

Objet **[INTERNET] Contribution n°4 Enquête Publique
VICAT MONTAGNOLE**



De [REDACTED]
À <pref-icpe@savoie.gouv.fr>
Cc [REDACTED]
Date 02/11/2022 01:51

- PLUI 1 1024.jpg (~232 ko)
- PLUI 2 1024.jpg (~318 ko)
- PLUI 3 1024.jpg (~140 ko)

A l'attention de Monsieur CARTANNAZ, commissaire enquêteur : Merci d'accuser réception de cet email

Bonjour,

Voici ci-dessous ma quatrième contribution à l'Enquête Publique concernant la carrière VICAT à MONTAGNOLE :

Dans le domaine du trafic routier, que ce soit entre la carrière de Montagnole et l'usine à la Revériaz, comme depuis & vers l'usine de la Revériaz, VICAT n'applique pas le principe ERC : - Éviter - Réduire - Compenser - qui devrait conduire toute demande d'autorisation (référence : <https://www.ecologie.gouv.fr/eviter-reduire-et-compenser-impacts-sur-lenvironnement>).

Comme précisé dans ma contribution n°3, rien n'est envisagé pour - Éviter - le trafic routier depuis / vers l'usine, en utilisant la voie ferrée existante.

Dans cette contribution n°4, je vais préciser en quoi rien n'est fait pour - Réduire - le trafic routier entre carrière et usine (en relation avec le transporteur à bande évidemment indispensable pour pouvoir envisager cette exploitation à l'avenir).

Et dans mes contributions n°1 et 2, j'ai pointé qu'il n'est par ex. pas garanti de - Compenser - ce trafic par 2 mesures évidentes (lavage des roues et pesage).

= Concernant le trafic routier carrière / usine par la RD6 et RD7, selon le dossier, c'est :

1/ Comme avant !

Dans 1_Dossier administratif_vH (dossier administratif) : "Le tonnage résiduel acheminé par transport routier est estimé à 150 000 tonnes par an. Ceci représente un nombre de rotation de camions d'environ 25 à 30 par jour. Ce rythme de trafic est identique à celui opéré actuellement sur le site de MONTAGNOLE."

=> "identique" = voilà une belle justification, bien loin du principe de - Réduction - !

2/ Mais avec une bonne marge ...

Dans 2_Etude d'Impact_vH partie 2 (étude d'impact) : "Evacuation limitée des matériaux par la route (10 à 15 rotations de camions par jour). Identique au trafic actuel"

=> "identique" toujours, mais ... 2 à 2,5 fois plus faible qu'en 1/ finalement ??? Alors "10 à 15" ou "25 à 30" ???

3/ En accord avec la mairie de Jacob Bellecombette ?

Dans 6_Réponse avis MRAE_Juin2022VF (réponse avis MRAE) : "La Société VICAT possède un accord avec la commune de Jacob-Bellecombette qui limite le trafic routier à raison de 25 à 30 camions par jour, soit environ 150 000 t/an. La Société VICAT ne reviendra pas sur cet accord. Celui-ci sera maintenu."

=> Ne s'agit-il pas plutôt de l'accord avec la Mairie de Jacob Bellecombette pour ne pas descendre la D912 en direction de Chambéry, secteur dont l'urbanisation programmée est maintenant bien avancée... ?

=> Car pour toutes les autres communes impactées par les camions : Jacob D912+D7 sur 1,2 km,

Montagnole D912+D6E+D6+D7 sur 2,8 km, Cognin D7 sur 800 m, Chambéry sur 1,1 km , elles ne sont pas consultées, ou elles 's'en foutent' ?

4/ Sans prendre en compte la pente, les virages, ni la largeur de la voirie

Je recommande d'effectuer un aller-retour carrière - Revériaz pour constater la forte pente et les virages serrés (épingles) de la RD6 qui ont justifié à raison le choix de cet itinéraire pour le Championnat du Monde de cyclisme 1989, ainsi que la faible largeur de la RD7 (la RD6 a été élargie en 1989 par expropriation pour cette course de vélos, mais les épingles restent trop étroites pour croiser un camion).

Là aussi VICAT pratique le "comme avant", sauf que cette route de montagne reste une route dangereuse inadaptée à des passages réguliers de camions, et qu'il est maintenant possibles d'en minimiser le nombre grâce au transporteur à bande.

5/ Sans prendre en compte les nouveaux usages et usagers

Le trajet des camions VICAT est de plus en plus parcouru par des personnes travaillant sur le bassin chambérien, logeant par exemple à Montagnole, et avec le développement de vélos électriques, de plus en plus de cycles montent et descendent les RD7 et RD6, là où par le passé seuls des cyclistes aguerris et cyclotouristes remontaient cette Route du Championnat du Monde de cyclisme 1989. Il y a également développement des transports en communs sur ces axes, pour le ramassage scolaire et des lignes Synchro (ex-STAC).

Les usages évoluent et la fragilité croissante des utilisateurs de cette route (vélos, probablement à terme trottinettes) ainsi que leur nombre, doivent conduire à leur assurer plus de sécurité : il ne s'agit plus de quelques 'touristes sportifs' les week-ends ou les seuls mois d'été.

