



# RENOUVELLEMENT ET EXTENSION DE LA CARRIERE DE CALYPSO

## MEMOIRE EN REPONSE AUX REMARQUES FORMULEES PAR LE COMMISSAIRE-ENQUE- TEUR

CARRIERE DE CALYPSO

*Communes de ST-MARTIN-LA-PORTE et MONTRICHER-ALBANNE  
Département de la Savoie (73)*

**S.A.S. GRANULATS VICAT**

**NOVEMBRE 2021**

Siège Social : Les Trois Vallons – 4 Rue Aristide Bergès – 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 n° GV/CALYP/ENQPUB/2021/A suivie par :***

**Personne à contacter / Affaire suivie par :**

**SA GRANULATS VICAT**

**M. Thomas COBESSI**

**Chef de secteur**

**06 10 70 35 82**

**S.A.S. SATMA**

**M. DELAROCHE Jérémy**

Chargé d'études

**SATMA – Bureau d'études**

TSA 19629

38306 BOURGOIN Cedex

Tél. : 04 74 18 43 25

Fax : 04 74 27 59 95

Mail : [jeremy.delaroche@vicat.fr](mailto:jeremy.delaroche@vicat.fr)

**[www.vicat.fr](http://www.vicat.fr)**

## SOMMAIRE

### PAGES

<b>SOMMAIRE .....</b>	<b>3</b>
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>5</b>
<b>I- PREAMBULE .....</b>	<b>5</b>
<b>II- COMPTE-RENDU DES AUDITIONS EFFECTUEES LORS DES PERMANENCES DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR .....</b>	<b>7</b>
II.1- Audition du « Collectif contre la réouverture de la carrière de CALYPSO » .....	7
II.2- Audition de Mme Berdoulat Jézabel (Adjointe au Maire de St-Martin-la-Porte) .....	20
II.3- Audition de M. Rouchon Roger .....	24
II.4- Audition de Mme Guéry Martine et M. Jus Bernard .....	25
II.5- Audition de M. Boucault Daniel .....	26
II.6- Audition de Mme Collombet Annie (Association « Vivre et agir en Maurienne ») .....	27
II.7- Audition de M. Clappier Pascal .....	31
II.8- Audition de M. Ratel Guy (Maire de St-Martin-la-Porte) .....	32
II.9- Audition de M. Francomme Steve .....	32
II.10- Audition de M. Jackowiak .....	33
II.11- Audition de M. et Mme Gros .....	34
<b>III- Documents remis lors des permanences .....</b>	<b>35</b>
III.1- Document remis le 20/09/21 par le "Collectif contre la réouverture de la carrière de Calypso" : ensemble de documents et courriers concernant le traitement des nuisances liées aux poussières et au bruit en 1996 et 1997, ainsi qu'une lettre de 2006 de la commune de Saint-Martin-la-Porte. ....	35
III.2- Document remis le 20/09/21 par le "Collectif contre la réouverture de la carrière de Calypso" : 12 planches de photos montrant: .....	35
III.3- Document remis le 20/09/21 par le "Collectif contre la réouverture de la carrière de Calypso" : l'affiche éditée et diffusée dans l'ensemble de la Maurienne contre la réouverture de la carrière de Calypso. ....	36
III.4- Document de 41 pages remis par Mme Gros Chantal habitant Saint-Martin-la-Porte dans lequel elle passe en revue l'ensemble de l'étude d'impact et pour tous les éléments qui sont présentés et lui paraissent erronés ou discutables, elle fait ses observations et pose des questions. Ses remarques et questions sont sensiblement celles recueillies lors de l'audition A1 du "Collectif contre la réouverture de la carrière de Calypso" dont elle fait partie et elle était présente lors de son audition .....	36
III.5- Document de 3 pages remis par l'association "Vivre et Agir en Maurienne" (voir audition 6 ci-dessus). ....	36
III.6- Document remis le 20/09/21 par le "Collectif contre la réouverture de la carrière de Calypso" : l'affiche éditée et diffusée dans l'ensemble de la Maurienne contre la réouverture de la carrière de Calypso. ....	36
III.7- Délibération et avis du conseil municipal de Saint-Martin-la-Porte (voir audition n° 8 ci-dessus) .....	36
<b>IV- COMPTE-RENDU DES OBSERVATIONS DU SITE INTERNET DEDIE DE LA PREFECTURE .....</b>	<b>37</b>
IV.1- Observations de Mme Clément Piotto Aline .....	37



## INTRODUCTION

La Société GRANULATS VICAT a déposé en Préfecture le 24 mars 2017 un dossier de demande d'autorisation pour le renouvellement et l'extension de la carrière de CALYPSO, située sur les communes de St-Martin-la-Porte et de Montricher-Albanne.

Après avoir été modifié suite à une demande de compléments de la part des services de la DREAL, ce dossier a été jugé recevable le 04 Mars 2021 par la Préfecture de Savoie. L'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale sur ce dossier a été rendu le 11 Mai 2021 (Avis n° 2021-ARA-AP-1142).

Une enquête publique s'est déroulée du lundi 20 Septembre au vendredi 22 Octobre 2021, conformément à l'Arrêté Préfectoral du 23 Août 2021. Le PV de synthèse a été remis le 31 octobre 2021 par voie électronique et en main propre en date du 2 novembre 2021. Le mémoire répond de manière objective et factuelle à l'intégralité des questions reprises dans le PV de Synthèse. Ces dernières sont simplement reprises une à une ci-après. Les observations figurant sur le PV de synthèse sont reprises en italique grisé et les réponses en style normal.

## I- PREAMBULE

En préambule, il convient de préciser que ce projet de renouvellement-extension n'a pas vocation à alimenter les bassins de consommation situés en dehors de la vallée de la Maurienne. Son unique but est de répondre à une demande croissante en granulats à l'échelle de la vallée pour les trente prochaines années et de pouvoir accueillir les matériaux inertes issus des chantiers du BTP.

Le thème de la destination des matériaux produits par la carrière de Calypso est très redondant dans les observations du public, beaucoup ont affirmé lors de l'enquête publique que la carrière de calypso alimentera les villes de chambéry et Albertville, et que c'est pour cette raison qu'un tonnage de 500 000t/an moyen était demandé.

Rappelons tout d'abord que l'arrêté préfectoral du 26 février 1996 autorisait sur la carrière de Calypso à produire une moyenne annuelle de 300 000t/an. Aujourd'hui, la SAS Granulats Vicat demande un tonnage moyen deux tiers inférieurs, c'est à dire 100 000 t/an avec un maximum pouvant atteindre 150 000t/an. Toutefois, il est également demandé dans le dossier la possibilité de pouvoir porter durant les quinze premières années la production à 500 000t/an (800 000 maximum) afin d'être en capacité d'alimenter les chantiers exceptionnels de la vallée si le besoin s'en fait sentir. Dans le cas contraire, la production restera plafonnée à 150 000t/an.

Granulats Vicat projette de renouveler son autorisation d'exploiter pour pouvoir alimenter les besoins locaux à l'échelle de la vallée de la Maurienne tout en se gardant la possibilité de pouvoir répondre à des demandes exceptionnelles en cas de gros chantiers.

Rappelons également que les granulats sont des matériaux pondéreux dont le rayon de chalandise est très limité autour de leur site de production. Il est rare que la distance de livraison soit supérieure à 40 km. Les villes d'Albertville et Chambéry sont situées respectivement à 75 et 90 km de la carrière. Il n'est donc économiquement pas concevable d'alimenter ces villes depuis la carrière de Calypso puisque des carrières plus proches les alimentent déjà.

D'autre part, même si l'aire urbaine de Chambéry n'est actuellement pas autosuffisante en granulats, tel que le montre le diagnostic territorial d'approvisionnement en matériaux édité en décembre 2020 par la DREAL, la carrière de Calypso n'est pas destinée à alimenter cette agglomération. En effet, pour solutionner ce problème, Vicat a déposé en date du 28 juillet 2021 une demande de renouvellement d'exploitation de la carrière de Montagnole en demandant un tonnage moyen de 500 000t/an (800 000 t/an maximum) pour une durée de trente ans. La carrière de Montagnole produit des granulats issus de roche massive calcaire de même type que le gisement de Calypso. Elle est située à 3 km de Chambéry et ses matériaux sortiront directement sur la commune de Chambéry grâce à un convoyeur à bande souterrain.

Il est donc évident que la société Granulats Vicat ne souhaite pas alimenter la ville de Chambéry à partir du site de Calypso et que ce projet a une vocation purement locale. Les affirmations d'approvisionnement du bassin chambérien depuis la Maurienne sont donc infondées.

## II- COMPTE-RENDU DES AUDITIONS EFFECTUEES LORS DES PERMANENCES DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

### II.1- Audition du « Collectif contre la réouverture de la carrière de CALYPSO »

#### **Remarque 1-1**

« Le “Collectif” représente 80% de la population de Saint-Martin-la-Porte attestés par la signature d’une pétition contre la réouverture de la carrière Calypso »

Le collectif contre la carrière de Calypso a déposé le 12 octobre 2021 une pétition contre la carrière. Ils n’ont pas précisé qu’elle datait de 2017.

Comme l’atteste le bulletin municipal de Saint Martin la Porte datant de mars 2018 et reprenant les événements communaux de 2017, il est bien écrit que cette pétition date de l’année 2017. Cette pétition a donc été menée contre le projet tel qu’il avait été exposé en 2016 et non comme il apparaît dans notre dossier

En effet, ayant écouté en 2016-2017 les inquiétudes des habitants, et suites aux demandes de compléments de la DREAL, nous avons entretemps modifié les conditions d’exploitation de notre projet pour en amoindrir les impacts, en étudiant la faisabilité d’exploiter notre site grâce à un puits à l’intérieur du massif. Les impacts sur l’environnement seront infiniment moindres que le projet initial décriés par cette pétition.

Néanmoins, nous avons donc pris l’initiative de lancer une pétition allant en faveur du renouvellement extension de notre carrière afin de démontrer que l’opposition n’est absolument pas unanime. Beaucoup d’habitants notamment de Maurienne souhaitent que cette carrière produise des granulats pour éviter l’encombrement de la vallée par des camions venant l’alimenter depuis des carrières plus lointaines.

En l’espace d’une semaine, nous avons recueilli 603 signatures (cf pétition déposée le 22 octobre en préfecture) alors que celle du collectif en atteste 421...

#### **Remarque 1-2**

« Ils n’ont aucune confiance dans les engagements de la société Vicat puisque :

1-2-1 Vicat n’a pas procédé à la remise en état de la carrière à la fin de la précédente autorisation d’exploitation qui expirait en 2011 et comme cela était prévu dans l’arrêté préfectoral d’autorisation,

#### ➤ Compléments apportés par la Société GRANULATS VICAT

Le précédent arrêté préfectoral est échu depuis l’année 2011. Granulats Vicat n’a jamais dissimulé son intention de renouveler l’autorisation d’exploiter le site. C’est pour cette raison qu’il n’a pas été remis en état puisque le renouvellement sous-entend de ré-exploiter la carrière remise en état et de détruire ces réaménagements.

Le projet a été conduit en concertation avec les communes de Montricher et Saint Martin de la Porte. Les limites du projet avaient été définies sur la base d’une convention de forage signée avec la mairie de Montricher en 2014 et avec Saint Martin la Porte le 4 décembre 2015. Le dossier de



renouvellement – extension a été ensuite déposé le 24 mars 2017 puisqu'il a fallu réaliser les études faune-flore pendant plus d'un an sur l'emprise du projet.

