

ENQUETE PUBLIQUE SOCIETE VICAT

Commune de MONTAGNOLE

Arrêté préfectoral du 09 septembre 2022 N°ICPE-2022-064

Contributions et signatures recueillies sur le territoire de la commune de Montagnole auprès des habitants et riverains du 15/10/2022 au 04/11/2022.

SOMMAIRE

1 -	INFORMATION ET ACCES AU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE	2
2 -	LE TRAFIC ROUTIER	3
3 -	LA CIRCULATION DES CAMIONS	5
4 -	LA DEGRADATION DES ROUTES	9
5 -	LE CONVOYEUR SOUTERRAIN : LE SERPENT DE MER	9
6 -	LA POLLUTION	11
7 -	LE BRUIT	12
8 -	LES POUSSIÈRES	14
9 -	LES DECHETS INERTES	15
10 -	LE PAYSAGE	16

1 - INFORMATION et ACCES au DOSSIER d'ENQUETE PUBLIQUE

Le lien d'accès internet indiqué sur l'avis d'enquête publique environnemental unique est erroné et ne permet pas d'accéder au dossier à date de mise en ligne du 03 Octobre. L'adresse du lien internet pour accéder au dossier comporte 210 caractères et signes au total, autant de chances de faire une faute de frappe. En 2022 un lien par QR code (1 seul clic droit sur Google) aurait simplifié l'accès, sauf à ce que la volonté soit de rendre la tâche complexe et rébarbative.

Le dossier comporte 2094 pages, 440 Mo. La mairie est accessible au public 11h par semaine, soit 55 heures au total sur la durée de l'enquête avec un seul dossier papier à disposition ceci rend quasiment impossible la consultation et la compréhension de la masse d'informations considérables du dossier.

L'avis d'enquête public ne fait mention ni de la durée ni du tonnage d'exploitation cette précision aurait permis d'appréhender la nature du projet et évité la circulation d'informations erronées.

Le panneau d'affichage sur l'accès à la commune, route des championnats du monde municipal à l'intersection D6-D7 ne comporte pas l'avis d'enquête publique car détérioré rendant l'information pour les riverains inexistante quand bien même ils sont concernés au premier chef par le projet VICAT considérant la circulation des camions par cette même route.

La lecture des compte rendus municipaux de 2022, 2021, 2020, 2019 ne fait mention à aucun moment du projet Vicat, pourtant en juin 2019 le maire donne un avis favorable concernant la demande d'autorisation (1-Avis Mairie.pdf du dossier).

La nouvelle municipalité élue en 2020 n'a donc jamais débattu du projet, et encore moins pu en informer la population de la commune du projet.

L'ordre du jour du conseil municipal du 19 septembre 2022 ne fait aucune mention de l'enquête publique.

Un projet aussi impactant concernant la commune aurait a minima dû être abordé à l'occasion d'un conseil municipal, la population de la commune aurait pu et dû être informée.

Les signataires dénoncent donc un défaut d'information au niveau communal, y aurait t'il une volonté de cacher et minimiser le projet et son impact ?

Dossier administratif page 37

La présente demande d'autorisation environnementale ne concerne que la carrière située à Montagnole. Elle ne concerne pas l'activité de la plate-forme de traitement de la Société GRANULATS VICAT, filiale du Groupe VICAT, située à la Revériaz (Chambéry). Celle-ci a son activité propre et a fait l'objet d'une déclaration indépendante en Mai 2016 auprès de la Préfecture de Savoie.

Malgré des recherches sur le site de la préfecture de Savoie il a été impossible d'accéder au dossier de déclaration concernant le site de la Revériaz qui, considérant le projet de convoyeur et les rotations de camions est indissociable du projet sur le site de Montagnole, les deux ne peuvent donc être traités indépendamment.

Il est fait à de multiples reprises mention de la participation et de l'implication de la population riveraine et/ou montagnolaise :

Etude d'impact page 549

Mise en place d'une Commission Locale de Concertation et de Suivi (C.L.C.S.)

L'exploitant mettra en place une C.L.C.S., afin de permettre à la population riveraine d'accompagner la mise en œuvre et le suivi des mesures prises par l'exploitant, dans le cadre de l'activité de la carrière. Cette mesure sera proposée pour chaque thème susceptible de créer une éventuelle nuisance ou gêne pour le voisinage.

Etude d'impact page 227

Un projet de remise en état du site, défini en concertation avec la Mairie de Montagnole

Etude d'impact page 362

La remise en état de la carrière a été conçue principalement selon des critères écologiques et économiques, compatibles avec les techniques d'exploitation et en concertation avec les souhaits de la Mairie de Montagnole

Etude d'impact page 369

La remise en état de la carrière a été conçue principalement selon des critères écologiques et économiques, compatibles avec les techniques d'exploitation et en concertation avec les souhaits de la Mairie de Montagnole

Etude d'impact page 585

Le plan de remise en état de la carrière qui a été proposé a donné lieu à une concertation entre les acteurs suivants : la Mairie de Montagnole

Il est fait référence à de nombreuses reprises à l'arrêté préfectoral du 22 avril 2016, notamment pour argumenter ou s'appuyer sur un état de situation considérée comme acquis, la demande d'enregistrement VICAT est toujours disponible sur le site de la préfecture à l'adresse :

<http://www.savoie.gouv.fr/content/download/16944/142753/file/Soci%C3%A9t%C3%A9%20VICAT%20Montagnole.pdf>

Hors ce document est incomplet, ceci avait été signalé lors de l'enquête publique de mars 2016, mais en 2022, il manque toujours les pages 2 à 6, 8, 14, 16, 28, 32, 34 à 38, peut-être des données confidentielles non accessibles pour le public ?

CR Commission de suivi du site de la carrière de Montagnole 12 janvier 2022, la mairie de Montagnole :

La société précise que les blocs d'enrochement qui ne pourraient pas être transportés par cette bande transporteuse seront véhiculés par camions dans le respect du nombre de rotation défini par l'arrêté préfectoral actuellement applicable.

Que défini en terme de nombre de rotations l'arrêté préfectoral en cours ? malgré les recherches cette donnée n'a pu être trouvée ?
Quelle est cette commission de suivi dont aucun habitant n'a entendu parler ?

Depuis 1997, jamais rien n'a été fait ni concerté avec la population de la commune de Montagnole que ce soit du côté VICAT, Administration ou Municipalité.

L'intégration et l'information des riverains au projet aurait dû être un préalable. De toute évidence cela n'est pas le choix qui a été fait et la progression en catimini a été préférée par les acteurs du dossier, ou est la concertation dont parle VICAT ?

Le dossier de demande d'autorisation de 2094 pages contient nombre d'erreurs, contradictions, omissions pointées dans les paragraphes suivants du document. Les habitants disposent de 4 semaines pour analyser le dossier, la société VICAT travaille depuis plus de 4 ans sur le sujet, il n'est pas admissible que l'on puisse encore à ce stade avoir autant d'imprécisions, sauf à ce que ce soit à dessein.

NOUS DEMANDONS :

Une information engageante, synthétique, chiffrée et compréhensible par le plus grand nombre. La mise en place d'une commission de riverains avec une capacité avérée à peser sur les décisions, orientations avec contrôle de la mise en œuvre. Cette commission doit être partie intégrante de l'autorisation d'exploitation et pas une promesse au futur.

2 - LE TRAFIC ROUTIER

Les camions empruntent sur la commune de Montagnole la D6, D6E et D912

Dossier administratif page 69 :

Le flux sortant de matériaux est actuellement limité à 150 000 t/an de granulats (soit une trentaine de rotations de camions par jour) pour ne pas produire un impact trop important sur le trafic de la commune de Jacob-Bellecombette. La jonction de la carrière au site de la Revéraz par galerie et convoyeur à bande souterrain permettra de s'affranchir de cet impact et mieux répondre à la demande de l'agglomération chambérienne.

L'impact sur la commune de Montagnole n'est pas considéré, hors c'est sur le territoire de cette commune que la circulation de camions pose le plus de problèmes.

