

Madame la commissaire enquêtrice

L'association "Vivre et Agir en Maurienne" (VAM), créée en 1998, régie par la loi du 1er juillet 1901, a pour objets principaux : - la préservation de la qualité de notre environnement, de la nature et la biodiversité. - la sortie du modèle de croissance économique actuel en réduisant la consommation des biens matériels, les déplacements, le gaspillage du foncier et de toutes nos ressources. Nous sommes donc bien légitimes à émettre un avis sur tous les projets mauriennais ayant un important impact sur l'environnement.

Ainsi par arrêté n°2024-369 du 21/08/ 2024 Le Maire de Modane a ordonné l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet de révision allégée n°2 du Plan Local d'Urbanisme de Modane (PLU) soumis à évaluation environnementale pour permettre :

- la réouverture de l'ancienne carrière SOCAMO - la -
- la réalisation d'une maison de santé pluridisciplinaire dans l'actuelle zone UZ

Si la réalisation de la maison de santé n'apporte pas d'observation particulière de notre part il n'en va pas de même du projet de réouverture de l'ancienne carrière SOCAMO.

Une justification du projet très discutable :

Ce projet est justifié, dans le dossier d'enquête, pour répondre aux besoins locaux en matériaux de construction, et aussi pour le chantier TELT du tunnel de base du Lyon-Turin.

Ainsi, si le projet de réouverture de la carrière SOCAMO, dont le potentiel du gisement est estimé à 1,45 millions de tonnes, pourvoyait intensément à l'alimentation du chantier TELT à raison de 500 000 t/an maxi, comme indiqué dans le rapport de présentation du dossier, le gisement serait épuisé après seulement 3 années d'exploitation.

Ce scénario maximaliste est tout à fait plausible car l'importance des besoins de ce chantier sont tels qu'il est en déficit de plusieurs millions de tonnes de matériaux pour les années à venir.

TELT devra se fournir en dehors du département dans des carrières situées jusqu'à 190 km de distance. On voit donc l'intérêt de TELT à la réouverture de cette carrière et à son exploitation maximale pour ses besoins, au point que l'installation d'une bande transporteuse entre la carrière et son chantier du Bourget est même envisagée.

Dans ces conditions, les besoins strictement locaux estimés à 80 000 t /an ne pourraient donc être satisfaits ou seulement à la marge pendant les 15 ans d'exploitation prévus de cette carrière.

La Haute Maurienne continuera de dépendre pour son approvisionnement des carrières du bas de la vallée en particulier celle de la Tour en Maurienne distante de 34 km de Modane

Il apparait que les besoins en lien avec la réalisation du chantier en cours de la ligne ferroviaire Lyon-Turin semblent avoir exercé une influence plus ou moins grande dans le projet de réouverture de cette carrière. L'argument mis en avant pour les besoins locaux nous semble peu crédible et les gains attendus en terme de transports et émissions de GES peu convaincants face aux nuisances occasionnées par ce projet.

Des nuisances bien réelles :

• la consommation d'espaces naturels et agricoles :

- La réouverture de la carrière va conduire à une artificialisation (voire à une perte de fonctionnalité des sols), quand bien même celle-ci peut être considérée comme temporaire du fait d'un processus de remise en état envisagé à terme. La qualité médiocre de la végétalisation du site mise en œuvre depuis une vingtaine d'année

après la fermeture de l'ancienne carrière laisse planer un doute sérieux sur l'efficacité d'une telle mesure de réhabilitation sur cet espace.

- Les terrains du projet sont majoritairement occupés par de la forêt. Celle-ci ne fait pas l'objet actuellement d'un plan de gestion sylvicole particulier, mais un tel plan pourrait être mis en place en l'absence d'exploitation de la carrière.

- L'exploitation de la carrière (tirs de mine, vibrations, bruits) est de nature à perturber l'activité agro-pastorale sur les pelouses sèches de la zone du Replat et sur la zone des jardins aux abords immédiats du projet

• les milieux naturels et la biodiversité

- Le projet va conduire à la destruction d'1,8 ha de boisements, 0,2 ha de pelouses sèches, 1 ha de falaises siliceuses.

- L'inventaire faune-flore a identifié la destruction de 12 habitats naturels dont 5 d'intérêt communautaire (faune aviaire et Chiroptères). Selon nous, il y a nécessité de solliciter une dérogation au titre de la législation des espèces protégées et des mesures compensatoires de restauration d'habitats si le projet devait se réaliser.