C'est pourquoi le site n'a pas fait l'objet de déclaration de cessation d'activité et qu'il n'a pas été remis en état. Notons les garanties financières prescrites par l'arrêté Préfectoral de 1996 courent toujours. En cas de défaillance de l'entreprise, le préfet pourra prescrire le réaménagement en faisant appel aux garanties financières.

Dans le cas d'un refus du renouvellement-extension de la carrière de la part du préfet, Granulats Vicat remettra bien entendu le site en état et déclarera la cessation d'activité de la carrière.

*1-2-2 Vicat n'a pas procédé à la démolition du bâtiment des fours à chaux inutilisé depuis plusieurs décennies et potentiellement pollué à l'amiante,*

Aucune réglementation ou convention impose Granulats Vicat à procéder à la déconstruction de ces bâtiments. Notons qu'un diagnostic technique amiante a été réalisé en mars 2019 et conclu à l'absence de danger, ni pour les travailleurs, ni pour les riverains.

Ce bâtiment est intégré dans le projet d'aménagement du site via un projet de mise en valeur de son architecture en jouant sur les contrastes de couleur des façades. Actuellement, il n'est pas prévu de le détruire.

*1-2-3 Vicat est à l'origine de l'utilisation de granulats inappropriés à l'origine de la fourniture des "bétons pourris de Maurienne" dans les années 2000 qui est à l'origine de nombreux désordres et a nécessité la démolition et la reprise de nombreux projets ».*

Le gisement de Calypso n'est pas à l'origine de cet évènement très grave. La société Vicat a assumé sa part de responsabilité : tous les propriétaires d'ouvrages endommagés ont été indemnisés comme il se doit. Il nous semble que cette affaire n'est plus un sujet dans la vallée.

Il n'y a pas de relation entre cette affaire et le dossier de carrière.

Comme la carrière avait gardé son activité normale pendant cet évènement, afin de rassurer les utilisateurs des matériaux issus de la carrière, une campagne de forage avec analyses chimiques a validé les caractéristiques intrinsèques du gisement en 2006. Ce sont d'excellents matériaux pour la confection de bétons et d'ouvrages d'art.

#### **Remarque 1-3**

*« Ils estiment que la réouverture de la carrière n'est pas utile puisqu'elle est fermée depuis 2011 et que cela n'a pas engendré de pénurie de matériaux ; la carrière Apprin à Saint-Jean-de-Maurienne se dit à même de satisfaire 80% de la demande locale ».*

D'une part, la carrière n'est pas fermée depuis 2011 : c'est l'activité extractive qui est arrêtée depuis cette année. Le site de calypso a en effet vécu ces dix dernières années en traitant par campagnes un stock de brut d'abattage extrait et mariné sur le carreau inférieur avant l'arrêt de l'extraction en 2011.



Par ailleurs, l'opportunité liée à la récupération de volumes issus de trois curages de la rivière Arc ont permis de servir les clients de la carrière de Calypso. Notons que trois sociétés spécialisées dans les bâtiments et travaux publics ont attestés lors de l'enquête publique que l'activité ne s'était pas arrêtée et que le besoin est réel.

La demande en matériaux est croissante : une nouvelle centrale à béton a même été mise en service cette année 2021 à St Julien Montdenis cette année pour satisfaire la demande en béton.

Quant à la carrière Apprin, même si elle prétendrait subvenir à 80% des besoins, elle a dépassé ses seuils d'exploitation prescrits dans son arrêté préfectoral du 12/10/2004.

Cet arrêté l'autorise à produire 150 000t/an (250 000t/an maximum). Cette carrière est donc en pleine capacité de production.

Cela prouve que le besoin de la vallée n'est pas couvert par les capacités d'extraction actuellement autorisées. La situation d'approvisionnement en matériaux est donc tendue et il est nécessaire de diversifier les sources d'approvisionnement en matériaux.

#### **Remarque 1-4**

*« Ils redoutent le trafic et donc les nuisances sonores engendrées par le trafic généré par le stockage des matériaux inertes qui n'est justifié à leurs yeux que par le seul souci pour l'entreprise Vicat de "faire du fric" ».*

L'impact du trafic est bien pris en compte dans l'étude d'impact. Elle est reprise et corrigée dans la réponse à la MRAE : les impacts dus à la livraison des matériaux cumulés à ceux de la mise en dépôt sont calculés en imaginant le scénario le plus pessimiste possible : tous les camions vont sur la même zone sans pouvoir faire de double fret et passent donc au même point de comptage en livrant le tonnage maximal demandé. (p9 de la réponse à l'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) – Aout 2021).

Par rapport au comptage réalisé en 2019, cette situation conduirait à un doublement du trafic poids lourd sur la RD1006. Ce calcul ne tient pas compte du fait que dans le comptage réalisé en 2019, il y a une partie du trafic qui émane déjà de la carrière. (le calcul est donc pessimiste).

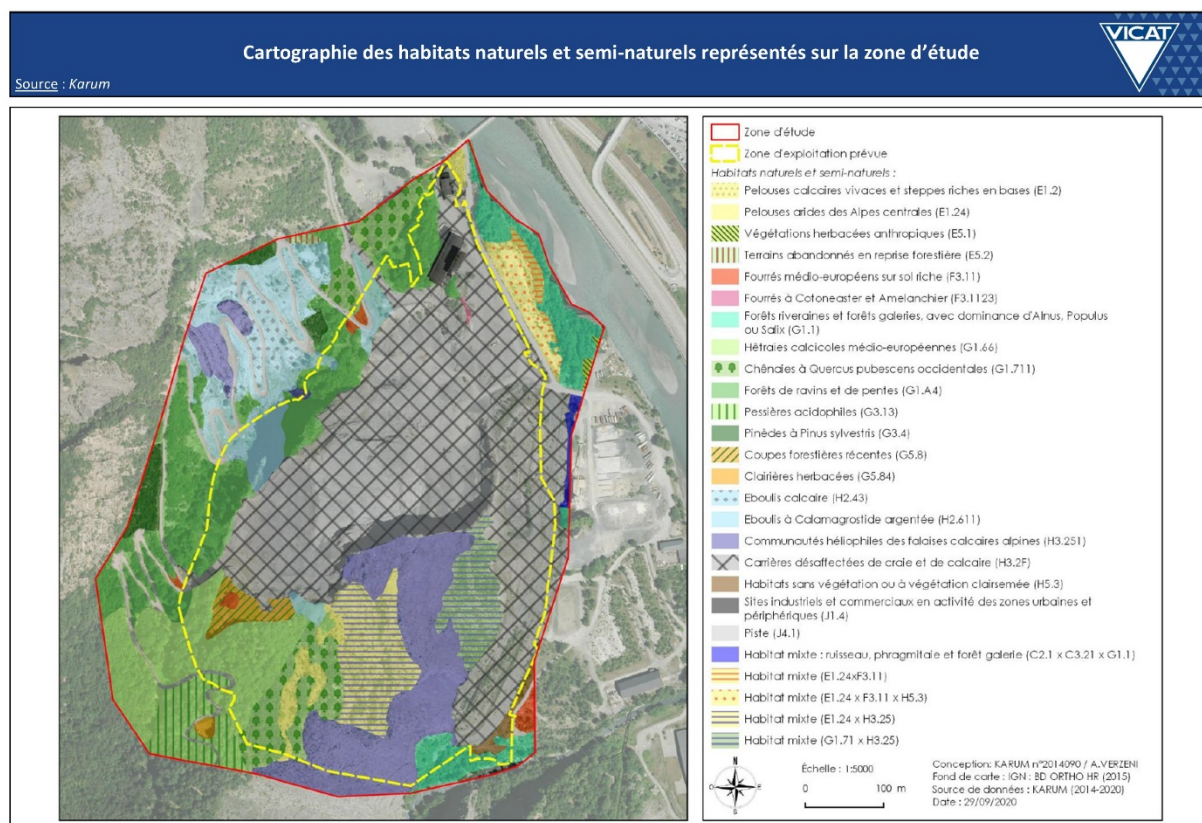
Notons que sans la carrière, les camions emploieraient le même itinéraire en venant de plus loin. Le trafic au point de comptage serait le même avec un impact plus fort car la distance de livraison serait plus importante. Ce n'est pas la carrière qui induit le trafic routier mais la consommation de matériaux sur les chantiers.

#### **Remarque 1-5**

*« Le site est concerné par 40 espèces protégées de faune et de flore et l'étude d'impact conclut à un impact du projet négligeable ce qui paraît tout à fait improbable ».*

Le chapitre II.5 de l'Etude d'Impact reprend les inventaires réalisés par le bureau d'études Karum entre 2010 et 2020. Le détail de ces inventaires est également reporté dans le Volet écologique, disponible en annexe du dossier porté par GRANULATS VICAT.

Au total, ce sont plus d'une trentaine de passages sur le site qui ont été réalisés, ce qui montre que le site a été bien étudié. Le bureau d'études Karum, lors de son étude, a proposé une zone d'étude bien plus large que le périmètre sollicité en autorisation par la Société GRANULATS VICAT (cf. plan ci-dessous).



### ○ Flore protégée

Pour la flore protégée, la carte située en page 156 de l'étude d'impact montre que les seules espèces de flore protégée (*Epipactis microphylla* et Orcanette du Dauphiné) se situent en dehors de l'emprise sollicitée en autorisation. Elles sont mentionnées dans le cadre de l'étude car elles se situent dans l'emprise de la zone étudiée par Karum.

Les mesures d'évitement proposées dans l'étude d'impact permettent de classer l'impact résiduel en impact négligeable.

### ○ Espèces faunistiques protégées

Pour les papillons protégés observés (Apollon (*Parnassius apollo*) et Azuré du serpolet (*Phengaris arion*)), la carte située en page 160 de l'étude d'impact montre que les seuls individus observés se situent également en dehors de l'emprise autorisée. L'impact peut donc être considéré comme nul.

Pour les **amphibiens**, les espèces protégées observées sont le Crapaud calamite, le Crapaud commun et la Grenouille rousse. Seuls quelques individus des deux dernières espèces ont été observés dans l'emprise de la carrière.

Le risque principal est le risque d'écrasement de ces individus par les engins. La création d'habitats en dehors de l'emprise de travaux et le comblement des ornières occupées par ces espèces pendant les bonnes périodes de l'année permettent de réduire l'impact sur ces espèces, et de classer l'impact comme négligeable.

Pour les **reptiles**, Karum a observé dans l'emprise de la carrière quelques individus de Coronelle lisse, de Lézard à deux raies et de Lézard des murailles. Excepté pour la Coronelle lisse, ces espèces sont protégées par l'Arrêté du 23/04/2007, mais ne sont pas considérées comme menacées sur la liste rouge de Rhône-Alpes.

Ce statut des reptiles protégés, associé aux mesures de réduction mises en place sur le site, permettent, selon Karum, de réduire l'impact du projet à négligeable.

Pour l'**avifaune**, 39 espèces protégées pouvant être considérées comme nicheuse possible, probable ou certaine ont été observés sur la totalité du site d'étude, sans faire la distinction avec l'emprise sollicitée en autorisation. Parmi ces espèces, aucune n'est menacée d'extinction en Rhône-Alpes.

La principale mesure d'évitement détaillée dans le chapitre VIII.4 de l'étude d'impact (défrichement pendant les périodes les plus propices) permettra de limiter l'impact du projet sur les espèces nicheuses dans l'emprise sollicitée en autorisation. Les mesures de réduction prévues (recréation de milieux favorables à l'avifaune) auront pour finalité d'abaisser le niveau de l'impact du projet à négligeable.

Pour les **chiroptères**, 5 espèces protégées ont été considérées comme étant potentiellement nicheuses sur l'emprise de la zone d'étude. Mais ces espèces ne sont pas considérées comme étant menacées.