Etude d'impact Page 312 :

D'après les données fournies par le Conseil Général de la Savoie (données de 2016), le trafic routier moyen journalier annuel est de :

- 3 504 véhicules par jour sur la R.D. 912,
- 1 998 véhicules par jour sur la R.D. 7,
- 13 983 véhicules par jour sur la R.D. 1006,
- 104 177 véhicules par jour sur la N 201, dont 5,4 % de poids-lourds.

Le trafic généré par l'évacuation des granulats par la route depuis la carrière de MONTAGNOLE s'insère parfaitement dans le trafic habituel du réseau routier local. En effet, il représente au maximum environ :

- 0,86 % du trafic global sur la R.D. 912,
- 1,50 % du trafic global sur la R.D. 7,
- 0,21 % du trafic global sur la R.D. 1006,
- 0,03 % du trafic global sur la N 201

Etude d'impact page 213 :

TRAFFIC ROUTIER	L'activité de la carrière représente actuellement 0,43 % du trafic global sur la R.D. 912 et 0,75 % sur la R.D. 7.	A la fin de l'autorisation actuelle (Mai 2022), le trafic routier généré par la carrière cessera. Le bénéfice sur la circulation routière sera très faible, compte-tenu du faible pourcentage de l'activité de la carrière sur le réseau routier local.
-----------------	--	---

VICAT avance des chiffres trompeurs, de nature à fausser la perception de l'impact de la circulation des camions. Et en tire des conclusions erronées.

- o Au niveau de la D6, route des Championnats du Monde, sur la commune de Montagnole la moyenne journalière doit être de l'ordre de la centaine, si l'on considère 30 rotations jour, ce qui signifie au total 60 passages de camion, on obtient une augmentation du trafic de 60 %.
- o Si l'on se réfère aux données de la DIR, les 3504 véhicules sur la RD912 sont avenue de la Grande Chartreuse à Jacob Bellecombette, route non empruntée par les camions et dont la densité de population est sans commune mesure avec celle de Montagnole. Sur la partie de la CD912 concernée par la passage des camions suivant les données de la DIR pour 2019 / 2020 on est proche de 700, donc plutôt 10% qu'inférieur à 1% comme annoncé par VICAT.

Moyenne Journalière Annuelle sur Routes Départementales

Comptages Tournants

RD	Section	Désignation	Points de Comptage P.R. et lieu-dit	M.J.A.	Année de comptage
3	3122,00	Bissy / St Sulpice	0,2 Chamoux	3 036	2017
6 E	3119,00	Rd 912 / Rd 6	0,19 Montagnole	623	2017
912	2013,00	Chambéry / St-Pierre-d'Entremont	41,0 Montagnole	690	2014

Agglomération Chambérienne

N° de Route	Section	Désignation	Points de Comptage P.R. et lieu-dit	Tous Véhicules	
				M.J.A. 2 019	M.J.A. 2 020
912	CHY	Av de La Grande Chartreuse	Jacob Bellecombette	3 870	3 338

Les chiffres avancés par VICAT sont si ce n'est biaisés mais à tout le moins trompeurs.

NOUS DEMANDONS :

la réalisation d'une étude sérieuse et indépendante afin d'avoir une mesure réaliste de l'augmentation du trafic routier par les camions et de leur impact.

Etude d'impact page 311

Les voies de communication empruntées par les camions sont aptes à recevoir un trafic important de véhicules poids-lourds. Les camions s'intégreront dans le trafic routier local.

Etude d'impact page 607

THEME	DESCRIPTION DE L'ETAT INITIAL - SCENARIO DE REFERENCE	DESCRIPTION DE L'EVOLUTION PROBABLE EN L'ABSENCE DE PROJET	DESCRIPTION DE L'ENVIRONNEMENT APRES LA MISE EN PLACE DU PROJET (AVEC MESURES ERC)	BILAN DE L'IMPACT + OU - PAR RAPPORT AU SCENARIO DE REFERENCE
TRAFFIC ROUTIER	L'activité de la carrière représente actuellement 0,43 % du trafic global sur la R.D. 912 et 0,75 % sur la R.D. 7.	A la fin de l'autorisation actuelle (Mai 2022), le trafic routier généré par la carrière cessera. Le bénéfice sur la circulation routière sera très faible, compte-tenu du faible pourcentage de l'activité de la carrière sur le réseau routier local.	Malgré l'augmentation de la production du site, le trafic routier ne changera pas. L'essentiel des matériaux produits et accueillis sur le site seront transportés à la plateforme GRANULATS VICAT de la Revériaz par le convoyeur mis en place dans le tunnel qui relie les deux sites.	Par rapport au scénario de référence, il n'y aura pas d'augmentation du nombre de camions sur les routes. Néanmoins, le trafic routier lié à l'activité de la carrière va se poursuivre sur les 30 prochaines années.
	Actuellement, il n'y a aucune évacuation des granulats par voie ferrée ou autre.	Aucune évacuation de granulats par voie ferrée ou autre n'est prévue dans le cadre de l'autorisation actuelle.	L'évacuation des matériaux se fera par convoyeur souterrain jusqu'à Chambéry.	0 Aucune incidence par rapport au scénario de référence.

Comme démontré plus haut ces affirmations sont fausses et trompeuses et doivent être corrigées à l'appui de chiffres et valeurs réalistes.

7 - 10511_F-M_Montagnole_Impacts_mesures partie 1, page 1 §6.1

Le flux sortant de Montagnole est actuellement limité à 100 000 t/an de granulats pour ne pas produire un impact trop important sur le trafic de la commune de Jacob-Bellecombette.

Dans le Powerpoint de présentation aux communes de Jacob Bellecombette le 09 mai 2022 page 2/20 il est indiqué Production actuelle de 80 000 t/an

Etude d'impact page 169 :

Actuellement, la production de la carrière représente environ 150 000 tonnes de granulats par an.

La quantification de l'augmentation du trafic est hasardeuse, le tonnage et donc la circulation variable au gré des pages et présentations, comment considérer sérieusement les affirmations de VICAT quant au nombre de camions.

NOUS DEMANDONS :

A ce que ce tonnage / flux, incluant désormais les apports de déchets inertes ne soit pas dépassé et que cette limitation fasse partie intégrante de l'autorisation d'exploiter ce qui en considérant un tonnage moyen par camion de 30 tonnes :

[100 000 t/an] / [250 jours travaillés] / [30 tonnes par camion] -> 15 rotations / jour maximum

3 - LA CIRCULATION DES CAMIONS

3.1 Conditions générales de circulation

Les camions empruntent sur la commune de Montagnole la D6, D6E et D912. La partie D6 et D6E constituée de la route des championnats du monde est une petite route de campagne, sinueuse totalement inadaptée à la circulation de camion semi-remorque.

Etude d'impact page 182 :

Par ailleurs, le village de Montagnole est un axe de passage important pour les cyclistes ou randonneurs allant au col du Granier, qui empruntent la Route Départementale n° 912. Depuis l'entrée de la carrière et l'embranchement vers la R.D. 6e, aucun camion n'empruntera la R.D. 912 en direction du Sud, vers le Col du Granier.

Cette affirmation est fausse puisque les camions empruntent la D912 sur environ 800 m entre la sortie du site et la jonction avec la D6E. Cette route est empruntée par les cyclistes sportifs se rendant au col du Granier et de plus en plus par des vélos à assistance électrique pour des déplacements locaux, encouragés en cela par la communauté de commune.

Cette portion de la D912 est une courbe continue, sans visibilité, rendant hasardeux le dépassement d'un deux roues. La D6 est également oubliée, puisque comme l'indique son nom, il s'agit de la route des championnats du monde de cyclisme de 1989, également appelée "cote de Montagnole".

