.

Il est précisé que des mesures seront mises en place (radier de plateforme à pendage transversier en orientation opposée du lac, fossé bétonné compartimenté en surverses successives, décanteur lamellaire) afin d'éviter la diffusion de fines (Cf. p41 et suivantes pièce 6-2 annexe 14 ou CHB_0-41). Un suivi du colmatage est prévu. Ce dernier permettra de vérifier l'efficacité des mesures en place et le cas échéant des mesures complémentaires seront réalisées.

Les activités historiques de chargement au niveau du Locum n'ayant pas amené de désordre visible, aucun mouvement de terrain n'est attendu sur la zone de déchargement et la berge.



Exemple de pelle permettant le déchargement de barge

6.3 Organisation des flux de camions sur le site du Locum

La pente d'accès depuis la route sera adoucie et enrobée. Elle sera ainsi rendue compatible avec un usage en camion 8x4, typique du transport de granulats. Une étude technique approfondie (stabilité...) sera réalisée par le maître d'œuvre lors de la réalisation de cet accès.

Un schéma modélisant les flux au sein du site du Locum est présenté en Annexe 2 du présent document. Les parcelles concernées sont la propriété de la société SAGRAVE.

6.4 Biodiversité, vie aquatique, omblières

Les potentialités écologiques des zones de quais (Locum et St-Gingolph) ont été décrites au sein de la pièce 6-2 Annexe 8 ou CHB_0-27. D'après l'article évoqué dans une remarque du public, les omblières de Meillerie doivent leur existence à la carrière à l'aplomb et « à l'immersion plus ou moins volontaire de grande quantité de gravier ». L'enjeu sur les omblières est lié à la production de fines. Des mesures seront mises en place (radier de plateforme à pendage traversier en orientation opposée du lac, fossé bétonné compartimenté en surverses successives, décanteur lamellaire) afin d'éviter la diffusion de fines (Cf. p41 et suivantes pièce 6-2 annexe 14 ou CHB_0-41). Un suivi du colmatage est prévu. Ce dernier permettra de vérifier l'efficacité des mesures en place et le cas échéant des mesures complémentaires seront réalisées.

6.5 Les activités de loisirs

6.5.1 La plongée

Pour mémoire, il s'agit d'un site aménagé dans le cadre d'une ancienne exploitation de carrière où effectivement les infrastructures existantes sont utilisées pour pratiquer la plongée, sans accord du propriétaire foncier à toute fin utile. Néanmoins, sur place aucune information mentionnant cette activité n'est présente. Hormis pendant les activités de déchargement, limitées dans le temps à quelques dizaines de minutes, le secteur restera accessible. Pour mémoire, aucune activité liée à l'exploitation de la carrière n'aura lieu le week-end.

6.5.2 Le chemin des Bacounis

Comme précisé au chapitre 4.6.1.2 et 4.6.2.2 de l'étude d'impact (pièce 6-1 ou CHB_0-10) aucun aménagement ne viendra faire obstacle à ce sentier. Pour réduire les risques d'accident mis en évidence dans l'étude d'impact, la mesure MR_16 prévoit qu'au moment du chargement des matériaux sur les camions, les piétons seront orientés temporairement (quelques dizaines de minutes) pour passer derrière la plateforme de transit. Pour mémoire, il est prévu en moyenne, moins de 1 barge par jour au niveau du Locum.

7 Qualité des matériaux, intérêt économique et général du projet

Remarques en ligne : 7, 8, 15, 28, 37

Le chapitre 6.2.2 de l'étude d'impact (Pièce 6-1 ou CHB_0-10) présente les principaux intérêts du projet.

Les matériaux ont été évalués sur la base d'une campagne de forages ambitieuse (environ 200 mètres de profondeur) afin d'éliminer tous risques liés à la qualité du gisement, campagne diligentée par le pétitionnaire mais non obligatoire d'un point de vue réglementaire dans le cadre du montage du DAE, ainsi que d'une étude géologique. Il en ressort ainsi que la qualité de la roche qui sera extraite est parfaitement compatible avec ses usages envisagés à savoir la composition du béton ainsi que pour les besoins de l'activité du BTP.

Leur valorisation sera également optimisée par les installations de traitement (lavage notamment) qui permettront de limiter au minimum la production de stériles allant en remblaiement de la carrière dans le cadre de son programme de remise en état.

L'intérêt général de ce projet est détaillé est présenté en partie 2.7 de la pièce 3-1 : Description du projet. « Ce projet est en parfaite adéquation avec les objectifs de développement du Chablais » comme le souligne le SIAC via son courrier (Pièce 6.2 Annexe 6 ou CHB_0-23).