Au même titre que pour l'avifaune, l'impact principal du projet sur les chiroptères concerne la destruction d'individus durant les travaux, notamment lors des travaux de décapage. La mise en place d'un calendrier d'intervention spécifique permettra de limiter au maximum la destruction de chauves-souris sur le site. Là-aussi, le niveau d'impact sur les espèces protégées a été jugé négligeable par Karum.

Ainsi, 40 espèces protégées ont bien été identifiées au sein de la zone d'étude, et suite à une démarche itérative permettant la mise en œuvre de la démarche ER (Eviter-Réduire), le projet d'exploitation retenu engendre des impacts considérés comme négligeables ne nécessitant pas la mise en place de mesures compensatoires

**Remarque 1-6**

« La réouverture de la carrière va entraîner une dévalorisation importante de l'immobilier de Saint-Martin-la-Porte ».

La tendance actuelle du marché immobilier est à la hausse et il est nécessaire de construire de nouveaux logements. Le projet de carrière, d'intérêt général, va dans ce sens.

La carrière est déjà existante avec une activité en volume du même ordre de grandeur que celui demandé. L'activité du site est constante depuis 2011 avec entre 40 et 100 000t/an. (remarque 1-3)

Pour mémoire, à l'automne 2020, le curage de l'Arc générant le charroi de plus de 340 000 tonnes de matériaux sur le site de Calypso n'a pas engendré la moindre remarque des riverains. L'impact de la carrière ne sera pas plus important puisque l'on parle de tonnages du même ordre de grandeur c'est-à-dire dans le cadre de gros chantiers. L'impact sera inférieur à 2020 dans le cas d'une activité normale.

La dévalorisation de l'immobilier de la commune n'est donc pas un argument.

**Remarque 1-7**

« Les horaires d'activité prévus : 7 heures/20 heures y compris le samedi sont inacceptables ».

Il est bien demandé dans le dossier un horaire de fonctionnement compris entre 7h00 et 20h00. Il s'agit en fait des horaires qualifiés de « diurnes » utilisés dans les prescriptions de l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les ICPE. Il s'avère que les impacts sont étudiés dans le dossier avec un volume horaire journalier moyen de production de l'ordre de 8h00 effectif par jour.

En page 445 de l'étude d'impact, il est bien précisé que le fonctionnement aura lieu uniquement les jours ouvrés et non les samedis.

**Compte tenu des temps de maintenances quotidiens et pause réglementaire, nous proposons donc les horaires de livraison suivants : 7h00-12h00 et 13h30- 17h00 et les horaires de production suivants :7h00 – 17h00.**

Le site serait fermé les Week-ends et jours fériés

**Remarque 1-8**

« Le défrichement de 1,3 hectares doit être compensé par la création de zones boisées lors de la remise en état mais cette remise en état ne se fera sans doute jamais et cela est incompatible avec l'objectif de protéger la planète ».

Pour rappel, l'étude d'impact du projet et le volet écologique réalisé par le bureau d'études Karum précisent que l'impact de la destruction des 1,3 hectares de hêtraie calcicole médio-européennes et des 7 866 m<sup>2</sup> de forêt de pente et de ravin pourra être réduit par :

- la création d'environ 8 000 m<sup>2</sup> d'une tillaie,
- la création d'environ 1,2 ha de hêtraie, au niveau du remblais existant,
- la création de boisements forestiers sur une superficie d'environ 3 600 m<sup>2</sup>, sur le long terme.

Le chapitre VII.5 de l'étude d'impact présente le calendrier d'intervention des différentes phases de destruction et de création des milieux sur le site de CALYPSO. Ce calendrier, pour les milieux naturels, est le suivant :

GROUPES D'ESPECES		PHASAGES DU PROJET					
		0-5 ans	5-10 ans	10-15 ans	15-20 ans	20-25 ans	25-30 ans
HABITATS NATURELS			Destruction de 288 m² de Pelouses arides des alpes centrales (habitat communautaire)				
			Destruction de 13 536 m² de Hêtraie calcicole médio-européennes (Habitat communautaire)				
			Destruction de 6 146 m² de forêt de pente et de ravin (habitat communautaire)				
	MR_1 : Restauration de pelouses sèche à l'emplacement de la chênaie thermophile						
	MR_2 : Recréation d'une tillaie sur une ancienne piste d'exploitation et sur le remblai d'inertes du carreau (Environ 8 000 m²)						
	MR_3 : Création d'une hêtraie sur le remblais existant (Environ 12 000 m²)						
							MR_4 : Recréation de boisements forestiers sur le site à long terme (Environ 3 600 m²)
	MR_8 : Lutte contre espèces végétales exotiques envahissantes (EVEE)						
			MA_1 : Recréation de pelouses sèches sur le site				
FLORE	Destruction potentielle d'individus d'Orcanette du Dauphiné ( <i>Onosma pseudoarenaria</i> subsp. <i>delphiniensis</i> ) en cas de circulation sur remblai en bord de piste						
	ME_2 : Mise en défens et sensibilisation des équipes chantiers à la flore patrimoniale						
	MR_8 : Lutte contre espèces végétales exotiques envahissantes (EVEE)						

Il est précisé que la recréation des milieux énoncés précédemment sera réalisée durant les premières années suivant l'autorisation, bien en amont de la destruction de la hêtraie calcicole médio-européennes et de la petite superficie de forêt de pente et de ravin.

Il s'agit d'une condition importante que la Société GRANULATS VICAT a proposé aux services instructeurs de la Préfecture. La création de milieux avant le défrichement nécessaire pour l'exploitation du site montre que la Société GRANULATS VICAT est soucieuse des habitats de la vallée de la Maurienne et est soucieuse d'intégrer au mieux l'exploitation de la carrière dans son environnement local.

**Remarque 1-9**

*« Le dossier fait état de la distance de 1,4 km entre la carrière et le village alors que les premières maisons sont à 800 mètres seulement ».*

Les premières habitations sont effectivement à 800 mètres à vol d'oiseau du périmètre concerné par l'extraction des matériaux. La distance de 1 400 mètres correspond à la distance à vol d'oiseau entre la zone exploitée et la Mairie de St-Martin-la-Porte.

Cependant, l'ensemble des impacts du projet ont été étudiés en prenant en compte les habitations les plus proches, soit à une distance de 800 m environ de la carrière, dont :

- Impacts liés aux vibrations : page 312 de l'étude d'impact
- Impacts liés aux niveaux sonores : page 306 de l'étude d'impact

**Remarque 1-10**

*« Il s'agit d'une réouverture de carrière et non d'un renouvellement d'autorisation d'exploiter puisque la carrière est fermée depuis 2011 et que le site ne sert depuis que pour le stockage et le concassage. ».*

L'arrêté préfectoral du 23 février 1996 est échu depuis le 22 février 2011. Cependant, il n'y a pas eu de déclaration de cessation d'activité du site. Au sens administratif du terme, le site n'est donc pas fermé.

Il faut donc considérer la carrière comme « en sommeil ». Même s'il n'y avait plus d'activité extractive, le site n'était pas administrativement fermé. D'autre part, les activités de transits de matériaux et de concassage ont continué ces dix dernières années en utilisant des stocks extraits avant 2011 et des opportunités liées à des curages de rivière.

Par ailleurs, la procédure de demande d'autorisation au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement est la même pour une ouverture de site ou un renouvellement-extension. La définition des enjeux écologiques et la notion d'impact sur l'environnement sont les mêmes. La prise en compte des impacts sur l'environnement et la méthodologie pour réaliser l'étude d'impact sont également identiques. Qu'il s'agisse d'un renouvellement- extension ou d'une ouverture de carrière, la nature et la quantification des impacts dans le dossier sont exactement les mêmes

**Remarque 1-11**



*« Pourquoi et en quoi le dossier n'est-il pas soumis à la législation la plus récente ? ».*

La nouvelle réglementation concernant les projets d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) est issue d'une Ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 et de ses décrets. Cette procédure dite d'« autorisation environnementale » a été mise en place par le Ministère de la Transition Ecologique, dans le but de moderniser le droit de l'environnement et de simplifier les démarches administratives des porteurs de projet.

Suivant la réglementation « antérieure », un même projet pouvait relever simultanément de plusieurs autorisations administratives au titre du Code de l'Environnement (autorisations ICPE, IOTA, etc.), du Code Forestier (pour le défrichement), du Code de l'Energie, du Code des Transports, du Code de la Défense et du Code du Patrimoine. Cette nouvelle réglementation a permis de fusionner les diverses procédures et décisions requises dans une seule et unique autorisation environnementale.

L'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 est entrée en vigueur au 1er mars 2017. A compter de cette date et jusqu'au 30 juin 2017, des dispositions transitoires ont été prévues, laissant au porteur de projet la possibilité d'opter que sa demande d'autorisation soit déposée, instruite et délivrée suivant la nouvelle procédure ou d'appliquer les procédures antérieures.

La Société GRANULATS VICAT a déposé en Préfecture de Savoie sa demande de renouvellement et d'extension de la carrière de CALYPSO le 23 Mars 2017, en choisissant de conserver la procédure antérieure à 2017 comme l'y autorisait la réglementation. La version concernée par la présente enquête publique est une mise à jour du dossier déposé en 2017 suite à des compléments demandés par les services instructeurs de Savoie.

#### **Remarque 1-12**

*« Comment peut se justifier un rythme de production moyen de 500 000 T/an alors que les besoins locaux sont de 100 000 T/an ? ».*

Dans la continuité des volumes ayant transités sur le site de calypso depuis 2011, la demande porte sur 100 000 tonnes/an pour couvrir les besoins locaux de la vallée. En cas de chantier exceptionnel dans la vallée, il est demandé de pouvoir porter le tonnage annuel moyen à 500 000t/an (800 000 t/an au maximum) si le besoin s'en fait sentir et uniquement pour la durée du chantier. Cependant, comme nous envisageons même ponctuellement de passer à 800 000 tonnes/an, nous avons estimé les impacts de notre activité avec un tel tonnage.

S'il n'y a pas de chantier exceptionnel à livrer, la carrière ne produira pas de tonnages si importants.



**Remarque 1-13**

« Que se passera-t-il si le puits de descente des matériaux se bouche ? ».

➤ Compléments apportés par la Société VICAT

Le puits de descente des matériaux fonctionnera en étant en permanence rempli de matériaux. Un concasseur mobile alimentera le puits vertical depuis le carreau supérieur avec des matériaux de granulométrie inférieure à 200 mm.

Le groupe VICAT utilise des puits sur plusieurs de ses sites en carrières à ciel ouvert et souterraines depuis des décennies et aucun incident de cet ordre n'a eu lieu.

Une étude de dimensionnement est réalisée dans la phase projet qui permet de tester tous les risques de bouchage en fonction de la granulométrie des matériaux qui y seront déversés et d'appliquer un coefficient de sécurité pour supprimer tout risque.

Malgré tout, si jamais ne cela venait à se produire, il suffit simplement de mettre de l'eau pour déstructurer la clé de voute formée par les matériaux et il se débouche de lui-même.

**Remarque 1-14**

« Le puits ne semble opérationnel que jusqu'à la cote de 850 mètres, que se passe-t-il au-dessous ? ».

➤ Compléments apportés par la Société VICAT

Depuis le carreau supérieur, les matériaux extraits sont déversés dans un puits de transfert, relié à un tunnel d'évacuation des matériaux dans lequel se trouve un convoyeur à bande.

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 déversement des matériaux. 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.

Lorsqu'il ne sera plus possible de descendre la tête de puits, une galerie sera percée et ainsi de suite sur chaque carreau d'exploitation de manière à ce que le puits soit perpétuellement accessible.

