

Mme GROS Chantal  
227 rue de la Gide  
73140 Saint Martin la Porte

## Remarques sur le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique de la Carrière de Calypso

**Pour chaque fascicule déposé, les remarques s'articulent comme suit :**

**La page et le titre du chapitre**

*En italique le texte déclenchant une remarque*

⇒ **Les remarques formulées**



## Table des matières

Mon avis : .....	7
<b>1/ Calypso RTN Etude d'Impact V9 Février 21 .....</b>	<b>11</b>
Page 5 – préambule .....	11
Page 7 - II.1. Localisation du projet .....	11
II.2. Description du projet.....	11
Page 8 – Principe d'exploitation.....	12
Page 13 - III.1. Historique du site .....	13
Page 14 - III.2. Motivations économiques.....	13
Page 15 - III.4. Contexte environnemental favorable.....	14
Page 23 - IV.3. Intégration du projet dans le paysage .....	14
a) Perception visuelle au cours de l'exploitation .....	14
Page 25 .....	15
b) Principales mesures d'évitement, de réduction ou de compensation .....	15
Page 27 - IV.5. Nuisances .....	15
a) Nuisances sonores .....	15
Page 29 .....	15
b/ Poussières.....	15
Page 35 - IV.6. Risques pour la santé des riverains .....	16
Page 38 - IV.8. Préservation du patrimoine culturel & touristique .....	16
Page 39 - IV.9. Trafic routier induit .....	16
Page 45 - V. REMISE EN ETAT .....	17
V.1. Concertation .....	17
<b>2- Calypso Lettre demande d'Autorisation .....</b>	<b>19</b>
Page 7 - Présentation du dossier.....	19
Page 13 - IV- LOCALISATION DE L'EXPLOITATION.....	19
IV.1- Situation géographique.....	19
Page 16 .....	19
b) Parcelles demandées en extension.....	19
Page 21 - IV.3- Occupation des sols.....	20
Page 23 - V- NATURE & VOLUME DES ACTIVITES .....	20
V.1- Nature des activités .....	20
Page 33 - VI- DESCRIPTION DE L'EXPLOITATION & DES PROCEDES DE FABRICATION .....	20
VI.1- Principe de la méthode d'exploitation de la carrière .....	20
a) Défrichement préalable.....	20
b) Nature de la découverte et du gisement .....	21
Page 43 .....	21

d) Descente de matériaux .....	21
Page 47 .....	22
f) Phasage avec option pour répondre à des chantiers locaux exceptionnel .....	22
Page 51 - Phase 3 : 10 -15 ans .....	23
Phase 4 – 15-20 ans .....	23
Phases 5 et 6 .....	23
Page 57 .....	24
h) Remise en état .....	24
Page 57 .....	24
i) Piste d'exploitation.....	24
Page 58 .....	24
Page 59 - VI.2- Description des Installations de traitement des matériaux .....	25
a) Installations de prétraitement des matériaux (phase 0-5 ans).....	25
Page 61 .....	25
b) Installation de traitement fixe .....	25
Page 66 .....	26
f) Evacuation & destination des matériaux .....	26
g) Horaires de fonctionnement .....	26
Page 67 - VI.3- Réception et valorisation de matériaux inertes extérieurs .....	26
a) Réception et valorisation de matériaux inertes extérieurs .....	26
Page 69 - VI.4- Autres activités & infrastructures.....	27
a) Pompage .....	27
Page 75 .....	27
b) Matériel utilisé .....	27
Page 77 .....	27
c) Savoir-faire en matière de remise en état .....	27
ANNEXE 1 : Arrêté Préfectoral du 23 Février 1996 de la carrière de Calypso .....	28
3 -CALYPSO – Etude d'Impact complet - Partie 1 - .....	29
Page 195 .....	29
c) Activités économiques à proximité du projet.....	29
Industries, services & commerces : .....	29
Page 196 .....	30
d) Conclusion.....	30
Page 198 .....	30
e) Tourisme & Loisirs .....	30
Page 199 - II.9. Commodité du voisinage.....	31
a) Bruits .....	31

Cadre réglementaire : .....	31
Page 201 .....	31
Page 203 .....	32
Page 205 .....	32
b) Qualité de l'air .....	32
<i>Emissions de poussières</i> : .....	32
<b>Pollution atmosphérique - niveau de qualité de l'air actuel</b> : .....	32
Page 206 .....	33
d) Accès & desserte du site .....	33
De la page 231 à la page 241 .....	34
Page 243 .....	34
b) Occupation des sols .....	34
a) Modification du paysage .....	34
Page 247 .....	35
b) Perception visuelle .....	35
Perception visuelle, vues frontales : .....	35
Page 251 .....	35
De la page 263 à la page 280 .....	35
III.5. Milieu naturel .....	35
Page 302 .....	36
Page 313 .....	36
e) Impact sur le trafic routier .....	36
Page 331 .....	37
b) Trafic routier .....	37
Page 337 .....	37
e) Raisons environnementales .....	37
Contexte environnemental favorable : .....	37
<b>3 -CALYPSO – Etude d'Impact complet - Partie 2 –</b> .....	38
Page 345 - VI.3. Articulation avec les plans, schémas et programmes concernés .....	38
b) Cadrage Régional Rhône-Alpes .....	38
Page 346 .....	38
2- Veiller à la préservation et à l'accessibilité des gisements potentiellement exploitables d'intérêt national ou régional : .....	38
Page 347 .....	38
6- Garantir les capacités d'exploitation des carrières de roches massives et privilégier leur développement en substitution aux carrières alluvionnaires : .....	38
Page 361 .....	39

j) Plan climat énergie territorial .....	39
Page 363 - VII- MESURES PRISES POUR EVITER, REDUIRE, COMPENSER LES EFFETS NEGATIFS NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT .....	39
VII.1. Sols et le sous-sol .....	39
CALYPSO – Réponse Avis MRAE – .....	40
Page 6 .....	40
Page 7 - I.2- Cadre de vie .....	40
Page 11 .....	41

Je commencerai par vous résumer mon ressenti concernant ce dossier contre la réouverture de la carrière de Calypso.

Puis, vous trouverez sur les pages suivantes, les paragraphes qui m'ont interpellé et mes remarques.

## Mon avis :

VICAT utilise comme prétexte pour réouvrir cette carrière et l'étendre, ainsi que pour augmenter de manière significative la production, passant de 100.000 à 150.000 T/ an à 500.000 à 800.000 T/an, le fait que les besoins locaux sont importants en termes de matériaux. Puis dans un second temps et après une lecture approfondie, avoue finalement que ces matériaux seront destinés principalement aux bassins Chambériens et Albertvillois. Les besoins locaux sont donc qu'un prétexte pour instruire le dossier.

Alors que VICAT dit vouloir limiter l'apport de matériaux venant de la Savoie pour les besoins de la Maurienne, afin de limiter la pollution dû au transport de ces matériaux, il veut finalement ouvrir cette carrière pour combler le déficit de matériaux en Savoie..., contradiction absolue, puisque cela augmentera considérablement les flux de poids lourds sur l'A43 et la RD1006, environ +36% !

VICAT ne prend pas en compte les accumulations de nuisances, notamment celles du chantier du tunnel Lyon Turin, se servant d'ailleurs de ce chantier pour prétexter également des besoins. Ce que réfute TELT lorsqu'on les interroge.

Dans tout le dossier VICAT parle de besoins locaux dû à des chantiers qui pourraient être importants, mais ne cite jamais aucun de ces soi-disant chantiers.

Il faut savoir que la carrière Apprin, située à l'entrée Nord de St Jean de Maurienne va prochainement s'agrandir et qu'elle sera susceptible de fournir 80% des matériaux nécessaires aux besoins de la vallée, y compris ceux du Lyon Turin. Cela est noté sur les CR de la 3CMA, sur des articles de presse du Dauphiné Libéré et de la Maurienne. (voir copie des articles)

La vallée de la Maurienne est suffisamment impactée par de nombreuses nuisances :

- Celles du Lyon Turin modifiant le paysage de la vallée, entraînant de la poussière, du bruit, des rotations de camions. Ces nuisances s'accroîtront à partir de 2022 pour au minimum 10 années encore.
- Le deuxième tube du tunnel du Fréjus devrait prochainement ouvrir, permettant d'absorber le flux des camions qui passent habituellement par le tunnel du Mont blanc car celui-ci sera fermé pour travaux les mois de novembre et décembre prochain, idem pour 2022.
- L'usine de TRIMET a obtenu quant à elle, l'autorisation d'augmenter sa production, ajoutant encore à la pollution atmosphérique de la vallée.

Notre vallée est sacrifiée et il n'est pas raisonnable d'ajouter d'autres nuisances, comme celles de la carrière de Calypso.

VICAT dans ce dossier minimise les répercussions que cette réouverture aura pour les habitants de Saint Martin la Porte, pour l'impact sur toute une vallée et l'impact sur l'environnement.

Son étude d'impact a été faite sur une exploitation à 100.000 T/an, cela n'est pas acceptable, alors qu'ils demandent 8 fois plus.

La commune de Saint Martin la Porte, depuis la fermeture en 2011 de la carrière n'a cessé de s'agrandir, des lotissements ont été créés, de nouveaux habitants sont venus s'installer, la future carrière fera un enfer de la vie de ces nouveaux habitants, cela n'est pas possible. Qui voudra venir s'installer dans ce petit village avec toutes ces nuisances ? Les habitants ne pourront plus vendre leurs biens immobiliers, d'après des professionnels de l'immobilier, la valeur des maisons sera diminuée de 30% si la carrière venait à s'ouvrir.

Bruits, poussières, pollutions atmosphériques sont de l'ordre de la santé publique, l'état ne peut pas cautionner cela, pensons à nos enfants et aux personnes fragiles.

L'agrandissement de cette carrière avec le défrichage de 1,3 hectares va à l'encontre de l'environnement et des mesures que nous devons prendre pour ralentir le réchauffement climatique et la destruction à terme de notre planète. Les destructions d'espèces animales, végétales sont minimisées dans ce dossier, ce n'est pas entendable.

VICAT fait de belles promesses de remise en état, mais comment les croire, alors que la remise en état du site en 2011 n'a pas été faite, même les services de l'état n'ont pas fait appliquer ce qui était prévu.

VICAT a laissé un goût amer à la commune, de nombreuses règles n'ont pas été respectées, VICAT a maintes et maintes fois été mis en demeure de respecter les règlements. Le dernier en date dont je me souviens est cette autorisation qu'ils avaient pour faire tomber des matériaux de la falaise uniquement par temps de pluie. Cela n'a pas été respecté, ils jetaient les matériaux même par beau temps, dégageant des nuages de poussières énormes.