8 La sécurité du massif montagneux et des chables

Remarques en ligne : 13, 39, 16

La problématique des **fronts de taille**, et plus particulièrement de leur stabilité est traitée à l'aide de diagramme dans la pièce 6-2 Annexe2 ou CHB_0-14. La synthèse en p15 fait état du point suivant « La forte disparité d'orientation des familles de fracturation reconnues engendrera des instabilités de volume limité quel que soit l'orientation des fronts de taille. Il n'est pas mis en évidence de risque d'instabilité majeur », « il est prévu un diagnostic annuel des fronts de tailles ».

La problématique du **risque rocheux** environnant est développée en pièce 6-2 Ann16 ou CHB_0-44 : « Les modélisations confirment que le risque d'atteinte de la zone d'exploitation de la carrière est faible en l'état actuel des falaises et du versant. La mise en œuvre d'ouvrage particulier ne semble donc pas nécessaire » de ce fait l'atteinte de zone(s) en aval de la carrière est improbable.

Le projet a ainsi fait l'objet de plusieurs études poussées : géologiques et d'évaluation des risques rocheux ainsi que d'une étude de danger (pièce 7 A-1 ou CHB_0-74) et d'une étude hydraulique (annexe 14 ou CHB_0-41), afin de prendre en compte ce risque potentiel et de l'écarter. Des suivis réguliers par des spécialistes au cours de la phase d'exploitation sont néanmoins prévus afin de renforcer la vigilance du pétitionnaire sur ce sujet.

A noter que, contrairement à ce qui est affirmé par Mr BOCHATON Jean-Marc dans la remarque 16, le pétitionnaire n'a missionné aucune entreprise pour la réalisation de travaux de sécurisation. Vous trouverez à ce titre, en Annexe 5, un courrier de la Société Bourgeoisie de Saint-Gingolph attestant avoir mandaté l'entreprise MCM pour des travaux d'entretien de leurs parcelles. Ces travaux, réalisés par les propriétaires dans le cadre de l'entretien de leurs biens, sont totalement indépendants du dossier faisant l'objet de cette enquête publique.

9 Effets cumulés et prise en compte d'une activité déclarée

Remarques en ligne : 12, 28, 37

9.1 Carrière de Etalins (Meillerie)

Les incidences significatives mises en lumière par l'étude d'impact font toutes l'objet de mesures d'évitement, réduction et/ou compensation. L'évaluation des effets cumulés du projet avec d'autres projets d'aménagement connus sont développés dans l'étude d'impact (§4.7 de la pièce 6-1 ou CHB_0-10). Dans le cadre de l'analyse du trafic routier par exemple, les données présentées dans le dossier prennent en compte l'activité de la carrière des Etalins.

9.2 Activité soumise à déclaration BOCHATON Frères

La chronologie des événements est la suivante :

- Date du dépôt de la déclaration de la société BOCHATON Frères : 15/03/2022
- Date de dépôt officiel du DAE par la société CHB : 25/03/2022

Il sera précisé ici qu'à la date de dépôt du DAE par la SAS CHB, aucune installation de la société BOCHATON FRERES n'était présente sur son site récemment déclaré. Dans son CERFA de déclaration, la SAS BOCHATON FRERES fait référence uniquement à des émissions de type poussière qui seront gérées par un système d'arrosage. Le groupe mobile de concassage/criblage fonctionnera par campagne de 15 jours limitées à 1 à 2 fois par an. Aucun autre impact n'est évoqué par la société.

Ainsi, au regard de ces informations, on peut considérer qu'aucun effet cumulé avec cette activité ponctuelle n'est à considérer de manière significative. Précisons également qu'une déclaration ne vaut pas autorisation. En effet, celle-ci est conditionnée entre autres aux documents d'urbanisme dont le PLU de la commune.

10 Origine de la Société Bourgeoisiale de Saint-Gingolph

Remarques en ligne : 14

La Société Bourgeoisiale de Saint-Gingolph trouve son origine dès le XIII^{ème} siècle. Après des querelles et procès, les habitants de Saint-Gingolph se cotisèrent pour acheter les bois et forêt de leur paroisse dès 1620. L'acte définitif de vente a été passé 29 décembre 1636 (Cf. Annexe 4).

Les 200 familles ayant cotisées, ont adopté un règlement intérieur afin d'organiser l'exploitation des bois acquis. A la suite, des mouvements des frontières au cours des différents siècles, les bourgeois se sont scindés en deux sections franco-suissees dès 1885.

Aujourd'hui, côté français, la Société Bourgeoisiale de Saint-Gingolph est considérée comme une société civile créée de fait (de droit privé) dont les membres ne sont qu'usufruitiers des bois que la société possède.

Fonctionnellement cette société est administrée depuis 1949 par un Conseil bourgeoisial représentant l'ensemble des Bourgeois, qui est composé d'un Président, un secrétaire-trésorier et 6 conseillers.

Le statut de Bourgeois est tout d'abord lié à la commune de Saint-Gingolph et peut se transmettre par hérédité.