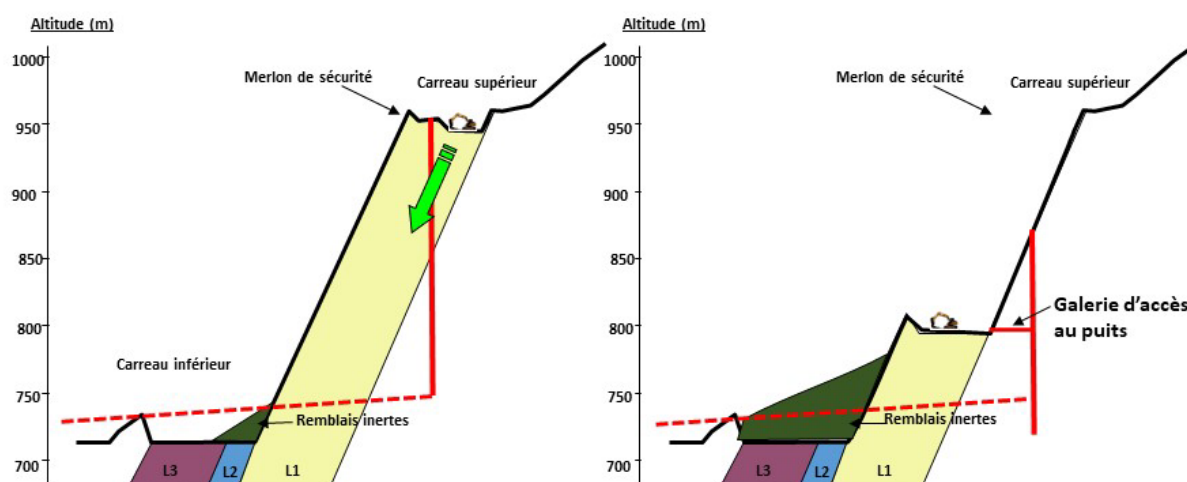
Une inquiétude de la part de plusieurs riverains : la reprise du marinage par jetée du haut du front de taille si le puits se bouche...

D'une part, le puits ne pourra pas se boucher puisque la granulométrie de la grave concassée qui cheminera à l'intérieur sera très inférieure au diamètre du puits. Cette technologie est déjà éprouvée en domaine minier. Si jamais ne cela devait se produire, la technique est

très simple : il suffit de mettre de l'eau, ainsi, la clé de voute formée par les matériaux se déstructure puis le puits se débouche.

D'autre part, l'activité de stockage de remblais inertes dans le carreau inférieur rendra impossible la jetée des matériaux depuis le haut. En effet, le carreau inférieur sera constitué d'un talus de 50 m de haut et il ne sera plus possible d'opérer de cette manière comme lors du précédent arrêté préfectoral

#### Méthode d'exploitation



#### Remarque 1-15

« Le diamètre du puits est annoncé entre 2 et 5 mètres, cela semble très approximatif et peu précis à ce stade où les études devraient conduire à des caractéristiques précises ».

#### ➤ Compléments apportés par la Société VICAT

Lors de l'élaboration du dossier, le diamètre du puits n'était pas encore précisé.

Une étude de dimensionnement est réalisée dans la phase projet qui permet de préciser le diamètre de fonctionnement optimal du puits : il fera environ 3 m de diamètre.

La technique de percement utilisée sera celle dite de « Raise Boring » : cette méthode de creusement consiste à forer un trou pilote du haut vers le bas, puis à l'aléser du bas vers le haut.

**Remarque 1-16**

*« La solution du puits pour la descente des matériaux a été évoqué lors de la réunion de février 1997 et elle n'avait pas été retenue pour les nuisances sonores générées en partie haute ».*

Le bruit évoqué en 1997 n'était pas généré par les matériaux mais par les installations de concassage fixes qui étaient situées en bas. C'est pourquoi nous proposons dans le projet un bardage phonique autour des installations.

Cette solution pourrait également être appliquée autour du groupe mobile situé sur le carreau supérieur si cela s'avère nécessaire. En effet, lors du forage de reconnaissance réalisé en 2020, l'intensité sonore de la foreuse était la même qu'un concasseur mobile (90 dB à 10 m). Le bruit était totalement imperceptible quelque-soit la zone habitée de Saint Martin La Porte

En 1997, la solution évoquée avec la DREAL était un puits de jetée des matériaux ouvert. Les matériaux chutaient ou glissaient dedans selon son inclinaison. Cette solution est déjà utilisée sur notre carrière de la Courbaisse dans les Alpes Maritimes.

Pour le projet actuel d'exploitation de la carrière de Calypso, la solution retenue est un puits fonctionnant constamment rempli de matériaux. La hauteur de chute des matériaux depuis le concasseur mobile ne sera que de quelques mètres au maximum et la jetée protégée par une goulotte pour supprimer tout envol de poussière. Cette solution a l'avantage de ne pas user les épontes du puits car les matériaux atterrissent sur eux-mêmes. Il n'y aura ainsi aucune nuisance sonore.

**Remarque 1-17**

*« Les nuisances sonores existantes dues aux réseaux de transport (autoroute, route nationale, voie ferrée), aux chantiers (tunnel du Lyon-Turin) et aux usines sont déjà très importantes et il est impensable d'en ajouter de nouvelles ».*

Le projet prend en compte la commodité du voisinage et il est prévu de barder phoniquement les installations de traitement, utiliser des engins peu bruyants, limiter leur vitesse, utiliser dès que possible des convoyeurs à bande, fonctionner pendant des horaires diurnes et entretenir le matériel de manière à générer le moins de bruit possible.

Le chapitre consacré à l'étude de bruit prend en compte les sources sonores autour de la carrière dont toutes celles mentionnées ci-dessus. L'arrêté Ministériel du 23 janvier 1997 est très précis : les émergences sonores au niveau des zones à émergence réglementées (limite de propriété des habitations) ne doivent pas dépasser le seuil de 5 dB(A) lorsque le bruit ambiant mesuré est supérieur à 45 dB(A).

L'étude acoustique conclue à une émergence sonore au niveau des habitations les plus proche de 0 à 0.1 dB(A), bien en dessous de la réglementation.

Le fonctionnement de la carrière n'apportera donc pas de nouvelle nuisance sonore et au vu des conclusions de l'étude, ses émissions sonores ne seront pas ou seront à peine perceptibles

Comme évoqué dans la remarque 1-17, lors du forage de reconnaissance réalisé en 2020, l'intensité sonore de la foreuse était la mèle qu'un concasseur mobile (90 dB à 10 m). Le bruit était totalement imperceptible quelque-soit la zone habitée de Saint Martin La Porte.

**Remarque 1-18**

*« La Maurienne est sacrifiée aux projets nationaux et internationaux puisque le chantier du tunnel Lyon-Turin nécessitera la construction de 4 nouvelles bandes transporteuses de matériaux d'excavation dès 2022 ».*

Le projet de calypso prend en compte la protection de l'environnement et la protection du cadre de vie des habitants : il est prévu d'acheminer les matériaux depuis la base du puits vers les futures installations de traitement via un convoyeur à bande. Ce choix est naturel puisqu'un convoyeur est largement moins impactant que les dumpers, que ce soit au niveau énergétique, bilan carbone, pollutions, sécurité et nuisances sonores.

Plusieurs convoyeurs à bandes concerneront la commune du fait de l'activité de creusement du tunnel euro-alpin. Cependant, le convoyeur du projet de carrière reliant le puits aux installations de traitement sera installé dans une galerie puis dans une tranchée couverte située sous le stockage de matériaux inertes. Il sera donc invisible depuis le village.

**Remarque 1-19**

*« La réouverture de la carrière est en complète contradiction avec l'image touristique que veut se donner la Maurienne (plus grand domaine cyclable de France) ».*

Le projet de calypso a été étudié en prenant en compte la totalité des enjeux environnementaux présent dans le secteur. La carrière existe depuis plusieurs dizaines d'années et l'activité sur le site a toujours été continue. Il n'y a donc pas de relation entre la fréquentation touristique de la vallée et le projet de renouvellement è extension de la carrière.

Par contre, le développement des infrastructures touristiques de la vallée nécessite d'utiliser des matériaux de construction. Il est préférable que ceux-ci aient une origine locale, d'où le projet de renouvellement d'exploiter la carrière de Calypso

## **II.2- Audition de Mme Berdoulat Jézabel (Adjointe au Maire de St-Martin-la-Porte)**

### **Remarque 2-1**

*« Quelles garanties d'efficacité des conditions d'exploitation peut-on avoir alors que précédemment l'exploitant ne respectait pas ses engagements en ce qui concernait l'exploitation qui devait se faire uniquement par temps de pluie ? ».*

Cette question semble concerner les envols de poussières qui ont été la conséquence de la précédente méthode d'exploitation. Cette dernière consistait à jeter les matériaux depuis le sommet de la carrière vers le carreau inférieur. Ces jetées devaient se faire uniquement par temps de pluie.

Le projet actuel est différent : il n'y aura plus de jetée de matériaux depuis la falaise. L'efficacité sera garantie par la nature même des conditions d'exploitation envisagées : le fait de convoier les matériaux via le puits plutôt que de les jeter du haut du front de taille supprime les envols de poussières. Les jetées ne pourront plus être effectuées comme jadis puisque le carreau inférieur où étaient réceptionnés les matériaux abritera l'activité de stockage des matériaux inertes. Il n'y aura donc plus d'espace de réception dans le dièdre. De fait, le pré-stockage de brut d'abattage sera supprimé puisque ces matériaux iront directement dans l'installation de traitement via un convoyeur à bande souterrain.

### **Remarque 2-2**

*« Quels contrôles du respect des engagements seront faits ? ».*

D'une part, les conditions d'exploitation seront prescrites par l'arrêté préfectoral autorisant l'exploitation de la carrière, ainsi, aucune autre méthode d'exploitation ne pourra être employée. Les services de la DREAL réalisent une inspection annuelle du site afin de vérifier que l'arrêté préfectoral est bien respecté. L'inspection de la DREAL peut être réalisée de manière inopinée.

D'autre part, nous proposons de mettre en place une Commission Locale de Concertation et de Suivi (CLCS) de la carrière pour permettre aux riverains et aux communes d'accompagner la mise en œuvre et le suivi des mesures de protection du cadre de vie des habitants. La CLCS pourrait par exemple tour à tour être présidée par le Maire de l'une des communes de SMLP ou Montricher. Elle réunirait par exemple les représentants de Granulats Vicat, des associations de riverains, des associations environnementales locales et la DREAL. Tous les thèmes inhérents à l'exploitation, son suivi, les éventuels problèmes et axes d'amélioration y seront abordés.

Par ailleurs, Granulats Vicat exploite en France une cinquantaine de carrières qui adhèrent à la charte de l'environnement de l'UNICEM. L'entreprise est alors engagée à se soumettre à des audits environnementaux réguliers réalisés par des experts de la profession. Il y a 80 bonnes pratiques identifiées au sein d'un référentiel de progrès environnemental défini par la profession. La méthodologie de suivi est rigoureuse et fondée sur une démarche d'amélioration continue inspirée des démarches ISO. Un auditeur externe, garant de la démarche, conseille l'entreprise, contrôle l'intégration des bonnes pratiques et valide la qualification des sites.

**Remarque 2-3**

« La durée d'exploitation demandée de 30 ans est très longue et entraîne une forte dépréciation de l'immobilier ».

La durée d'exploitation est justifiée par l'importance du gisement disponible et cette durée permet de répondre de manière pérenne aux besoins de la vallée en minimisant les impacts liés aux transports et aux émissions de GES (Gaz à Effet de Serre).