Je vous demande donc de penser à l'intérêt de toute une vallée et non à l'intérêt soi-disant public, ne sacrifiez pas cette vallée de La Maurienne qui se tourne de plus en plus vers le tourisme au profit d'un grand groupe qui veut faire de l'argent.

La Maurienne, le plus grand domaine cyclable au monde ne peut être sacrifié à ce point. Pensez-vous que les cyclistes voudront encore venir rouler dans une vallée polluée où des rotations de camions feront des aller-retours jusque vers Chambéry et plus loin ?

Cette vallée a des atouts touristiques indéniables, en face de la carrière se trouve le massif des encombres, un des plus importants massifs calcaires d'Europe, avec des voies d'escalade renommées. A côté de la carrière, le fort du télégraphe, patrimoine historique, sous lequel on trouve une via ferrata et des chemins de randonnées. Quelle image aura le touriste avec du bruit, de la poussière de la carrière ?

30 ans d'exploitation, c'est toute une vie et c'est trop...vivre avec cela en face de chez soi est inimaginable.

J'en appelle à votre lucidité et à l'intérêt de notre vallée et de ses habitants.

**J'émet donc un avis très défavorable à ce projet de réouverture de la carrière de Calypso.**



# Huit mois après sa défaite au premier tour, Pierre-Marie Charvoz démissionne

**B**attu dès le premier tour des élections municipales en mars 2020, Pierre-Marie Charvoz n'a, depuis, jamais siégé à son poste de conseiller municipal. Lors de la réunion de rentrée politique de son groupe, "Vivre Ensemble Saint-Jean", en septembre dernier, l'ancien maire de Saint-Jean lançait, à propos du conseil municipal : « Est-ce que c'est la place du maire qui a été en fonction pendant 12 ans ? Je ne pense pas. On peut être actif différemment ». Deux mois plus tard, la stratégie de la chaise vide aboutit finalement à la démission de celui qui a occupé la fonction de premier magistrat pendant deux mandats. Sa démission a été remise en même temps que celle de Marie Laurent, présidente de l'association d'opposition, et un peu plus tôt dans la journée du 24 novembre, c'est celle de François Méoli qui était actée.

Le maire Philippe Rollet a informé l'ensemble des élus saint-jeannais le soir même, puis qu'une séance de conseil municipal se tenait à la salle polyvalente des Chau-



Depuis mars, il n'avait pas participé à un seul conseil municipal : l'ancien maire de Saint-Jean a remis sa démission ce mardi 24 novembre.

dannes. Logiquement, ces trois démissions devraient faire entrer au conseil Michel Bonard, Clarisse Spagnol et Jean-François Royer, qui sont les prochains noms sur la liste qu'avait présentée Pierre-Marie Charvoz aux électeurs. Mario Mangano, excusé mardi dernier, reste ainsi le seul membre de son groupe à siéger depuis mars.

Après avoir validé la modification du règlement intérieur du conseil municipal,



Réunis en conseil municipal mardi 24 novembre, les élus ont approuvé, sur le principe, le projet d'extension de la carrière Apprin, qui fournit plus de 80 % des besoins locaux, dont ceux liés au Lyon-Turin.

Philippe Rollet tenait par ailleurs à présenter le nouveau directeur général des services (DGS), Brice Bertoli, qui remplace Marie-Christine Paviot depuis un mois. Âgé de 39 ans, originaire de la vallée, il a acquis une solide expérience sur un poste similaire à La Léchère, en Tarentaise, pendant 16 ans.

Alors que les débats portaient ensuite sur la mise en place nouvelle, prévue par la loi, de frais remboursables pour les élus comme la garde

d'enfants, Marie Dauchy (Rassemblement pour Saint-Jean) estimait que l'indemnité suffisait à couvrir ce genre de dépense, insinuant que les élus profitaient de l'argent public. De quoi attirer les foudres de Dominique Jacot qui considérait « très dangereux de faire passer comme vous le faites les élus pour des profiteurs. Que vous dénonciez un élu en particulier qui a abusé, je peux le concevoir, mais faire des généralités comme vous

le faites est, à mon sens, extrêmement déplacé ». Une réaction qui provoquait même des applaudissements de la part des élus de la majorité.

## Les élus donnent le feu vert au projet d'extension de la carrière Apprin

Il s'agissait d'un des derniers points à l'ordre du jour et il n'a d'ailleurs soulevé aucune discussion : les élus ont unanimement approuvé le principe d'un projet d'extension de la carrière située à l'entrée nord de la ville. Fournissant plus de 80 % des besoins locaux, « elle est arrivée aujourd'hui à sa capacité maximum, d'autant qu'il faut avoir en tête qu'un grand nombre d'entreprises locales fonctionnent avec la carrière Apprin », soulignait Philippe Rollet. Le principe désormais validé, le projet devra être soumis à enquête publique et une modification du PLU se fera à l'échelle intercommunale ensuite, « une procédure qui devrait durer 12 mois », concluait le maire.

Guillaume Chaix

LE DA

## SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE

SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE Une modification des règles d'urbanisme est en cours

# La carrière Apprin en bonne voie d'extension

Elle ne suffit plus aux besoins des chantiers locaux, notamment ceux du Lyon-Turin. Le conseil municipal soutient l'extension, et a lancé la procédure de déclaration de projet.

Elle ne constitue pas le paysage le plus accueillant pour qui arrive à Saint-Jean-de-Maurienne depuis Chambéry, mais la carrière Apprin répond à une nécessité économique. Aujourd'hui, les besoins locaux en matériaux, y compris pour le chantier Lyon-Turin, sont de 400 000 tonnes par an, et la carrière en fournit 80 %. Mais ils doivent passer à 525 000 tonnes, la carrière serait alors très loin de pouvoir satisfaire la demande.

La solution, c'est donc de l'étendre, en direction de Saint-Jean, dans la continuité de son emprise actuelle, sur un gisement de 12 millions de tonnes à exploiter en trente ans. La municipalité y est favorable : « L'extension de la carrière doit lui permettre de répondre favorablement à la demande avec des perspectives économiques (coût moindre des matériaux) et d'emploi (maintien d'emplois locaux) qui servent le territoire », a-t-il été exposé lors de la dernière réunion du conseil municipal.



La carrière Apprin de Saint-Jean-de-Maurienne va faire l'objet d'une extension. Photo Le DA/Hugo VITTOZ

du plan local d'urbanisme, car la zone d'extension n'est pas, aujourd'hui, dans une zone permettant l'exploitation de carrières. Mais la Ville a délégué sa compétence "urbanisme" à la Communauté de communes Cour-de-Maurienne Arvan. La SCMA devra donc modifier

le PLU, comme l'a précisé son président (et premier adjoint à Saint-Jean) Jean-Paul Margueron.

### Le processus ne fait que commencer

Cela ne se fait pas d'un trait de plume. Un rapport sur les

incidences environnementales devra être dressé, en préalable à la constitution du dossier d'enquête publique. Le projet devra être transmis aux "personnes publiques associées" et à l'Autorité environnementale.

C'est à la lumière de l'avis de ces derniers que l'enquê-

te publique elle-même, portant à la fois sur le caractère d'intérêt général du projet et la modification des règles d'urbanisme, pourra avoir lieu. À ce stade, tout un chacun pourra faire part de ses remarques au commissaire enquêteur.

Frédéric THIERS



# 1/ Calypso RTN Etude d'Impact V9 Février 21

## Page 5 – préambule

*La carrière dite de « CALYPSO » est destinée à un marché local. Historiquement, cette carrière est exploitée à un rythme maximum de 150 000 tonnes par an pour répondre aux besoins locaux. C'est ce que la Société GRANULATS VICAT prévoit pour les années à venir.*

*Cependant, la Société GRANULATS VICAT sollicite la possibilité d'augmenter sa production moyenne à 500 000 tonnes par an (800 000 tonnes par an au maximum) durant les quinze premières années d'exploitation, afin de pouvoir répondre si besoin à des chantiers locaux exceptionnels.*

*En effet, la carrière possède les réserves en matériaux de qualité et un accès rapide et facile aux grands axes de communication pour pouvoir être en capacité de répondre à ces besoins*

- ⇒ **Besoins locaux de 150 000 tonnes par an, depuis 2011, la carrière est fermée. Les besoins locaux évoqués par VICAT n'ont pas fait défaut depuis 10 ans, cela n'est donc pas une nécessité de réouvrir cette carrière**
- ⇒ **Besoins locaux et accès rapide aux grands axes de communication, si c'est pour les besoins locaux, pas nécessaire d'utiliser des grands axes de communication**

## Page 7 - II.1. Localisation du projet

*Le village le plus proche de la carrière est celui de Saint-Martin-la Porte, situé à 1,4 km au Nord, en vis à vis du projet.*

- ⇒ **Le village se situe à 1,4 km par la route, mais les 1ères habitations sont à moins de 800m à vol d'oiseau. Dont 3 lotissements, celui de la Gide, le plus proche, celui de la Tour et celui de la Touvière.**

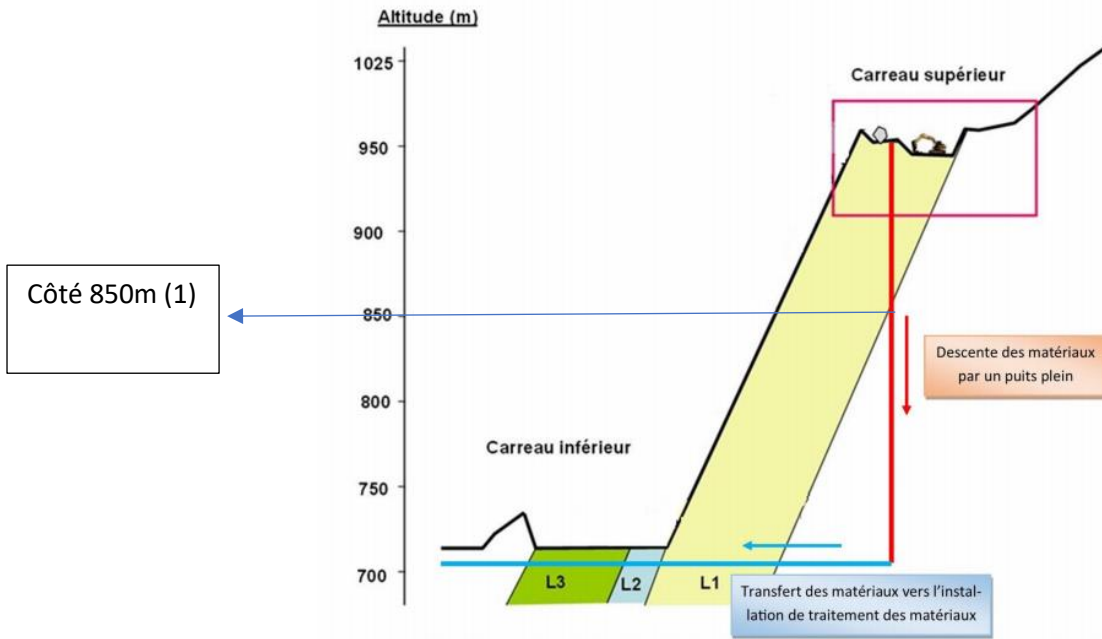
## II.2. Description du projet

*La Société GRANULATS VICAT exploite cette carrière depuis 1996, et souhaite renouveler et prolonger pour une durée de 30 ans l'activité sur ce site.*

