

## Dossier de presse

# Contre la réouverture de la carrière de Calypso

Saint Martin La Porte, un village sacrifié

Le collectif des habitants de Saint Martin La Porte  
contre la réouverture de la carrière de Calypso

# Sommaire

<b>1.</b>	<b>LA REOUVERTURE DE LA CARRIERE CONTESTEE .....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>UNE CARRIERE EXPLOITEE DEPUIS 1974 .....</b>	<b>3</b>
2.1.	HISTORIQUE .....	3
2.2.	L'ETAT DU SITE .....	4
2.3.	LE PROJET D'EXPLOITATION DE VICAT .....	6
<b>3.</b>	<b>REPERCUSSIONS SUR LE TOURISME .....</b>	<b>8</b>
3.1.	LE CYCLOTOURISME .....	8
3.2.	L'ESCALADE ET LES VIA FERRATA .....	10
3.3.	LA RANDONNEE PEDESTRE .....	11
<b>4.</b>	<b>REPERCUSSIONS SUR L'ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>12</b>
4.1.	FAUNE ET FLORE .....	12
4.2.	UNE ZONE INSTABLE .....	13
<b>5.</b>	<b>REPERCUSSIONS SUR LA QUALITE DE VIE DES MAURIENNAIS.....</b>	<b>14</b>
5.1.	LES NUISANCES EXISTANTES A SAINT MARTIN LA PORTE.....	14
5.1.1.	<i>Le chantier du Lyon-Turin .....</i>	<i>14</i>
5.1.2.	<i>L'autoroute.....</i>	<i>15</i>
5.1.3.	<i>Les rejets fluorés de TRIMET.....</i>	<i>16</i>
5.1.4.	<i>La Carrière de Gypse.....</i>	<i>17</i>
5.1.5.	<i>Les poussières de FERROPEM.....</i>	<i>17</i>
5.2.	TOUT UN LOT DE NOUVELLES NUISANCES.....	17
5.3.	CONSEQUENCES SUR L'ENSEMBLE DE LA VALLEE.....	18
5.3.1.	<i>Insécurité routière .....</i>	<i>18</i>
5.3.2.	<i>Multiplification du trafic.....</i>	<i>18</i>
<b>6.</b>	<b>UNE VALLEE CONTRE LA CARRIERE .....</b>	<b>19</b>
Annexe 1	- Pétition du collectif contre la carrière de SAINT MARTIN LA PORTE.....	21
Annexe 2	- Historique de la carrière .....	23
Annexe 3	- Colère des habitants .....	25
Annexe 4	- Arrêté préfectoral – remise en état .....	27
Annexe 5	- Article de la Transalpine du 03 mai 2011.....	29
Annexe 6	- Article du journal « La Maurienne » du 26 novembre 2020 .....	31
Annexe 7	- Exploitation de la carrière en photos.....	33
Annexe 8	- Naissance du collectif contre la réouverture de la carrière .....	35

# 1. La réouverture de la carrière contestée

---

Le collectif des habitants de Saint Martin La Porte contre l'ouverture de la carrière de Calypso, dont les 2/3 ont signé la pétition contre ce projet de carrière(cf. annexe 1) - la première pétition contre la carrière date de 1956 - s'oppose à l'exploitation par l'entreprise VICAT de la carrière sur le site de Calypso.

L'exploitation de cette carrière s'est étendue de 1974 à 2011.

Précisons d'emblée que le site est à proximité immédiate du village (moins de 1 km), de l'autre côté de l'Arc, dans une portion de la vallée de la Maurienne assez encaissée (cf. photo).

Consciente des répercussions négatives sur la commune et sur l'ensemble de la vallée de la Maurienne, autant au niveau du tourisme et en particulier du cyclotourisme, que de l'environnement, le collectif des habitants en s'opposant à la reprise de l'exploitation, espère aussi se prémunir contre les désagréments que ne manquerait pas de susciter cette réouverture, désagréments qui viendraient s'ajouter aux nombreuses autres pollutions que le village doit déjà supporter et qui auraient des répercussions sur **la qualité de vie de tous les Mauriennais**.

*Proximité de la carrière (X) avec les habitations*





*Les premières habitations sont à moins de 800m de la carrière*



*Photo avec cadastre du domaine de la carrière ; ce qui est à droite de la ligne rouge est sur le territoire de la commune de St Martin La Porte, à gauche, débute celui de Montricher-Albanne).*

## 2. Une carrière exploitée depuis 1974

---

### 2.1. Historique

Le site de Calypso a été exploité de 1974 à 2011. Plusieurs autorisations d'exploitation ont été accordées (cf. annexe 2).

Après l'arrêté préfectoral du 23 février 1996, ouvrant les droits à exploitation pour 15 ans, la carrière a été définitivement fermée le 23 février 2011. L'entreprise VICAT, une entreprise internationale cotée en bourse, propriétaire du site, a fait une nouvelle demande en 2017.

Elle a pourtant laissé des souvenirs amers chez de nombreux habitants du village (cf. annexe 3 un article du 18 octobre 1996 paru dans le Dauphiné Libéré, relatant le blocage par des habitants des camions de la carrière).

## 2.2. L'état du site

Dans les six mois suivants la fermeture de la carrière de Calypso le 23 février 2011, le site aurait dû être remis en état ; cette obligation (cf. en annexe 4 arrêté préfectoral du 23/02/1996) n'a pas été mise en oeuvre par l'entreprise VICAT et le site est resté en l'état. La végétalisation prévue à l'arrêté préfectoral n'a pas été respectée.

On trouve actuellement sept citernes abandonnées, dont le contenu est inconnu (photos ci-dessous).



Dans le bâtiment, une ancienne usine à chaux, de l'amiante se désagrège au fil des années. (Photos de l'intérieur et de l'extérieur de l'usine).

Le rapport des experts mandatés par VICAT semble ne pas mettre en avant le problème de l'amiante. Toutefois, l'amiante est bien présente sur les toitures et dans les cheminées et un risque de propagation n'est pas à exclure lors de forts vents.

*(photos prises avant la mise en sécurité du site courant 2020)*



## 2.3. Le Projet d'exploitation de VICAT

En septembre 2020, trois ans après le dépôt d'un premier projet (2017) de demande de réouverture de la carrière, l'entreprise VICAT revoyait sa copie et présentait un second projet, garantissant selon leurs auteurs, le respect des habitants et de la biodiversité.