La carrière existant déjà depuis plusieurs décennies, elle ne peut pas être à l'origine d'une quelconque dépréciation de l'immobilier. D'autre part, elle était présente avant la construction du lotissement de la Gide (les habitations les plus proches) puisque les matériaux des maisons viennent de la carrière.

La question de la valeur immobilière est traitée également à la remarque indexée 1-6.

**Remarque 2-4**

« Saint-Martin-la-Porte subit déjà les nuisances du chantier du TELT (vue, poussières, bruit, lumières), c'est un village sacrifié ».

➤ Compléments apportés par la Société VICAT

Le Chapitre IV de l'étude d'impact fait l'analyse des effets cumulés du projet de carrière de CALYPSO avec les projets connus ou existants situés dans les environs immédiats de la carrière. Il permet d'estimer l'impact global qu'aura le projet selon différentes thématiques (air, poussières, eau, etc.) en prenant en compte les impacts d'autres projets, comme celui du TELT par exemple.

Concernant l'impact du trafic routier ou l'impact sur le milieu naturel, l'étude des impacts cumulés conclue que le projet de la carrière n'engendrera pas d'effets cumulés significatifs avec le chantier du TELT.

Pour les poussières, le constat est le même. Le chapitre IV.2.c précise que « la Société GRANULATS VICAT prévoit la mise en place d'un puits de transfert et d'une galerie de transfert des matériaux, pour l'acheminement des matériaux depuis le carreau de la carrière vers l'installation de traitement des matériaux. Cette mesure vise à limiter les émissions de poussières lors du transfert des matériaux dans le site (cf. mesure MR 1 détaillée dans le chapitre VII.10.b). Ainsi, les envois de poussières liés à l'activité de carrière seront négligeables.

Dans le secteur de St-Martin-de-la-Porte, l'activité des chantiers du TELT est représentée par :

- La plateforme multi-activité de St-Martin-la-Porte : accès descendier, béton prêt à l'emploi, ateliers, stockages, tapis de convoyage, etc.) ;
- Une succession de convoyeurs à bandes, qui longent l'A43 puis la traversent au droit de St-Felix, transportant les matériaux issus de l'excavation souterraine vers deux sites de stockage en bordure de l'Arc ;
- Un site plus au nord de fabrication et stockage de voussoirs.

Les données fournies par le TELT pour l'année 2016 montrent que les émissions sont faibles (<200 mg/m<sup>2</sup>/j), excepté au mois de novembre, qui a vu un dépassement au point n°5 suite au passage d'engins de chantier sur la piste d'entrée du site. Les émissions de poussières du chantier sont maîtrisées grâce aux mesures prises (arrosage des pistes, aménagement des aires de circulation, etc.) ».

Il est également précisé que « la première campagne de mesures que réalisera la Société GRANULATS VICAT avant le début effectif des travaux permettra de connaître l'état initial (incluant l'activité de TELT) du niveau d'empoussièrement du site, en particulier au niveau de la station 4, qui est proche de deux stations de mesures du chantier du Plan de Saussaz du TELT ».

Pour l'intégration paysagère de la carrière dans son environnement, la Société GRANULATS VICAT a missionné le bureau d'études Karum. L'étude complète est disponible en Annexe 2 de l'étude d'impact. Le chapitre III.3 reprend les conclusions de l'étude de Karum, en se concentrant sur l'impact du projet sur la perception visuelle du site.

Le chapitre VII.3 de l'étude d'impact présente les différentes mesures qui seront mises en place sur le site pour limiter au maximum l'impact du projet sur le paysage. Il est conclu qu'une fois que les mesures seront mises en place (en fin d'exploitation), l'impact résiduel du projet pourra être qualifié comme **faible**.

#### **Remarque 2-5**

« La production de base de la carrière est de 100 à 150 000 T/an et pourrait s'élever à 500 000 voire exceptionnellement 800 000 T/an ce qui est incompréhensible en dehors des besoins du TELT, qu'en est-il de ces besoins ? ».

#### ➤ Compléments apportés par la Société VICAT

Confère 1-12. Il est demandé 500 000 t/an (800 000 t/an maxi) pour les chantiers exceptionnels liés à la construction de nouvelles infrastructures ou nouveaux bâtiments. Si aucun besoin supplémentaire ne se fait sentir, le tonnage de la carrière restera en dessous des 150 000t/an. C'est moitié moins que le tonnage autorisé par l'Arrêté Préfectoral du 26 février 1996.

#### **Remarque 2-6**

« La réouverture de la carrière et le défrichement qu'elle implique sont en complète contradiction avec la protection de l'environnement, les ZNIEFF, les contraintes architecturales, le tourisme ».

#### ➤ Compléments apportés par la Société VICAT

Le défrichement proposé dans le cadre du projet de renouvellement et d'extension de la carrière de CALYPSO ne concerne qu'une superficie de 1,3 ha environ de Hêtraies calcicoles médio-européennes.

L'étude écologique réalisée par le bureau d'études Karum conclut qu'avec la mise en place de l'ensemble des mesures prévues par la Société GRANULATS VICAT (cf. chapitre VII.4 de l'étude d'impact), l'impact résiduel du projet sur l'environnement peut être qualifié de négligeable.



De plus, une partie de ces mesures consiste à recréer ou aménager des milieux favorables à la biodiversité, comme par exemple :

- la restauration de pelouses sèches,
- la création d'une tillaie en bordure de piste d'exploitation et sur le remblai du carreau,
- la création d'une hêtraie en limite Est du site,
- la création de boisements forestiers.

Cela représente une superficie cumulée d'environ 3,4 ha de milieux recréés sur le site, soit plus de deux fois la superficie concernée par le défrichement.

Concernant les différentes continuités écologiques, le bureau d'étude Karum conclue les points suivants :

- Effets sur les continuités aquatiques :

Les cours d'eau et ruisseau (Valloirette et Arc) situés autour de la zone d'étude ne seront pas concernés par l'élargissement du périmètre d'activité de la carrière. Le milieu aquatique courant situé dans la zone d'observation (zone de reproduction d'amphibiens) est quant à lui situé en limite du périmètre d'élargissement.

Par conséquent, le projet n'impactera pas les continuités aquatiques localisées dans et autour de la zone d'étude.

- Effets sur les continuités des zones humides :

Aucune zone humide n'a été identifiée par l'inventaire départemental sur le site d'études.

La première zone humide est située à une distance d'environ 2 km à partir de la zone d'étude. De plus, les zones humides présentes aux alentours ne sont pas connectées avec le site et sont situées en amont de la carrière.

Par conséquent, le projet ne présentera aucun impact sur ces zones humides, ni sur leur continuité écologique.

- Effets sur les continuités terrestres :

Des barrières seront installées autour du périmètre étendu de la carrière. Il a été montré que le site d'étude ne présente pas d'intérêt majeur pour la circulation de la faune, dans le sens où de nombreuses barrières naturelles et anthropiques existent déjà.

La reprise des activités de la carrière ne sera donc pas de nature à porter atteinte aux continuités écologiques terrestres locales.

D'autre part, plutôt que de parler de contradictions, il convient de souligner la cohérence du projet : il vaut mieux renouveler et étendre cette carrière sur une surface limitée (défrichement de 1,3 hectare) qu'ouvrir un nouveau site ou étendre une autre sur des surfaces plus importantes. Cette emprise limitée est l'un des atouts du dossier en matière de protection de l'environnement puisque l'espace naturel consommé est le plus réduit possible.

La remarque mentionne la ZNIEFF : c'est une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique. Il s'agit d'un inventaire et les ZNIEFF ne constituent pas une mesure de protection réglementaire.

La remarque parle également d'architecture : la zone de calypso n'est pas soumise à un quelconque règlement de type AVAP ou ZPPAUP au PLU, il n'y a pas de servitude liée à la mise en valeur de l'architecture.

Quant au tourisme, le renouvellement de l'exploitation de la carrière ne peut pas l'impacter puisque la carrière est déjà existante et que le site a conservé son activité ses dix dernières années par le transit de tonnages parfois supérieurs à 100 000 tonnes/an comme certains curages de l'Arc.

**Remarque 2-7**

*« Il y a donc un faisceau de nombreux éléments qui vont à l'encontre de la réouverture de la carrière ».*

➤ Compléments apportés par la Société VICAT

Au contraire, c'est tout un faisceau d'éléments cohérents qui conduisent au choix de demander au préfet le renouvellement de l'autorisation d'exploiter la carrière. :

- Zone sans interdiction réglementaire
- Absence de contrainte environnementale réglementaires forte
- Pas d'espèce animale ou végétale menacée impactée par le projet
- PLU Favorable
- Géologie favorable
- Accès routier facile
- Carrière déjà existante
- Marché identifié
- Besoins locaux croissants
- ...

### II.3- Audition de M. Rouchon Roger

**Remarque 3**

*« qui déplore que les observations déposées sur le site internet dédié de la préfecture restent bloquées une semaine avant d'être annexées au registre d'enquête en mairie. ».*

➤ Compléments apportés par la Société VICAT

Sans objet vis-à-vis du projet de carrière.

## II.4- Audition de Mme Guéry Martine et M. Jus Bernard

### Remarques 4-1 à 4-6

« 4-1 Ils sont totalement opposés à la réouverture de la carrière.

4-2 La faune sauvage n'a pas été correctement évaluée.

L'étude écologique a été confiée à un bureau d'études spécialisé (Karum) qui a le niveau d'expertise adapté et l'expérience de ce genre de dossier, pour étudier les impacts d'un projet du style de celui de CALYPSO. Son impartialité et son sérieux peuvent difficilement être remis en cause, d'autant plus que les études écologiques ont été validées par les services instructeurs de la Préfecture (DREAL, DDT) et par la MRAE. Ce point est déjà traité au points 1-5.

Les inventaires et études concernant la biodiversité ont été menés sur une période de 10 ans et sont détaillés en page 122 de l'étude d'impact. Nous avons choisi de poursuivre cet inventaire durant l'instruction du dossier afin d'être certain de ne pas manquer un enjeu lié à la présence d'une espèce animale. La mise à jour 2021 sera envoyée cet automne à la DREAL avant que le dossier ne passe en CDNPS. Avec un tel recul, il n'est pas possible d'affirmer que la faune n'a pas été correctement évaluée.

4-3 Le nombre de poids lourds supplémentaires sera important.

Le chapitre III.9.e de l'étude d'impact étudie l'impact du projet sur le trafic routier local. Il est précisé que les camions empruntent « *un itinéraire qui permet d'éviter les zones habitées et les zones sensibles où la circulation pourrait être difficile* ». Les camions utilisent cet itinéraire depuis que la carrière existe, ils n'ont pas cessé et même après la fin de l'arrêté préfectoral en 2011, l'activité de vente et de livraison sur le même itinéraire a continué grâce

- Au traitement de stocks conséquents préalablement constitués lorsque l'extraction était encore autorisée
- à l'activité de recyclage de matériaux issus de l'activité du BTP (bétons, pierres, enrobés...)
- à la valorisation de matériaux de curage de l'Arc
- 

Le nombre de poids lourd ne sera pas plus important s'il n'y a pas de chantiers exceptionnels. Si un besoin conséquent est à fournir, alors, la carrière montera en tonnage.

Cette thématique est déjà traitée ci-dessus au sein de la réponse de la question 1-4.

4-4 La carrière est en contradiction avec le souci écologique.

Le point 4-4 a été précisé précédemment, suite à une remarque similaire (cf. point 2-6 et 2-7).

4-5 La piste d'accès est devenue dangereuse (chute de pierres).