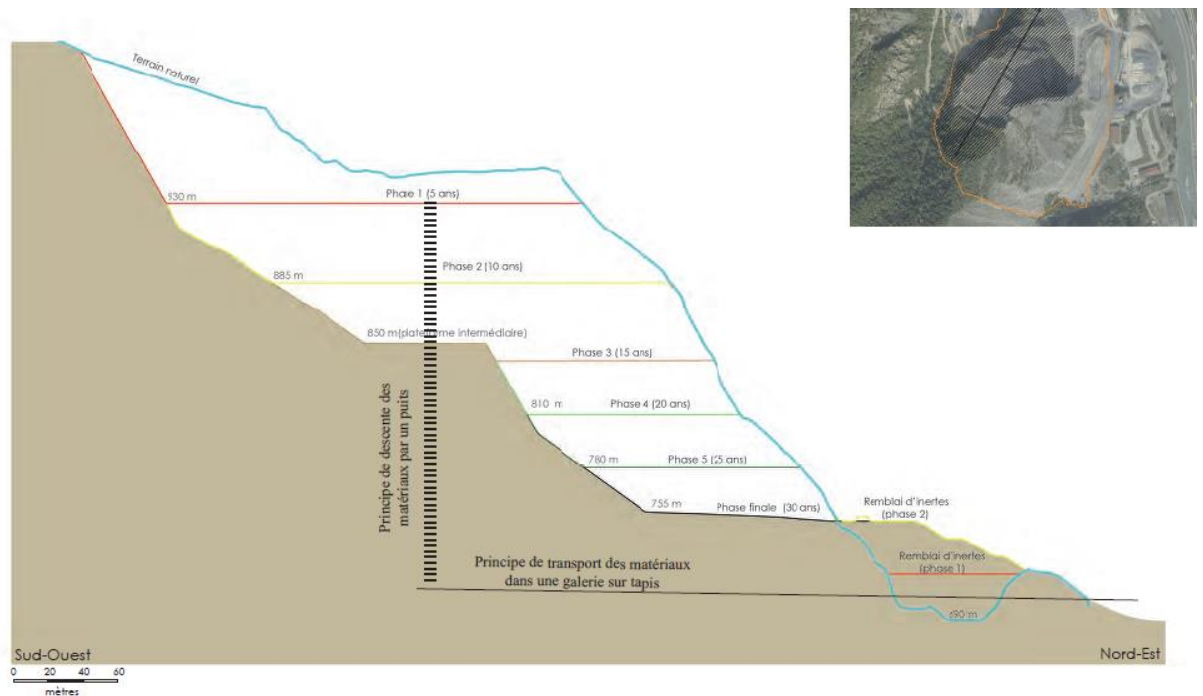
- ⇒ **La carrière est fermée depuis 2011 sur arrêté préfectoral, ce n'est donc pas un renouvellement ou une prolongation mais une réouverture de carrière.**

*Une fois les matériaux inertes non dangereux réceptionnés et triés, ces derniers seront réutilisés pour la partie terreuse, soit pour la reconstitution d'un sol dans le cadre de la remise en état de la carrière*

- ⇒ **Comment croire qu'une remise en état aura lieu, alors que celle prévue lors de la fermeture en 2011 n'a pas été réalisée et les services de l'état n'ont pas fait respecter cette clause.**



- ⇒ (1) A la cote 850 (flèche bleue ajoutée), le puit ne pourra plus être utilisé, que se passera-t-il après ? Les matériaux seront-ils jetés de la falaise ?
- ⇒ Si le puit se bouche, que se passera-t-il ?
- ⇒ La cote 850 devrait être atteinte à la phase 3



- ⇒ Ce schéma (3-Ax 2 -Calypso – Volet Paysage – page 10), montre que le puit ne sera plus utilisé dès la phase 3.
- ⇒ Comment seront descendus les matériaux ?

## Page 13 - III.1. Historique du site

*L'enjeu lié à la commodité du voisinage : la mise en place d'un puits et d'un convoyeur à bandes souterrain pour le transfert des matériaux permettra de limiter considérablement les émissions de poussières et les nuisances sonores lors du transfert des matériaux depuis le carreau d'extraction vers l'installation de traitement. 14 Demande de Renouvellement & d'Extension de Carrière de Calypso Savoie (73) Résumé Non-Technique de l'Etude d'Impact*

*L'apport de matériaux inertes extérieurs : le carreau inférieur de la carrière sera remblayé partiellement à l'aide de matériaux inertes extérieurs, issus notamment de chantiers locaux du B.T.P., du curage de l'Arc ou de chantiers locaux exceptionnels qui engendreront de grande quantité de matériaux de déblais*

- ⇒ **Les matériaux excavés et les matériaux d'inertes partiront et arriveront par camions, rotations incessantes, incommodassions du voisinage, bruits, poussières.**
- ⇒ **Le pont palier est notamment très bruyant à chaque passage les habitants vivants à 800m de ce pont entendent le va et vient des poids lourds.**

*La poursuite d'une activité de carrière existante, par opposition à l'ouverture d'une nouvelle carrière, permet de s'affranchir des impacts à court terme...*

- ⇒ **La carrière n'existe plus, elle a été fermée en 2011, seule une autorisation de concassage et d'entrepôt de matériaux existe toujours. Il s'agit donc bien d'une réouverture de carrière.**

## Page 14 - III.2. Motivations économiques

*La production de la carrière de CALYPSO est destinée au marché local.*

*Ainsi, le projet de CALYPSO permettra la préservation des capacités d'exploitation et d'assurer la continuité de l'approvisionnement de la moyenne Maurienne.*

*La carrière de CALYPSO, de par sa localisation, permettra de répondre à d'éventuels chantiers exceptionnels, sans déstabiliser les marchés des bassins de consommation situés plus en amont ou en aval.*

- ⇒ **Le marché local s'est passé de cette carrière pendant 10 ans, il n'y a donc pas un réel besoin.**
- ⇒ **De plus l'extension de la carrière d'Apprin à l'entrée nord de St Jean de Maurienne couvrira 80% des besoins locaux y compris les besoins de grands chantiers comme celui de TELT. (voir délibération de la 3CMA, de la commune de St Jean de Mne et différents articles de presse).**



## Page 15 - III.4. Contexte environnemental favorable

*L'environnement de la carrière est essentiellement industriel.*

- ⇒ **Faux, les 1ères habitations sont à moins de 800m.**

*Les axes de communication forment également une barrière physique aux échanges entre les deux bords de la vallée, y compris vis-à-vis des nuisances.*

*Le transport des matériaux est facilité par ces axes de communication performants et directement accessibles depuis le site de carrière. Les camions ne passent ni par les bourgs ni par des zones habitées.*

*Les nuisances liées au transport par camion sont de fait très réduites*

- ⇒ **La sortie de la carrière après le pont palier est dangereuse, si les camions descendent en direction de St Jean de Maurienne, ils doivent couper la RD1006**
- ⇒ **L'utilisation du Pont Palier est bruyante**

*La situation environnementale de la carrière fait également partie des raisons pour lesquelles le projet a été retenu.*

*Le projet de carrière de CALYPSO, bien qu'inclus dans la ZNIEFF de type I des Gorges de la Valloirette, ne porte pas atteinte aux espèces visées par ce zonage.*

*Les études écologiques réalisées depuis 2011 montrent que le projet ne présente qu'un impact faible à négligeable sur l'environnement, portant principalement sur la faune.*

- ⇒ **Une autre ZNIEFF à proximité de la carrière existe, celle de la forêt de Vinouva avec de nombreuses espèces protégées.**
- ⇒ **De plus, de nombreuses espèces sont également présentes dans la carrière, des oiseaux nichent dans la falaise et dans les ruines de l'ancienne usine.**

*Après application de ces mesures d'évitement, de réduction et de compensation, l'impact du projet sur les espèces est réduit à « négligeable » et donc acceptable*

- ⇒ **Projet dit « acceptable », alors que sont présentes des chauves-souris, animaux protégés, des loups, des chamois, de nombreuses espèces d'oiseaux comme le Grand-Duc, les hirondelles de falaise...cela n'est pas acceptable.**

## Page 23 - IV.3. Intégration du projet dans le paysage

### a) Perception visuelle au cours de l'exploitation

*Malgré les efforts mis en œuvre, ce projet d'exploitation générera des impacts résiduels : le traitement anguleux des pans d'exploitation et la perception de l'installation de traitement, visible pendant 25 ans, augmenteront l'artificialisation du versant et du fond de vallée*

- ⇒ **Cette phrase affirme bien les nuisances qu'un tel projet apportera aux habitants de Saint Martin la Porte pour 30 ans, toute une vie à faire face à un tel projet est inacceptable.**

## Page 25

### b) Principales mesures d'évitement, de réduction ou de compensation

*ME 2 : pas de destruction du bâti industriel historique de l'usine à chaux*

- ⇒ **Aberration de ne pas détruire cette verrue dans le paysage, cela non pas pour conserver le patrimoine industriel, comme énoncé, mais parce que cette usine est pleine d'amiante.**
- ⇒ **Si cette usine est remise en état, à qui incombera l'entretien et la sécurité de ce bâtiment à la fin de l'exploitation de la carrière ?**

## Page 27 - IV.5. Nuisances

### a) Nuisances sonores

*La vallée de la Maurienne, dans le secteur de la carrière, concentre les réseaux d'infrastructure (A43, RD1006, voie ferrée), ce qui a pour conséquence une ambiance sonore assez élevée.*

- ⇒ **L'ambiance sonore étant déjà élevée, autant amplifier le phénomène, les habitants de St Martin la Porte ne sont plus à quelques bruits supplémentaires !!!!**
- ⇒ **Extraction, traitement et remblais accentueront ces bruits, sans oublier les rotations de camions.**

## Page 29

### b/ Poussières

*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.*

- ⇒ **Il faut savoir que le Foehn (vent de sud) souffle régulièrement et qu'il arrive par la Valloirette et va en direction du village, ce qui engendrera par temps de foehn énormément de poussière.**
- ⇒ **La poussière est déjà conséquente sur la commune de par les travaux de TELT et les voies de circulation (poids lourds)**
- ⇒ **Le pré stock fera forcément de la poussière et du bruit lorsque les matériaux tomberont**



*Exemple d'un pré-stock en bout de convoyeur*

## Page 35 - IV.6. Risques pour la santé des riverains

Néanmoins, la Société GRANULATS VICAT mettra en place plusieurs dispositifs de surveillance, afin de s'assurer de la maîtrise effective des substances émises :

Un contrôle des niveaux sonores, en limite de propriété et dans les zones à émergence réglementée, sera effectué une fois au démarrage de l'activité, puis tous les 3 ans au minimum ;

Des mesures d'empoussièrement seront réalisées tous les ans, et ce tout au long de l'exploitation, par la mise en place d'un réseau de plaquettes de dépôt de poussières judicieusement placées.

