

Ci-dessous les principaux éléments que je souhaite souligner concernant ce dossier d'enquête publique :

### Résumé non technique de l'étude d'impact

Dans cette 1ère partie du dossier page 7 est évoqué « un accès rapide et facile au réseau routier ». **Or, la sortie de la carrière via le Pont Pallier est dangereuse car située derrière une courbe et donc sans visibilité pour les camions qui se dirigent en direction de St-Jean-de-Maurienne.**

Pourquoi un volume d'exploitation de 800 000 T pendant 15 ans ? Quels sont précisément *les* « grands chantiers exceptionnels » évoqués à maintes reprises ? On pense évidemment au TELT, mais **le percement de ce tunnel est prévu sur 7 ans pas 15**. 30 % des millions de tonnes de matériaux excavés vont être réutilisés (évaluation transmise par le TELT qui n'a pas fait mention de besoins extérieurs). **En tout cas, si cela s'avérait cependant nécessaire, la carrière APPRIN à St-Jean-de-Maurienne qui va s'étendre prochainement sera en capacité de fournir 800 000 T de granulats par an.**

« Le village de St-Martin-la-Porte est situé à 1,4 km de la carrière ». **A vol d'oiseau, c'est 800 m.**

### Etude d'impact complète – partie 1

« Exploitation depuis 1996 » : inexact : la dernière exploitation a duré 15 ans, de 1996 à 2011. **La carrière est fermée depuis**. A signaler que la remise en état qui devait se faire dans les 6 mois après la fin de l'exploitation n'a pas été réalisée (constat également fait par la MRAE dans son avis délibéré le 11 mai 2021 = cf annexe 1).

P 29 : « ce mode d'exploitation par déversement dans un puit va rester identique tout au long de l'exploitation » : **à partir de la côte 850 Vicat ne pourra en pratique plus se servir du puit (cf schémas).... Comment l'exploitation va-t-elle se poursuivre alors ?**

P 39 : phase 5 : « **le puit n'est plus utilisé** ». « **L'accès au puit se fait à l'aide d'une galerie intermédiaire** » ??? Cela n'est jamais représenté sur aucun schéma, ni explicité....

Idem pour la phase 6....

P 41 « l'accès au sommet du site se fera par la voie communale d'Albanne ». « Les véhicules et engins de chantier à vide emprunteront la piste pour se rendre au carreau du haut ». Dans le 1<sup>er</sup> dossier (1<sup>er</sup> dossier « étude d'impact ») il n'est question que de 4 x 4....

P 43, concernant le traitement des matériaux sur le site de la carrière : beaucoup d'éléments (concasseurs, transporteurs à bande, broyeurs..) tous très bruyants. « Un ensemble de tapis relie les cribles et les installations entre elles = bruit et poussière ( cf expérience des tapis utilisés par le TELT juste en face, pourtant capotés, ce qui n'est pas évoqué par Vicat pour son propre matériel).

**Brumisation évoquée... mais pas explicitée.** De quel système s'agit-il exactement ? Est-ce que l'ensemble des éléments générant des poussières vont être concernés, y compris les énormes dépôts d'inertes prévus ? Une brumisation est-elle prévue sur le sommet du carreau où il y aura obligatoirement de la poussière lors des tirs de mine et du concassage des matériaux ? Le nombre de jours de temps sec est élevé à St-Martin-la-Porte , il n'y pas de vent de novembre à février et les poussières stagnent alors en fond de vallée. Par temps sec et froid, le phénomène d'inversion des températures en hiver maintient la pollution en fond de vallée. Le Foehn (vent du sud) souffle aussi régulièrement depuis la vallée de la Valloirette, balayant au passage le site de la carrière et emportant des nuages de poussière en direction du village. Et s'il y a arrosage, comment se fera t il en période hivernale par températures négatives ?

P 91 : plateforme du bas de la carrière à environ 690 m. Les 1ères maisons en face se situent à 790 m d'altitude ; même s'il y a des merlons sur le carreau du bas, les habitants ont une vue plongeante sur les travaux. Comme noté, « à cet endroit la vallée de la Maurienne se resserre fortement au niveau du verrou du Pas du Roc », ce qui amplifie les bruits du fond de la vallée.

P 125 et 127 : Projet inclus dans une ZNIEFF (Gorges de la Valloirette) et voisinage immédiat de plusieurs autres ZNIEFF où vivent notamment plusieurs espèces d'oiseaux susceptibles d'être dérangés par le fonctionnement d'une carrière, ainsi qu'une zone Natura 2000. Beaucoup de mammifères observés sur l'emprise de la zone d'étude (P 131, un inventaire riche d'espèces protégées). Et globalement, les impacts sont jugés « négligeables » sur tous les plans... A l'heure de l'urgence de la préservation de la biodiversité, cette conclusion questionne....