La piste d'accès n'est absolument pas plus dangereuse que dans le passé. Il n'y a pas eu de modification des versants en amont de cette piste, ni terrassement, ni défrichement, ni ravinement

Nous avons fait réaliser un diagnostic géotechnique par la société Géolithe ce mois de Juillet 2021. La conclusion des experts est sans appel : « *la piste n'est pas plus dangereuse qu'une route touristique de montagne* ». Un exemplaire de l'étude a été remis par voie numérique au commissaire enquêteur.

4-6 Les nuisances dues au chantier du TELT sont déjà énormes auxquelles il faut ajouter celles des usines de Saint-Jean-de-Maurienne et Montricher-Albanne ».

L'étude des effets cumulés du projet de CALYPSO avec les autres projets connus ont été pris en compte dans le chapitre IV de l'étude d'impact. L'étude d'impact conclue à l'absence d'impact significatif sur les populations.

Le point 4-6 est déjà traité lors de la réponse à la remarque 2-6.

## **II.5- Audition de M. Boucault Daniel**

### **Remarques 5-1 à 5-4**

« 5-1 Il est totalement opposé à la carrière.

5-2 La vocation des habitants de Saint-Martin-la-Porte n'est pas de supporter les nuisances des chantiers et des carrières.

5-3 Il souhaite que le cadre de vie soit protégé pour les habitants actuels et les générations futures.

5-4 Il est prêt à se mobiliser pour empêcher cette ouverture de carrière ».

### **➤ Compléments apportés par la Société VICAT**

Le projet de renouvellement d'exploiter la carrière obéit à la démarche « Eviter-Réduire-Compenser » pour chaque type d'impact possible. Après cette démarche, les impacts sont analysés en p431 de l'étude d'impact et l'ensemble derniers sont qualifiés de négligeables. La société Granulats Vicat prendra naturellement toutes les mesures nécessaires au maintien du cadre de vie des habitants de SMLP.

Rappelons notamment que le dossier d'étude d'impact est un document contractuel et que les mesures qui visent à limiter ou supprimer les impacts seront reprises dans le futur Arrêté Préfectoral.

D'autre part, rappelons que nous proposons de mettre en place une Commission Locale de Concertation et de Suivi (CLCS) de la carrière pour permettre aux riverains d'accompagner la mise en œuvre et le suivi des mesures de protection du cadre de vie des habitants (cf question 2-2 ci-dessus)

## **II.6- Audition de Mme Collombet Annie (Association « Vivre et agir en Maurienne »)**

### **Remarque 6-1**

*« La carrière va engendrer une activité climaticide qui ne répond pas aux objectifs gouvernementaux » : - le calcaire extrait servira principalement à la fabrication de béton peu isolant dans le bâtiment, - le béton est un matériau dont la production est des plus polluantes et devrait voir son utilisation réservée à certains usages où il ne peut pas être remplacé ».*

### **➤ Compléments apportés par la Société VICAT**

Dans la continuité de l'activité actuelle, les granulats issus de la carrière ne seront pas destinés uniquement à la fabrication de bétons : la qualité géotechnique de ces matériaux leur permet d'être destinés à d'autres usages tel que les graves de sous-couche et les remblais. Ces utilisations demandent des volumes importants.

Quant aux bétons, ils constituent l'un des éléments les plus structurants dans le bâtiment. Associés intelligemment à des matériaux adéquats, l'isolation thermique est excellente.

Quant à la confection du béton, cette dernière est en pleine évolution avec l'arrivée des ciments bas carbone. Le béton a encore de nombreuses cartes à jouer dans la transition énergétique à l'heure où l'on parle de pénurie pour les autres matériaux de construction, tels le bois, l'acier et autres matières premières utilisées dans le bâtiment.

D'autre part, la carrière de Calypso est une source d'approvisionnement locale pour la vallée. Si les tonnages demandés ne sortent pas de la carrière de Calypso, ils viendront de plus loin. Les autres carrières de Savoie et du Grésivaudan ne sont pas en capacité de répondre, les granulats viendraient alors de la plaine de la Bièvre, de l'Ain et du Lyonnais qui sont à plus de 150km. La carrière n'est donc pas climaticide comme le déclare l'association VAM mais elle permet justement une économie de transport et d'émission de CO<sub>2</sub>. Cette économie est évaluée dans la réponse à la MRAE en p25 à 78 135 tonnes de CO<sub>2</sub>.

### **Remarque 6-2**

*« "Vicat est une société peu fiable" : L'entreprise n'a pas réalisé la remise en état de la carrière et les pouvoirs publics n'ont pas pris les moyens de faire respecter l'arrêté préfectoral. D'autre part, cette société est à l'origine de la vente des "bétons pourris" qui ont occasionné de graves préjudices et ont conduit à de nombreuses démolitions ».*

La réponse à ces thèmes est traitée intégralement aux points 1-2-1 et 1-2-3

**Remarque 6-3**

« La carrière sera “destructrice de biodiversité” : le projet se trouve dans une ZNIEFF de type 1, réservoir de biodiversité et corridor écologique d'importance régionale au Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE). 16 hectares seront amputés du parc communal de Montricher-Albanne et de nombreuses espèces animales seront durablement affectées ».

➤ Compléments apportés par la Société VICAT

La remarque 2-6 reprend les mêmes arguments.

L'étude écologique a été confiée à un bureau d'études spécialisé (Karum) qui a le niveau d'expertise adapté et l'expérience de ce genre de dossier, pour étudier les impacts d'un projet du style de celui de CALYPSO. Son impartialité et son sérieux peuvent difficilement être remis en cause, d'autant plus que les études écologiques ont été validées par les services instructeurs de la Préfecture (DREAL, DDT) et par la MRAE.

**Remarque 6-4**

« “Un village sacrifié, le trafic local perturbé” La commune subit déjà de nombreuses et importantes nuisances dues au chantier du TELT et aux nombreux trafics et usines et le projet ferait baisser de 30% la valeurs des maisons selon les agences immobilières. De plus, le projet engendrerait un trafic de 120 rotations de PL (240 passages soit 3 toutes les 10 minutes) franchissant la RD 1006 à un endroit particulièrement dangereux et qui ralentirait le trafic local.

En conclusion, l'association émet un avis défavorable à ce projet “toxique et de nocivité publique” car l'activité projetée est en contradiction avec les objectifs à respecter pour la survie de la planète ».

La problématique du nombre de camion est déjà traitée au point 1-4

La carrière ne peut pas être responsable d'une baisse de la valeur immobilière :

Le site de calypso est resté en constante activité depuis 2011 du fait du transit de matériaux couplé au concassage et criblage sur le site. Des campagnes régulières de recyclage des matériaux du BTP y ont été réalisées ces dernières années. En octobre 2020, un curage de l'arc a été réalisé et plus de 350 000 tonnes de matériaux ont été curés au droit de la carrière dont 300 000 entreposés sur le site VICAT sans qu'aucun riverain ne se plaigne ni du bruit, ni de la poussière. Des réunions ayant eu lieu entre le maître d'œuvre et la Mairie chaque semaine, s'il y avait eu une plainte, il est certain qu'elle aurait été rapportée au maître d'œuvre par le Maire.

L'activité du site et l'ordre de grandeur des volumes de matériaux en question ne génèrent donc pas de nuisances sur les riverains et par conséquent aucune de baisse de la valeur immobilière des maisons.

D'autre part, notons que la carrière était en activité longtemps avant la construction des habitations les plus proches (lotissement de la Gide) les matériaux de construction de ces maisons proviennent d'ailleurs de la carrière de Calypso...

Pour ce qui concerne le trafic poids lourds, ce thème est déjà traité ci-dessus à la question 1-4. La sortie de la carrière au niveau de la RD1006 n'est pas particulièrement dangereux. Il s'agit d'un carrefour équipé d'un « tourne à gauche » utilisé par les camions sortants de la zone de Calypso. La carrière produisait entre 1996 et 2011 jusqu'à 300 000t/an sans qu'il y ai le moindre problème. Contrairement à ce qui est affirmé, la visibilité y est excellente et la sortie des camions peut s'y faire en toute sécurité, comme en attestent les photographies ci-dessous

:

Pour ce qui est de la contradiction du projet avec la survie de la planète, il faut bien comprendre que l'intérêt de ce projet est de justement localiser la production de matériaux au plus près de son bassin de consommation. Ce projet permettra d'économiser du transport et des émissions de CO2. (voir remarque 6-1)





image 1 vue de la sortie de la carrière en direction de Saint Jean de Maurienne



image 2 : vue en direction de Saint-Michel de Maurienne

## II.7- Audition de M. Clappier Pascal

### Remarques 7-1 à 7-3

*« 7-1 Les carrières de Saint-Jean-de-Maurienne et de Modane sont suffisantes pour répondre aux besoins de la Maurienne y compris les chantiers exceptionnels et la réouverture de la carrière de Calypso ne pourra que fragiliser les carrières existantes.*

Contrairement à ce qu'affirme cet habitant, ces carrières ne suffisent pas :

- Il n'existe pas de carrière de granulats active à Modane
- Quant à la carrière Apprin, elle a dépassé ses seuils prescrits par son arrêté préfectoral. Elle est en pleine capacité de production. Les besoins de la vallée ne sont pas couverts par les capacités d'extraction actuellement autorisées. La situation d'approvisionnement en matériaux est donc tendue.
- Selon le Dauphiné Libéré, ce carrier projette d'étendre son site car il n'aura bientôt plus de matériaux. Par contre, Le PLU de Saint Jean de Maurienne n'est pour le moment pas compatible avec son projet et aucune demande de renouvellement-extension d'exploiter n'a à notre connaissance pas encore été déposée en préfecture

- 7-2 Le trafic routier nouveau engendré par la carrière s'élèvera à 150 camions par jours.

Cf question 1-4

- 7-3 La démarche de promotion du tourisme en cours avec d'importants fonds publics sera fortement contrée par les nouvelles nuisances dues à la carrière ».

Cf question 2-6

- 7-4 Le bruit des concasseurs qui sera permanent constituera la nuisance sonore la plus importante pour les habitants vivant à proximité.

Cf question 1-17

- 7-5 Il n'y aura pas d'emplois nouveaux créés puisque ceux de la nouvelle carrière qui seront créés entraîneront des suppressions de poste dans les carrières existantes.

L'activité de la carrière générera 12 emplois direct. L'UNICEM estime qu'un emploi sur une carrière génère 6 emplois indirects, ce qui porterait le nombre d'emplois directs et indirects à 84.

- 7-6 La carrière est sur un site "Seveso" des friches industrielles Péchiney qui constitue un risque sanitaire et environnemental ».

La carrière n'est pas classée SEVESO. Les anciennes friches Péchiney sont un tènement parcellaire différent situé en amont de la carrière. Il n'y a aucune relation entre ces terrains qui sont maintenant propriétés de l'entreprise TRUCHET et la carrière.

## **II.8- Audition de M. Ratel Guy (Maire de St-Martin-la-Porte)**

### **Remarques**

*« qui rappelle les principaux éléments négatifs du projet (la commune n'a aucune confiance dans la société Vicat, l'absence d'intérêt général du projet, l'absence de maîtrise foncière du site, l'insécurité de la piste d'accès, les graves nuisances et inconvénients, l'opposition généralisée de la population) et émet un avis très défavorable à la réouverture de la carrière et valide l'avis détaillé du conseil municipal qui constate que le dossier présenté par Vicat minimise les impacts de la carrière et contient de nombreuses imprécisions, erreurs et incohérences et détaille les 6 thèmes de leur oppositions énumérées ci-dessus ».*

L'affirmation du Maire de SMPLP est erronée : la société détient la pleine maîtrise foncière des terrains objets de la demande d'autorisation. Les autres thèmes énumérés dans la remarque ont été traités ci-avant.