Pour les riverains de la D6, D6E et D912, La situation actuelle est déjà insupportable :

- o Bruit
- o Vitesse excessive
- o Vibrations
- o Dégradation de la voirie
- o Pollution
- o Horaires

Les premiers camion circulent à partir de 7 h le matin, régulièrement en file indienne jusqu'à 4 ou 5. Un cadencement des horaires dans la journée est nécessaire d'autant plus que la circulation sur la D6 et D912 est la plus élevée dans les horaires correspondant au début de la journée de travail, du déjeuner et en fin de journée, dans l'intervalle cette circulation est quasi nulle.

Dans le dossier ne figure aucune étude et encore moins prise en compte de la circulation sur les routes empruntées au niveau de la commune de Montagnole.

Le site de La Revériaz est ouvert de 7h30 – 12h00 et 13h30 – 16 h30, concentrant la circulation des camions sur cette plage horaire et augmentant la nuisance pour les riverains de la D6, D6E et D912.

La Carrière de Montagnole est prévue fonctionner de 7h à 19 h, étendant la plage d'exploitation sur le site et par là même les nuisances pour les riverains de la carrière. L'organisation des horaires doit être faite pour réduire les nuisances pas pour les augmenter ou étendre leur durée.

Il est constaté des pointes jusqu'à un camion toutes les deux minutes, considérant qu'ils passent dans un sens à vide et un sens à plein.

Impossible de dormir avec des fenêtres ouvertes ou de déjeuner en terrasse côté route, ceci a été particulièrement pénible cet été caniculaire. Certains riverains résidant dans une épingle sont encore plus impactés car les camions passent des deux côtés de l'habitation

La situation actuelle est intolérable et insupportable et la seule promesse du dossier est que la circulation des camions ne diminuera pas. Malgré les plaintes répétées auprès de la mairie et Vicat, rien ne change, rien n'a jamais changé et donc rien de changera, la seule certitude est d'aller vers le pire. De nombreux riverains s'étaient déjà exprimés lors de l'enquête publique de mars 2016 (31 Signataires LRAR N°84593217 du 25/03/2016 au Préfet, Maire et Conseil général) mais sans considération, ni résultat. Le seul moyen de faire bouger un peu les choses ou d'obtenir une prise de conscience est t'il de bloquer la circulation ou qu'un accident grave survienne ?

D'une manière générale, la circulation d'ensembles semi-remorque est complètement inadaptée à la largeur et à la morphologie de la route empruntée créant en permanence des situations dangereuses, toute personne circulant sur les routes citées s'est à minima une fois, et plus sûrement plusieurs fois trouvé dans une situation de presque accident. Comme VICAT doit le savoir plus que quiconque les presque accident sont la base de la pyramide des risques qui fatalement conduit à un accident grave voir à un décès.

Etude d'impact page 545 : [L'exploitant veillera à se conformer strictement à toutes les prescriptions du Code de la Route.](#)

Manifestement nous n'avons pas tous la même notion du respect du code de la route que VICAT. La prise en considération des autres usagers de la route, n'est pas réalisée, c'est la loi du plus fort et du plus gros qui prime.

Les images suivantes illustrent bien le problème sans nécessité d'ajouter davantage de commentaires sur l'irresponsabilité de la société VICAT et la mise en danger permanente des autres usagers.



Etude d'impact, page 543:

Aucune mesure particulière ne sera prise pour limiter l'impact sur les activités alentours. En effet, le projet n'aura aucune incidence particulière pouvant empêcher les activités voisines, ni sur la circulation des véhicules sur les routes départementales voisines.

Etude d'impact, page 335:

Le renouvellement de l'autorisation de la carrière n'entraînera aucun impact majeur sur le réseau routier local. En effet, les routes utilisées par les camions qui transitent par la carrière sont aptes à recevoir ce type de trafic.

Ces extraits de l'étude d'impact démontrent bien l'insouciance et l'irresponsabilité patente sur le point concernant la circulation.

Nous demandons à ce que VICAT prennent en considération les autres usagers dans le cadre de sa politique de prévention des risques et pas uniquement ses salariés.



VICAT

La prévention du risque routier s'inscrit pleinement dans la démarche globale de prévention des risques du groupe Vicat et souligne la volonté forte de la Direction Générale de préserver la santé et la sécurité de toutes ses collaboratrices et de tous ses collaborateurs.

La logique de circulation du projet est étonnante, les voies larges et droites pour les véhicules légers, les voies étroites et tortueuses pour les camions quelle est la logique ? VICAT doit justifier ce choix.



Le tonnage annuel extrait n'est pas rapproché d'un calendrier, il ne s'agit pas d'avoir un mois qui représente 30 % de la production annuelle par exemple, ou 15 rotations entre 8h et 10h. Un cadencement horaire et mensuel est nécessaire, avec une capacité à contrôler dans le temps son respect.

NOUS DEMANDONS :

La réalisation d'une analyse indépendante de l'adéquation du réseau au trafic routier généré par Vicat. Un cadencement journalier et hebdomadaire de la circulation des camions, un contrôle indépendant et régulier du trafic.

3.2 Entrée et sortie du site de la carrière sur CD912

L'accès des camions à la D912 est très dangereux et non signalé en amont d'aucun des côtés.

Il n'y a pas et il n'y a jamais eu de panneaux signalant un danger, risque ou une sortie de camions !

Etude d'impact, page 431

[L'entrée du site est correctement aménagée et entretenue pour permettre l'entrée et la sortie des camions en toute sécurité \(panneaux signalant la sortie de camions présents au niveau du raccordement sur la voie publique, etc.\).](#)

Dans les faits, le départ des camions, du fait de leur charge, se fait à faible vitesse en pleine courbe sur une route départementale à 80 km/h, et avec une visibilité très limitée.

A l'entrée à vide les camions vont plus vite mais se déportent sur la voie de gauche opposée pour négocier la courbe en dos d'âne du site, ceci toujours en pleine courbe et sans visibilité.



Si le portail d'accès au site est fermé les camions stationnent en file indienne sur la D912.

Par ailleurs compte-tenu d'un bâchage insuffisant et/ou d'une trop grande vitesse dans le virage de sortie, des gravillons et petites pierres sont fréquemment projetés sur la route, de la boue déposée sur la voirie, rendant la courbe très dangereuse pour les 2 roues motorisés ou non. Sur le sujet encore les investissements VICAT pour sécuriser la zone sont à minima.

VICAT précise page 16 de la note de présentation non technique :

[Les nuisances liées au transport et à l'évacuation des matériaux depuis la carrière seront limitées au maximum car les granulats seront essentiellement évacués du site par un convoyeur souterrain. Un tonnage résiduel sera néanmoins acheminé par transport routier. Il représente environ 25 à 30 rotations de camions par jour.](#)

Donc au-delà de 25 à 30 rotations de camion il y a des nuisances en deça non. Quel est le référentiel ou la norme utilisée pour déterminer l'échelle de nuisances par rapport au nombre de camion circulants. Est-ce un référentiel interne propre à VICAT ?

Etude d'impact à trois reprises pages 205, 345 et 572 :

10 à 15 rotations par jour, identique au trafic actuel, avec une incidence modérée

TRAFIC ROUTIER	-	Evacuation limitée des matériaux par la route (10 à 15 rotations de camions par jour). Identique au trafic actuel		x	x			x	x			x	Modéré
		Evacuation des matériaux essentiellement par le tunnel souterrain qui relie la carrière au site VICAT de la Revériaz		x	x			x	x			x	Modéré

Etude d'impact page 311

Environ 25 à 30 rotations de camions par jour, identique au trafic actuel des camions

Note de présentation technique page 16 :

Représente environ 25 à 30 rotations de camions par jour, ce qui correspond au trafic routier qui est actuellement opéré sur le site.

Le maximum c'est 15 ou 30 rotations ? Il s'agirait d'être précis non ? pour les riverains c'est important. Le terme rotation est en outre trompeur car cela correspond au double en terme de passage de camions.