L'article de presse du Messenger en date du 28 février 2021, qui présente la société Bourgeoisiale de Saint-Gingolph comme une indivision n'est pas juridiquement acceptable. En effet, le sort de cette propriété collective multiséculaire a été encadrée tout au long de son histoire pour actuellement être juridiquement reconnue comme une société créée de fait. A ce titre elle dispose d'un numéro Siret afin d'accomplir ses formalités civiles, économiques, administratives et fiscales.

11 Le formalisme du dossier accessible en ligne

Remarques en ligne : 32, 45, 56

Chaque pièce du dossier porte la date de sa finalisation, l'exemple donné par Maître BILLIoud (avocat de M. BOCHATON) ne fait que confirmer ce fait. A savoir, pour l'exemple donné dans la remarque 45, que la « Note de Présentation non Technique » date en effet du 9 mai 2023 et la « Note en réponse à l'Avis de la MRAe » date du 11 mai 2023.

La préfecture n'a pas, à notre connaissance, effectué de changement au niveau de la pièce CHB_1 depuis le 23/10/2023. Cette dernière est accessible depuis le lancement de l'enquête publique.

Le RNT est disponible depuis l'origine de la mise en ligne de pièces, il s'agit de la « pièce 6-3 » du dossier ou « CHB_0-73 » sur le site de la préfecture.

D'un point de vue purement formel, le pétitionnaire a transmis en temps et heure, à chaque commune concernée par le rayon d'affichage, à Mme le commissaire enquêteur et à la préfecture, une version électronique, de l'ensemble du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale, présentant une organisation identique à la version papier, à savoir par dossiers et sous dossiers en fonction des thématiques, et avec des noms de pièces explicites. Lors de la mise en ligne, l'organisation du dossier ainsi que le nom des pièces ont été modifiés par les services de la préfecture en charge de la mise en ligne. Nous regrettons la confusion évoquée par certains lecteurs mais elle n'est pas du fait ou de la volonté du pétitionnaire. Tous les documents règlementaires et annexes étaient toutefois bien consultables comme le prévoit la réglementation.

Annexes

Annexe 1 : Synthèse et schéma illustrant le trafic généré et son impact sur le trafic moyen

Em n° 117

Situation antérieure

Comme précisé dans l'étude d'impact (§4.4.7), le trafic généré par le transport des produits finis de l'ancienne carrière de la Chenilla représentait environ 48 rotations de camions par jour pour un volume maximal autorisé de 150 000 m³/an soit 300 000 T/an.

Le tonnage moyen annuel demandé pour la carrière de Saint-Gingolph est de 300 000 T/an. Les rotations impliquées par le remblaiement n'étaient, quant à elles, pas quantifiées.

Trafic sur la RD1005 portion de St-Gingolph en 2022 :

Trafic moyen Journalier : 9629

Pointe trafic journalier : 12523

Apports des matériaux de remblais :

Hypothèses de calcul :

- 250 jours ouvrés,
- 25 T/camion,
- 411 T/berge,
- 40% par voie lacustre
- 60% par voie routière avec 50% de double-fret
- 204 000 T/an moyen

Le nombre de passages de camions pour l'acheminement des matériaux de remblais inertes depuis l'extérieur au sein de la carrière est quant à lui estimé à 33 par jours ouvrés (10 depuis St-Gingolph, 10 depuis Meillière et 13 depuis le quai du Locum). La moitié des camions provenant d'une autre origine que le quai de déchargement du Locum fera du double fret.

Transport des produits finis :

Hypothèses de calcul :

- 250 jours ouvrés,
- 25 T/camion,
- 411 T/berge,
- 40% par voie routière,
- 60% par voie lacustre,
- 300 000 T/an moyen

40% seront transportés par voie routière, soit 120 000 tonnes/an maximum de produits finis, le nombre de camions est alors estimé à environ 20 sorties par jour ouvré engendrant seulement 10 entrées (10 provenant du double fret).

Soit une réduction de 19 passages/jour par rapport au trafic impliqué aux activités d'extraction de l'ancienne carrière de la Chenilla malgré l'augmentation du rythme de production annuel.

A noter, en l'absence de transport lacustre le nombre serait de 48 sorties par jour en moyenne engendrant :

32 entrées (16 provenant du double fret)

Afin de faciliter la compréhension des flux ayant des origines différentes et qui se répartissent vers des destinations différentes mais également avec une composante double-fret (aller & retour chargé) vous trouverez ci-après un schéma synthétisant ces derniers sous forme de passages.