- ⇒ **Contrôle des niveaux sonores tous les 3 ans, cela n'est pas entendable, c'est plus régulièrement que doivent être faites des mesures de bruits**

## Page 38 - IV.8. Préservation du patrimoine culturel & touristique

Il n'existe pas de patrimoine culturel particulier aux alentours du projet.

Toutefois ce secteur, à l'image de tous les territoires de montagne, est favorable à la pratique des randonnées et notamment sur le massif situé en vis-à-vis de la carrière. L'exploitation de la carrière peut présenter un impact visuel qui peut être considéré comme une gêne pour les randonneurs.

- ⇒ **A proximité de la carrière il y a :**
  - **Le fort du télégraphe qui fait partie du patrimoine historique,**
  - **Une via ferrata et des chemins de randonnée sont présents sous le fort du télégraphe,**
  - **Le pas du Roc est une zone Natura 2000 avec des bouquetins et d'autres espèces protégées et de nombreux randonneurs**
  - **Le massif de la croix des têtes avec des nichées de Gypaètes Barbus et d'autres rapaces, ainsi que des bouquetins**
- ⇒ **La vallée de la Maurienne est tournée vers le slow tourisme et développe le vélo, puisque le slogan est « le plus grand domaine cyclable au monde »**
- ⇒ **La carrière aura forcément un impact négatif sur le tourisme et les paysages grandioses qui nous entourent**

## Page 39 - IV.9. Trafic routier induit

Le trafic moyen journalier Poids lourds sur l'A 43 entre St Julien Montdenis et Saint-Michel-de-Maurienne est de 1745 Poids Lourds (Données trafic 2013). Les camions en provenance de la carrière augmenteraient ce trafic d'environ 1 % pour la production normale de la carrière (100 000 tonnes par an en moyenne).

- ⇒ **Les chiffres donnés datent de 2013, nous sommes en 2021...**  
**De plus les 1% par an correspondent à une exploitation à 100.000 tonnes alors que VICAT demande 500.000 tonnes et jusqu'à 800.000 tonnes par an**



### V.1. Concertation

*Cette réflexion s'est rapidement orientée vers un type de remise en état à vocation naturelle et paysagère, étant donné les enjeux décelés pour ce site.*

*L'étude de l'état actuel du site a également permis d'écartier certaines vocations qui n'auraient pas été adaptées.*

- ⇒ **Enfin, y aurait-il des enjeux sur ce site ? Alors qu'il est dénigré dans le reste du dossier**
- ⇒ **L'Etat actuel du site résulte d'une non-remise en état qui était prévue en 2011, lorsque la carrière a été fermée.**
- ⇒ **Peut-on réellement faire confiance à VICAT et aux services de l'état qui n'ont pas été capables de faire respecter la remise en état prévue en 2011**



## 2- Calypso Lettre demande d'Autorisation

### Page 7 - Présentation du dossier

*Le dernier arrêté préfectoral d'exploitation de la carrière de Calypso date du 23 Février 1996.*

- ⇒ **On omet ici de dire que l'autorisation d'exploitation du 23/02/1996 a été clos en 2011, puisque cette autorisation était pour 15 ans.**

*La vallée de la Maurienne connaît actuellement une augmentation du nombre de chantiers. Les besoins en matériaux nécessaires à la réalisation de ceux-ci peuvent être supérieurs en volume et en qualité pour les prochaines années, et il paraît alors judicieux de mettre la production de la carrière de « Calypso » en capacité de répondre à cette demande potentielle.*

- ⇒ **Citez-nous les chantiers qui auraient besoin de matériaux. Si ici VICAT fait référence au Lyon Turin, ce chantier est déjà excédentaire en matériaux puisqu'ils ne savent pas encore où tout stocker, l'argument ne tient pas.**

### Page 13 - IV- LOCALISATION DE L'EXPLOITATION

#### IV.1- Situation géographique

*Le village le plus proche de la Carrière est celui de Saint-Martin-la-Porte, situé à 1,4 km au Nord, en vis à vis du projet.*

- ⇒ **Les 1ères habitations sont à moins de 800m à vol d'oiseau**

### Page 16

#### b) Parcelles demandées en extension

*\*Voie communale de St-Martin-la-Porte : Le protocole d'accord détermine les modalités d'utilisation de cette voirie par l'exploitant GRANULATS VICAT. Le protocole prévoit que l'exploitant pourra faire circuler ses véhicules de type 4 x 4 en respectant les réglementations en vigueur. En tout état de cause, l'usage public de la voirie ne sera pas remis en cause.*

- ⇒ **Le protocole cité ci-dessus a été dénoncé par la commune de SMLP, il n'y a donc plus d'accord signé entre VICAT et la commune de SMLP pour utiliser cette piste d'accès. De plus, un arrêté municipal en interdit l'accès car cette piste est trop dangereuse.**

## Page 21 - IV.3- Occupation des sols

La carrière existante de Calypso est constituée d'un carreau haut à 945 m NGF d'altitude, lieu de l'extraction, depuis lequel les matériaux étaient jetés, **par temps de pluie**, directement dans la falaise haute de 260 m jusqu'au carreau inférieur à 690 m NGF environ.

- ⇒ **VICAT avait autorisation de jeter les matériaux uniquement par temps de pluie, cela n'a jamais été respecté, pour preuve la photo ci-dessous. Comment faire confiance à un carrier qui ne respecte rien !!!!**



## Page 23 - V- NATURE & VOLUME DES ACTIVITES

### V.1- Nature des activités

*Cette production sera acheminée par camions jusqu'aux sites GRANULATS VICAT du secteur Savoie pour un traitement plus élaboré.*

- ⇒ **C'est donc bien le secteur SAVOIE à qui sont destinés ces matériaux et non pas les besoins locaux. La vallée de la Maurienne sera donc bien parcourue par un flot incessant de camions avec ce que cela engendre de pollution atmosphériques, bruits, poussières... VICAT ici avoue que le marché local est un prétexte, mais que les matériaux sont destinés à la Savoie !!!!**

## Page 33 - VI- DESCRIPTION DE L'EXPLOITATION & DES PROCEDES DE FABRICATION

### VI.1- Principe de la méthode d'exploitation de la carrière

#### a) Défrichement préalable

*L'exploitation de la carrière nécessite le défrichement d'une partie des boisements sur une surface cadastrale de 1,3 hectares environ, et ce préalablement à l'extraction.*

- ⇒ **Alors qu'on parle de réchauffement climatique, d'environnement, comment autoriser un défrichement de 1,3 hectares de forêt avec une faune, une flore et de la biodiversité ?**

## b) Nature de la découverte et du gisement

*Cette terre de découverte sera décapée puis stockée en bordure haute de la carrière et servira à la remise en état. L'exploitant veillera à réutiliser cette terre rapidement afin de maintenir les qualités physico-chimiques de ce sol.*

- ⇒ **Sachant que la remise en état de 2011 n'a toujours pas été réalisée, comment croire que ce qui est prévu au dossier se fera ?**