Etude d'impact, page 424, la limitation de la vitesse réduit la gravité d'un accident :

L'itinéraire des véhicules à vide et en charge est signalé par un plan de circulation. La vitesse est limitée à 30 km/h dans l'enceinte de la carrière pour réduire la gravité d'un éventuel accident et les éventuels envols de poussières.

La vitesse des mêmes véhicules sur le réseau routier non adapté à leur circulation doit donc également être réduite à la même valeur que dans l'enceinte de la carrière pour limiter les risques d'autant plus qu'il s'avère que la vitesse actuelle ne permet pas aux camions de négocier les courbes et virages en restant dans leur voie de circulation.

Etude d'impact, page 41:

Toutefois, un acheminement des matériaux par transport routier sera maintenu pour les besoins spécifiques suivants :

1. En phase de démarrage de l'activité, le temps que les infrastructures de convoyage soient construites,
2. pour l'acheminement de matériaux non transférables par le convoyeur souterrain (gros blocs, matériaux trop fins ou trop humides, etc.) en phase d'exploitation,
3. pour l'accueil des matériaux issus de chantiers locaux (chantiers communaux ou sur les communes environnantes de la carrière), par campagnes ponctuelles,
4. Lors des arrêts techniques pour maintenance sur le convoyeur (environ 1 mois par an).

Point 1 : Aucun planning / calendrier de précisé ou indiqué, la phase de démarrage peut durer indéfiniment, elle n'est pas bornée dans le temps et aucun engagement n'est pris par VICAT, rien n'est conditionné par l'état ou les collectivités.

Point 2 : Que sont des matériaux trop fins, trop gros ou trop humides, là encore rien de précisé, ni normé ou borné, VICAT peut faire ce qu'il veut.

Point 3 : Le Lyon Turin est il un chantier ponctuel sur une commune environnante, si oui quel tonnage, quelle durée, qu'est il envisagé ?

Point 4 : Quel tonnage par la route 1 mois par an pendant l'arrêt technique. Vicat a-t-il le droit de déroger aux 25/30 rotations camions par jour annoncés ?

Le dossier indique 120 rotations de camions au départ du site de la Revériaz, donc autant sur la D6 et 912 pendant la phase de démarrage et les arrêts techniques ?

Etude d'impact page 357 :

Le flux sortant de matériaux est actuellement limité à 150 000 t/an de granulats (soit une trentaine de rotations de camions par jour)

Ceci permet d'en déduire la capacité d'un camion :

[150 000 t/an] / [250 jours travaillés] -> [600 t/jour] / [30 rotations] -> 20 t par camion

Extraction granulats (export mini/maxi) :

[500 000 t/an] / [250 jours travaillés] / [20 tonnes par camion] -> 100 rotations / jour

[800 000 t/an] / [250 jours travaillés] / [20 tonnes par camion] -> 160 rotations / jour

Déchets inertes (import mini/maxi) :

[150 000 t/an] / [250 jours travaillés] / [20 tonnes par camion] -> 30 rotations / jour

[300 000 t/an] / [250 jours travaillés] / [20 tonnes par camion] -> 60 rotations / jour

Comment VICAT peut affirmer de manière aussi péremptoire qu'il n'y aura que 25 à 30 rotations par jour, quel est le mode de calcul ?

NOUS DEMANDONS :

La limitation du nombre de rotations de camions à 10-15 par jour en quelque période de l'année que ce soit. La mise en oeuvre du convoyeur souterrain en préambule de toute autorisation d'exploitation.

La réalisation de la maintenance lors des périodes de faible activité du BTP (Aout).

4 - LA DEGRADATION DES ROUTES

La chaussée des voies D6, D6E et D912 empruntées par les camions est dégradée et déformée, et plus particulièrement au sortir de l'hiver avec le dégel. Les nids de poules et déformations se créent. Depuis la remise en exploitation, les travaux de réfection n'ont jamais été aussi nombreux. Il n'y a rien sur ce sujet dans le dossier, au final c'est la collectivité qui paie les dégats occasionnés par des intérêts privés !

Etude d'impact, page 424 :

Le trajet des engins de chantier se fera sur des pistes aménagées et réservées à cet effet. De plus, le nombre d'opérations de manutention et de transport sera réduit autant que possible, afin de préserver la structure du sol.

La circulation des engins, donc les camions dégrade les voies empruntées.

NOUS DEMANDONS :

La prise en charge des réparations dues au trafic poids lourds par la société VICAT.

5 - LE CONVOYEUR SOUTERRAIN : LE SERPENT DE MER

5.1 Existence du convoyeur

Le dossier de demande d'autorisation manque cruellement de précisions concernant le convoyeur souterrain, les quantités ne sont jamais précisément indiquées, les dates sont évasives :

- o Matériaux finis : Essentiellement par convoyeur souterrain
- o Déchets inertes : Essentiellement par convoyeur souterrain
- o La plupart des granulats produits par la carrière, ainsi que les matériaux de remblais inertes accueillis sur le site seront acheminés par un convoyeur souterrain

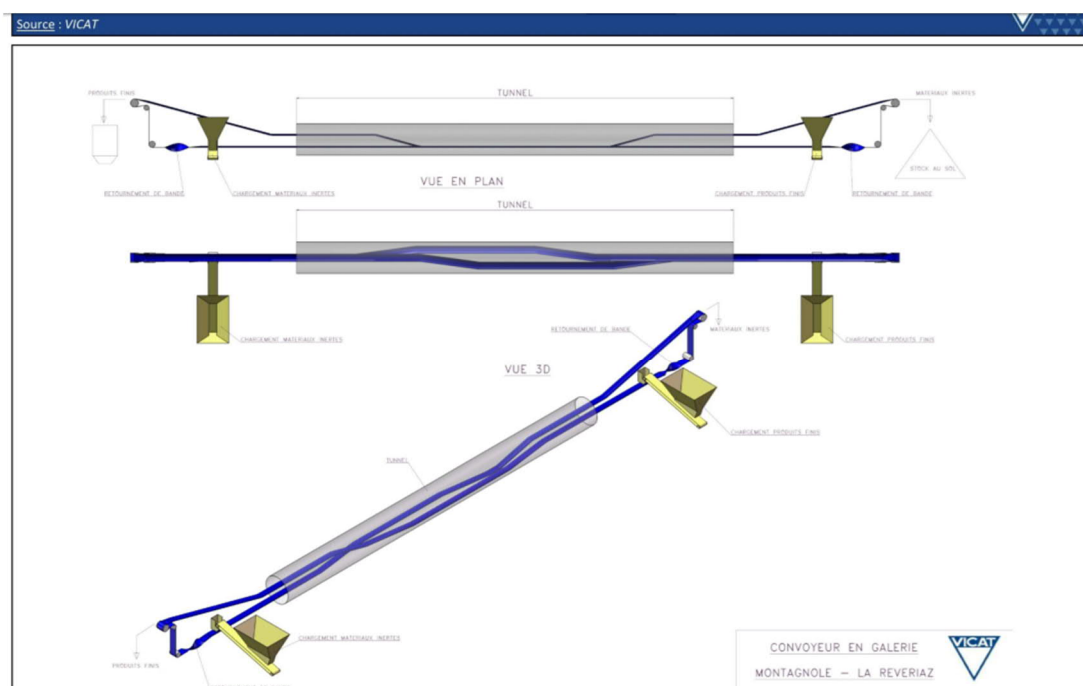
VICAT doit s'engager sur des quantités, des chiffres, des dates, ils n'est pas compréhensible que dans un dossier qui est à l'étude depuis plusieurs années les données ne soient pas quantifiées, une entreprise comme VICAT n'envisage pas d'investissement sur des termes aussi flous et non engageants.

Etude d'impact page 39 :

Actuellement, le tunnel n'est plus en service et nécessitera des travaux de confortement avant la mise en place du convoyeur. Les travaux pour l'installation de celui-ci seront réalisés dans les premières années qui suivront l'obtention de l'arrêté préfectoral d'autorisation.

