

Remarques sur le dossier d'Enquête d'Utilité Publique de la Carrière de Calypso à ST MARTIN LA
PORTE

- ✓ La carrière 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 et non pas d'une demande d'autorisation de renouvellement et d'extension de la carrière de nommée par VICAT.
- ✓ Lors de la fermeture en 2011, un arrêté préfectoral demandait la remise en état : VICAT avait 6 mois pour l'appliquer. RIEN n'a été fait. Alors lorsque VICAT s'engage à la remise en état dans 30 ans.....on ne les croit pas !!
- ✓ VICAT déclare une production de 100 000T/an, puis 500 000T/an et 800 000T/an maxi... juste inacceptable. Ils utilisent comme prétexte à la réouverture et à l'extension de la carrière, les besoins locaux et les chantiers exceptionnels.
 - ✕ Besoins locaux : la carrière a fermé en 2011 et la vallée n'a jamais manqué de matériaux. De plus la carrière APPRIN à St Jean de Maurienne va s'agrandir prochainement (DL du 16/12/2020) et va couvrir 80% des besoins de la vallée.
 - ✕ Chantiers exceptionnels : TELT n'a jamais dit qu'il avait besoin de matériaux externes, ceux qui sont excavés suffisent.
- ✓ 1 à 3 tirs d'abattage / mois + des tirs à faible volume : qu'en sera-t-il s'ils sont prévus les jours de Foehn ? : vents qui passent par la gorge de la Valloirette, amenant la poussière en passant et qui remontent les pentes en face sur la commune de SMLP. Ce sont des vents violents à fortes rafales.
- ✓ Cette fois VICAT propose la méthode du Puits plein relié à un tunnel d'évacuation des matériaux, alors que jusqu'en 2011, c'était une pelle mécanique qui faisait descendre les pierres le long de la roche, depuis le sommet, créant bruit et poussières.... (*voir les CR des échanges entre BRA, la municipalité de SMLP et la DREAL, de 1996 à 2006*) (Annexe). Lors de la réunion du vendredi 21 février 1997, il avait été demandé de nouvelles méthodes d'exploitation (celle en cours avait trop de conséquences environnementales) : entre autres la méthode par puits incliné n'a pas été retenue : « nuisances sonores fortes en partie haute ». cette fois on peut ajouter la poussière puisque le concasseur mobile sur le plateau supérieur sera à l'air libre.... Ce puits, au regard du schéma sur le principe d'exploitation (*résumé non technique de l'étude d'impact, pièce 1/5, page 8*) ; ne servira plus à la cote 850..... Et que deviendra la méthode si le puits plein ne fonctionne pas ? Cette éventualité n'est pas prévue... on reprend la méthode de jeter comme de 1996 à 2011 ? INACCEPTABLE
- ✓ Espèces protégées : oiseaux : 54 espèces dont 47 sont protégées
Les chauves-souris dans les falaises (12 espèces de chiroptères), 5 espèces protégées gisant dans la zone d'étude.
Les reptiles, les papillons...
Conclusions VICAT : impact faible voir négligeable. De qui se moque-t-on ?
- ✓ Premières habitations à 1.4 Kms : FAUX elles sont à 800m à vol d'oiseau

- ✓ Le travail le samedi : NON. L'amplitude de travail journalier est de 7h à 20h sur 5 jours. Deux jours pour évacuer le stress créé par le bruit et la poussière ne seraient pas de trop !!! J'en appelle à la décence et de prendre en considération la santé des habitants du village.
- ✓ VICAT déclare : « le niveau sonore et les nuisances déjà forts dans l'environnement de la carrière (RD1006, A43, Voie ferrée, chantier TELT), les impacts de la carrière ne se feront pas sentir » : une nouvelle fois : de qui se MOQUE-T-ON ? Cette partie de la vallée supporte effectivement une accumulation de nuisances dans un espace géographique contraint :
 - ✕ l'A43
 - ✕ la RD1006
 - ✕ la voie ferrée
 - ✕ la rivière l'Arc en crue
 - ✕ le creusement et notamment « l'aérage » sur le chantier TELT

++ **CELLES A VENIR** :

 - ✕ le projet d'extension de la carrière SEGY
 - ✕ le report des poids lourds sur l'A43 lors des fermetures temporaires du Tunnel du Mont-Blanc
 - ✕ le doublement du Tunnel du Fréjus qui amènera toujours plus de PL
 - ✕ les rotations des camions chargés de matériaux inertes du percement du tunnel de base, vers la plage de dépôt prévue au bas de la carrière (100 000T/an)
 - ✕ les rotations des camions qui partiront de la carrière, chargés des matériaux de la carrière à destination de toute la vallée
- ✓ **Que va devenir la Maurienne résolument tournée vers le développement du tourisme, qui se dit « Le plus grand domaine cyclable du monde » ? Aux alentours de la carrière se trouvent la Via Ferrata du Télégraphe, des sentiers de randonnées, qui viendra pratiquer dans la poussière et le bruit ?**

CONCLUSION :

- ✓ **Les engagements et le respect du cahier des charges lors de la dernière exploitation, jusqu'en 2011, n'ont pas été tenus. Les pouvoirs publics n'ont pas su faire appliquer le dernier arrêté pour la remise en état, alors comment avoir confiance en ce projet qui va nous pourrir la vie pendant 30 ans ? Humainement ce ne sera pas supportable. Il faut prendre en compte la pétition, passée dans le village « contre la réouverture de la carrière », qui a recueilli les signatures de 80% de la population.**

Pour toutes les raisons décrites ci-dessus :

« J'émetts un avis très défavorable à ce projet de réouverture de la carrière de Calypso »

Odile CLEMENT – ST MARTIN LA PORTE – Membre du collectif « non à la réouverture de la carrière de Calypso »