6/ Sans prendre en compte les nuisances et risques

En même temps que les pollutions (bruit, poussières, échappements...), c'est l'insécurité de ces trajets de camions qu'il faut réduire. En Juillet 2022 les passages incessants en journée de camions souvent en convois étaient insupportables pour les riverains, et pour les nombreux usagers de cet axe : piétons, vélos, voitures ; et en Août 2022... plus aucun camion : VICAT a sans doute fermé la carrière pour les vacances, pour le plus grand bonheur de tous.

Un jour bien sûr un drame se produira avec un accident corporel voire un décès, et il faut dès aujourd'hui réduire sa probabilité au plus bas, ce qui réduira aussi les pollutions quotidiennes en proportion.

7/ Sans bilan d'accidentologie

VICAT se garde bien d'évoquer les accidents déjà survenus, qu'ils soient matériels et/ou corporels...

Mais on peut être sûr qu'à l'avenir avec les moyens modernes d'information (internet, réseaux sociaux, etc.) et les éventuelles poursuites judiciaires associées, VICAT comme les autorités devront justifier de leur Demande d'exploiter, et respectivement Autorisation d'exploiter.

Cette enquête publique est l'occasion de le rappeler, pour pouvoir [faire] constater ensuite qu'elle a été la portée des avis exprimés.

8/ Enfin je rappelle que la RD7 est visée dans le PLUI / POA Déplacements du 18-12-2019 (3 extraits en pièces jointes) : "Route de St Cassin (RD7) : Cet axe permet l'accès à la ZAC du Coteau depuis les Bas de Jacob, mais est également le début de la montée vers St-Cassin et Montagnole. Une bande cyclable montante serait intéressante jusqu'à l'embranchement de la route des Championnats du Monde (RD6)." décliné pour les 4 communes concernées : Chambéry, Jacob Bellecombette, Cognin et Saint Cassin.

Ceci ne fait que confirmer le point 5/ ci-dessus des nouveaux usages et usagers sur tout l'itinéraire.

=> Je demande donc que la Préfecture et vous-même = requérez = une révision par VICAT de son trafic maximum au plus bas, en utilisant = uniquement = la bande transporteuse, hormis pour les enrochements hors gabarit de celle-ci, et les très rares livraisons sur la pente entre Montagnole et La Revériaz.

VICAT évoquant dans plusieurs documents une valeur de 10 à 15 rotations par jour "Identique au trafic actuel", je préconise de leur demander un maximum de 5 = CINQ rotations par jour (5 descentes et 5 montées maximum), afin d'appliquer réellement le principe ERC de - Réduction - : soit 10 le minimum "actuel" divisé par 2.

Il faut en particulier que tous les déchets du BTP passent par La Revéraz (ce qui permet au passage de mieux garantir leur conformité par examen à l'usine, avant transport par bande, et un nouveau contrôle à l'arrivée carrière, mais aussi d'éviter que des camions hors du contrôle de VICAT et de ses sous-traitants empruntent à la montée cet itinéraire à risques).

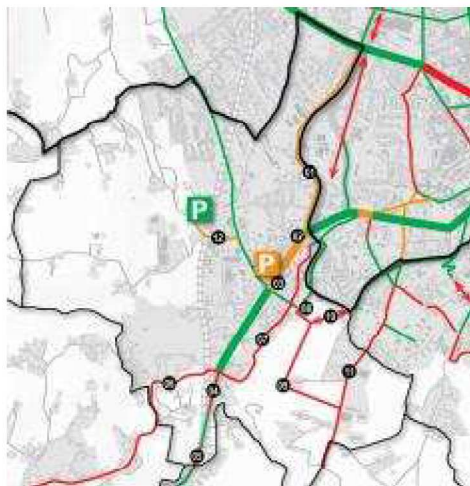
De plus, en cas de panne de la bande transporteuse VICAT doit stocker suffisamment de matériaux à Chambéry pour avoir le temps de la réparer, sans aucun report routier, ni en montée ni en descente, en adoptant une maintenance adaptée (pièces, contrat, etc.) et une production par anticipation (comme quand les tirs de mines ont été interdits sur Montagnole à la fin de l'Autorisation d'exploiter le 11 Mai 2022),

Meilleures salutations

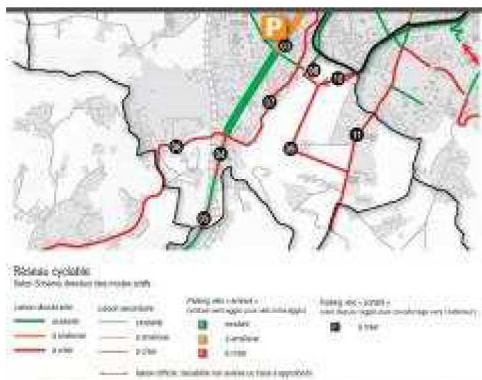
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]



PLUI 1 1024.jpg
~232 ko



PLUI 2 1024.jpg
~318 ko



PLUI 3 1024.jpg
~140 ko