Voici le détail de leur projet présenté en 2020 :

- Une concession de 30 ans, une extension de la carrière de 1,3 hectares.
- Autorisation demandée d'extraction jusqu'à 800.000 tonnes annuelles de granulats, alors que le besoin sur la vallée est de 100.000 tonnes/an. La précédente exploitation était de 300.000 tonnes !!!
- La différence entre les 800.000 tonnes demandées et les 100.000 tonnes nécessaires servirait à fournir des chantiers ponctuels comme celui de TELT. Les besoins du chantier du Lyon Turin sont estimés à environ 200.000 tonnes de matériaux par an, sans aucune certitude. De plus, la fin de ce chantier est prévue dans 7 à 8 ans maximum, or VICAT demande une autorisation d'extraire 800 000 tonnes/an pendant 30 ans.
- Dépôt d'inertes (volume max 900.000m<sup>3</sup>) provenant du chantier TELT et de tous les chantiers de la vallée => rotation de camions et poussière dans ce secteur très venté.
- Méthode d'exploitation :
  - o Abattage du calcaire par tir de mines sur le carreau supérieur
  - o Concassage du brut d'abattage sur le carreau supérieur et jeté des matériaux dans un puits plein
  - o Sortie du brut d'abattage vers le carreau inférieur par un tapis dans une galerie, puis transformation des matériaux dans une usine (à côté de celle existante)
  - o Rotation de camions pour emmener les matériaux

VICAT a donc déposé un dossier auprès des services de l'état chargés d'octroyer les autorisations d'ouverture de carrière.



La différence entre l'exploitation de 800 000 tonnes/an et les besoins éventuels de TELT est énorme. Où partiront les quelques 600.000 tonnes de matériaux extraits de la carrière et qui ne seront pas utilisés par le tunnel ? TELT sous-estime-il ses besoins ?

La Transalpine, une association créée pour faciliter et soutenir la réalisation de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, préconise d'ailleurs d'éviter d'ouvrir de nouvelles carrières (voir Annexe 5 : Article de la Transalpine), afin de respecter des directives européennes pour limiter les impacts de tels chantiers sur l'environnement.

Il est donc probable que ces matériaux partiront pour les bassins Chambériens, Grenoblois et Albertvillois et qu'ils seront acheminés en camions en parcourant toute la vallée de la Maurienne, même si actuellement, cela est réfuté par les représentants de VICAT pour le coût du transport.

Des articles de journaux de « La Maurienne » et du Dauphiné Libéré (cf. en annexe 6 article du 26 novembre 2020 pour La Maurienne et article du 16 décembre 2020 pour le DL) viennent encore étayer ces propos.

En effet, le conseil municipal de St Jean de Maurienne a unanimement approuvé le projet d'extension de la carrière Apprin. Il est écrit que cette carrière fournira 80% des besoins de la vallée en matériaux, y compris pour le Lyon Turin, matériaux qui sont d'excellente qualité, aux dires des utilisateurs. Il est d'ailleurs fréquent que certaines entreprises travaillant dans le bassin Chambérien et même sur la Haute Savoie, viennent se fournir auprès de la carrière Apprin, ce qui remet en cause l'argument de VICAT sur le coût du transport.

Alors pourquoi réouvrir la carrière de Calypso pour extraire jusqu'à 800.000 tonnes de matériaux, si ce n'est pas pour les besoins de la vallée ?

**Ce n'est donc plus un village qui sera sacrifié, mais toute une vallée déjà fortement impactée par les différents chantiers.**

## 3. Répercussions sur le tourisme

### 3.1. Le cyclotourisme

« La Maurienne le plus grand domaine cyclable au monde », l'histoire pourrait commencer comme cela, mais c'est sans compter sur les nuisances présentes en fond de vallée...pauvres cyclistes !



Alors que la vallée essaye de développer le « slow tourisme » (randonnée pédestre, vélo...), tous les efforts mis en place pour attirer les touristes et faire vivre les commerçants, restaurateurs, hôteliers, propriétaires de gîtes avec le label « cyclo Maurienne », pourraient bien rester caduques face aux problèmes qu'engendrerait l'ouverture de la carrière de Calypso.

#### Témoignage d'un cycliste :

*C'est assez paradoxal, l'axe Saint Michel de Maurienne / Saint Jean de Maurienne est un des rares de la vallée à comporter une piste cyclable, pourtant selon moi, c'est bien là l'un des endroits les plus dangereux.*

*Habitué à parcourir la vallée dans son intégralité, cette portion est bien souvent sujette à des pertes de matériaux (cailloux, gravats...), et ma photo datant du mois de Mars 2020, peu avant l'entrée en confinement témoignera que*



*Crevasion roue arrière, sur un itinéraire censé nous être dédié sur la Nationale peu après St Martin la Porte... La faute à des pierres perdues en quantité sur la chaussée...*

*bien que roulant sur la partie qui nous est réservée, nous ne nous sentons pas en sécurité car régulièrement exposés à des obstacles sur la chaussée.*

*On voit bien ici l'impact négatif d'un "fret routier" sur la circulation dans la vallée.*

*De plus, le fait de savoir que des camions de quelques 44 tonnes vont être encore plus nombreux à nous frôler, et ce quotidiennement (hormis le dimanche, oh comme c'est gentil, faut remercier qui ?!) : non merci !*

*Nous serons déjà bien assez les fesses chaque jour en sentant ces mastodontes approcher dans notre dos, et craignons de nous faire dévier du fait du déplacement d'air engendré par le dépassement...*

*Essayez, vous verrez ! (Un PL vous doublant à 80 km/h alors que vous pesez 70kgs à tout casser avec votre monture, pour peu que l'écart préconisé d'un mètre cinquante ne soit pas respecté, c'est le fossé assuré !) Alors si en plus on doit guetter les pierres sur le bitume...*

*Bien entendu, je pourrais jouer sur l'aspect gaz d'échappement que l'on respire à plein nez lorsqu'il faut lancer ces poids lourds, mais que dire : qu'on adore ces odeurs de gazole brûlé ?!*