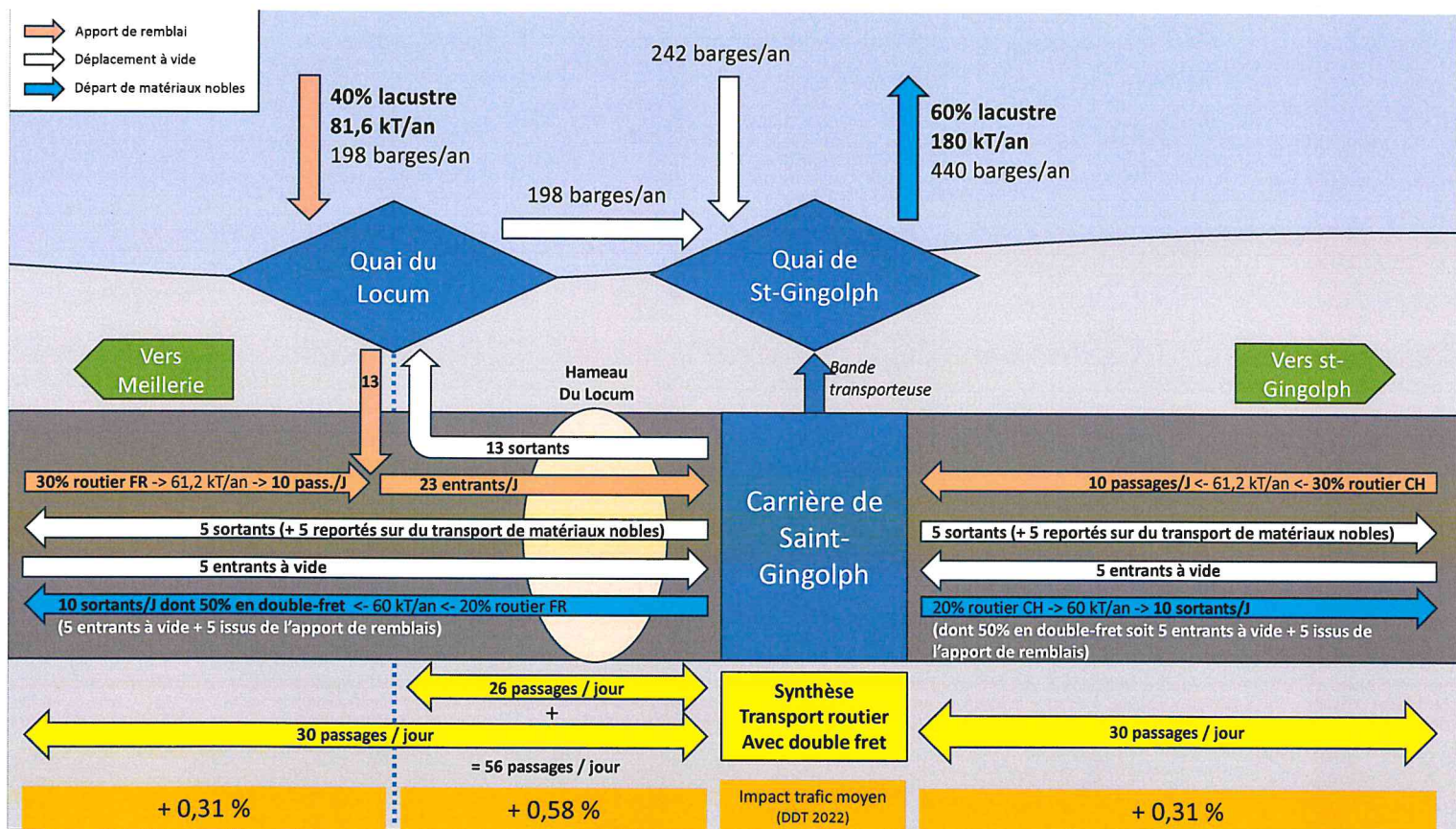
Ce schéma prend en compte l'ensemble des modes de transport, les apports et les départs, le double fret et la section de 2 km entre le quai du Locum et la Carrière.

Conclusion :

Le site générera :

