



**DEMANDE D'AUTORISATION DE RENOUVELLEMENT ET
D'EXTENSION DE CARRIERE**

COMPLEMENTS APPORTES AU RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT

CARRIERE DE CALYPSO

Communes de Montricher-Albanne et Saint-Martin-la-Porte Département de la Savoie (73)

S.A.S. GRANULATS VICAT

AOÛT 2021

Siège Social : 4, Rue Aristide Bergès – Les Trois Vallons – 38080 L'ISLE D'ABEAU
Tél. : 04 74 27 59 00 - Fax : 04 74 27 59 92
S.A.S. au capital de 5 847 728 € - 768 200 255 RCS Vienne
SIRET 768 200255 00091 - CODE A.P.E. 0812 Z - TVA FR 87 768 200 255



Affaire suivie par :

S.A.S. SATMA

Christine NOAILLY

Chargée d'Etudes Senior

RESPONSABLE DU PÔLE ETUDES

BUREAU D'ETUDES

TSA 19629

38306 BOURGOIN Cedex

Tél : 04 74 18 40 65

Mail : christine.noailly@vicat.fr

www.vicat.fr



VICAT ► POUR CONSTRUIRE ENSEMBLE

SOMMAIRE

I.	PREAMBULE	5
II.	MILIEUX NATURELS ET BIODIVERSITE	6
III.	TRAFIC ROUTIER	7
IV.	POUSSIERES.....	9
V.	CHANGEMENT CLIMATIQUE ET RESSOURCES ENERGETIQUES.....	10

I. PREAMBULE

Le 11 Mai 2021, la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) a délivré son avis sur le projet de renouvellement et d'extension de la carrière de **CALYPSO**, portée par la Société GRANULATS VICAT, et située sur les communes de Montricher-Albanne et Saint-Martin-la-Porte (73).

Dans cet avis, au chapitre 2.5, la MRAE demande que le Résumé Non Technique de l'Etude d'Impact prenne en compte les remarques qui ont été faites sur l'Etude d'Impact.

La présente note reprend les compléments qui sont apportées au RNT.

II. MILIEUX NATURELS ET BIODIVERSITE

Le chapitre IV.2.a du RNT de l'Etude d'Impact est complété par les informations suivantes :

Entre 2011 et 2020, des recensements réguliers de la faune et de la flore ont été réalisés sur le site. L'expertise écologique a été confiée à KARUM, bureau d'étude spécialisé en écologie.

Les enjeux faunistiques portent principalement sur les oiseaux, avec la présence de nombreuses espèces forestières et de grands rapaces (Grand-Duc), qui sont le plus souvent de passage sur le site. Pour l'étude des chiroptères, des inventaires complémentaires ont été réalisés au cours de l'hiver 2020-2021, afin d'observer ce groupe dans le tunnel abandonné et le four à chaux. Une mise à jour des inventaires sur l'ensemble des groupes faunistiques a débuté en début d'année 2021. Elle se poursuivra jusqu'en automne.

Concernant les espaces naturels, bien que le projet soit situé au sein du zonage ZNIEFF de type 1, les enjeux restent moyens du fait des faibles impacts du projet sur les espèces visées par ce zonage.

Concernant la flore, les enjeux restent très faibles du fait de la forte présence de fronts rocheux et de l'artificialisation de la plateforme industrielle de Calypso. Quelques habitats naturels caractéristiques des régions montagneuses sont présents mais ne seront pas impactés par le projet.

III. TRAFIC ROUTIER

Le chapitre IV.9 du RNT de l'Etude d'Impact est complété par le texte et les tableaux suivants :

En 2019, pour la RD 1006, le point de comptage le plus proche de la carrière est situé à St-Michel-de-Maurienne (PR 121,34). Il a été comptabilisé 6 348 (6 716 en 2013) véhicules par jour, dont 4,4 % (5.8% en 2013) de poids-lourds (277 poids-lourds et 376 en 2013).