*Oui c'est sur...*

*Que du Bonheur !*

*Pour votre santé, pratiquez une activité physique régulière..... Okay !*

*Je me doute que les grands groupes / projets n'ont que faire des arguments marketing / tourisme du pseudo « Plus Grand domaine cyclable du Monde », mais en rendant un avis favorable sur un tel projet de carrière, le vélo dans la vallée risque de prendre du plomb dans l'aile et cela va de plus en plus s'apparenter à un sport à haut risque que la pratique du cyclisme en Maurienne...*

*C'était juste l'opinion d'un petit gars de la vallée, qui aime y pédaler, même s'il ne le fait pas toujours sereinement...*

*Alors si on ne réussit pas à améliorer la situation actuelle, essayons au moins de ne pas l'empirer...*

*Jérémy, un cycliste de la vallée...*

### 3.2. L'escalade et les via ferrata

En plus d'être un site de cyclisme exceptionnel, la Maurienne attire aussi de nombreux randonneurs et grimpeurs.

Au cours des années, une multitude de sites réputés ont été aménagés par la communauté des grimpeurs ou les collectivités pour accueillir des activités d'escalade, ou plus accessibles à un public moins averti, des via ferrata.

La via ferrata du Télégraphe est ainsi aménagée, en dessous du fort et en surplomb du site de la carrière. Pour y accéder, deux chemins de randonnée dont un part du site de Calypso. Les exploitants, laisseront-ils cohabiter randonneurs et camions ? Avec quel risque pour les randonneurs ?



X  
Ici la  
Carrière de  
Calypso

### 3.3. La randonnée pédestre

De l'autre côté de la carrière, versant ouest, serpente un chemin de randonnée en lacets qui monte vers la commune d'Albane. Ce chemin est la propriété de la commune de Saint Martin La Porte. Longeant la falaise à droite de l'endroit où VICAT désire exploiter, il mène à une forêt qui surplombe la falaise et dessert plusieurs circuits de randonnées et de VTT (cf. photos).



*Panneau sur le chemin de randonnée partant du site CALYPSO (désigné ici par « Pont Pallier »)*



*Plan des circuits de randonnée et parcours VTT avec un départ à proximité de la carrière*

**X** *Emplacement de la future carrière*

## 4. Répercussions sur l'environnement

---

### 4.1. Faune et flore

La vallée de la Maurienne abrite de nombreuses espèces protégées et constitue un réservoir de biodiversité. De nombreuses zones sont classées naturelles, comme à proximité de l'emplacement de la carrière : la forêt de Vinouva et les abords du col d'Albane, répertoriés comme une ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique).

La présence d'une ZNIEFF n'a pas de portée réglementaire directe mais indique la richesse et la qualité des milieux naturels. Elle peut donc être prise en considération par les tribunaux administratifs pour apprécier la légalité d'un acte administratif. Il convient donc d'étudier l'impact d'un aménagement à proximité d'une ZNIEFF si celui-ci est susceptible de perturber les écosystèmes présents.

La ZNIEFF de la forêt du Vinouva et des abords du col d'Albane se situe en surplomb de la falaise revendiquée par VICAT. Parmi les populations qu'elle abrite, on note des chamois, des tétras lyres, qui hivernent et la fréquentation de lièvres variable. En termes de flore, on y trouve, entre autres, l'orchidée Sabot de Vénus.

Plus bas sur la falaise elle-même, les « gardes forestiers » ont répertorié sur la base de données Naturaliste (interne à l'Organisme National des Forêts) :

- Des loups
- Un grand-duc
- Des circaètes

La mairie de Montricher-Albane a d'ailleurs classé toute la zone de la carrière en zone naturelle.

Encore plus bas, sur le territoire de Saint Martin La Porte, des chauve-souris et hirondelles de falaise ont été observées, le site constitue leur zone de nidification. C'est également une zone de survol des gypaètes, des aigles et des faucons pèlerins.



## 4.2. Une zone instable

L'extension de la carrière est prévue en direction de la Valloirette, véritable biotope rassemblant une flore et une faune importantes, citées plus haut.

Mais cette zone fut le 9 juin 1978, à l'origine de la destruction de la centrale électrique de Saint Michel de Maurienne, écrasée par le glissement d'un pan de falaise d'un volume estimé à 15000m<sup>3</sup>.

326

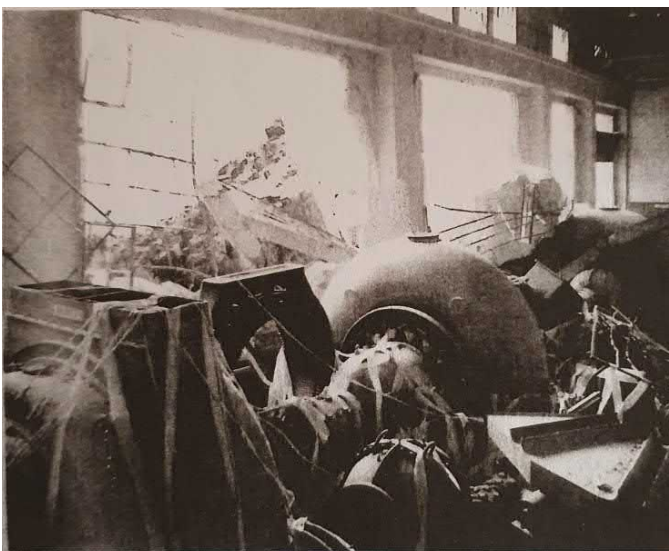
*Histoire du service de la production hydraulique*

### **DESTRUCTION DE LA CENTRALE DE SAINT-MICHEL-DE-MAURIENNE PAR UN EBOULEMENT**

*La centrale de Saint-Michel-de-Maurienne, partiellement court-circuitée par la Saussaz II en 1973 et désaffectée, servait à entreposer des matériels récupérés lors de la démolition des anciennes centrales de la Maurienne et destinés au musée ou à un réemploi éventuel. Elle se trouve à la sortie des gorges de la Valloirette, au lieu-dit « Calypso », à 30 m du pied d'une falaise de 200 m et à proximité d'une carrière exploitée par la Compagnie Industrielle et Minière (CIM), filiale de Rhône-Poulenc. A la centrale de St-Michel ainsi qu'à celle voisine de Calypso, toujours en exploitation, on avait fini par s'habituer aux violentes secousses occasionnées lors des opérations de sautage à la carrière voisine. Le 9 juin 1978, tout un pan de falaise d'un volume estimé à 15 000 m<sup>3</sup> s'effondrait, endommageant gravement le bâtiment de la centrale et les matériels, détruisant un poste 10 000/220 V ainsi que plusieurs vieilles machines destinées au musée, stockées à l'extérieur.*