## Page 43

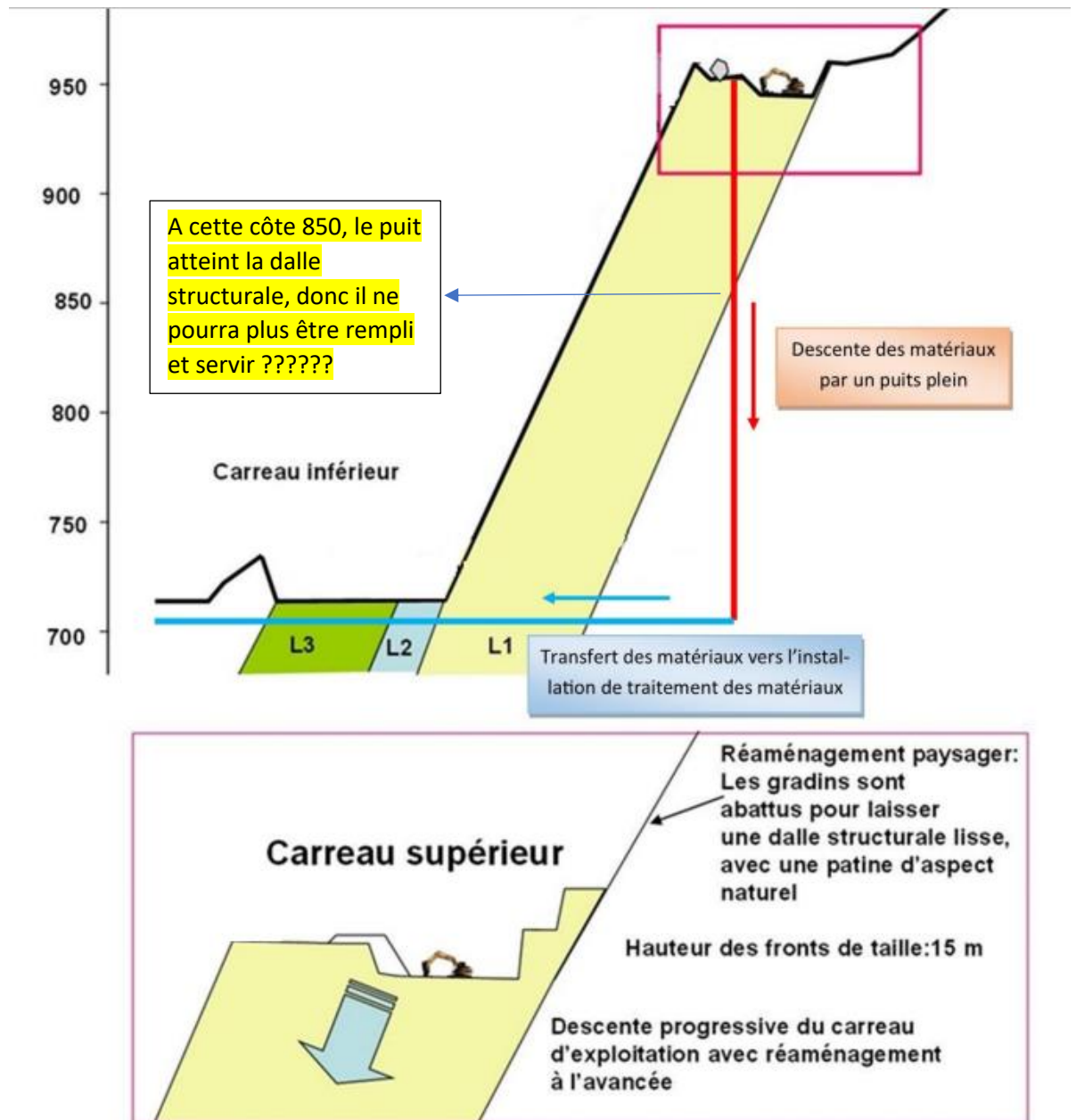
### d) Descente de matériaux

*Le puits présente un diamètre compris entre 2 et 5 mètres, et une profondeur maximale de 252 mètres. Lors de la première phase quinquennale, la tête du puits se trouvera à la cote + 948 m NGF (cote du carreau supérieur). Il sera équipé d'un ensemble de goulotte à son sommet, relié à un groupe mobile de concassage/criblage, pour le transfert des matériaux depuis le carreau supérieur. A sa base, le puits sera équipé d'un alimentateur à tiroir, permettant aux matériaux de se retrouver sur le convoyeur à bande. Celui-ci fera environ 300 mètres de longueur.*

- ⇒ **Est-ce que le puit peut se boucher ? Dans ce cas qu'est-il prévu ?**
- ⇒ **Le groupe mobile au sommet fera forcément énormément de bruit, la carrière forme un cirque, entre le pas du Roc, le Télégraphe, les bruits se répercutent. Il est dit que le groupe mobile sera caréné pour limiter les bruits et lorsque ce groupe sera déplacé, est ce que le bâtiment suivra ? Pour rappel les habitations sont à moins de 800m de la carrière, imaginez le bruit pour les habitations les plus proches !**

*Ce mode d'exploitation par déversement dans un puits va rester identique tout au long de l'exploitation. Le puits sera rogné progressivement, selon l'approfondissement du carreau d'extraction.*

- ⇒ **Au vu du schéma représentant le puit et la dalle que VICAT veut laisser à la fin, arrivé à la côte 850, le puit ne pourra plus servir ou alors il faut m'expliquer comment cela est possible.**
- ⇒ **Est-il prévu de revenir à l'ancien mode d'exploitation ?**



Page 47

f) Phasage avec option pour répondre à des chantiers locaux exceptionnel

Remarque : pour la suite du dossier, ainsi que dans l'étude d'impact, l'impact maximal du projet sera étudié. Il s'agit du phasage avec l'option liée à l'augmentation de la production.

- ⇒ Il est inadmissible que l'étude d'impact ne prenne pas en compte l'impact maximal !
- ⇒ Comment délivrer une autorisation d'exploitation alors que tous les scénarios n'ont pas été étudiés et notamment celui prévoyant une augmentation de la production allant jusqu'à 500.000 à 800.000 tonnes par an, cela change quand même la donne !

## Page 51 - Phase 3 : 10 -15 ans

*Le carreau supérieur n'est plus exploité lorsqu'elle atteint la cote 850 m NGF. L'exploitation quitte définitivement la partie en dent creuse au Sud. Une nouvelle zone d'exploitation est créée : il s'agit du carreau intermédiaire. Le maintien de cette plate-forme intermédiaire permettra de garantir la sécurisation des zones de travail sous-jacentes (interception des blocs notamment).*

- ⇒ **Côte 850, plus d'utilisation possible du puit en dent creuse :**
  - **Comment sont évacués les matériaux ?**
  - **Utilisation de la piste, rotations de camions supplémentaires montant sur le carreau pour récupérer les matériaux ?**
  - **Jetée des matériaux comme pour l'exploitation précédente ?**

*L'accès au carreau supérieur se fait depuis un autre lacet du chemin communal. Les pistes d'accès situées sur les fronts supérieurs sont exploitées*

- ⇒ **D'où la nécessité pour VICAT d'utiliser la piste d'accès et donc le contrat de foretage, qui je le répète sont caduques.**

## Phase 4 – 15-20 ans

*Le carreau de travail intermédiaire descend au fur et à mesure. L'accès au puits se fait au niveau d'une petite plate-forme, située dans un des lacets de la piste qui mène au carreau intermédiaire.*

- ⇒ **Ce n'est pas possible puisqu'une dalle structurale est conservée**
- ⇒ **Comment feront-ils une plateforme pour atteindre le puit en conservant une dalle structurale ?**

## Phases 5 et 6

*Le puits d'évacuation des matériaux n'est plus utilisé. Les pistes empruntées par les engins durant la période précédente sont exploitées. L'accès au puits se fait à l'aide d'une galerie intermédiaire, dont l'entrée est située au niveau du carreau. Cette galerie sera équipée d'un convoyeur à bandes, pour l'alimentation du puits.*

*La fin de cette phase sera consacrée aux opérations de démantèlement des installations, du nettoyage du site et la mise en sécurité définitive du site.*

- ⇒ **Nulle part dans le dossier il y a des croquis de ces galeries, difficile d'imaginer que VICAT tiendra parole et trouvera des solutions pour utiliser le puits jusqu'à la fin**
- ⇒ **Démantèlement des installations, le doute est présent également quand on sait tout ce qui traîne sur le site qui aurait dû être enlevé en 2011 :**
  - **Usine pleine d'amiante**
  - **De nombreuses citernes éparpillées un peu partout**
  - **De nombreuses autres installations**

## Page 57

### h) Remise en état

*Il permet également de valoriser des espaces peu attrayants*

- ⇒ **En effet l'état de l'ancienne carrière et de ses environs est lamentable, du fait que la remise en état et la végétalisation qui aurait dû avoir lieu en 2011 n'ont pas été réalisées.**
- ⇒ **Nombres de Ruines et citernes composent ce site (voir photos prises avant la mise en sécurité du site – 6 citernes sont éparpillés, que contiennent-elles ? Pollution ?)**
- ⇒ **Pourquoi les services de l'état de l'époque (DREAL) n'ont pas fait respecter cette remise en état ?**
- ⇒ **Comment croire ce qui est inscrit dans ce dossier si cela se répète ?**



## Page 57

### i) Piste d'exploitation

*La Société GRANULATS VICAT a signé une Convention de passage avec les communes de Montricher-Albanne et St-Martin-la-Porte.*

- ⇒ **Protocole d'accord dénoncé par la commune de St Martin la Porte car caduque**

## Page 58

*Exemple de groupes de concassage mobiles*

- ⇒ **On voit aucun carénage sur ces groupes, tout laisse à penser que le bruit et la poussière seront conséquents, notamment de par la configuration géographique du site et de la proximité des habitations**



## Page 59 - VI.2- Description des Installations de traitement des matériaux

### a) Installations de prétraitement des matériaux (phase 0-5 ans)

*Lors de la phase 1 (0-5 ans), un groupe mobile de concassage-criblage effectuera le prétraitement des matériaux.*

- ⇒ **On ne parle plus ici de besoins locaux mais bien des matériaux qui partiront en Savoie par camions et descendront la vallée de la Maurienne**
  - **Augmentation du trafic routier**
  - **Pollution atmosphérique**
  - **Cela s'ajoute aux transports autoroutiers, au chantier TELT....**
  - **Toute la vallée de la Maurienne sera touchée**
    - **Voulons-nous reproduire ce qui se passe dans la vallée de l'Arve (74) où la pollution est telle que c'est irrespirable**
    - **C'est une question de santé publique**

*A noter que, si nécessaire, un système de brumisation pourra être mis en place afin de limiter la production et l'envol de poussière au niveau des stocks lors de leur mise en œuvre.*

- ⇒ **Si nécessaire ??????**

## Page 61

### b) Installation de traitement fixe

*En cas de besoin, et afin de pouvoir répondre à des chantiers locaux exceptionnels de grande envergure, une installation de traitement fixe sera implantée sur le site dans le courant de la phase 1. Elle sera également en mesure, par exemple, de répondre aux besoins spécifiques de chantiers exceptionnels de grande ampleur, notamment en fourniture de granulats élaborés et en fourniture de produits finis spécifiques de haute performance.*

- ⇒ **Ici encore, on comprend bien que cette installation de traitement fixe ne se fera pas, que les matériaux seront concassés avec des concasseurs mobiles et partiront en Savoie pour être transformés car aucun chantier de grande ampleur n'a besoin de matériaux en Maurienne.**
- ⇒ **Seul le Lyon Turin pourrait en faire partie, mais ils sont excédentaires en matériaux et leurs problématiques est de savoir quoi faire de tout ce qui sera excavé**

*Le système de dépoussiérage qui sera mis en place fonctionnera en dépression. Les points de dépression seront situés dans les secteurs de l'installation susceptibles de produire le plus de poussières, à savoir : • La zone des broyeurs, • La zone des cribles. Les fines aspirées aux différents points de dépression sont piégées dans des filtres à manches puis stockées temporairement dans une trémie située en dessous des filtres. Des ventilateurs permettent d'aspirer les fines. Les points de rejet de la ventilation (cheminées) dans l'atmosphère sont accessibles et conformes aux normes en vigueur, afin de permettre la réalisation des mesures réglementaires.*

- ⇒ **Dans ce paragraphe on comprend à quel point il y aura de la poussière**
- ⇒ **Les normes, toujours les normes et le ressenti des habitants à proximité de la carrière ?**

## Page 66

### f) Evacuation & destination des matériaux

*Les produits finis fabriqués sur la carrière seront réservés à un usage noble (produits pour béton majoritairement), et principalement pour la fourniture du chantier du tunnel ferroviaire. La proximité du chantier est un atout considérable. L'évacuation des matériaux se fera sur des distances très courtes.*

- ⇒ **Quand on demande à TELT s'ils ont besoin de la carrière de Calypso, la réponse est toujours la même, non.**
  - **Nous sommes excédentaires en matériaux**
  - **Nous fabriquons nous même les bétons dont nous avons besoin**
- ⇒ **Quand est-il vraiment ?**