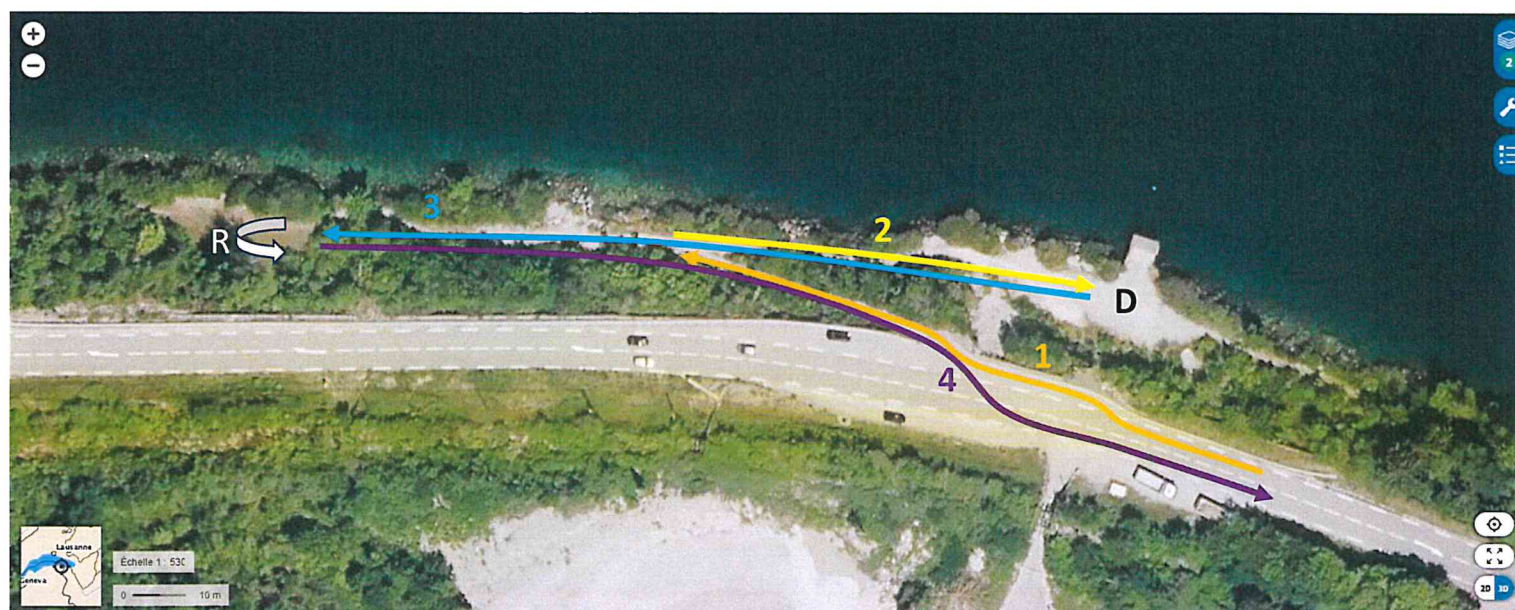
- 56 passages/jour sur la portion en direction du quai du Locum.
Au-delà du quai de déchargement du Locum, il n'y aura que 30 passages par jour sur la portion en direction de Meillière.
- 30 passages/jour sur la portion en direction de St-Gingolph.

Portion	Nombre de passages	Impact sur le trafic moyen de 9 629 véhicules/jour	Impact sur le trafic de pointe de 12 523 véhicules/jour
Carrière <-> Quai du Locum	56	+ 0,58 %	+ 0,45 %
Quai du Locum <-> Meillière	30	+ 0,31 %	+ 0,24 %
Carrière <-> St Gingolph	30	+ 0,31 %	+ 0,24 %



Annexe 2 : Organisation du flux au sein du site du Locum

Organisation des flux au Locum



- 1 – Arrivée depuis la carrière et descente sur le site du Locum
- 2 – Accès en marche arrière à la zone de déchargement des barges [D]
- 3 – Accès à la zone de retournement [R]
- 4 – Départ vers la carrière avec insertion sur la RD1005

Annexe 3 : Courrier de la Mairie de Saint-Gingolph à SNCF Réseau



**SAINT-
GINGOLPH**
Haute-Savoie

Saint-Gingolph, le lundi 25 septembre 2023

COPIE

SNCF Réseau
Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes
À l'attention de Mme Béatrice LELOUP
Immeuble Le Dauphiné
78 Rue de la Villette
69425 LYON Cedex 03

Concerne : Ouvrage sur la ligne Sud Léman

Madame la Directrice Régionale,

Une entreprise de la commune, installée en proximité de la voie ferrée EVIAN / SAINT-GINGOLPH souhaite y développer ses activités.

L'accès à leurs installations se fait aujourd'hui sous 1 pont-rail hors d'usage et au gabarit réduit.

Pour améliorer l'accès actuel et organiser un flux de véhicules entrée / sortie séparées, il est envisagé d'utiliser le passage sous les deux pont-rail jouxtant leur site et renforcer ainsi significativement la sécurisation de la D 1005 dans le secteur.

Les aménagements nécessaires consisteraient à réaliser de façon anticipée les travaux de génie civil nécessaire à la réouverture de la ligne en préparant et anticipant la construction de l'ensemble des éléments pour l'installation de deux ponts rails et permettre la réouverture future de la ligne et le développement de l'entreprise. Les travaux pourraient se faire en deux phases :

- Phase 1 – anticipation de la création des deux nouveaux ponts rails
 - Dépose des ponts-rails
 - Maintien et confortement de la mise en sécurité de la voie ferrée actuelle
 - Elargissement du gabarit des deux accès routiers
 - Réalisation par anticipation des nouvelles culées des futurs ponts aux normes SNCF et selon toutes les prescriptions requises par le gestionnaire d'infrastructure en vue de la réouverture de la ligne
 - Sécurisation des entrées / sorties sur la D 1005 avec réalisation de soutènement (murs avec parement pierre rappelant les soutènement historique) intégrés dans le paysage, en étroite coordination avec la Commune de Saint-Gingolph, le Conseil Départemental gestionnaire de la RD et la SNCF
 - Aucune incidence sur la voie ferrée de part et d'autre des ponts-rails.