P 200 : « l'enjeu sur l'environnement du secteur est donc très faible ». Merci pour les personnes qui habitent en face, qui ont une vue plongeante sur cette carrière, avec le bruit et la poussière qui seront inévitablement engendrés par cette exploitation, ceci pour 30 ans c'est-à-dire jusqu'à notre mort pour peu qu'on ait aux alentours de 50 ans ou plus... Perspective réjouissante ! Lors de la précédente exploitation il ne devait y avoir ni bruit ni poussière et ça a été une catastrophe (cf les nombreuses démarches effectuées par le Conseil Municipal de l'époque). P 251 on lit bien « proximité géographique avec la commune et absence d'écran ». L'exploitation est prévue de 7 h à 20 h, ce qui est beaucoup pour les 7 h de travail par jour stipulés par Vicat.... Lors de la précédente exploitation, le déversement des matériaux depuis le haut du carreau commençait bien plus tôt que les horaires prévus officiellement.... Et il est question ici que le travail puisse être possible le samedi, bien qu'il soit noté au départ qu'il n'y aurait pas d'activité le week-end !

P 209 « enjeu sur la qualité de l'air qualifiée de négligeable ». « Le niveau global de qualité de l'air est qualifié de bon ». Pourtant, dans son dossier ICPE de juin 2021 concernant le site juste en face de Calypso, TELT note page 15 (cf annexe 2) « En hiver, les limites journalières pour le NO2 et les PM10 peuvent être dépassées ». Que dire de l'augmentation significative du trafic dû à la carrière (800 00 T ce sont 27 000 allers retours de semi-remorques par an : chiffres de Vicat cf bulletin municipal de 2017 page 17 - annexe 3-, en sachant qu'un camion de chantier consomme 100l de gaz oil aux 100 km + 20 % en région de montagne) qui vont s'ajouter au trafic engendré par le TELT. Sans parler de la prochaine fermeture du tunnel du Mont Blanc pendant 2 mois dans 16 mois puis de nouveau 2 mois en 2023, et de l'ouverture prochaine du 2<sup>e</sup> tube du tunnel routier du Fréjus (qui ne devait être au départ qu'une galerie de sécurité....) qui va favoriser un accroissement du trafic routier international par la Maurienne ? Les données de trafic données par Vicat datent de **2013... Il n'y a aucune prise en compte de l'addition de toutes ces sources supplémentaires de pollution à venir.** ... A l'heure de l'urgence climatique et des pics de pollution qui dégradent la santé des riverains, cette analyse est particulièrement légère...

En plus du cumul des trafics routiers, **le bruit généré par les prochaines installations prévues sur le site de TELT n'est pas pris en compte non plus.** Il s'agit principalement de 4 bandes transporteuses, d'une centrale de refroidissement et d'une centrale à béton, ainsi d'une augmentation du trafic des poids lourds sur ce site.

P 278 : « la piste d'accès ... ne sera empruntée que le matin et le soir pour emmener les carriers en haut du carreau et ponctuellement par des camions chargés en matériaux d'extraction ». **Pourquoi des camions chargés de matériaux d'extraction puisque ces matériaux doivent être déversés dans un puit ?** De plus, au vu du peu de distance entre les 2 carreaux, on a du mal à imaginer qu'il n'y ait pas des va et viens fréquents entre ces deux points de travail et que les carriers resteront du matin au soir au sommet de la carrière, sans descendre dans la journée... Y a t il des toilettes et un réfectoire prévu au sommet de la carrière ?

Pages 303 à 310 Les simulations théoriques de bruit calculent son atténuation du fait de la présence d'un merlon. Cependant les habitations ne se trouvent pas *derrière* le merlon mais *au-dessus* de celui-ci, ce qui rend son efficacité nulle par rapport à elles, sans parler des phénomènes d'amplification et de résonance liés à la conformation du site en forme d'entonnoir

P 313 : liste des éléments générateurs de poussières :

- Roulage sur les pistes,
- Broyage – concassage des matériaux,
- Manipulation des matériaux, reprise de stocks, chargement des camions,
- Travaux de remblaiement et de terrassement pour la remise en état (100 000 T d'importés sur le site.....)
- Tirs de mines

### **Qu'est-il prévu concrètement pour limiter les émissions de poussière ?**

**A noter que le concasseur prévu au sommet de la carrière sera un dispositif très bruyant.** C'est d'ailleurs pour cette raison, entre autre, que la solution du puit qui avait été envisagée pour se substituer au système de jetée des matériaux depuis le sommet de la carrière lors de la précédente exploitation n'a pas été retenu par la DRIRE en 1997 (cf compte rendu de la réunion du 21.02.1997 avec la DRIRE, l'exploitant de l'époque : BRA et l'entreprise MANCUSO et la municipalité de St-Martin-la-Porte : page 3 = annexe 4)

P 337 « la carrière de Calypso a été exploitée dans les années 1990 pour les besoins du chantier de l'autoroute A43... ensuite elle a maintenu son activité au service du marché local ». Ceci est inexact puisque la carrière a fermé en 2011.