*Le GRPH Alpes mit en cause la responsabilité de la CIM dont les tirs avaient, au cours du temps, ébranlé la falaise jusqu'à l'effondrement. Au terme d'une bataille d'experts qui dura presque 10 ans, EDF accepta un accord amiable proposé par l'adversaire quelques mois avant l'audience du tribunal, d'un montant de 2 100 000 F représentant 50 % de l'évaluation exhaustive faite par EDF.*

*D'après M. Cassat*



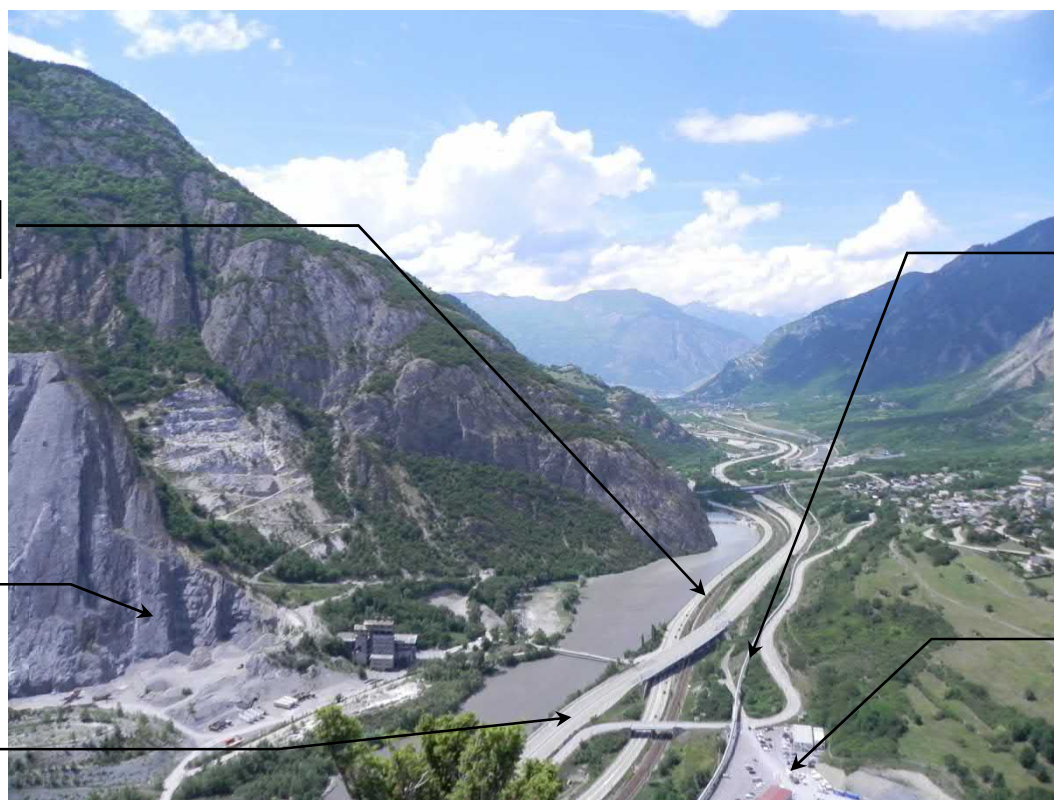
*Centrale de Saint-Michel-de-Maurienne éventrée par les blocs de rocher de la falaise.*

## 5. Répercussions sur la qualité de vie des Mauriennais

---

### 5.1. Les nuisances existantes à Saint Martin La Porte

Saint Martin La Porte a de tout temps été impacté par des nuisances. Situé entre deux carrières, surplombant l'autoroute, se trouvant dans le sillage des fumées des usines de la vallée, ce village subit de multiples pollutions.



*A gauche de la photo, la carrière restée en état depuis le départ de VICAT en 2011*

*A droite le village de Saint Martin La Porte, au milieu, l'autoroute, la départementale et la voie ferrée et en bas à droite de la photo, le chantier TELT de la descenderie avec la bande transporteuse qui suit le tracé de l'autoroute.*

#### 5.1.1. Le chantier du Lyon-Turin

---

Le chantier du Lyon Turin qui impacte toute la vallée de St Avre-la Chambre jusqu'à Villarodin Bourget et Avrieux, en passant par SAINT MARTIN LA PORTE, apporte son lot de nuisances au village.



Une des descenderies se situe juste en dessous du village, sur un coteau qui compte plusieurs lotissements (lotissements de la Tour, de la Gide et de la Touvière).

Les bruits de chantier sont incessants, notamment celui de la ventilation du tunnel, véritable bruit de fond quotidien, à tel point que certains habitants du quartier de la Gide (lotissement le plus proche du tunnel) sont obligés de vivre fenêtres fermées.

La bande transporteuse existante qui achemine les roches extraites du tunnel vers St Félix pour être ensuite chargées sur des camions en direction de St Julien Montdenis, fait également beaucoup de bruit, notamment lors de problèmes mécaniques, récurrents ainsi qu'au moment de la chute des pierres au bout de la bande de transport. Cette bande devrait être capotée, mais les capots sont enlevés afin de pouvoir intervenir lors des nombreuses pannes et casses quotidiennes. On privilégie ici la maintenance au bien-être des habitants vivants à côté de cette bande transporteuse.

A partir de fin 2021, nous avons appris que trois autres bandes transporteuses allaient être installées, ce qui signifie quatre fois plus de nuisances pour le village.

L'association Vivre et Agir en Maurienne a par ailleurs pointé le tarissement de certaines sources sur la commune de Saint Martin La Porte, dû au creusement du tunnel<sup>1</sup>.