L'ensemble des travaux ci-dessus seraient pris en charge par l'entreprise concernée.

- Phase 2
 - Fourniture et pose des nouveaux ponts-rails





**SAINT-
GINGOLPH**
Haute-Savoie

Ces opérations se feraient dans un second temps, au moment de la remise en service de la ligne dont les travaux sont projetés entre Evian et Saint-Gingolph et seraient prises en charge par le maître d'ouvrage.

Pour garantir à SNCF Réseau la continuité de la ligne dans cette première phase, la commune de Saint-Gingolph veillera à ce que l'entreprise concernée contractualise avec SNCF au sujet de tous les engagements souhaités afin d'assurer la sécurité du site et permettre une réouverture de la ligne sans difficulté et sans contrainte posée par l'entreprise concernée dans le futur.

La commune de Saint-Gingolph s'engage à apporter toutes les garanties de continuité de la ligne dans cette phase initiale.

Je vous sollicite pour un premier échange qui pourrait se tenir en mairie de Saint-Gingolph courant septembre 2023 avec visite sur site.

Restant à votre disposition, je vous prie d'agréer, Madame La Directrice, l'expression de mes respectueuses salutations.

COMMUNE DE SAINT-GINGOLPH
Le maire, Géraldine PFLIEGER



Annexe 4 : Société Bourgeoisie de Saint-Gingolph (Historique)



LA BOURGEOISIE DE ST-GINGOLPH

La Bourgeoisie mixte franco-suisse de St-Gingolph est une institution pluriséculaire qui plonge ses racines dans la première association corporative organisée regroupant les habitants de la localité, attestée en 1318 sous le nom de << Confrérie du St-Esprit >> et qui est créée en 1436 par l'affranchissement des habitants du lieu de la mainmorte par le Seigneur Abbé d'Abondance. Mais il faudra attendre le rachat par la Bourgeoisie aux villes d'Evian des bois de Bret de la Revenalaz jusqu'au Locum en 1616 et de La Tour-de-Peilz des bois de Bret de Vers -la -Vaux jusqu'à la pointe du Bouveret en 1636, qui avaient été cédés à titre de donation à ces deux cités par le comte de Savoie Amédée V en 1285, pour que le domaine forestier bourgeoisial de St-Gingolph avec les montagnes les alpages et les pâturages soit véritablement constitué dans sa composition encore actuelle.

En tout environ 2500 hectares indivis de part et d'autre de la Morge, rivière savoissienne devenue française en 1860 qui forme la frontière depuis le traité de Thonon du 04.03.1569, propriété d'environ 400 bourgeois. Dans l'ampithéâtre naturel que le vallon de Novel forme en amont des gorges de la Morge de St-Gingolph, jouxtant par delà les cols de Neuteu, de Bise et de Neuvaz, les territoires de Thollon /Meillerie, de Bernex, de Vacheresse, de la Chapelle d'Abondance et de Vouvry, la toponymie locale distingue de Suisse en France six montagnes : La Chaumény, Lovenex, l'Haut-de -Morge, Neuteu, Trois-Pertuis et Neuvaz, s'étendant de part et d'autre de la frontière qui suit le sillon de la Morge, de la Dent- du-Vélan à l'embouchure de la rivière dans le Léman, sur environ 7 km.

Les biens bourgeoisiaux encore indivis entre les deux sections franco-suisse de la Bourgeoisie (forêts, alpages, montagnes et pâturages, château historique du XVIème siècle, église paroissiale et cure) sont administrés séparément depuis 1885, côté français par la société bourgeoisiale et côté suisse par la Municipalité (Conseil communal, 1885-1949), puis par la Bourgeoisie (Conseil bourgeoisial dès le 30.1.1949 à nos jours). Divers biens immobiliers bourgeoisiaux côté suisse dont la chapelle de 1677 forment le bénéfice pastoral issu de la fondation du vicariat en 1708 et sont administrés séparément depuis lors par la paroisse catholique romaine. Le domaine forestier a été loti en râpes dès 1724, puis en 1785 et en 1808, soit en portions du domaine forestier bourgeoisial laissées à la jouissance des bourgeois ou communiars jusqu'en 1993, époque à laquelle ce système fut remplacé par des lots de bois d'affouage.

L'exploitation des Alpagnes.

Les alpages étaient un espace essentiel pour les membres de la Bourgeoisie. Jusqu'aux années 1960, rien n'a vraiment changé : Les familles tiraient leurs ressources de la pêche, des forêts et d'une agriculture vivrière : le jardin potager, la basse cour, les châtaignes, quelques vaches, quelques chèvres, un cochon...