### g) Horaires de fonctionnement

*L'activité du site aura lieu les jours de semaine, entre 7H00 et 20H00.*

*En cas de demande lors de chantiers exceptionnels, le site peut être amené à fonctionner les samedis. Néanmoins, l'activité ne concernera que le chargement et éventuellement le traitement des matériaux, il n'y aura pas d'activité d'extraction ni de tirs de mines.*

- ⇒ **Donner la possibilité à VICAT de travailler le samedi, c'est quasi certain que cela deviendra le quotidien. Pensez un peu aux habitants les plus proches de la carrière (- 800m) qui auront déjà des nuisances tout au long de la semaine !!!!**

## Page 67 - VI.3- Réception et valorisation de matériaux inertes extérieurs

### a) Réception et valorisation de matériaux inertes extérieurs

*A noter qu'aucun déchet dangereux et non inerte ne sera accepté sur site. En cas de doute sur le caractère inerte des matériaux, une procédure stricte comprenant notamment des tests chimiques sera réalisée afin de lever le doute sur le caractère inerte du matériau.*

- ⇒ **VICAT a montré maintes et maintes fois dans le passé qu'ils ne respectaient rien. Comment être certain que le carreau inférieur de la carrière ne deviendra pas une poubelle à ciel ouvert où des entrepreneurs peu scrupuleux viendront déverser tout et n'importe quoi afin de ne pas payer la mise en dépôt dans des déchetteries ?**
- ⇒ **Il est annoncé 100.00 tonnes par an, cela jouera encore aux nombreuses rotations de camions quotidiennes, ce n'est pas acceptable d'ajouter à l'exploitation de la carrière ce dépôt de matériaux !!!**

## Page 69 - VI.4- Autres activités & infrastructures

### a) Pompage

*Un puits existant sur la plateforme industrielle sera équipé d'une pompe, d'un débit de 80 m<sup>3</sup>/h.*

- ⇒ **Le prélèvement de l'eau dans l'Arc est très réglementé, comment peut-on laisser VICAT pomper autant d'eau ? Sont-ils au-dessus des lois ?**

## Page 75

### b) Matériel utilisé

Ainsi, selon les phases, le matériel présent sur site de manière permanente pourrait être :

	Carreau supérieur	Carreau inférieur	Total matériel
Phases 1 à 2	1 à 2 pelles 2 dumpers articulés	1 à 2 bulls 1 à 2 dumpers 1 pelle mécanique 1 à 2 chargeuses	2 à 3 pelles 3 à 4 dumpers 1 à 2 bulls 1 à 2 chargeuses
Phases 3 à 6	1 pelle 2 dumpers articulés	1 à 2 chargeuses 1 à 2 dumpers (éventuellement)	1 pelle 3 à 4 dumpers 1 à 2 chargeuses

- ⇒ **Tous ces engins sont source de bruits, de poussières, de gênes pour les habitations les plus proches du site !!!!**

## Page 77

### c) Savoir-faire en matière de remise en état

*L'Article R.512-39-1 du Code de l'Environnement stipule que : « I.- Lorsqu'une installation classée soumise à autorisation est mise à l'arrêt définitif, l'Exploitant notifie au Préfet la date de cet arrêt trois mois au moins avant celui-ci. Ce délai est porté à six mois dans le cas des installations visées à l'Article R.512-35. Il est donné récépissé sans frais de cette notification ».*

*Dans le cas des carrières, cette disposition réglementaire impose donc à l'Exploitant de réserver les six derniers mois de la durée de l'Arrêté Préfectoral aux travaux de remise en état, sous réserve qu'une demande de renouvellement n'intervienne pas dans ce délai.*

- ⇒ **Pourquoi cela n'a-t-il pas été réalisé en 2011 ?**
- ⇒ **Que dit la DREAL à ce sujet ? Pourquoi n'ont-ils pas fait respecter ce qui était établi dans l'ancienne autorisation d'exploiter ? (voir arrêté préfectoral de 1996 donnant autorisation d'exploiter pour 15 ans, jusqu'en 2011 – Annexe 1 ci-après)**

## ANNEXE 1 : Arrêté Préfectoral du 23 Février 1996 de la carrière de Calypso

L'autorisation est délivrée pour une durée de 15 ans.

- ⇒ L'autorisation a été délivrée pour 15 ans soit de 1996 à 2011, puis la carrière a été fermée
- ⇒ Il ne s'agit donc pas d'un renouvellement, mais d'une réouverture de carrière

### Titre IV - Remise en état

#### ARTICLE 8

La remise en état sera réalisée conformément au dossier de demande et à ses annexes, et notamment à celle qui devra être transmise en complément à l'inspecteur des installations classées avant le démarrage de l'exploitation en partie haute. Cette annexe précisera les modalités de revégétalisation des fronts et banquettes résiduels.

En particulier, elle devra permettre d'estomper le caractère répétitif et linéaire qui pourrait être provoqué par la succession des fronts de quinze mètres de hauteur séparés par des risbermes horizontales. A cette fin elle comportera la création de zones refracturées après exploitation, de petites zones d'éboulis et d'une végétalisation à l'aide d'essences locales diversifiées.

La plate-forme inférieure de la carrière sera reboisée après remblai partiel avec des matériaux provenant de la carrière.

Tout front de taille dont l'exploitation sera achevée sera remis en état de manière définitive dans un délai de 6 mois.

- ⇒ Pourquoi cela n'a-t-il pas été respecté ?
- ⇒ Comment pouvons-nous faire confiance à VICAT pour les années à venir ?

### 3 -CALYPSO – Etude d’Impact complet - Partie 1 -

NOM VERNACULAIRE	NOM SCIENTIFIQUE	PN	IC	LRR	UTILISATION DE LA ZONE D’ETUDE	ENJEUX
Blaireau européen	<i>Meles meles</i>	-	-	LC	P	FAIBLE
Cerf élaphe	<i>Cervus elaphus</i>	-	-	NT	P	FAIBLE
Chamois	<i>Rupicapra rupicapra</i>	-	-	LC	P	FAIBLE
Chevreuil européen	<i>Capreolus capreolus</i>	-	-	LC	P	FAIBLE
Martre des pins	<i>Martes martes</i>	-	-	LC	P	FAIBLE
Renard roux	<i>Vulpes vulpes</i>	-	-	LC	P	FAIBLE
Sanglier	<i>Sus scrofa</i>	-	-	LC	P	FAIBLE

✚ A cette liste, il faut ajouter :

- Les loups

✚ De nombreux papillons dont deux espèces sont protégées, il s’agit de l’Apollon (*Parnassius apollo*) et de l’Azuré du serpolet (*Maculinea arion*).

✚ 54 espèces d’oiseaux ont été observés dont 47 sont protégées

✚ 12 espèces de chiroptères ont été identifiées entre 2013 et 2020, ce sont des animaux protégés

- ⇒ Comment mettre un impact faible à moyen à l’heure actuelle où les enjeux environnementaux sont au cœur de tous les problèmes liés au réchauffement climatique ?
- ⇒ Comment ne pas tenir compte de toutes ces espèces menacées par un projet dévastateur ?

Page 195

c) Activités économiques à proximité du projet

Industries, services & commerces :

*Le grand chantier de liaison ferroviaire Lyon-Turin est, et sera à l’avenir, générateur d’activité pour les communes et les entreprises, à l’échelle de la vallée.*

*Ce chantier aura une durée d’au moins 20 ans, ce qui pousse à le considérer dans le cadre de cette étude comme une activité industrielle pérenne*

- ⇒ Ce chantier a moins de 10 ans de creusement d’après TELT qui annonce même 7 ans
- ⇒ TELT est un prétexte pour VICAT pour essayer par tous les moyens d’ouvrir la carrière.
- ⇒ Nous savons de sources sûres que TELT n’a aucun besoin en matériaux et qu’ils fabriqueront leurs bétons, ils n’ont pas besoin de VICAT

*Les autres activités industrielles de la commune de Saint-Martin-la-Porte se concentrent sur la plateforme de Calypso en contre bas de la carrière. Plusieurs entreprises y sont implantées :*

*La Société BETON Vicat, qui utilise actuellement une centrale à béton prêt à l'emploi*

*Enfin, la zone industrielle du Temple, sur la commune de Saint-Michel-de-Maurienne, abrite l'usine MétalTemple spécialisée dans la fabrication de pièces automobiles.*

- ⇒ **La centrale à béton de VICAT est à l'arrêt depuis la fermeture du site en 2011**
- ⇒ **Métaltemple est fermé depuis 2016**

## Page 196

### d) Conclusion

*Le contexte économique et humain du projet d'extension de carrière est plutôt favorable au projet, dans le sens où :*

- *La carrière se situe dans une zone dédiée à l'activité industrielle ;*
- *Les zones habitées et les ERP sont assez éloignées et donc préservées des nuisances qui pourraient être liées au projet ;*

*Ainsi, la carrière contribuera au maintien de l'activité industrielle du secteur.*

*L'enjeu sur l'environnement économique et humain du secteur est donc très faible.*

- ⇒ **Les zones habitées ne sont pas éloignées moins de 800m de la carrière**
- ⇒ **Voilà 10 ans que la carrière est fermée et l'activité industrielle dans la vallée est toujours bien présente, on peut donc aisément se passer de VICAT**
- ⇒ **L'enjeu sur l'environnement économique et humain est donc TRES FORT**

## Page 198

### e) Tourisme & Loisirs

*L'enjeu concernant le patrimoine culturel est donc qualifié de faible.*

- ⇒ **VICAT omet de parler du développement touristique de toute une vallée tournée vers le slow tourisme**
- ⇒ **Une via ferrata est présente à proximité de la carrière sous le fort du télégraphe**
- ⇒ **Des chemins de randonnée de VTT passent par la carrière**
- ⇒ **La Maurienne est le plus grand domaine cyclable au monde, les cyclistes empruntent la RD1006 pour faire les cols du télégraphe et du Galibier, cela ne sera pas gérable avec des rotations de camions incessantes, de la poussière....**
- ⇒ **L'impact est donc de FORT à TRES FORT**

## Page 199 - II.9. Commodité du voisinage

### a) Bruits

#### Cadre réglementaire :

*L'établissement concerné doit être exploité de telle façon que son fonctionnement ne puisse être à l'origine de bruits transmis par voie aérienne ou solidienne susceptibles de compromettre la santé ou la sécurité du voisinage ou de constituer une nuisance pour celle-ci.*