Aucun engagement de date, on ne trouve ni calendrier ni planning, VICAT d'ailleurs conditionne le début des travaux à l'obtention de l'arrêté préfectoral, sans prendre d'engagement sur la réalisation ensuite. Pourtant il semble évident, si le projet a été étudié que le planning de réalisation est connu et maîtrisé. Ce convoyeur, VICAT l'évoque depuis 2015. Lors d'une présentation au conseil municipal de Montagnole (CR du 29/10/2018) il est question de 2020, deux ans plus tard rien n'est fait même pas le début d'un commencement de travaux, probablement la faute au COVID et à la guerre en Ukraine ?

Le convoyeur est-il toujours à l'état de concept comme semblent en témoigner les croquis de principe présentés au dossier :



Il n'est fourni aucune étude technique précise, aucun chiffrage, VICAT doit démontrer que le projet est techniquement et économiquement viable.

La viabilité financière du projet de convoyeur n'est pas démontrée, les chiffrages présentés (page 577 à 579 et 600 de l'étude d'impact), porte simplement la mention "intégré au cout d'exploitation" aucune estimation n'est fournie pourtant l'investissement est conséquent, oralement il nous a été indiqué que le budget se monterait à 10M€ environ, que cela comprend-il ? Cet investissement est-il économiquement viable au regard du chiffre d'affaires généré à Montagnole ?

Sur quel base de tonnage annuel cette intégration au cout d'exploitation rend elle le projet viable et amortissable ?

Les signataires demandent à ce que l'obtention de l'autorisation d'exploitation soit conditionnée à la véracité et faisabilité du projet ainsi que des garanties sur sa réalisation que ce soit en terme de temps et de performances. Les incertitudes abyssales concernant la réalité du projet de convoyeur, élément essentiel de la demande d'autorisation.

7 - 10511_F-M_Montagnole_Impacts_mesures partie 1, page 1 §6.1

Le flux sortant de matériaux est actuellement limité à 100 000 t/an de granulats pour ne pas produire un impact trop important sur le trafic de la commune de Jacob-Bellecombette.

Dans le Powerpoint de présentation aux communes de Jacob Bellecombette le 09 mai 2022 page 2/20 il est indiqué [Production actuelle de 80 000 t/an](#)

Etude d'impact page 169 :

[Actuellement, la production de la carrière représente environ 150 000 tonnes de granulats par an.](#)

Ce sont de grandes imprécisions, de l'ordre du simple au double sur le tonnage actuel semblant indiquer que VICAT ne maîtrise pas ses chiffres de productions, ceci apporte une inquiétude sur les prévisions VICAT annoncées. La précédente demande de VICAT portait sur 300 000 tonnes et au mieux la production est à peine à la moitié des prévisions. La viabilité économique du projet, et par la même la capacité à financer le convoyeur souterrain n'est pas acquise si VICAT se trompe aussi lourdement dans ses projections actuelles.

NOUS DEMANDONS :

Le démarrage de l'exploitation de la carrière doit être conditionné à la mise en route opérationnelle du tunnel et son convoyeur à la montée et la descente.

5.2 Capacité du convoyeur et trafic routier

Dossier administratif page 99 :

Toutefois, un acheminement des matériaux par transport routier sera maintenu pour les besoins spécifiques suivants :

- en phase de démarrage de l'activité, le temps que les infrastructures de convoyage soient construites,
- pour l'acheminement de matériaux non transférables par le convoyeur souterrain (gros blocs, matériaux trop fins ou trop humides, etc.) en phase d'exploitation,
- pour l'alimentation en granulats ou l'accueil des matériaux issus de chantiers locaux (chantiers communaux ou sur les communes environnantes de la carrière),
- lors des arrêts techniques pour maintenance sur le convoyeur (environ 1 mois par an),
- en cas de pannes du convoyeur

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.

Au final dans le dossier VICAT assène avec force et répétition que le transport routier n'excédera pas 150 000 tonnes et 25 à 30 camions par jour, ces rotations indiquées limitées servent au transport des déchets inertes, des granulats ne passant pas sur le convoyeur, pour les chantiers locaux, pour palier aux pannes, pour palier à la maintenance annuelle estimée à un mois.

Si l'on cumule toutes les situations et les quantités prévues exploitées 25 à 30 camions / jour n'y suffiront pas :

- o Extraction (fourchette basse) 500 000 t/an -> 2 270 t/jour (220 jours considérés)
- o Extraction (fourchette haute) 800 000 t/an -> 3 630 t/jour (220 jours considérés)
- o Apport déchets 150 000 t/an -> 680 t/jour (220 jours considérés)

30 camions / jour à 25 t unitaire -> 750 t/jour transportables par route. Pendant le mois d'arrêt pour maintenance du convoyeur, il ne sera transporté par route que 15 000 t. Alors que l'extraction produit de 45 400 à 72 600 t et que l'apport en déchets est de 13 600 t sur la même période. Peu vraisemblable qu'uniquement la gestion de stock permettent d'absorber un arrêt d'un mois, il est plus plausible que les rotations de camions augmenteront durant la période.

Etude d'impact page 311

Seule une fraction résiduelle de 150 000 tonnes par an au maximum se fera par la route (environ 25 à 30 rotations de camions par jour, identique au trafic actuel des camions qui transitent par la carrière), en cas de maintenance du convoyeur ou pour des chantiers diffus locaux. Les voies de communication empruntées par les camions sont aptes à recevoir un trafic important de véhicules poids-lourds. Les camions s'intégreront dans le trafic routier local.

Comme évoqué précédemment sur l'aspect circulation les routes empruntées ne sont absolument pas adaptées à la circulation de camions et le trafic routier local est faible par rapport à l'impact des camions. Cela laisse imaginer que lors des opérations de maintenance sur le convoyeur, qui n'existe toujours pas, le report se fera sur la route ce qui n'est pas acceptable, les 30 rotations par jour étant déjà inadmissibles pour les riverains.

Etude d'impact page 545 :

L'évacuation des granulats par le convoyeur qui sera installé dans le tunnel au Nord de la carrière permettra de limiter fortement les nuisances liées à la circulation des camions sur la route (nuisances sonores, de poussières, pollution atmosphérique). Pour une production moyenne de 500 000 tonnes par an, cela représente une "économie" de 72 rotations de camions par jour sur les routes environ.

Le projet est à 800 000 tonnes / an et 150 à 300 000 de déchets inertes soit 1 100 000 tonnes par an à son maximum soit de l'ordre 160 rotations / jour sans le convoyeur si l'on se réfère au calcul VICAT. Compte tenu des incertitudes relatives au futur trafic routier,

NOUS DEMANDONS :

Que soit communiquées les quantités engageantes (volume, tonnage, en montée et descente) transportées par le futur convoyeur. Corrélativement nous demandons un engagement de la société Vicat sur le transport maximum qu'il compte générer par la route, un engagement sur la non circulation à vide de camions, considérant les tonnages de matériaux entrants et sortants.

6 - LA POLLUTION

Etude d'impact, page 383

Au travers de plusieurs actions à l'échelle régionale, l'objectif du schéma est de réduire les émissions globales de NO₂, COV, SO₂, NH₃ et de particules fines PM₁₀ et PM_{2,5}. Ceux-ci sont émis par certains types d'industries et par la combustion du carburant des véhicules.

Le quasi quadruplement de la production va s'accompagner d'une augmentation en conséquence de la pollution.

L'industrie du ciment est responsable d'émissions de CO₂ et autres polluants atmosphériques importante. La société VICAT communique énormément sur sa responsabilité environnementale, et la réduction de ses émissions.