Le grand chantier (utilisation de cinq tunneliers) est censé démarrer fin 2021. Actuellement, le chantier est en phase de reconnaissance (un seul tunnelier en service), l'intensité du chantier sera donc beaucoup plus importante, ainsi que les nuisances, de quoi inquiéter les habitants de Saint Martin La Porte.

### 5.1.2. L'autoroute

---

L'autoroute avec son flux incessant de camions apporte également du bruit et de la pollution aux maisons les plus proches.

Rappelons que l'autoroute A 43 mène au tunnel de Fréjus qui permet de rejoindre la vallée de Suse en Italie. Ce tunnel est plus emprunté par les poids lourds que celui du Mont Blanc (771 700 camions en 2019 contre 628 000 pour celui du Mont Blanc<sup>2</sup>).

---

<sup>1</sup>cf le reportage de Reporterre sur le sujet : <https://reporterre.net/Les-tunnels-du-Lyon-Turin-une-catastrophe-pour-les-sources-d-eau>.

<sup>2</sup>source : <https://www.ledauphine.com/transport/2020/01/07/savoie-modane-le-traffic-en-legere-baisse-au-tunnel-routier-du-frejus>

Le tunnel du Fréjus va même s'agrandir puisque « la galerie de secours » deviendra un tube supplémentaire pour faire passer encore plus de poids lourds. Aberration du projet quand on sait que le tunnel du Fréjus est déficitaire et que ce sont les bénéfices du tunnel du Mont Blanc, normalement dédiés au financement des solutions de ferroutage, qui comblent ce déficit.

La carrière apportera également des nuisances à l'autoroute, la poussière dégagée par l'exploitation pouvant être source d'accident.

### 5.1.3. Les rejets fluorés de TRIMET

---

Les rejets fluorés de TRIMET, entreprise de fabrication d'aluminium située à St Jean de Maurienne, à 11 km de SAINT MARTIN LA PORTE, ont toujours été une importante source de pollution pour la vallée en amont de l'usine, le vent de vallée circulant dans ce sens.

Ces rejets ont un impact direct sur la faune et la flore. Avec l'humidité, le fluor se transforme en acide fluorhydrique et brûle les arbres. À partir des années 80, cette pollution a été reconnue par l'entreprise et les communes indemnisées.

Depuis les communes ne sont plus indemnisées mais la flore continue de dépérir. Certains propriétaires organisés en collectifs (notamment sur la commune de St Julien-Montdenis, plus proche de l'entreprise) perçoivent des aides pour la perte de leurs arbres fruitiers mais les habitants de SAINT MARTIN LA PORTE échappent à ce dispositif.

L'acide fluorhydrique ronge aussi les dents des animaux, les empêchant de mastiquer, ce qui entraîne leur mort, ce dont témoignent les agents forestiers de la zone.

Des boîtes à chaux, instruments de mesure du fluor, ont pourtant été installées sur le territoire de SAINT MARTIN LA PORTE. Leurs relevés n'ont jusqu'à présent jamais été communiqués à la municipalité et aux habitants, tandis que leur mode de mesure fait polémique (les boîtes à chaux effectuent une moyenne des mesures, par contre les capteurs dynamiques font un relevé continu et montrent des pics, capteurs qui ont été supprimés).



*Les feuilles d'un abricotier et celle du muguet brûlées par l'acide fluorhydrique*



Récemment TRIMET a été lauréat d'un appel à projet industriel « Résilience » et a ainsi obtenu 800.000€ de gains. Son projet « Captation » permettra la modernisation du centre de traitement des fumées et l'augmentation de l'efficacité du centre de traitement des gaz. En espérant que cet argent serve à diminuer les rejets fluorés et non simplement à augmenter encore la production et dont les effets du fluor dans notre vallée, TRIMET a actuellement l'autorisation de rejeter 80 tonnes par an de fluor dans l'atmosphère.

#### 5.1.4. La Carrière de Gypse

---

Une autre carrière fait face au village de SAINT MARTIN LA PORTE. La carrière de Gypse(SEGY) est située en aval du village. Cette carrière devrait s'agrandir les prochaines années. Cette exploitation apporte du bruit et de la poussière au village car les pistes ne sont presque jamais arrosées.

#### 5.1.5. Les poussières de FERROPEM

---

L'usine de FERROPEM situé sur la commune de Montricher Albanne, au Bochet apport également avec ses fumées, des dépôts de poussières noirâtres.

### 5.2. Tout un lot de nouvelles nuisances

Cette future carrière serait presque trois fois plus importante que les précédentes exploitations. Les nuisances seront-elles multipliées par trois elles aussi ?

- Bruit : Après un concassage primaire au sommet de la carrière et malgré l'évacuation de gravats par puits plein puis tapis roulant, les roches devront être concassées sur la carreau inférieur avant d'être évacuées, stockées sur site, puis chargées dans un camion. Et cela sans aucun bruit ?
- Poussières (annexe 7 : photos de la précédente exploitation). Si les roches ne sont plus jetées du haut de la falaise, elles seront néanmoins dégagées par tir de mines. Leur concassage et stockage entrainera également des dégagements de poussières (et ce, malgré l'installation de canons à neige promis par l'entreprise).
- Paysage dénaturé
- Une pollution accrue aux particules avec des allers et venues de camions

Par voie de conséquence, l'habitat perdra environ 25 % de sa valeur d'après les professionnels de l'immobilier.

## 5.3. Conséquences sur l'ensemble de la vallée

### 5.3.1. Insécurité routière

---

Il suffit d'emprunter ladépartementale de la vallée de la Maurienne pour se retrouver très vite derrière des camions : camions de transports de marchandises et surtout camions de chantier.

Il est fréquent de rouler dans un nuage de poussière dû à la terre transportée par ces camions.

Régulièrement, les pare-brises sont à changer. Les chargements de terre des camions n'étant pas bâchés, il est fréquent que des cailloux ou de la terre soit perdue pendant le parcours.

### 5.3.2. Multiplication du trafic

---

Si VICAT extrait 800 000 tonnes de matériaux, dont seulement 200 000 destinés au chantier Lyon- Turin, la différence reste à mettre sur des camions pour être acheminée vers d'autres chantiers. Avec un calcul rapide, on arrive à plus de 18 000 camions (33T) pour répartir ces matériaux, soit environ une cinquantaine de camions supplémentaires chaque jour dans la vallée de la Maurienne.