• la ressource en eau

- Des prélèvements d'eau dans le ruisseau du St Antoine sont envisagés à des fins d'arrosage des pistes d'accès au site d'extraction. L'étude conduite atteste d'une difficulté d'approvisionnement, compte tenu du module de ce cours d'eau, qui n'a pas été calculé précisément à ce stade (besoin du projet estimé à 45m³ par jour en moyenne).

- L'accès à l'eau peut provoquer des conflits d'usage avec les jardiniers de la zone du Pâquier qui prélèvent également dans ce ruisseau, en particulier au printemps et en période estivale où les besoins maraichers sont les plus importants, surtout si cela coïncide avec une exploitation intensive de la carrière pour les besoins de TELT.

• Paysage, tourisme et loisirs

Le secteur du projet présente un attrait touristique certain (tourisme vert et sportif surtout).

Le tourisme quatre saisons devrait continuer à se développer localement, malgré les effets du changement climatique, peu propices au développement des sports de neige. Le projet par ses nuisances (bruits, poussières, trafic, altération du paysage) pourrait impacter la fréquentation estivale de la station de la Norma et du chemin du Petit Bonheur tout proches et pose la question de la sécurité des randonneurs piétons ou VTT l'empruntant

Au-delà du secteur, l'impact paysager sera très visible depuis le versant de la Vanoise très fréquenté



• Risques naturels et sécurité publique

Des instabilités ponctuelles sont relevées sur les fronts de l'ancienne carrière. Elles devront être traitées, qu'il y ait mise en œuvre ou non du projet, pour éviter des éboulements importants dans le lit du ruisseau du St Antoine.

- **le cadre de vie des populations : La concentration des nuisances sur le secteur**

Les nuisances de la carrière viennent s'ajouter dans ce secteur à celles du trafic routier de la piste TELT du contournement de Modane-Fourneaux. L'environnement des riverains qu'ils soient habitants ou jardiniers et d'une grande partie de la population Modanaise en sera affecté, bruits, vibrations, pollution de l'air, avec un impact fort du trafic PL sur la RD 1006 même si des mesures d'atténuations sont prises et effectivement mises en œuvre. L'expérience montre cependant qu'elles ne le sont jamais totalement, ou restent à l'état de vœux pieux, sans des mesures de contrôle draconiennes effectuées fréquemment.

- **Expositions aux émissions de gaz d'échappement**

Dans le rapport de présentation du projet (P. 273) une estimation des émissions de gaz d'échappement a été calculée dans les conditions les plus impactantes, de façon à être majorantes. En prenant en compte le trafic maximal de 87 camions par jour. Ainsi les émissions de gaz d'échappement maximales journalières du projet figurent ci-dessous :

	Émissions maximales en kg/jour				
	CO	NOx	CO ₂	COV	PM
Emissions journalières générées par le trafic maximal de 87 camions sur 120 km	7,1	8,4	1 827	1,4	0,5
Emissions journalières maximales sur le site de la carrière	61,3	7,0	6 400	-	0,4
Emissions totales générées par le projet	68,4	15,4	8 227	-	0,96
A titre comparatif, la RD 1006 rejette, sur 1 km du tronçon Fourneaux-Modane (6 217 véhicules en moyenne journalière annuelle), sur la base de l'étude AtmoPACA	4,2	5,0	1 088	0,8	0,3

Ce tableau fait ressortir que la réouverture de la carrière augmente de manière significative l'exposition de la population de l'agglomération Modane-Fourneaux aux émissions des gaz d'échappement et peut poser des problèmes de santé publique. Cette pollution s'ajoutant à celles du trafic routier de la vallée et du chantier TELT

- **Des retombées économiques très modestes en rapport aux nuisances environnementales répertoriées**

Selon le rapport de présentation (P.261) l'exploitation de la carrière génèrerait 7 emplois directs et plusieurs emplois indirects liés aux opérations sous-traitées.

En conclusion :

Alors que la priorité devrait être donnée à la protection de la biodiversité et à stopper l'artificialisation des sols (loi ZAN) pour préserver un monde vivable pour les générations futures, ce projet de réouverture de carrière va à l'encontre de ces objectifs. Il constitue une tentative de fuite en avant dans la dévastation du territoire mauriennais largement entamée par le chantier du Lyon-Turin, et qui aurait pu se poursuivre si le projet de ZSC d'ouverture de carrières de gypse, n'avait heureusement avorté, jusqu'à preuve du contraire, pour ce qui concerne la Hte Maurienne.

Nous émettons donc un avis très négatif à l'ouverture de cette carrière.

Martine Noraz Présidente

Association Vivre et Agir en Maurienne

Contact : vam@vamaurienne.ovh