## **II.9- Audition de M. Francomme Steve**

### **Remarques 9-1 et 9-2**

*« 9-1 Il craint que la réouverture de la carrière ne génère de la pollution atmosphérique et sonore qui viendront grandement dégrader la qualité de vie qu'il est venu chercher en s'installant ici.  
9-2 Il craint la dévalorisation de son bien immobilier ».*

Ces points sont traités aux réponses des questions 1-17, 5 et 6-4

L'étude d'impact étudie les conséquences qu'aura le projet de CALYPSO sur toutes les thématiques inscrites dans le Code de l'Environnement, dont la pollution atmosphérique, et la pollution sonore.

Le chapitre III.9, notamment, étudie l'impact du niveau sonore de la carrière en se basant sur le matériel et les engins présents sur le site, le rythme d'exploitation, la distance des riverains, etc. Il est montré que l'activité de la carrière respectera la réglementation actuellement en vigueur en termes d'émissions sonores

Concernant les émissions de poussières et la pollution atmosphérique, l'utilisation d'un puits plein pour le transfert des matériaux permettra de limiter considérablement les projections de poussières dans l'air pour le transfert des matériaux vers l'installation de traitement.

Le chapitre VII.9 recense et détaille les mesures qui seront mises en place par la Société GRANULATS VICAT pour limiter au maximum les incidences du projet sur l'environnement local et les commodités du voisinage.

Il est prévu notamment de contrôler périodiquement les niveaux sonores de la carrière, afin de vérifier que la carrière respecte bien la réglementation en vigueur. Le taux de poussières dans l'environnement sera également régulièrement contrôlé par un organisme spécialisé.

Les impacts résiduels suite à la mise en place de ces mesures ont été qualifiés comme faible.

## II.10- Audition de M. Jackowiak

### Remarque 10-1

« Les nuisances sonores provenant de diverses sources qui affectent son habitation et qui ne sont pas correctement évaluées ».

Ce point est traité à la réponse 1-17

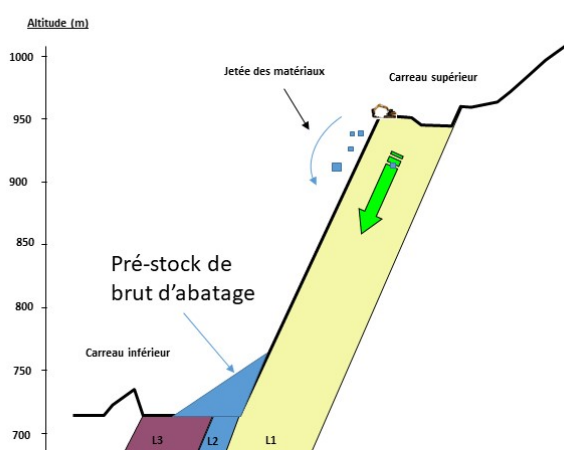
« 10-2 La génération de poussière qui n'est pas évaluée lors des tirs de mine qui pourront être très nombreux (jusqu'à 24 tirs par jour).

Les tirs de mines peuvent effectivement provoquer des envols de poussière. Les tirs seront effectués sur le carreau supérieur de la carrière. Leur cadence est évaluée à 1 à 3 tirs mensuels lors des 3 premières phases si les tonnages sont portés à leur maximum. On est dans le domaine du ponctuel et ces envols sont limités au carreau supérieur.

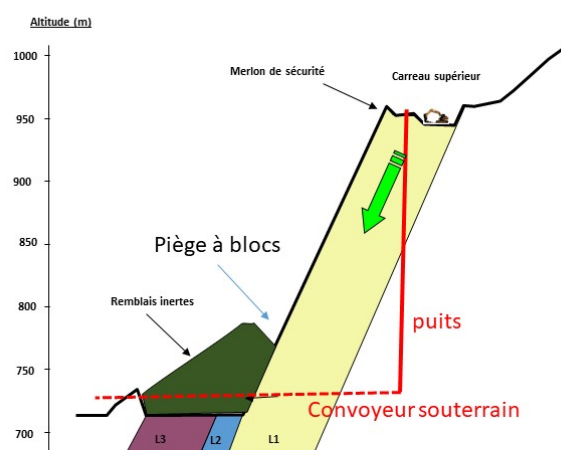
Les tirs de mines effectués en bordure du carreau peuvent quant à eux provoquer des chutes de bloc dans le carreau inférieur. C'est ce phénomène qui a pu générer des envols de poussière important dans le passé puisque le carreau inférieur était une zone de travail avec beaucoup de roulage (générant donc un dépôt de fines au sol) et l'effet de souffle des chutes de blocs lors du tir ou de la purge après tir pouvait générer d'importants envols tel que présentés par les photos du collectif.

Ce phénomène sera rendu tout simplement impossible puisque le carreau inférieur sera un espace dédié au stockage de matériaux inertes sous forme d'un talus. Ce talus et sa dent creuse contre la falaise piègera les éventuelles chutes de bloc qui ne pourront plus générer de poussière puisqu'il ne s'agira plus d'une zone de roulage.

Ancienne méthode d'exploitation avec jetée des matériaux



Projet de puits et remblais inertes



*10-3 Les nuisances visuelles et les vibrations sont mal modélisées puisque la distance aux premières habitations est de 685 mètres et non de 1,4 km.*

Les impacts sont bien estimés avec une distance de 865 m et non pas 1,4 km. C'est le centre du village qui est à 1,4 km. Dans le dossier, tous les impacts qui sont estimés sur les riverains les plus proches prennent une distance de 865 m comme base de calcul.

Pour l'étude des vibrations, il est précisé en page 312 de l'étude d'impact que « Les premières maisons du village de Saint-Martin-la-Porte se situent à une distance de 800 m ». Le plan en page 302 de l'étude d'impact montre bien que la distance vis-à-vis des habitations les plus proches a bien été respecté également (800 m).

*10-4 Le trafic routier généré par l'exploitation s'élèvera jusqu'à 120 rotations par jour de PL soit un passage toutes les 3 minutes, d'où un impact fort sur le trafic de la RD 1006 et des nuisances sonores, visuelles et atmosphériques supplémentaires ».*

Cf question 1-4

### **II.11- Audition de M. et Mme Gros**

#### **Remarques**

*« les avis en faveur de la carrière émanent pour beaucoup d'employés de la société Vicat. Elle me remet une liste de 8 personnes ayant déposé favorablement au projet (contributions n° 29, 33, 39, 34, 38, 37, 40, 41 sur le site internet dédié) et qui sont formulées par des employés de Vicat trouvés par un moteur de recherche sur internet ».*

#### **➤ Compléments apportés par la Société VICAT**

Des salariés travaillant pour le groupe Vicat ont pris l'initiative de contribuer favorablement au projet car ils estiment que ce projet est cohérent car permet une économie de transport et d'émissions de CO2. C'est leur droit. Rappelons que tout le monde a le droit d'apporter une contribution à l'enquête publique.

### III- Documents remis lors des permanences

#### III.1- Document remis le 20/09/21 par le “Collectif contre la réouverture de la carrière de Calypso” : ensemble de documents et courriers concernant le traitement des nuisances liées aux poussières et au bruit en 1996 et 1997, ainsi qu’une lettre de 2006 de la commune de Saint-Martin-la-Porte.

Ces points sont traités ci-avant.

#### III.2- Document remis le 20/09/21 par le “Collectif contre la réouverture de la carrière de Calypso” : 12 planches de photos montrant:

*2-1-1 la poussière générée par l’exploitation de la carrière en 1996, 1997, 2007,*

Les photographies montrent les envols de poussière générés à la suite de tirs de mines effectués en bordure du front de taille. Bien qu’impressionnantes, ces photos ne reflètent aucunement le quotidien des riverains. Il s’agit d’événements ponctuels dus à des chutes de blocs sur le carreau inférieur qui avait été préalablement le siège de roulage intensif en période sèche. Ces envols ne sont pas la conséquence du fonctionnement normal et quotidien de la carrière.

Le projet que nous portons aujourd’hui est différent du fonctionnement passé :

- Puits plein pour le marinage des matériaux au lieu d’opérations de jetées qui devaient attendre une météo humide pour ne pas générer de poussière
- Stockage de déchets inertes sur le carreau inférieur rendant impossible la jetée de matériaux comme elle a été effectuée dans le passé. Les éventuelles chutes de blocs seront piégées entre le stockage et le front de taille sans pouvoir générer de poussière
- Utilisation d’enneigeur pour brumiser les zones pouvant être à l’origine d’envols de poussière
- par temps de gel sec : passages des pistes à la balayeuse autant que nécessaire pour les maintenir propres et sans envol de poussière

▪ *2-1-2 l’impact visuel de la carrière depuis les premières habitations de Saint-Martin-la-Porte,*

▪ *2-1-3 une citerne abandonnée dans la forêt,*

Cette citerne est vide et n’est plus utilisée depuis les années 60. Elle sera démontée et évacuée pour être recyclée.

▪ *2-1-4 les anciens fours à chaux en ruine sur le site.*

Il n’est pas normal que les membres du collectif aient pénétré sans notre autorisation dans le site et a fortiori dans ce bâtiment :

- le site est clôturé avec une signalétique en interdisant l’accès
- les entrées aux fours à chaux ont été condamnés et clôturés également. Un affichage très explicite informe l’interdiction d’entrer et signale la dangerosité du site



De fait, le collectif est rentré sans autorisation dans un espace privé signalé comme interdit et dangereux du fait de son état de vétusté.

Les fours à chaux ont fait l'objet en 2019 d'un diagnostic technique amiante concluant à la non dangerosité du bâtiment pour les travailleurs et les riverains par rapport au risque amiante.

**III.3- Document remis le 20/09/21 par le "Collectif contre la réouverture de la carrière de Calypso" : l'affiche éditée et diffusée dans l'ensemble de la Maurienne contre la réouverture de la carrière de Calypso.**

Sans objet

**III.4- Document de 41 pages remis par Mme Gros Chantal habitant Saint-Martin-la-Porte dans lequel elle passe en revue l'ensemble de l'étude d'impact et pour tous les éléments qui sont présentés et lui paraissent erronés ou discutables, elle fait ses observations et pose des questions. Ses remarques et questions sont sensiblement celles recueillies lors de l'audition A1 du "Collectif contre la réouverture de la carrière de Calypso" dont elle fait partie et elle était présente lors de son audition**

Les différents points de ce document sont traités ci avant

**III.5- Document de 3 pages remis par l'association "Vivre et Agir en Maurienne" (voir audition 6 ci-dessus).**

Les différents points de ce document sont traités ci avant

**III.6- Document remis le 20/09/21 par le "Collectif contre la réouverture de la carrière de Calypso" : l'affiche éditée et diffusée dans l'ensemble de la Maurienne contre la réouverture de la carrière de Calypso.**

Les différents points de ce document sont traités ci avant

**III.7- Délibération et avis du conseil municipal de Saint-Martin-la-Porte (voir audition n° 8 ci-dessus)**

Les différents points de ce document sont traités ci avant

Pour mémoire, la commune de Montricher-Albanne sur laquelle se trouve également la carrière, a émis le 29 octobre 2021 une délibération portant un avis favorable à l'unanimité sur le projet de de renouvellement-extension.



## IV- COMPTE-RENDU DES OBSERVATIONS DU SITE INTERNET DEDIE DE LA PREFECTURE

### IV.1- Observations de Mme Clément Piotto Aline

#### **Remarque 1-1**

*« Contrairement à ce qui est affirmé dans le résumé non technique de l'étude d'impact qui évoque un accès rapide et facile au réseau routier, elle observe que 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 vers l'aval ».*

Ce point est traité à la question 6-4.