- ⇒ **Il y aura forcément beaucoup de bruits, de poussières, de par la physionomie de la vallée, les bruits se répercutent en direction des 1ères habitations**
- ⇒ **La gêne pour les riverains sera conséquente**
- ⇒ **Le patrimoine immobilier dévalué, moins 30% selon des agents immobiliers.**

*L'Arrêté Préfectoral d'Autorisation fixe, pour chacune des périodes (diurne & nocturne), les niveaux de bruit à ne pas dépasser en limite de propriété de l'établissement, déterminés de manière à assurer le respect des valeurs d'émergence admissibles :*

*70 dB (A) pour la période Jour*

- ⇒ **70dB c'est énorme et inacceptable. Les seuils donnés ne tiennent jamais compte du ressenti des habitants.**
- ⇒ **Les habitants le plus proches (- 800m) ont déjà à subir les bruits liés au chantier du Lyon Turin, de l'Autoroute, de la voie ferrée, de la RD1006, il n'est pas envisageable qu'ils subissent du bruit en plus.**

## Page 201

*La configuration topographique de la vallée fait se concentrer un grand nombre d'infrastructures de transport dans un faible espace géographique. Ceci génère donc une ambiance sonore assez intense dans ce secteur.*

*Les principales sources de bruit sont :*

- *L'autoroute A43 ;*
  - *La Route Départementale 1006 ;*
  - *La voie ferrée, en partie en tunnel dans ce secteur (klaxon de train) ;*
  - *La rivière de l'Arc en crue ;*
  - *L'activité de creusement et notamment « l'aérage » sur le chantier TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin) situé en face de la plateforme industrielle de Calypso.*
- ⇒ **Cela étoffe ce que je disais plus haut, la commune de Saint Martin la Porte a déjà suffisamment de nuisances.**

## Page 203

*Localisation des points de mesure :*

*Une campagne de mesure de bruit a été réalisée le 22 Octobre 2015 par la société SATMA pour le compte de Granulats Vicat, afin de déterminer l'environnement sonore autour du site.*

- ⇒ **2015, c'est trop vieux, les bruits ne font qu'augmenter, il faudrait faire des mesures aujourd'hui, en 2021.**

## Page 205

### b) Qualité de l'air

*Emissions de poussières :*

*Généralités : La carrière de Calypso se situe dans le secteur de la vallée de la Maurienne le plus étroit. Cette configuration a pour conséquence une accélération des vents dans le sens de la vallée, lors des périodes ventées. On peut estimer que le secteur lors de ces périodes est relativement bien ventilé. A l'inverse, le rétrécissement topographique pourrait provoquer une stagnation des poussières dans le fond de la vallée, et notamment au niveau du village de Saint-Martin-la-Porte, lors des périodes non ventées.*

- ⇒ **Il n'y a pas que le vent de vallée qui existe mais également le foehn, vent de sud qui arrive par la Valloirette et qui débouche sur le village de St Martin la Porte, celui-ci entrainera forcément la poussière présente sur la carrière.**
- ⇒ **Pour information le foehn souffle en moyenne 45 jours par an avec des vitesses de vent conséquentes.**

### Pollution atmosphérique - niveau de qualité de l'air actuel :

*Une station de mesure est installée au niveau de l'échangeur de Saint-Julien-Mont-Denis.*

*NB : Cette station est très proche du site de la carrière.*

- ⇒ **Faux elle se situe à plus de 6 km du site, les mesures ne sont donc pas exhaustives**



d) Accès & desserte du site

*La plateforme industrielle de Calypso est directement raccordée à la route départementale RD1006.*

*Le trafic moyen journalier actuel sur la portion Saint-Jean-de-Maurienne/Saint-Michel-de-Maurienne est de 6716 véhicules dont 336 Poids Lourds (soit 5,8 % du trafic).*

*Le trafic moyen journalier sur l'A43 en 2013 (Données départementales) sur la portion : Saint-Julien-Mont-Denis et Saint-Michel-de-Maurienne est de 6256 véhicules dont 1745 Poids Lourds (PL), soit 28% du trafic total.*

*Le trafic moyen journalier sur ces axes peut être qualifié de moyen en comparaison avec d'autres axes plus empruntés.*

*Remarque : Le ferroutage depuis Aiton participe au faible trafic poids lourd sur l'autoroute en direction de l'Italie.*

- ⇒ **A cela il faudra ajouter les rotations de camions qui sortiront de la carrière avec des matériaux à destination de la Savoie**
- ⇒ **Ceux qui entreront avec des inertes pour stockage**
- ⇒ **Les nombreuses rotations de camions à venir dû au chantier du Lyon Turin**
- ⇒ **De plus, la sortie de la carrière sur la RD1006 est dangereuse, aucune visibilité sur les véhicules arrivant de St Michel de Mne et la RD1006 doit être coupé pour aller en direction de St Jean de Maurienne.**
- ⇒ **Le pont Pallier utilisé à la sortie de la carrière pour rejoindre la RD1006 est bruyant, dès qu'un véhicule le traverse, les 1ères habitations (moins de 800m) entendent le véhicule passé sur le pont**
- ⇒ **Le calcul est vite fait, un camion transporte 30 tonnes de matériaux, sur une année il y a 52 semaines avec 5 jours ouvrés par semaine, donc 220 jours de travail possible :**
  - **Avec une production annuelle de 500.000 tonnes, cela fait 16.666 poids lourds en plus que l'on multiplie par 2 puisqu'une rotation c'est un aller-retour cela fait donc 33.333 poids lourds par en plus sur la RD1006 = 151 camions en plus/jours**
  - **Avec une production annuelle de 800.000 tonnes, cela fait donc 53.333 poids lourds par an en plus sur la RD1006 = 242 camions en plus/jours**
  - **A cela vous ajoutez les rotations pour les dépôts d'inertes 100.000 tonnes par an, ce qui ajoutera encore plus de 4000 camions par an sur la RD1006 car on peut supposer ici que ce ne sera pas des 30 tonnes qui viendront déverser, il est noté dans le dossier possibilité aux artisans....**
- ⇒ **Inacceptable, la vallée est suffisamment polluée, les camions de chantier sont suffisamment nombreux à cause du chantier du Lyon Turin, cela revient à doubler le trafic actuel.**
- ⇒ **Les camions liés au chantier de TELT doivent s'ajouter à cela !!!!**
- ⇒ **Dans le dossier VICAT ne fait jamais référence au type de camions, est ce que ce seront des euros 4, 5 ou 6 ? Sur l'A43, seuls des Euro 5 et 6 ont le droit de circuler, il en est de même sur les futurs chantiers du Lyon Turin, VICAT n'en parle pas ????**

## De la page 231 à la page 241

- ⇒ **On voit bien ici la dangerosité du site et les risques d'éboulement possible sur la paroi elle-même, mais également sur la piste d'accès, ce qui justifie ici l'arrêté municipal interdisant l'accès à la piste communale.**

## Page 243

### b) Occupation des sols

*Le projet n'est pas de nature à impacter l'occupation des sols actuelle.*

*Le défrichement d'une surface boisée de 1,3 ha sera largement compensé par la remise en état qui vise à recréer des zones boisées en périphérie et sur le carreau final de la carrière (voir Chapitre VIII Remise en état du site).*

- ⇒ **Autoriser un défrichement de 1,3 hectares qui sera compensé par la remise en état et si cette remise en état ne sera jamais réalisée comme en 2011, quelle compensation ?**
- ⇒ **Comment est-il possible d'accorder ce défrichement alors que la planète est en danger !!**

### a) Modification du paysage

Description de l'impact paysager :

ENJEUX	DESCRIPTION DE L'EFFET DU PROJET	TYPE	DUREE	EVALUATION DU NIVEAU D'IMPACT
La logique d'alternance entablement/langues boisées du versant de la Croix de Pralognan	<i>L'artificialisation du pied de versant et le défrichement du secteur exploité risquent de perturber la lisibilité des lignes boisées et rocheuses sur le coteau</i>	DIRECT	PERMANENT	FORT
Le traitement du sommet de l'exploitation en covisibilité du Rocher de Saint Martin	<i>La carrière sera bien visible depuis ce secteur de petite randonnée peu éloigné et fréquenté.</i>	DIRECT	PERMANENT	FORT
La qualité de l'image industrielle de la vallée dans le respect de la morphologie du cône de déjection	<i>Le projet prévoit l'édification d'une grande installation de traitement qui risque de banaliser ce secteur géomorphologique particulier marqué par le cône de déjection de la Valloirette. En revanche l'accueil d'inertes aura un impact positif sur l'intégration paysagère du fond de vallée</i>	DIRECT	TEMPORAIRE (25 ans)	FORT
L'ambiance naturelle remarquable des versants de la Valloirette, en particulier pour les vues depuis le Nord de Saint Michel	<i>La covisibilité avec le projet est limitée par la conservation d'un pan entier le long de la Valloirette</i>	DIRECT	PERMANENT	MOYEN

- ⇒ **Le tableau ci-dessus parle de lui-même, cette ouverture de carrière sera catastrophique pour la vallée.**
- ⇒ **Le tourisme sera touché, qui aura envie d'avoir cela sous les yeux, c'est l'attrait touristique de la vallée qui est mis à mal. Un projet de valorisation du fort du télégraphe est prévu, alors qu'il jouxte la carrière !!!!**
- ⇒ **Les habitats à proximité verront leur valeur immobilière chutée, qui voudra encore venir s'installer et vivre à St Martin la Porte. La vie dans les nouveaux lotissements sera insupportable.**

## Page 247

### b) Perception visuelle

#### Perception visuelle, vues frontales :

*Depuis le village de Saint-Martin-la-Porte, la carrière reste très visible du fait de sa proximité géographique et de l'absence d'écran.*

- ⇒ **Il est bien dit ici que la proximité géographique de la carrière avec le village est réelle, je le répète mais à moins de 800m des 1ères habitations**

## Page 251

*Toutefois, la portée de ces vues frontales reste faible. Le bassin visuel, ou cercle de perception de la carrière porte sur un rayon de 2 km en vis-à-vis du projet, ce qui fait que seul le village de Saint-Martin-la-Porte est impacté de manière permanente.*

- ⇒ **On sacrifie ici tout un village avec ses habitants, un cadre de vie, inacceptable !!!**