Dans le rapport annuel 2021 de la société VICAT, le PDG Guy Sidos s'exprime ainsi :

"Face à l'urgence climatique, la transition vers un monde plus durable est un impératif. Notre responsabilité en tant qu'industriel est de minimiser l'impact carbone de l'ensemble de nos activités"

ou encore Eric Bourdon DGA Innovation et Climat :

" Objectif ultime : atteindre la neutralité carbone en 2050 sur l'ensemble de sa chaîne de valeur"

Dans le dossier il n'est pas évoqué d'objectif de réduction des émissions de CO₂, ni de solutions alternative pour le carburant des véhicules internes, ou externes au site (Biodiesel, Biogaz, électrique ou hydrogène) pourtant considérant la configuration et le caractère répétitif et identique des trajets des véhicules dans la carrière et dans la liaison avec le site de la Reveriaz il semblerait aisé de mettre en place des solutions de carburant à faible émission de CO₂ ou électriques. VICAT vante les solutions de carburants bas carbone en Suisse et aux Etats Unis mais se contente d'utiliser des véhicules "respectant les normes" en France.

Etude d'impact page 300 :

Les quantités annuelles utilisées par les engins de chantier et véhicules sont évalués à :

- 600 500 m³ de GNR par an
- 5 MWh d'électricité par an (installation de traitement secondaire + convoyeur).

Les engins de chantier présents sur la carrière respectent les normes de rejet en vigueur. Ces normes visent un rejet minimal de CO₂. Les quantités de gaz à effet de serre dégagées par les engins sont par conséquent très faibles.

La communication du groupe VICAT s'apparente donc davantage à du Greenwashing plutôt qu'à une volonté de réduction des gaz à effet de serre et une neutralité Carbone à horizon 2050, considérant que la demande d'autorisation porte jusqu'en 2052.

Les quantités de GNR ne concernent pas les véhicules routiers assurant les 25 à 30 rotations quotidiennes annoncées soit : 11.5 kms x 30 rotations x 220 jours travaillés = 75 900 kms équivalent à environ 26 000 litres de gasoil

DP Foration-Minage page 14

Emballages : après avoir vérifié qu'ils ne contiennent plus de matière explosive, les emballages usagés sont évacués par le fournisseur ou brûlés dans un endroit suffisamment éloigné de toute matière combustible (absence de végétation) pour éviter de déclencher un incendie par envol de flammèches

Brûlés ??? Encore heureux que la procédure prévoit la vérification de l'absence de matière explosive.

Que ce soit au niveau des projections de consommation de granulats ou de l'utilisation de carburant fossiles, VICAT semble vivre sur une autre planète ou vivre à une autre époque, un peu comme si les COP, rapports du GIEC, Loi Climat et Résilience qui fixe l'objectif de zéro artificialisation nette à l'horizon 2050 n'avaient jamais existés.

NOUS DEMANDONS :

L'exemplarité pour la mise en oeuvre de solutions de transport et d'exploitation respectueuses de l'environnement, VICAT gagnerait beaucoup en image à faire de ce site un modèle vertueux avec des solutions innovantes, en d'autres termes "joindre les actes à la parole"

7 - LE BRUIT ET LES MINES

7.1 Le Bruit

Etude d'impact, page 547 :

Les jours et horaires durant lesquels auront lieu les tirs de mine seront connus de la population environnante, afin d'éviter tout effet de surprise.

Etude d'impact, page 548 :

Un contrôle des niveaux sonores sera réalisé une fois par an en limite de propriété et dans les zones à émergences réglementées les plus proches de la carrière, ainsi que le long du tracé du convoyeur souterrain lorsque celui-ci se rapprochera des zones habitées.

Etude d'impact, page 325 :

Pour la période de jour, les simulations du niveau sonore de l'activité de la carrière donnent des valeurs inférieures à 70 dB(A) en limite de site, conformément à l'Arrêté du 23 Janvier 1997. Au niveau des zones à émergences réglementées, les simulations indiquent que les émergences seront inférieures à 6 dB(A), conformément à la réglementation.

L'activité de la carrière n'engendrera donc aucun impact significatif sur l'environnement en termes de nuisances sonores.

Etude d'impact page 540 :

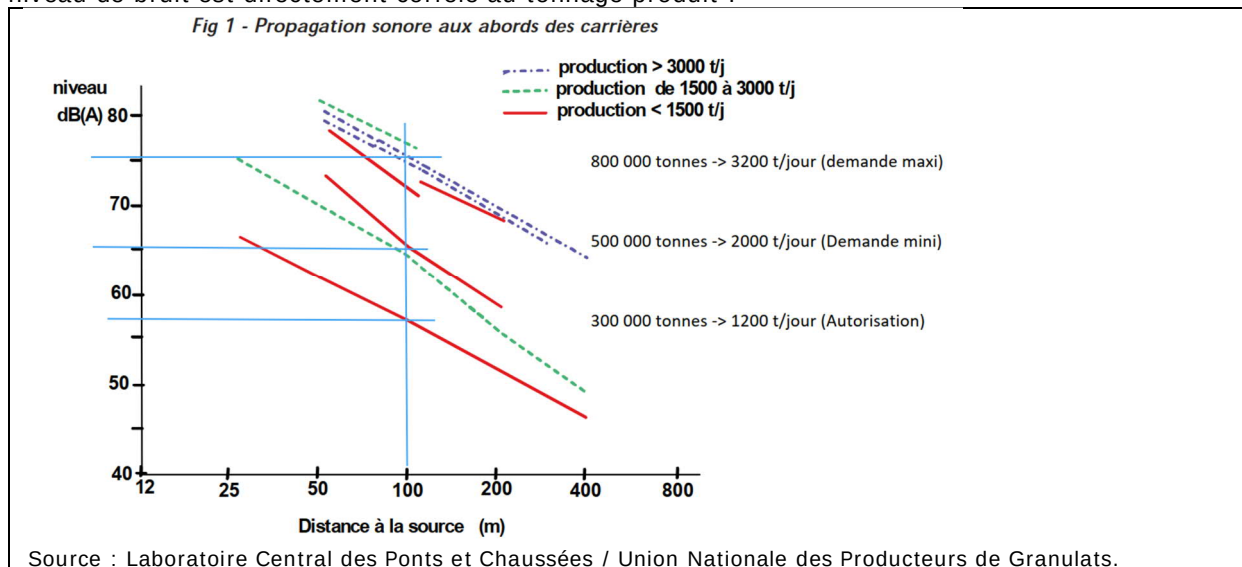
L'évacuation des granulats par le convoyeur qui sera installé dans le tunnel au Nord de la carrière permettra de limiter fortement les nuisances liées à la circulation des camions sur la route (nuisances sonores, de poussières, pollution atmosphérique)

La puissance électrique pour le criblage et le concassage installée va tripler (1700 kW d'installation fixe + 530 kW d'installation mobile). Les mouvements de matériaux (internes et externes au site) vont passer d'une autorisation de 300 000 t/an à 800 000 t + 300 000 t d'apports de déchets inertes, soit jusqu'à un maximum annuel de 1 100 000 t quasi un quadruplement.

Les zones de fouilles vont s'élever en altitude rendant inopérant l'effet atténuant de la configuration en fosse encaissée du site actuel, et impactant de fait d'autres habitations.

Quand bien même les bruits de s'additionnent pas, si un engin émet 100 dB, quatre engins émettront 115 ou 120 dB, l'augmentation du volume d'exploitation conduit inmanquablement à une élévation du niveau sonore.

Le niveau de bruit est directement corrélé au tonnage produit :



Le mode d'exploitation de Pierre Grosse et son altitude sont des facteurs aggravants du niveau sonore :

Un front de taille a un pouvoir réfléchissant très important; il double l'énergie acoustique émise par les engins de reprise, c'est à dire que le bruit résultant correspond au bruit émis par deux fois plus d'engins que ceux réellement au travail.

Il faut éviter le cheminement d'engins sur les hauteurs : bruit de moteur important en montée, niveaux sonores non atténués par l'effet de sol.

Source : Laboratoire Central des Ponts et Chaussées / Union Nationale des Producteurs de Granulats.

Une campagne de mesures acoustiques réalisée en 2018 sur une plage de 11 h à 14 h est jointe au dossier. L'estimation du bruit de la future exploitation est basée sur des simulations logicielles hypothèse de

localisation des points d'émission théorique, les limites réglementaires sont basées sur l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis par les ICPE.