Sur le tronçon de l'A43, en 2019, il a été recensé 7 921 véhicules (6 256 en 2013), dont 2 281 poids-lourds soit 29,7 % du trafic (28% en 2013)).

Les tableaux suivants présentent l'impact du projet sur le trafic routier local, en se basant sur les hypothèses de calcul suivantes :

- Production maximale de 800 000 tonnes par an lors des phases 1 à 3, et de 150 000 tonnes par an au maximum pour les phases 4 à 6,
- Accueil de 100 000 m³ de matériaux inertes extérieurs durant les phases 1 à 3,
- Non prise en compte du double fret.

Calcul de l'impact routier en considérant que l'ensemble des poids-lourds passent tous par le même point de comptage

Axe routier	Trafic total sur les axes en 2019	Trafic Poids lourd moyen journalier en 2019	Impact des phases 1 à 3 en %	Impact en phases 4 à 6
RD1006	6348	277 véhicules soit 4,4% du trafic total	+ 143 rotations de camions journaliers au maximum, soit : - environ 4,3 % du trafic total routier, - 50,7 % du trafic poids-lourds	+ 23 rotations de camions journaliers soit environ 0,7 % du trafic total ou 14 % du trafic poids-lourds
A43	7921	2281 véhicules soit 29,7% du trafic total	environ 3,4% du trafic routier total ----- environ 11,1 % du trafic poids-lourds	+ 23 rotations journaliers soit + 0.6 % du trafic total ----- Ou 1,9 % du trafic Poids lourds

Calcul de l'impact routier en considérant que les deux tiers des poids-lourds passent par le même point de comptage (gros chantier sur cet axe – Hypothèse plus réaliste)

Axe routier	Trafic total sur les axes en 2019	Trafic Poids lourd moyen journalier en 2019	Impact des phases 1 à 3 en %	Impact en phases 4 à 6
RD1006	6348	277 véhicules soit 4,4% du trafic total	+ 95 rotations de camions journaliers au maximum, soit : - environ 2.9 % du trafic total routier, - 40 % du trafic poids-lourds	+ 15 rotations de camions journaliers soit environ 0.48 % du trafic total ou 10 % du trafic poids-lourds
A43	7921	2281 véhicules soit 29,7% du trafic total	environ 2,3% du trafic routier total	+ 15 camions journaliers soit + 0,38 % du trafic total
			environ 7,7 % du trafic poids-lourds	Ou 1,3 % du trafic Poids lourds

La demande en matériaux est croissante depuis plusieurs années et les carrières de la vallée ne peuvent pas y répondre en totalité. Les matériaux remontent depuis d'autres vallées (Combe de Savoie et Grésivaudan (38)), mais ces sites déjà éloignés de plusieurs dizaines de kilomètres (Gilly, Laissaud, Barraux) sont en pleine capacité de production et ne peuvent pas faire face à l'augmentation de la demande.

Cette situation génère donc déjà un trafic Poids Lourd important qui va au-delà de la vallée. Le projet de CALYPSO permettra de relocaliser la production de matériaux dont la vallée a besoin en évitant le transport de ces matériaux depuis des carrières plus éloignées encore (Plaine de Bièvre, région Lyonnaise et Ain).

IV. POUSSIÈRES

Le chapitre IV.5.b du RNT de l'Étude d'Impact est complété par le texte suivant.

L'étude de la climatologie du secteur révèle une influence prédominante du relief sur les vents.

Le vent joue deux rôles importants pour l'étude des impacts du projet :

- C'est un vecteur de propagation des poussières,
- Il permet la dilution des gaz dans l'air, soit une bonne ventilation de la vallée.