#### **Remarque 1-2**

*« Pourquoi un volume d'exploitation de 800 000 T/an pendant 15 ans pour des chantiers exceptionnels, que sont ces chantiers sachant que le TELT ne fait pas mention de besoins extérieurs et que la carrière Apprin est en capacité de fournir 800 000 T/an ».*

#### ➤ Compléments apportés par la Société VICAT

Le projet de renouvellement et d'exploitation de la carrière de CALYPSO prévoit une production moyenne de granulats d'environ 100 000 tonnes par an, avec une production maximale sollicitée à 150 000 tonnes par an. Il s'agira du rythme d'exploitation dans les conditions normales, afin de pouvoir alimenter la vallée en matériaux calcaires.

Cependant, la Société GRANULATS VICAT sollicite la possibilité, pour les quinze premières années d'exploitation, de pouvoir augmenter sa production moyenne à 500 000 tonnes par an (800 000 tonnes par an au maximum) dans le cas où, des chantiers exceptionnels locaux nécessiteraient un approvisionnement plus important en granulats.

Dans le cadre de la rédaction de l'étude d'impact, il est nécessaire et obligatoire d'anticiper ce point, en étudiant l'impact potentiel maximal du projet sur l'environnement. Si aucun chantier d'envergure n'a de besoin, la carrière restera sur sa production moyenne affichée de 100 000 tonnes moyen.

La carrière Apprin ne peut fournir 800 000 tonnes/an de matériaux puisque l'arrêté préfectoral du 12 octobre 2004 l'autorise à exploiter 150 000t/an en moyenne et 250 000 tonnes/an au maximum.

Le volume d'exploitation de 800 000tonnes/an est demandé pour des chantiers exceptionnels qui ne sont pas encore déclarés. TELT ne fait pas mention de besoins extérieurs, cependant, le chantier du tunnel va générer indirectement des chantiers d'infrastructures qu'il faudra alimenter depuis la vallée alors que sa principale carrière (Apprin) est déjà en pleine capacité de production.

**Remarque 1-3**

*« Les premières habitations de Saint-Martin-la-Porte sont situées à 800 m de la carrière et non à 1,4 km comme écrit dans le dossier ».*

➤ **Compléments apportés par la Société VICAT**

Les premières habitations sont effectivement à 800 mètres à vol d'oiseau du périmètre concerné par l'extraction des matériaux. La distance de 1 400 mètres correspond à la distance à vol d'oiseau entre la zone exploitée et la Mairie de St-Martin-la-Porte.

Cependant, l'ensemble des impacts du projet ont été étudiés en prenant en compte les habitations les plus proches, soit à une distance de 800 m environ de la carrière, dont :

- Impacts liés aux vibrations : page 312 de l'étude d'impact
- Impacts liés aux niveaux sonores : page 306 de l'étude d'impact

**Remarque 1-4**

*« La carrière n'est pas en activité depuis 2011 (autorisation de 15 ans de 1996 à 2011) ».*

C'est l'activité extractive qui n'est plus autorisée depuis 2011. Les activités de transit de matériaux, de criblage et de concassage restent autorisées. Le transit n'a jamais cessé et le traitement de matériaux est resté assuré par campagnes de quelques semaines par an. Le site de calypso est donc resté en constante activité depuis 2011 comme l'atteste par exemple le courrier de l'entreprise CGM qui atteste enlever un volume de matériaux de l'ordre de 40 000t/an sur le site de calypso pour les besoins de son activité.

Par ailleurs, des campagnes régulières de recyclage des matériaux du BTP y ont été réalisées ces dernières années.

Ce point est déjà traité lors des remarques 1-10

**Remarque 1-5**

*« Le schéma d'exploitation page 29 de l'étude d'impact semble indiqué que le puits ne sera plus opérationnel au-dessous de la cote 850, comment l'exploitation va-t-elle se poursuivre alors ? ».*

Ce point est complété lors de la réponse à la question 1-14

**Remarque 1-6**

*« Les modes d'exploitation des phases 5 et 6 ne sont pas explicités et ne font pas l'objet de schéma ? ».*

La méthode d'exploitation des phases 5 et 6 est décrite précisément avec des cotes d'exploitation à la page 35 de l'étude d'impact. Une cartographie précise permet de visualiser ces deux phases sur la page 34, faces aux explications pour faciliter la compréhension

**Remarque 1-7**

*« Les transferts de matériaux par bandes transporteuses génèrent du bruit et de la poussière même quand ces bandes sont capotées comme celle du TELT, ce qui n'est pas évoqué par Vicat ».*

Non seulement, la bande transporteuse qui marinera les matériaux depuis le puits jusqu'aux installations de traitement ne sera pas du même type que celle de TELT, mais en plus, cette dernière sera souterraine puisque soit logée dans une galerie, soit dans une tranchée couverte. Elle ne pourra donc produire ni bruit, ni poussière

L'installation fixe de traitement sera entièrement bardée, ce qui permettra de limiter les émissions de poussières et de bruit. L'expérience du Groupe VICAT dans ce domaine permettent de réduire considérablement l'envol de poussières lors du traitement des matériaux, comme peuvent l'attester l'ensemble des mesures de poussières environnementales réalisées sur toutes les carrières du Groupe.

Le convoyeur souterrain ne sera pas à l'air libre. Les émissions de poussières et de bruit resteront confinées dans la galerie. La partie aérienne du convoyeur qui sera à l'air libre sera bardée.

**Remarque 1-8**

*« Les systèmes de brumisation évoquer pour lutter contre l'envol de poussières ne sont pas explicités et détaillés ».*

L'activité de pré-concassage sur le haut de la carrière ne sera pas émettrice car le concasseur sera capoté efficacement ainsi que l'entrée du puits. Ce dernier sera constamment rempli de matériaux et par définition confiné, là-encore, les poussières ne pourront pas être produites.

Sur la partie basse du site, les matériaux seront convoyés vers l'installation de traitement via un convoyeur à bande souterrain: il n'y aura donc pas de poussières. Les installations quant à elles seront entièrement bardées pour protéger efficacement l'environnement de tout envol de poussière.

Afin d'abattre la poussière des stocks et des zones de roulement, nous proposons de brumiser les surfaces émettrices d'envols grâce à des enneigeurs. Ce dispositif est déjà en place notamment sur la carrière de Barraux et prouve son efficacité depuis 2015. Il s'agit simplement de canons à neige qui pulvérisent de fines gouttelettes sur les zones potentiellement émettrices de poussière. La quantité d'eau consommée est minime car les canons fonctionnent en intermittence dès que les surfaces commencent à sécher ou lorsque le vent se lève. Ces enneigeurs seront asservis au vent et à la pluie.

Par températures négatives, comme les canons à neige seront hors-gel et ne pourrons pas fonctionner, une balayeuse entretiendra les pistes qui sont déjà enrobées afin qu'elles ne génèrent aucun envol. Quant aux stocks, ils ne produisent pas de poussières pendant ces périodes car ils restent gelés.

Enfin, un dispositif de mesure par jauge Owen permettra de suivre l'efficacité de toutes ses actions tel que prescrit par l'arrêté ministériel du 30 septembre 2016.

**Remarque 1-9**

« Le projet est inclus dans une ZNIEFF et à proximité de plusieurs autres où vivent notamment plusieurs espèces d'oiseaux susceptibles d'être dérangé par le bruit alors que les impacts sont jugés "négligeables") ».

Cf remarques précédentes

**Remarque 1-10**

« Le dossier affirme que "l'enjeu sur l'environnement du secteur est donc très faible" alors que la vue dégradée, le bruit et les poussières seront inévitables pour une exploitation qui pourra s'effectuer de 7 h à 20 h et même le samedi matin ».

Cf remarques précédentes

**Remarque 1-11**

« Le dossier affirme que "l'enjeu sur la qualité de l'air est négligeable" alors qu'une étude récente indique "qu'en hiver, les limites journalières pour le NO2 et les particules PM10 peuvent être dépassées", les pollutions engendrées par l'exploitation et le transport des matériaux ne pourront que dégrader encore la qualité de l'air ».

Il est dommage que l'étude à laquelle fait référence cette remarque ne soit pas précisée. Si on se base sur les observations d'Atmo effectuées en Maurienne, il apparaît que les concentrations en NO2 et PM10 sont surtout la conséquence de la météo et du chauffage au bois largement utilisé dans la vallée.

Plus de données vis à vis de la qualité de l'air sont disponible sur le site suivant : [https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/sites/ra/files/atoms/files/20201015\\_cme\\_lyonturin\\_presentatio-natmoaura\\_v2.pdf](https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/sites/ra/files/atoms/files/20201015_cme_lyonturin_presentatio-natmoaura_v2.pdf)

Il est vrai que les engins de la carrière émettent des NOx. Cependant, le but de la carrière est de produire localement des matériaux de construction car les capacités des autres carrières ne sont plus suffisantes. Si la carrière n'ouvre pas, les camions devront alors traverser toute la vallée pour alimenter les chantiers et il y a aura par conséquence plus de pollution que s'ils partaient de la carrière pour livrer les chantiers de proximité.

En ce qui concerne les engins de la carrière :

Le parc de matériel roulant sera dimensionné en fonction de la demande en matériaux. Le sous dimensionnement comme le surdimensionnement conduisent à une mauvaise utilisation des machines et à une utilisation irrationnelle de l'énergie. Le matériel roulant sera neuf ou récent et régulièrement renouvelé afin de suivre l'évolution technologique qui permet depuis plusieurs années une baisse constante des consommations de carburant et donc des émissions polluantes.

Les engins récents bénéficient tous de technologie permettant de réduire les émissions polluantes : électronique permettant d'optimiser les rendements, régénération des gaz, motorisations performantes de dernière génération, etc.

Si des évolutions technologiques le permettent, des engins « alternatifs » pourront remplacer ceux à énergie fossile si l'utilisation est adéquate (électrique/hydrogène). En effet, à l'heure actuelle, par

exemple, les conditions d'utilisation d'une pelle mécanique à énergie électrique ou d'un groupe de concassage électrique sont trop contraignantes pour utiliser ce type de matériel sur le carreau supérieur. Par contre, si certaines contraintes se lèvent, l'utilisation de telles technologie sera réétudiée et mise en place s'il elle se révèle intéressante.

#### Evolution technologique de la flotte de poids lourds

D'autre part, SATM, filiale du groupe Vicat, possède au sein de sa flotte plusieurs camions roulant au méthane. Dans le but de diversifier son mix énergétique, SATM étudie la possibilité de créer en Maurienne une station de ravitaillement au bio-méthane et de multiplier les camions au biogaz. Ce gaz produit à partir de déchets verts n'a pas d'impact sur les gaz à effet de serre puisque son bilan est quasi nul. Les émissions de Nox sont très réduites et la production de particules fines quasiment nulles avec cette technologie. Si ce projet vient à aboutir, une partie des livraisons pourra avoir lieu avec un bilan sur les émissions polluantes précitées extrêmement réduit.

Dans le cadre du renouvellement de sa flotte, SATM a également précommandé deux camions à hydrogène qui devraient être livrés à l'horizon 2025. Si les essais sont concluants, la flotte sera peu à peu renouvelée garantissant ainsi de fortes baisses des émissions polluantes dues au transport des granulats.

#### **Remarque 1-12**

*« La piste d'accès au carreau supérieur sera sans doute empruntée toute la journée générant des nuisances supplémentaires ».*

Il est bien spécifié dans le dossier que cette piste d'accès sera utilisée pour les besoins d'amenée-repli du matériel. Elle servira également pour les allers-retours du personnel, les livraisons éventuelles de pièces détachées et de GNR. Il s'agit de quelques passages quotidiens.