L'été, les troupeaux étaient mis en commun et de juin à septembre, on exploitait l'herbe des alpages pour la valorisation la plus noble : produire du lait et le transformer en fromage, en beurre et en sérac au profit de toute la communauté. Cette activité n'est pas seulement économique, elle a une valeur identitaire essentielle. Elle a fait les paysages et le patrimoine bâti des chalets, des granges et des chapelles. Elle est la tradition et la culture toute entière de la communauté villageoise. Les gens de Bret « emmontagnaient » à Troispertuis, ceux de Saint Gingolph à Neuvaz Dessous puis à Neuvaz du milieu.

Les jeunes étaient garçons d'écurie, bergers, aide-fromagers, chargés du bois pour le feu sous le chaudron. Le fromager transformait le lait en tommes, en fromages gras et en beurre. Avec le petit lait, on fait le sérac puis on nourrit les cochons.

Aujourd'hui tout a changé... et tout est pareil ! L'activité agropastorale ne concerne bien sûr plus toutes les familles du village comme autrefois mais l'alpage reste une activité importante. Sur les propriétés bourgeoises, désormais louées à des paysans-fromagers, on fabrique toujours le lait cru. A l'Au de Morges : raclette du Valais, tommettes, beurre et sérac et à Neuvaz : Tomme de Savoie, Abondance AOC et fromage de chèvres. Le pâturage, le paysage sont comme autrefois entretenus. A l'occasion d'une promenade, les alpagistes vous accueilleront pour partager un instant ces produits, ces traditions, cette Histoire. N'hésitez pas à les rencontrer...

UNE VIEILLE SOCIÉTÉ FORESTIÈRE

La Société bourgeoisiale de Saint-Gingolph

A côté des modes ordinaires de propriété de la forêt, il arrive d'en rencontrer présentant des caractères bien particuliers, témoin la Société Bourgeoisiale de Saint-Gingolph, dont l'originalité réside surtout dans la position de ses biens de part et d'autre de la frontière franco-suisse. La commune de Saint-Gingolph, de triste mémoire en Haute-Savoie pour avoir été dévastée pendant la guerre, est la dernière que l'on rencontre à l'Est de la rive française du Léman avant de passer en territoire helvétique. Ce village-frontière est scindé en deux parties, l'une sur France, l'autre sur Suisse.

Pour découvrir l'origine de cette Société Bourgeoisiale de Saint-Gingolph, il faut remonter au XIII^e siècle. A cette époque, le Comte de Savoie avait la propriété des forêts avoisinant le village. Par un acte de donation daté de 1285, Amédée V en céda une partie à Evian, l'autre partie à la Tour-de-Peilz (Vevey), pour récompenser ces deux villes de leur dévouement et de leurs services pendant les guerres du XIII^e siècle.

Cette donation fut subie, mais ne fut jamais acceptée par les habitants de Saint-Gingolph, qui considéraient qu'ils étaient chez eux dans ces bois (dits les « Bois de Brêt »), et continuaient à y couper du bois et y faire pâturer leurs chèvres, tant sur la partie attribuée à Vevey que sur celle donnée à Evian. Il s'ensuivit, pendant trois siècles et demi, des tiraillements et des conflits de toutes sortes entre Saint-Gingolph et ces deux villes, interrompus par des procès dont les sentences ne seront pas respectées.

Pour mettre fin à tant de chicanes réciproques, qui, au XVII^e siècle, ne faisaient qu'empirer, l'Abbé d'Abondance décida un groupe d'habitants de Saint-Gingolph à acquérir la partie des bois qui revenait à Evian, allant même jusqu'à leur avancer 2 000 florins pour les encourager ; en 1620, d'autres habitants se rallièrent à ce point de vue, et 200 foyers se cotisèrent la même année pour parfaire la somme (7 000 florins).

Quelques années plus tard, les relations entre Saint-Gingolph et Vevey étant demeurées les mêmes et les habitants de Vevey ne pouvant jouir en tranquillité de leur bien, ces derniers résolurent d'imiter Evian. « La vente eut lieu le 29 décembre 1636 pour le prix de 4 000 florins, monnaie de Berne, et de 8 pistoles pour les

épingles » (Archives de Saint-Gingolph). Saint-Gingolph était ainsi maître chez lui et voyait enfin s'éteindre les restrictions issues de la donation de 1285.