L'argument environnemental (exploiter la carrière pour approvisionner le chantier juste en face et ainsi limiter les impacts écologiques du chantier TELT) ne tient plus face à cette explosion du trafic routier. Qu'en sera-t-il pendant la vingtaine d'années où la carrière continuera son exploitation quand le chantier du tunnel sera lui achevé ?



## 6. Une vallée contre la carrière


---


Malgré leurs promesses d'exploiter la carrière dans le respect de ses riverains, on ne peut croire qu'un tel projet se fasse sans bruits, ni pollutions. Les précédentes exploitations l'ont prouvé à maintes reprises. Aucune carrière n'échappe à cette règle et les habitants et promeneurs de la zone en feront les frais.


L'image de marque d'une vallée résolument tournée vers le tourisme et en particulier, le cyclotourisme, va aussi se dégrader. Avec un trafic routier multiplié, c'est toute la vallée qui subira davantage de pollution.

Comptant sur la volonté des habitants qui ont montré leur détermination par le passé, le collectif entend également mobiliser au-delà de son territoire, dans son combat de David contre Goliath.

Pour contacter le Collectif des Habitants de St Martin la Porte :

 M. ROUCHON Roger : 06.21.88.24.98 – [rogerrouchon@sfr.fr](mailto:rogerrouchon@sfr.fr)

 Mme CLEMENT Odile : 06.69.30.74.01 – [odileclement73@gmail.com](mailto:odileclement73@gmail.com)

 Mme GROS Chantal : 06.32.89.55.87 – [chant.gros@orange.fr](mailto:chant.gros@orange.fr)

# Annexe 1 – Pétition du collectif contre la carrière de SAINT MARTIN LA PORTE

*(Pétition rédigée d'après la 1ere présentation de VICAT en 2017)*

- Pétition de 2017 contre le futur projet  
421 signatures manuscrites dans le village et hameaux  
866 signatures en ligne sur le site change.org

## NON à la réouverture de la carrière de Calypso à St Martin la Porte - Maurienne Savoie



 Collectif Habitants SMLP a lancé cette pétition adressée à [sp-st-jean-de-mne@savoie.gouv.fr](mailto:sp-st-jean-de-mne@savoie.gouv.fr) (Sous préfet Savoie) et à 1 autre

Habitants de la vallée de la Maurienne et des Alpes, mobilisons-nous pour préserver notre vallée, son environnement et l'attrait touristique de celle-ci !!!!!

La Société VICAT souhaite ré ouvrir la carrière de Calypso située sur la commune de St Martin la Porte, face au village, dans une vallée encaissée.

Il est projeté d'extraire à l'explosif 100 000 T par an pour les 5 premières années et ensuite 500 000 T par an, pour une durée totale de 30 ans.

 **Pétition fermée**


Cette pétition avait 866 signataires

 [sp-st-jean-de-mne@savoie.gouv.fr](mailto:sp-st-jean-de-mne@savoie.gouv.fr):  
NON à la réouverture de la...

 **Partager sur Facebook**

 Partager via Messenger

 Envoyer un e-mail aux ami.e.s

 Partager sur Twitter

 Copier le lien

Les matériaux issus de l'exploitation sont destinés en priorité au bassin Chambérien et Albertvillois, et seront acheminés par camions qui traverseront toute la vallée de la Maurienne.

Les nuisances inhérentes à cette extraction sont nombreuses et concernent toute la vallée :

1/ Augmentation du trafic routier, au début 3500 rotations par an, ensuite 17000 camions par an pendant 25 ans et donc augmentation des particules fines présentes dans l'air.

Nous devons tous réagir avant d'être pris au piège comme dans la vallée de l'Arve.

2/ Risques liés aux tirs de mines et au concassage : bruits, pollutions de l'air...

3/ Risques sanitaires dus à l'augmentation et à la dispersion des poussières, au gré des vents, TOUTES les communes limitrophes de la zone seront impactées !

Les personnes les plus touchées seront les enfants, les personnes âgées, les malades...

4/ Risques environnementaux : dérangement d'espèces protégées, destruction du paysage...

5/ Risques économiques : dévalorisation du patrimoine immobilier, fuite du tourisme...

Ce projet va à l'encontre des objectifs de développement touristiques de la vallée, randonnées pédestres, via ferrata et piste cyclable

Notre vallée, le plus grand domaine cyclable du monde, peut-elle attirer les cyclistes avec des camions et un surcroît de pollution dans l'air ?

Pour toutes ces raisons et bien d'autres encore, nous demandons, purement et simplement, l'abandon immédiat de ce projet dévastateur pour la vallée, la fermeture définitive et irrévocable de cette carrière, la réhabilitation du site, la dépollution et la démolition des bâtiments, la re végétalisation des zones d'extraction.

**Pour contrecarrer ce projet aberrant et destructeur pour toute notre vallée, aidez-nous en signant cette pétition en ligne ; déjà plus de 400 habitants du village ont signé une pétition manuscrite.**

## Annexe 2 - Historique de la carrière

Les autorisations de carrière qui ont été accordées sont les suivantes :

- Société R.P. – Arrêté préfectoral du 31 janvier 1974 (Autorisation/Régularisation)
- Société CIM - Arrêté préfectoral du 30 janvier 1975 (Changement d'exploitant)
- Société CIM – Arrêté préfectoral du 22 juin 1978 (Extension/ Modification)
- Société CIM – Arrêté préfectoral du 10 mai 1987 (Modification)
- Société S.A.B.C – Arrêté préfectoral du 21 juillet 1988 (Changement d'exploitant)
- Société S.A.B.C – Arrêté préfectoral du 11 juillet 1991 (Renouvellement)
- Société B.C.C – Arrêté préfectoral du 11 décembre 1992 (Changement d'exploitant)
- Société B.C.C – Arrêté préfectoral du 30 juin 1994 (Renouvellement)
- Société B.C.C – Arrêté préfectoral du 23 février 1996 (Renouvellement et Extension) => Pour 15 ans
- Société B.R.A – Arrêté préfectoral du 21 octobre 1996 (Changement d'exploitant)
- Société B.R.A devient VICAT le 01 janvier 2012 (Changement de dénomination)