L'activité de la carrière est -par nature- génératrice de poussières, principalement lors des opérations de :

- Roulage sur les pistes ;
- Broyage/ concassage des matériaux (au niveau des installations) ;
- Manipulation des matériaux, de reprise des stocks, chargement des camions ;
- Travaux de remblaiement et de terrassement pour la remise en état du site ;
- Lors des tirs de mines (l'action qui génère les poussières n'est pas l'explosif en lui-même mais les blocs qui retombent au sol après démobilitation).

L'orientation des vents étant susceptible d'entraîner la dispersion des poussières, la maîtrise des émissions de particules vers l'extérieur est un enjeu majeur pour ce projet.

Conformément à l'Arrêté Ministériel du 30 septembre 2016, un protocole de surveillance des poussières sera établi. Le plan de surveillance comprendra :

- au moins une station de mesure témoin correspondant à un ou plusieurs lieux non impactés par l'exploitation de la carrière ;
- le cas échéant, une ou plusieurs stations de mesure implantées à proximité immédiate des premiers bâtiments accueillant des personnes sensibles (centre de soins, crèche, école) ou des premières habitations situées à moins de 1 500 mètres des limites de propriétés de l'exploitation, sous les vents dominants ;
- une ou plusieurs stations de mesure implantées en limite de site, sous les vents dominants.

Une campagne de mesure est en cours cet été 2021 afin de définir quelles sont les retombées de poussières en période estivale avant le début de l'exploitation, ce qui permettra de définir quel sera l'efficacité des mesures prises par l'exploitant lors de l'exploitation de la carrière.

Les principales mesures qui seront mises en œuvre dans le cadre de ce projet sont détaillées en pages suivantes.

V. CHANGEMENT CLIMATIQUE ET RESSOURCES ENERGETIQUES

Les principales sources de consommation d'énergie sur le site de CALYPSO seront :

- L'installation de traitement des matériaux, l'éclairage du site et le chauffage des bureaux : consommation électrique ;
- Groupe mobile de concassage : consommation de carburant GNR ;
- Les engins : consommation de carburant GNR ;
- Les camions pour l'évacuation des matériaux et l'accueil d'inertes extérieurs : consommation de gazole, gaz naturel et biogaz

La carrière durant les trente ans d'autorisation, avec une production maximale autorisée, produira au maximum **28 034 tonnes de CO₂** réparties comme suit :

- 5 612 tonnes de CO₂ pour le concassage sur le carreau supérieur (énergie : GNR)
- 332 tonnes de CO₂ pour le traitement des matériaux (énergie électrique)
- 28 034 tonnes de CO₂ pour le parc des engins (énergie : GNR)

Il s'agit là d'un maximum théorique si la totalité des équipements fonctionnait à plein temps et à plein régime sur les trente ans.

Mesures mises en place pour éviter et réduire les émissions de CO₂ :

Le choix et le dimensionnement du matériel roulant, la formation des conducteurs d'engin sont des mesures permettant de rationaliser la consommation d'énergie. Le choix du carburant peut faire baisser de 60% es émissions de CO₂ du matériel roulant et du groupe mobile de concassage. Granulats Vicat et SATM utilisent déjà le biocarburant de type B100 permettant une telle baisse. Cette mesure sera mise en place sur le site de Calypso.

Un gros poste d'émission de CO₂ est le transport des granulats. Le transport lié à la livraison des 9 millions de tonnes de granulats sur les trente année d'exploitation à une distance de 30 km produirait l'émission de 18 171 tonnes de CO₂.

Si le site de Calypso n'ouvrait pas, pour amener ces 9 millions de tonnes correspondant à la durée de vie de la carrière depuis les carrières actuellement en capacité de les produire, la quantité de transport générée serait 5,3 fois plus importante que de les produire à St Martin de la Porte puisque les matériaux voyageraient sur 160 km au lieu de 30. La quantité de CO₂ émise par le transport serait multipliée par le même facteur pour atteindre un total de 96 300 tonnes. **De par la quantité de transport économisée, la réouverture de la carrière de CALYPSO permettrait une économie d'émissions de 78 135 tonnes de CO₂.**