Pour éteindre la dette contractée, la communauté aliéna quelques immeubles et conféra des lettres de bourgeoisie à plusieurs étrangers établis dans le pays. Ainsi était née cette Société Bourgeoisiale dont la première origine réside dans ces 200 foyers qui s'étaient cotisés en 1620 et qui édicta un règlement intérieur pour l'exploitation de ces bois reconquis. Elle réserva comme fonds commun les bois durs et productifs (notamment noyers et châtaigniers) et les forêts de sapin; le reste fut divisé en parcelles, ou *Râpes*, tirées au sort par les sociétaires auxquels liberté fut laissée d'exploiter les lots qui leur furent échus. La répartition fut souvent remaniée au cours des années qui suivirent. Vers 1865, la Société Bourgeoisiale eut à lutter fortement pour empêcher la mainmise de l'Administration forestière sur ses bois, mais raison lui fut donnée par Napoléon III.

*
**

Comment se présente aujourd'hui l'organisation de cette Société? C'est une *Société de fait*, dont les membres ne sont qu'*usufruitiers* de la *râpe* qu'ils détiennent (c'est toujours sous ce vocable qu'on désigne les lots). Un père de famille aura la jouissance d'un certain nombre de râpes; à la mort du père, la moitié des râpes va à la mère et l'autre moitié aux enfants qui en jouissent dans l'indivision. Ensuite, l'aîné devient héritier des biens du père au fur et à mesure que les autres reçoivent des biens vacants. Une jeune fille célibataire est héritière au même titre qu'un garçon et, comme eux, reçoit une râpe à sa majorité. Si elle se marie, elle perd la râpe et obtient en compensation ce que l'on appelle le « *lot de prétendant* », qui est moins important que la râpe, laquelle est alors attribuée à un bourgeois qui attend un lot.

Les râpes sont en général constituées de taillis simples de hêtre, de charme, de frêne, d'érable, de cytise, destinés à donner presque uniquement du bois de feu, dont une partie est consommée par la famille; le reste est vendu. Une particularité intéressante à noter réside dans le fait que les bois peuvent passer de Suisse en France ou inversement sans intervention de la douane; ce privilège a été conservé à la Société après l'Annexion de la Savoie. Le passage est libre sur le vu d'un certificat; il faut néanmoins déclarer auparavant la quantité que l'on pense faire passer au cours de l'année.

Pratiquement, les râpes comportent très peu de voies d'accès, car le terrain est trop accidenté. Chacun vidange comme il peut. Il existe de vagues règles d'exploitation, stipulant en particulier que la dimension minimum d'exploitabilité de ces taillis doit être de 20 cm environ.

A côté de ces biens en usufruit, l'ensemble de la Société est propriétaire d'un fonds commun de forêts, de pâturages, de chalets, et en outre de l'église et du cimetière de Saint-Gingolph. Elle tient l'état civil des deux communes, suisse et française, et donne des concessions au cimetière. De droit, une râpe est attribuée au Curé.

Les revenus de la Société sont tirés des pâturages et du fonds commun de forêts, composé cette fois de parcelles résineuses, sapin et épicéa, d'ailleurs plus belles du côté suisse que français. Quand la Société juge le moment opportun, elle vend une coupe. Le produit des ventes rentre dans la caisse commune de la Société, qui l'emploie à des plantations, à l'entretien des chalets, à la réparation de l'église, etc... Il y a un garde bourgeoisial de part et d'autre de la frontière pour marquer les coupes. Le traitement appliqué est une espèce de futaie jardinée.

Quant à l'administration de la Société, elle consiste en un Comité suisse et un Comité français, qui dirigent la Société ensemble. Chacun comprend un président, un secrétaire-trésorier et 6 conseillers. En cas de contestation, on réunit une Assemblée générale de tous les bourgeois majeurs, à laquelle seuls les hommes sont conviés.

Tels sont les traits principaux de cette vieille Association de propriétaires, complètement indépendante, qui forme une communauté libre et insaisissable.

P. MOUCHET,

Ingénieur-Elève des Eaux et Forêts.

Annexe 5 : Mandat de la Société Bourgeoisie de Saint-Gingolph à la société MCM

Em n° 117



**Administration Bourgeoisiale
de Saint-Gingolph
Section Française
10 bis rue de l'Eglise
74500 SAINT-GINGOLPH**

Tél . 04.50.76.15.03

E-mail : bourgeoisie-stgingolph@outlook.fr

**SAS CHB,
A l'attention de Monsieur
Bernard CHAVAZ
5, route Nationale
74500 SAINT-GINGOLPH**

Fait à Saint-Gingolph, le 30 novembre 2023.

Objet : information intervention MCM

Monsieur,

La Société bourgeoisiale a mandaté l'entreprise MCM pour une intervention sur ses parcelles, afin de réaliser certains petits travaux de curage et de nettoyage des chables.

En effet, il nous semble nécessaire de faire ces petits travaux pour un bon suivi de l'entretien de nos parcelles.

Restant à votre disposition pour tout complément éventuel d'information,

Veuillez recevoir, Monsieur, nos cordiales salutations.

Pascal CACHAT
Représentant de la Société
bourgeoisiale de Saint-Gingolph