# Annexe 4 - Arrêté préfectoral – remise en état

## Titre IV - Remise en état

### ARTICLE 8

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

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

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

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

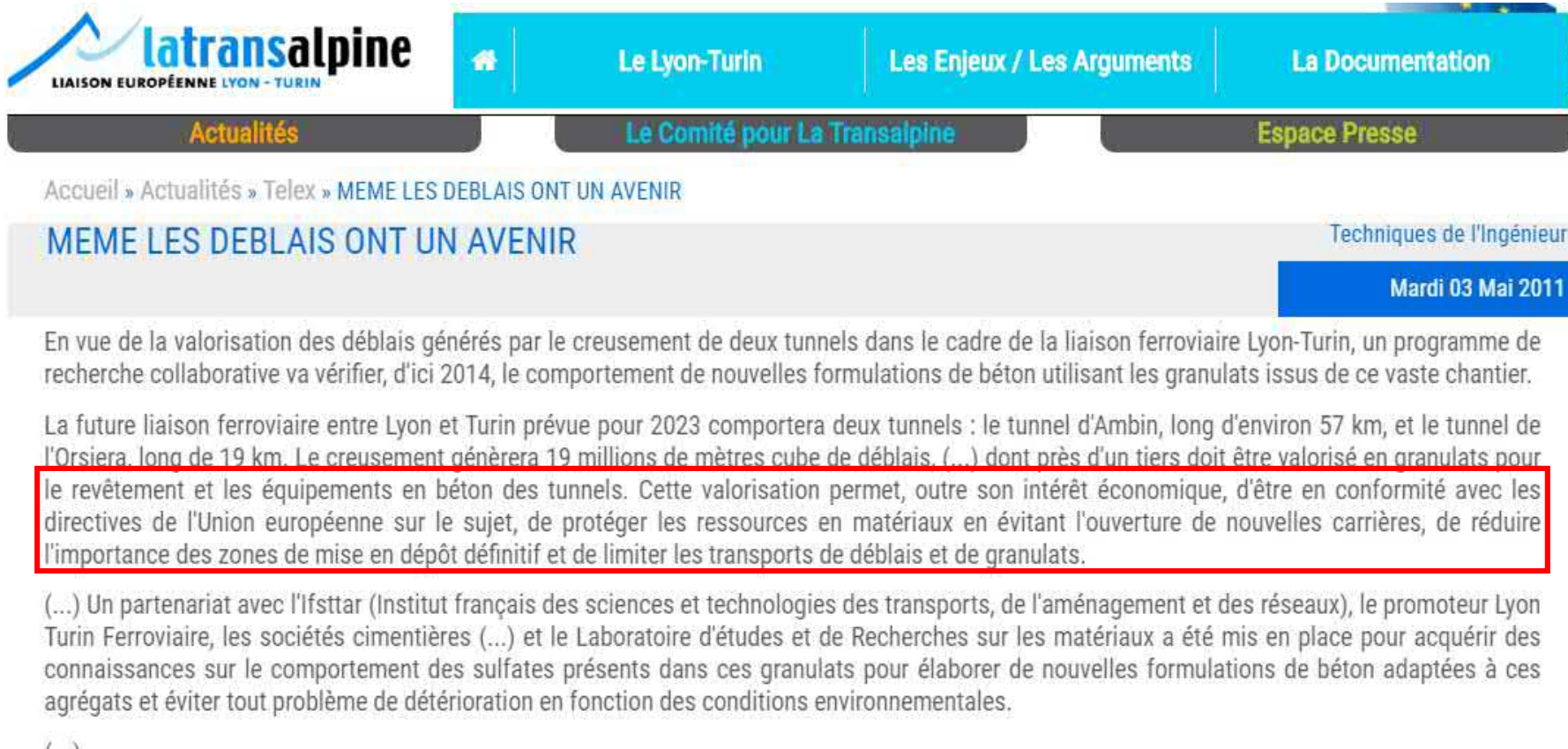
La remise en état du carreau inférieur sera achevée 6 mois après l'arrêt définitif des travaux d'extraction.

En tout état de cause, l'exploitant notifiera au Préfet la fin de l'exploitation de la carrière, au plus tard six mois avant la date d'expiration de l'autorisation. Cette notification sera accompagnée des pièces prévues à l'article 34.1 du décret du 21 septembre 1977 modifié.

- 7 -

Extrait de l'arrêté préfectoral du 23/02/1996 portant autorisation d'exploitation de carrière

## Annexe 5 - Article de la Transalpine du 03 mai 2011



The screenshot shows the website 'la transalpine' with the following elements:

- Logo: **la transalpine** LIAISON EUROPÉENNE LYON - TURIN
- Navigation bar: Home icon, [Le Lyon-Turin](#), [Les Enjeux / Les Arguments](#), [La Documentation](#)
- Secondary navigation bar: [Actualités](#), [Le Comité pour La Transalpine](#), [Espace Presse](#)
- Breadcrumbs: [Accueil](#) » [Actualités](#) » [Telex](#) » [MEME LES DEBLAIS ONT UN AVENIR](#)
- Article Title: **MEME LES DEBLAIS ONT UN AVENIR**
- Category: [Techniques de l'Ingénieur](#)
- Date: **Mardi 03 Mai 2011**
- Text:

En vue de la valorisation des déblais générés par le creusement de deux tunnels dans le cadre de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, un programme de recherche collaborative va vérifier, d'ici 2014, le comportement de nouvelles formulations de béton utilisant les granulats issus de ce vaste chantier.

La future liaison ferroviaire entre Lyon et Turin prévue pour 2023 comportera deux tunnels : le tunnel d'Ambin, long d'environ 57 km, et le tunnel de l'Orsiera, long de 19 km. Le creusement générera 19 millions de mètres cube de déblais. (...) dont près d'un tiers doit être valorisé en granulats pour le revêtement et les équipements en béton des tunnels. Cette valorisation permet, outre son intérêt économique, d'être en conformité avec les directives de l'Union européenne sur le sujet, de protéger les ressources en matériaux en évitant l'ouverture de nouvelles carrières, de réduire l'importance des zones de mise en dépôt définitif et de limiter les transports de déblais et de granulats.