« Solutions de substitution » où l'on apprend que Vicat exploite en Savoie et Isère 6 carrières de granulats, donc 5 alluvionnaires amenées à disparaître du fait des orientations du schéma régional des carrières. La réouverture de la carrière de Calypso compensera donc les besoins régionaux en matériaux. **Page 338 Vicat confirme cet élément « la production de la carrière servira à pérenniser les gisements du secteur Savoie Isère de la société granulats Vicat ». On apprend également que les investissements prévus nécessitent une exploitation longue afin d'être rentabilisés.**

P 340 : « environnement local favorable » C'est bruyant et vilain, donc on peut en rajouter ! Il faut préciser que si ce site n'est pas très joli c'est à cause des précédentes exploitations qui ont été faites sans aucun souci de remise en état correcte (travail en gradins qui permet une revégétalisation des paliers successifs, par exemple).

### **Etude d'impact complète partie 2**

P 5 : **«Le projet de Calypso permettra donc la préservation des capacités d'exploitation et d'assurer la continuité de l'approvisionnement des bassins de Chambéry et d'Albertville ».** Nouvelle affirmation qu'il s'agit d'exporter des granulats sur de longues distances.

« La carrière de Calypso est située en Savoie qui souffre d'un fort déficit de matériaux... ». Mais pas en Maurienne. De l'aveu même des représentants de Vicat qui, lors d'une réunion en mairie de St-Martin la Porte le 12.12.2016 précisaient qu'il n'y avait pas de besoin sur la Maurienne, les entrepreneurs ayant leurs propres stocks, et que par contre il y avait de gros besoins sur Chambéry, Albertville voire Grenoble. Il faut noter également qu'il y a déjà un certain nombre de carrières en Maurienne (au moins 7 dont 3 de calcaire cf schéma départemental des carrières.) Et il existe d'autres carrières que Vicat...

P 42 « Evacuation des équipements obsolètes ». « Le site nécessite un nettoyage de nombreux équipements anciens laissés à l'abandon : matériel, gravats, blocs béton ». **Preuve encore que la remise en état prévue à la fin de la précédente exploitation n'a pas été faite.**

P 43 : Photo d'un merlon sur le carreau inférieur de la carrière. « Cette mesure permet la dissimulation de la zone de travail depuis les points de vue directs du village de St-Martin-la-Porte ». Il faudra prévoir un merlon de 200 m de haut si on veut dissimuler cette vue aux habitants qui surplombent le fond de vallée !!

P 103 : Bardage évoqué comme efficace contre l'envol des poussières, **mais rien n'est précisé pour le bruit.**

Précédente exploitation : beaucoup de soucis et de non-respect de la réglementation. Nous n'avons aucune confiance en VICAT.

Quels contrôles extérieurs y aura-t-il pour ce qui concerne la nature des matériaux extérieurs accueillis sur le site ?

La commune de St-Martin la Porte est déjà confrontée à beaucoup de nuisance, amplifiées par la conformation étroite du fond de cette vallée encaissée : circulation routière importante avec un trafic international amené à s'accroître, hélicoptère, carrière de gypse qui se trouve à 300 m du site de Calypso, sur la partie orientale du village (pas toujours arrosée lors de son exploitation et qui va être étendue prochainement), fumées de l'usine FERROPEM, fluor de l'usine TRIMET dont l'accroissement prévu de la production d'aluminium va augmenter les rejets), descendrie du TELT située en face du site de CALYPSO. Sans parler de la production de béryllium qui a eu lieu sur le site de Calypso au milieu du siècle dernier, de la carrière des Oeillettes au nord-ouest du village dont une partie a été exploitée illégalement au moment de la construction de l'autoroute A43 et des exploitations depuis 1950 de la carrière de Calypso qui ont été catastrophiques. **STOP !!**

Il me semble en tout cas que, pour ce qui est de leur contribution à l'intérêt général, les habitants de St-Martin La Porte ont du crédit pour 3 vies au moins.....

**Au vu de tous les éléments notés ci-dessus, des très nombreuses contradictions et imprécisions relevées, ceci d'autant plus que, par expérience, nous savons que nous ne pouvons avoir aucune confiance en l'entreprise VICAT dont le seul but sera de rentabiliser son exploitation à tout prix et de maintenir sa capacité de fourniture de granulats à l'échelle régionale. Compte tenu également des enjeux en terme de pollution atmosphériques, de bruit, et de préservation de la biodiversité j'émet un avis très défavorable à la réouverture de la carrière de calypso .**

St-Martin-la-Porte, le 21.09.2021

Aline CLEMENT PIOTTO

Membre du collectif contre la réouverture de la carrière de Calypso