Pour rappel la carrière est située dans un environnement rural, très calme et silencieux et la perception du bruit par les riverains diffère fortement des conclusions de l'étude.

Le bruit induit par la circulation des camions sur la D6 et 912 n'est à aucun moment pris en considération quand bien même la circulation actuelle des camions sur ces routes conduit à une augmentation du trafic de l'ordre de 60 %.

La plage horaire considérée dans l'étude ne semble pas pertinente par rapport aux horaires d'activité de la carrière et la circulation sur les routes.

Baser l'étude d'impact du bruit uniquement sur la base du point de vue de l'exploitant, sans prise en compte des nuisances subies et signalées par les riverains impactés biaise l'analyse et rend de fait caduque le résultat.

Etude d'impact page 579 :

Il est prévu dans le budget (MA_1) "[une campagne par an au cout unitaire de 600 €](#)", la demande d'autorisation porte sur 500 000 t/an à 15 / 20 € la tonne, il devrait y avoir possibilité pour VICAT de faire mieux que ce qui est proposé sans mettre en péril l'exploitation. Pour ce qui concerne les tirs de mine il est indiqué (MA_1) "[Suivi des tirs de mine, en place](#)" A préciser ce que signifie cette affirmation car non trouvé dans le dossier de 2094 pages.

Les nuisances liées à la circulation des camions ne seront pas limitées par l'installation hypothétique du convoyeur puisque le nombre de camion circulant sur les routes sera au mieux identique à la situation actuelle.

NOUS DEMANDONS :

Des études complémentaires indépendantes doivent être menées en concertation avec les riverains subissant les nuisances sonores et les effets des tirs de mines en incluant la circulation sur les routes D,6, D6E et D912. Que ces études soient réalisées dans la plage horaire correspondant à la période d'activité maximale de la carrière et comparée à une période d'inactivité de celle-ci, et enfin que soient mis en place des dispositifs de mesure permanents avec enregistreur dans les zones sensibles signalées par les riverains, et non des relevés 1 ou 2 fois par an.

7.2 Les Tirs de Mines

Les effets des tirs de mines sont ressentis jusqu'au chef-lieu de la Commune

Etude d'impact page 198 (en gras dans le texte) :

[Toutefois, préconiser un seuil de vibration, c'est assurer que, tant que ce seuil n'est pas dépassé, la pérennité des habitations n'est pas affectée. A l'inverse, le dépassement du seuil préconisé ne signifie pas non plus que l'apparition de dégâts soit systématiquement observée.](#)

Affirmation gratuite de VICAT et non étayée qui doit être retirée. La règle est :

Arrêté du 22 septembre 1994 modifié par l'arrêté du 5 mai 2010, article 22.2 Vibrations :

"Les tirs de mines ne doivent pas être à l'origine de vibrations susceptibles d'engendrer dans les constructions avoisinantes des vitesses particulières pondérées supérieures à 10 mm/s mesurées suivant les trois axes de la construction"

Etude d'impact page 198

[Les niveaux vibratoires induits par les tirs de mines seront systématiquement contrôlés par la Société VICAT ou par l'exploitant, de façon à s'assurer du respect des seuils fixés par la réglementation.](#)

Par "Contrôlé systématiquement" VICAT s'engage donc à installer des dispositifs de mesure dans les constructions avoisinantes ?

Page 550 Etude d'impact page 150 :

[Avec une moyenne de 150 kg d'explosifs par trou](#)

Plan de gestion des déchets Page 6 sur 13 :

[La fréquence des tirs de mines sera de 1 tir par semaine. La charge d'explosif pour les tirs sera d'environ 1,6 tonnes par tir. Les explosifs seront livrés le jour du tir et utilisés dès réception.](#)

Quelle est la procédure si dans le cas d'un défaillance ou incident le tir n'est pas réalisé ?

Pour ce qui concerne les tirs de mine, la prévenance de la population environnante ne supprime pas la nuisance, cela évite simplement l'effet de surprise.

Dossier administratif page 113 :

[Lors de chaque campagne de tirs de mine réalisée sur la carrière, les vibrations seront mesurées au niveau des habitations les plus proches à l'aide de sismographes.](#)

Etude d'impact page 198 :

[Les niveaux vibratoires induits par les tirs de mines seront systématiquement contrôlés par la Société VICAT ou par l'exploitant, de façon à s'assurer du respect des seuils fixés par la réglementation.](#)

[Chaque tir, réalisé par du personnel spécialisé dans la manipulation d'explosifs et habitué à la problématique de minage, fait l'objet de mesures de vibrations par sismographe au niveau des bâtiments les plus proches.](#)

En contradiction avec le caractère périodique indiqué dans l'Etude d'impact page 197:

Le respect de la valeur limite ci-dessus est vérifié dès les premiers tirs réalisés sur la carrière, puis par campagnes périodiques dont la fréquence est fixée par l'arrêté d'autorisation ».

Etude d'impact page 199 et 329 :

Carte de localisation du sismographe -> 4 points de mesure : Maison Guillot, Maison rouge, LPO, Maison Taverne

Tableau récapitulatif (12 mesures)-> Maison Taverne n'apparaît pas ?

4 Jours de mesure avec des charges de 90 à 126 kg alors même qu'il est indiqué dans l'Etude d'impact page 29, 331, 333, 550, Etude de danger page 51, Dossier administratif page 91 :

Charge unitaire moyenne de 150 kg avec un maximum de 180 kg

Etude d'impact page 329 :

Les 12 mesures effectuées servent de base à l'estimation du coefficient K selon la loi de Chapot, ou il ressort que 1/3 des estimations sont au-delà du seuil réglementaire (page 330 de l'étude d'impact). Le coefficient K est calculé avec une précision de deux chiffres après la virgule, hors ce coefficient K prend en compte tous les paramètres autres que la distance (D) et la charge d'explosif (Q), Il traduit à la fois la qualité du tir et la transmission des vibrations au sein du massif rocheux. Comment être alors aussi affirmatif sur la base d'uniquement 12 mesures, localisées en 3 points. La loi des ondes de surfaces qui suivant la géologie du site sont plus contraignantes et défavorables que la loi de Chapot ne sont pas évaluées ni abordées.

Analyse et optimisation des pratiques d'abattage à l'explosif dans une carrière, Mines Paritech, Colas, Céline Coulombe :

Des théories empiriques ont été établies pour prévoir le niveau de vibrations créées par un tir. Sont en général retenues les lois, dites de Chapot.

K est un coefficient qui traduit à la fois la qualité du tir, exemple K= 1500 pour un très bon tir, K= 2500 pour un tir moyen, K= 6000 pour un très mauvais tir

P.Chapot, Laboratoire Régional des Ponts et Chaussées, Nancy, Revue française géotechnique N°14 :

L'analyse des mesures effectuées sur des chantiers de terrassement à l'explosif a permis de mettre en évidence une relation simple entre vitesse de vibration, charge et distance si cette relation ne représente pas un modèle théorique rigoureux elle peut se révéler utile pour la prévision du niveau maximum des vibrations produits par les tirs d'explosifs.

NOUS DEMANDONS :

La mise en place de dispositifs fixes de contrôle et d'enregistrement continu au niveau des habitations proches du site et non des contrôles ponctuels, ceci afin de s'assurer du respect de la réglementation en vigueur.

8 - LES POUSSIÈRES

L'exploitation de la carrière, les mouvements de matériaux en interne, en entrée ou en sortie sur le site génèrent des poussières l'augmentation considérable des volumes traités va inévitablement augmenter dans les mêmes proportions les poussières émises avec une surface d'exploitation en augmentation. Les mesures présentées ne sont pas convaincantes ou crédibles.

Etude d'impact page 45 :

Cependant, un prélèvement d'eau pourra être réalisé, selon les conditions météorologiques, pour l'arrosage des pistes. Le volume maximal prélevé est estimé à 150 m³/jour. L'arrosage des pistes se fera par temps sec et/ou venteux.