(...) Un partenariat avec l'Ifsttar (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux), le promoteur Lyon Turin Ferroviaire, les sociétés cimentières (...) et le Laboratoire d'études et de Recherches sur les matériaux a été mis en place pour acquérir des connaissances sur le comportement des sulfates présents dans ces granulats pour élaborer de nouvelles formulations de béton adaptées à ces agrégats et éviter tout problème de détérioration en fonction des conditions environnementales.

# Annexe 6 - Article du journal « La Maurienne » du 26 novembre 2020



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

## Annexe 7 - Exploitation de la carrière en photos



# Annexe 8 - Naissance du collectif contre la réouverture de la carrière

Le Dauphiné Libéré  
Mai 2017

> ledauphine.com > savoie > saint-martin-de-la-porte

## SAINT-MARTIN-DE-LA-PORTE



LOCALE EXPRESS - SAINT-MARTIN-LA-PORTE

## Un véhicule qui ne passe pas inaperçu

La Maurienne  
Mai 2017

## Saint-Martin-de-la-Porte : la carrière de calcaire de Calypso bientôt redémarrée ?

La question n'a pas manqué de faire réagir les premiers concernés : les habitants de Saint-Martin-de-la-Porte. Une dizaine d'entre eux s'est d'ailleurs réunie en collectif et a lancé une pétition contre un plausible redémarrage de l'exploitation de la carrière de calcaire de Calypso, laquelle a déjà été signée par plus de 400 personnes. « La société Granulats Vicat a ce projet de redémarrage pour une durée de 30 ans avec un tonnage phénoménal », lance Roger Rouchon, membre du collectif. « Dans les 5 premières années, à raison d'un tir par mois, la société prévoit une extraction de 100 000 tonnes par an avec concasseur mobile, ce qui implique du bruit et surtout de la poussière. Durant les 25 années suivantes, ce sont 500 000 tonnes par an qu'on projette d'extraire avec 3 tirs par mois », explique-t-il avec consternation. Si Roger Rouchon pointe du doigt la pollution liée à l'activité même de la carrière, il n'oublie pas de préciser la pollution engendrée par les camions : « 3 500 rotations par an les cinq premières années et ensuite, ce sera 17 000 rotations annuelles : rendez-vous compte... ». Mais



Le redémarrage de l'exploitation de la carrière de Calypso entraînerait des nuisances et une pollution que le collectif d'habitants redoute.

alors, quelles raisons poussent cette société à redémarrer l'exploitation de cette carrière ? « Officiellement, Vicat explique qu'il s'agit de renforcer le chantier du Lyon-Turin ; or dans 30 ans, ce chantier sera fini depuis longtemps, d'autant que SPI Battignolles, qui est sur le chantier du Lyon-Turin, dément avoir besoin de matériaux ! » Alors même que le collectif a envoyé un courrier à l'ensemble des élus de la vallée, Jean-Marc Bernard, président de la communauté de communes Maurienne Galibier (CCMG), reconnaît avoir pris connais-

sance du projet par ce courrier. Si la CCMG a récupéré, au 1<sup>er</sup> janvier 2017, la compétence économique, son président de préciser : « La zone de Calypso n'a pas été identifiée dans notre champ d'action mais le dossier sera à l'ordre du jour du prochain conseil communautaire, début juillet. » De plus, le collectif rapporte qu'un « contrat de foretage pour l'exploitation d'une carrière à ciel ouvert » aurait été délibéré et autorisé en séance de conseil municipal de la commune de Saint-Martin, le 30 novembre 2015 ; « Pourtant, précise Roger Rouchon accom-

pagné de deux autres membres du collectif, certains conseillers municipaux ne se rappellent pas du tout avoir voté en faveur de ce projet ! Quatre jours plus tard, le maire signait un contrat de foretage cédant une parcelle communale à l'exploitant. » Contacté par téléphone en date du 9 juin dernier, le premier édile, Jean-Pierre Bernard, a déclaré n'avoir « rien à dire ». Odile Clément, aussi membre du collectif, s'agace : « Il y a des gens qui viennent d'acheter dans les nouveaux lotissements en face de la carrière : ils regrettent déjà. Entre le Lyon-Turin, l'autoroute, ce nouveau projet... Les nuisances et la pollution, ça suffit ! À l'époque, si j'étais du linge le matin et qu'un tir se produisait à la carrière, il était noir le soir venu... » « Leur projet il n'est pas pour le chantier du Lyon-Turin, il est fait en réalité pour alimenter le bassin chambérien et la région d'Albertville », informe Roger Rouchon, par ailleurs favorable à « la réhabilitation du site, la dépollution et la démolition des bâtiments : ils sont remplis d'amiante et on nous dit qu'on veut les préserver car ils appartiennent au patrimoine indus-

triel et même mieux, parce qu'y vivent des chauves-souris... ». Au niveau des services de l'État, le sous-préfet d'arrondissement Morgan Tanguy explique : « Un dossier vient en effet tout juste d'être déposé. L'autorisation n'est pas donnée, une enquête publique doit suivre. La société Vicat n'a jamais caché une éventuelle alimentation en matériaux du bassin chambérien et albertvillois, sans exclure les chantiers de la vallée de la Maurienne. » Si autorisation il doit y avoir, le sous-préfet prévoit une « bonne année » d'instruction et tient à rappeler qu'il n'est « pas sourd aux inquiétudes des riverains », sur les questions de nuisances et de pollution notamment. Il est en tout cas possible de signer la pétition lancée par le collectif en ligne via [https://www.change.org/p/sp-st-jean-de-mme-savoie-gouv-fr/non-%C3%A0-la-r%C3%A9ouverture-de-la-carri%C3%A8re-de-calyppo-%C3%A0-st-martin-la-porte-maurienne-savoie?recruter=732532346&utm\\_source=share\\_for\\_starters&utm\\_medium=copyLink](https://www.change.org/p/sp-st-jean-de-mme-savoie-gouv-fr/non-%C3%A0-la-r%C3%A9ouverture-de-la-carri%C3%A8re-de-calyppo-%C3%A0-st-martin-la-porte-maurienne-savoie?recruter=732532346&utm_source=share_for_starters&utm_medium=copyLink).  
Guillaume Chaix  
LMAESH15U1007