## De la page 263 à la page 280

### III.5. Milieu naturel

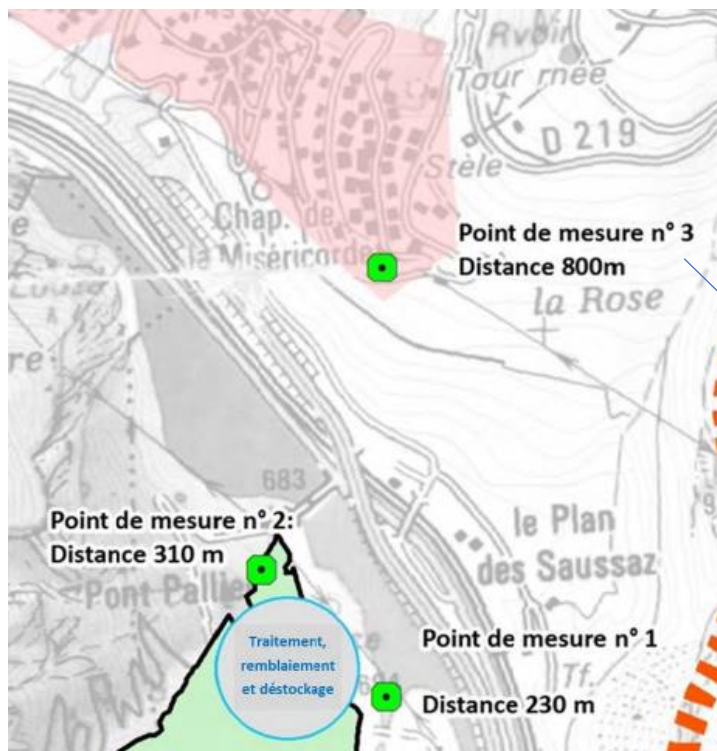
*Dans ce contexte, il existe un risque potentiel de destruction de nichée au moment de l'exploitation du nouveau front de taille pour ces espèces protégées. Cet impact sera considéré comme moyen.*

- ⇒ **Une des phrases qui prouve que ce projet est néfaste pour la biodiversité et pourtant tout est jugé faible ou moyen, même lorsqu'il s'agit d'espèces protégées. Comment est-il possible de laisser faire cela ?**
- ⇒ **Le tableau page 289.....destruction, destruction !!!!!**

*En conclusion, des impacts significatifs n'ont été relevés que sur les habitats naturels et la faune sauvage.*

- ⇒ **La conclusion est édifiante !!!!!**

⇒ Le schéma prouve bien que les 1ères habitations sont à 800m de la carrière



Habitation à 800m de la carrière et non 1,3km comme indiqué dans le dossier n°1

Points n°	Type de point	Localisation	Distance à la source sonore	Bruit ambiant * (en dB)
1	Limite de site	Bordure SUD de la plateforme industrielle	230 m	52.15
2	Limite de site	Bordure NORD de la plateforme industrielle	310 m	52.66
3	Zone à émergence règlementée	Habitation la plus proche (village de Saint-Martin-la-Porte)	800 m	48.66

\* Bruit ambiant le plus élevé mesuré dans le cadre de la campagne de mesurage de niveau sonore présentée en Annexe 5

e) Impact sur le trafic routier

- ⇒ Les chiffres de rotations de camions annoncés par VICAT me semble bien faibles vu les calculs que j'ai effectués plus haut
- ⇒ Les chiffres utilisés par VICAT datent de 2013, il faudrait les actualiser et prendre en compte les camions liés au chantier du Lyon Turin
- ⇒ De plus, avec le doublement du tunnel routier du Fréjus prévu à l'ouverture en novembre 2021 ces chiffres vont encore augmenter

## Page 331

### b) Trafic routier

*Actuellement, aucune donnée chiffrée du trafic routier généré par les activités du TELT n'est disponible dans le secteur.*

*Il est cependant très difficile de prévoir les modifications de flux à très long terme. L'impact cumulé des trafics n'a donc pas été étudié ici.*

- ⇒ **Ceci est faux puisqu'un dossier ICPE a été déposé en mairie de St Martin la Porte chiffrant le flux de camions qui utiliseront la RD1006 et l'A43 pour le chantier de TELT**
- ⇒ **L'impact cumulé du trafic doit être pris en compte**
- ⇒ **Il est annoncé environ 1 camion toutes les 10 minutes, ce qui est énorme et surtout s'ajoute à ceux de VICAT**

## Page 337

### e) Raisons environnementales

**Contexte environnemental favorable :**

*Par ailleurs, l'exploitation de la carrière de Calypso a débuté au siècle dernier et fait partie du paysage de la vallée de la Maurienne. Il existe donc un contexte social favorable pour le renouvellement et l'extension de cette carrière.*

*Ainsi, bien que située en vis-à-vis du village de Saint-Martin-la-Porte, la carrière reste malgré tout très éloignée des lieux d'habitation.*

*L'environnement local favorable à la carrière a été un critère déterminant pour le choix d'implantation du projet.*

- ⇒ **Il n'y a aucun contexte favorable, VICAT a laissé un goût amer à la population du village de St Martin la Porte, ne respectant rien, il a d'ailleurs été mis maintes fois en demeure**
- ⇒ **La carrière n'est pas éloignée des habitations, puisque les 1ères habitations sont à 800m de la carrière**
- ⇒ **Qui peut être favorable à ce genre de projet, uniquement les personnes qui ne sont pas confrontées aux nuisances, comme la commune de Montricher qui a que les avantages financiers mais aucunes nuisances**

*Faible enjeu naturaliste :*

*Les suivis naturalistes effectués sur le site de Calypso depuis 2011 ont révélé l'absence d'enjeu fort pour le projet.*

*La découverte d'enjeu fort ou d'espèce protégée sédentaire*

- ⇒ **Des espèces protégées sont bien présentes, l'enjeu naturaliste est important mais non pris en compte dans cette étude**

## 3 -CALYPSO – Etude d’Impact complet

### - Partie 2 –

#### Page 345 - VI.3. Articulation avec les plans, schémas et programmes concernés

##### b) Cadrage Régional Rhône-Alpes

*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, et ce à partir de carrières existantes.*

- ⇒ **VICAT a toujours dit qu’il s’agit d’une réouverture pour le marché local, par la phrase ci-dessus nos craintes sont donc fondées, c’est bien pour approvisionner les bassins de Chambéry et Albertville.**
- ⇒ **De nombreux camions parcourront la vallée de la Maurienne, cela induit de la pollution, du bruit, de la poussière, c’est toute une vallée qui sera touchée**

#### Page 346

2- Veiller à la préservation et à l’accessibilité des gisements potentiellement exploitables d’intérêt national ou régional :

*Elle peut présenter également un intérêt majeur au niveau régional, car elle présente des réserves suffisantes pour pouvoir alimenter de grands chantiers locaux exceptionnels et un accès facile aux grands axes routiers.*

- ⇒ **La carrière de Calypso sera réouverture pour combler le déficit régional et non pour les besoins locaux, encore une fois VICAT nous a menti**

#### Page 347

6- Garantir les capacités d’exploitation des carrières de roches massives et privilégier leur développement en substitution aux carrières alluvionnaires :

*La carrière de CALYPSO est une carrière de roche massive qui viendra dans un premier temps en complément d’autres gisements alluvionnaires du secteur de la Savoie, puis à plus long terme en substitution.*

- ⇒ **Là encore on comprend bien que la carrière réouvre pour remplacer des carrières de Savoie qui fermeront**

## Page 361

### j) Plan climat énergie territorial

*Le projet de carrière de CALYPSO est en adéquation avec le plan départemental climat énergie, grâce à :*

- *Sa très faible empreinte environnementale et climatique,*
- *L'utilisation rationnelle de l'énergie,*
- *La proximité des lieux d'approvisionnement (courts trajets routier).*

- ⇒ **Ce paragraphe va à l'encontre de ce que Vicat a prévu pour alimenter les bassins de Chambéry, Albertville et la Savoie en général**
- ⇒ **L'emprunte carbone va être énorme, c'est ajouter aux problèmes climatiques**
- ⇒ **Courts trajets routiers, c'est loin d'être court en termes de trajets**

## Page 363 - VII- MESURES PRISES POUR EVITER, REDUIRE, COMPENSER LES EFFETS NEGATIFS NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

### VII.1. Sols et le sous-sol

#### *a) Décapage et stockage des sols de découverte*

*Afin de réduire au maximum tout impact potentiel sur les sols lors des opérations de décapage et de stockage des matériaux de découverte, les mesures suivantes seront prises en compte :*

- *Le décapage sera effectué de préférence en condition de sol sec.*

- ⇒ **Le décapage d'un sol sec induit forcément de la poussière**

## CALYPSO – Réponse Avis MRAE –

L'avis de la MRAE est édifiant, VICAT devant répondre à de nombreuses questions.

Je vais donc analyser la réponse que VICAT a apporté aux questionnements de la MRAE

### Page 6

*La mise à jour des inventaires 4 saisons est en cours et a démarré en hiver 2021. Elle se poursuivra jusqu'à l'automne. Le rapport sera transmis à la DREAL. Si des éléments nouveaux apparaissent et nécessitent une prise en compte, la Société GRANULATS VICAT proposerait des mesures complémentaires.*

- ⇒ **Il serait souhaitable de pouvoir lire ce nouvel inventaire avant de donner un avis sur l'ouverture de cette carrière**

### Page 7 - I.2- Cadre de vie

*L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact avec des données de trafic actualisées*

- ⇒ **Dans sa réponse VICAT sous-estime le nombre de rotations de camions, rappelons qu'une rotation c'est 2 passages de camion, un aller et un retour**
- ⇒ **VICAT ne prend pas en compte les futures rotations de camions du chantier de TELT qui s'ajouteront à ceux de la carrière**
- ⇒ **VICAT ne prend pas en compte que le deuxième tube du tunnel du Fréjus s'ouvrira cet automne et que le tunnel de Mont Blanc sera fermé, ce qui reportera les camions sur l'A43 de la vallée de la Maurienne**
- ⇒ **En aucun moment VICAT parle du type de camions qui seront utilisés pour le transport. Rappelons que sur A43 seuls les camions de classe EURO 5 et 6 peuvent circuler et ce sont également ces camions qui seront utilisés par le chantier de TELT pour les 10 ans à venir.**
- ⇒ **VICAT omet de dire ici que ces transports seront en majorité pour les bassins Chambériens, Albertvillois et pour toute la Savoie, quel bilan carbone font-ils de ceci ?**



## Page 11

*L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par les résultats d'une campagne de mesure des poussières avant le début de l'exploitation*

*VICAT Répond : Une campagne de mesure aura lieu dès cet été 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.*

- ⇒ **Serait-il possible de voir cette étude ?**
- ⇒ **Les capteurs sur lesquels VICAT s'est appuyé se situe à l'entrée de l'autoroute de St Julien Montdenis, soit à plus de 5km de la carrière**