Etude d'impact page 539 :

En période de sécheresse ou de fort vent, la principale source d'émissions de poussières sera liée à la circulation des camions de livraison et des engins de chantier dans l'emprise de la carrière. Dans ce cas, un arrosage préventif des pistes et des voies d'accès au site permettra de limiter l'envol des poussières.

Etude d'impact page 394 :

Minimiser les émissions de poussières, en mettant en place des moyens destinés à limiter l'émission et la dispersion des poussières (exploitation en fosse, humidification des pistes, bâchage des camions, etc.)

Etude d'impact page 540 :

L'installation fixe de traitement des matériaux sera entièrement bardée, de façon à contenir au maximum les poussières pouvant être émises lors de son fonctionnement. L'exploitant s'assurera que le bardage de l'installation soit maintenu en bon état tout au long de l'exploitation.

L'évacuation des granulats par le convoyeur qui sera installé dans le tunnel au Nord de la carrière permettra de limiter fortement les nuisances liées à la circulation des camions sur la route (nuisances sonores, de poussières, pollution atmosphérique)

Si l'on considère l'été 2022, où la pluviométrie a été quasi nulle pendant les mois de Mai, Juin Juillet et Août et que la région a connu des restrictions sur les usages de l'eau, comment pourront être arrosées les pistes ? Deux mois secs ou ventés, à raison de 5 jours travaillés par semaine équivalent à un total de 6 000 m³ d'eau, soit la consommation annuelle de 50 ménages, ou mensuelle de 600 ménages.

Les pistes ne seront donc vraisemblablement pas arrosées ou le coût écologique sera démesuré.

Les nuisances liées à la circulation des camions ne seront pas limitées.

Le bâchage des camions, que ce soit dans la carrière ou sur les voies de circulation D6 et D912, n'est jamais réalisé, cette affirmation de l'étude d'impact est donc trompeuse et fausse.

Le bardage de l'installation fixe, au même titre que le convoyeur, n'existe pas, l'installation de cette station de traitement doit être conditionnée à la réalisation du bardage et à la couverture de celle-ci qui aura également un effet sur la réduction du niveau de bruit.

Etude d'impact page 542 :

L'exploitant réalisera tous les trois mois des mesures de retombées de poussières dans l'environnement. Cette étude sera réalisée par un organisme spécialisé.

Les campagnes de mesure porteront sur une durée de trente jours. Si, à l'issue de huit campagnes consécutives, les résultats sont inférieurs à la valeur seuil de 500 mg/m²/jour, la fréquence trimestrielle deviendra semestrielle. Par la suite, si un résultat excède cette même valeur seuil, la fréquence redeviendra trimestrielle pendant huit campagnes consécutives, à l'issue desquelles elle pourra être revue dans les mêmes conditions.

Si l'émission de poussières évolue la fréquence des contrôles aussi mais quid des mesures visant à corriger cette évolution ?

Etude d'impact page 615 :

Cependant, des analyses chimiques des matériaux extraits permettent d'estimer à 10 % la proportion de silice dans le gisement. C'est donc cette valeur qui sera prise pour l'évaluation du risque "silicose".

Pas de mesure disponible concernant la silice cristalline contenue dans les PM_{2,5} en périphérie du site. Valeur limite moyenne d'exposition aux poussières alvéolaires : 5 mg/m³

Hors le code du travail R4222-10 précise : du 01/01/2022 au 30/06/2023 la norme sera de 3,5mg/m³ et à compter du 01/07/2023 elle sera réduite à 0,9mg/m³. La directive (UE) 2017/2398 et 2004/37/CE fixe une limite d'exposition professionnelle pour la poussière de silice cristalline alvéolaire à 0,1 mg/m³.

La silice cristalline (SiO₂) est classée comme substance cancérigène avéré pour l'homme par le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC).

Dans un objectif de prévention de la population, l'ANSES recommande de surveiller les émissions de silice cristalline dans le cadre de la réglementation ICPE applicable aux carrières, notamment vis-à-vis de l'exposition des riverains, et que les données issues de cette surveillance soient centralisées et accessibles.

NOUS DEMANDONS :

La mise en place de dispositifs fixes de contrôle et d'enregistrement continu aux points sensible du site et non des contrôles ponctuels.

Une adéquation des valeurs limites avec les réglementations les plus récentes.

9 - LES DECHETS INERTES

Etude d'impact page 51 :

Le site de MONTAGNOLE a pour vocation la valorisation de la fraction non recyclable des matériaux inertes

En quoi l'apport de déchets inertes pour le comblement de trous que VICAT aura préalablement creusé constitue une valorisation ?

Etude d'impact page 54 : Il est indiqué le tonnage de déchet et leur durée :

Lieu	Tonnage	Durée	Tonnage annuel	Phase
PONTET	2 000 000	20	100 000	1 & 4
CARNAVAGGIO	600 000	6	100 000	5 & 6
PIERRE GROSSE	1 500 000	5	300 000	6
LA COCHE	1 250 000	20	62 500	?
Total	5 350 000			

Soit un total de 5 350 000 t sur 30 ans, une moyenne de 162 500 t et des pointes à 400 000 annuels pour la Phase 6. Les chiffres et durées indiqués ne sont pas cohérents et en phase avec la demande d'autorisation.

NOUS DEMANDONS :

Les tonnages et calendrier de remblaiement doivent être clairement exprimés et détaillés.

Etude d'impact page 51 :

Ce premier tri sera réalisé sur la plate-forme de recyclage GRANULATS VICAT de la Revériaz. Puis, les matériaux acceptés seront acheminés vers la carrière à l'aide du convoyeur souterrain.

Etude d'impact page 41 :

La majorité des matériaux inertes utilisés comme remblais dans le cadre de la remise en état de la carrière seront apportés sur le site par le convoyeur à bande souterrain qui relie la plate-forme de recyclage GRANULATS VICAT de la Revériaz à la carrière.

Comme précisé précédemment, une petite partie des matériaux de remblais sera apportée par la route (pour les matériaux issus des chantiers locaux). Cette proportion sera comprise dans la trentaine de rotations de camions journalière qui transiteront par la carrière par la route.

Etude d'impact page 55 :

Un premier contrôle visuel et olfactif des matériaux inertes sera réalisé par l'exploitant au niveau de la plateforme de recyclage GRANULATS VICAT de la Revériaz, lors du déchargement des camions sur la zone spécifique dédiée aux matériaux inertes, ainsi que lors du régalaage des matériaux inertes sur la carrière de MONTAGNOLE, afin de vérifier l'absence de déchet non autorisé (sacs plastiques, bidons, etc.)

Volet « Eau » de l'étude d'impact de la carrière Vicat Montagnole page 103 :

Le mode de transfert des matériaux la plateforme de la Revériaz à Chambéry jusqu'au site de Montagnole nécessitera plusieurs stocks et reprises du matériau qui seront autant d'occasion d'effectuer des examens visuels et olfactifs des déchets.

Il est rassurant de constater les méthodes en 2022, de contrôle des déchets, à vue et au nez. Il n'est pas précisé dans les documents si les opérateurs auront des contrôles de l'odorat et de la vue avant embauche ainsi que la périodicité et méthodologie de contrôle et étalonnage de leurs instruments de mesure.

Présentation du projet page 19 :

Des matériaux inertes issus des chantiers du B.T.P. de l'agglomération de Chambéry seront remontés vers la carrière via le convoyeur souterrain

Etude d'impact page 41 :

Comme précisé précédemment, une petite partie des matériaux de remblais sera apportée par la route (pour les matériaux issus des chantiers locaux)

Donc ces matériaux ne transiteront pas par le site de La Revériaz, ne seront pas contrôlés par la méthode éprouvée du "au nez et à l'œil", et seront transportés par route par des entreprises non sous-traitantes ou fournisseurs de VICAT. Aucune garantie ne pourra donc être donnée quant au respect d'un cadencement de la circulation ou de règles de conduites édictées par VICAT.

Il n'est pas fait mention dans le dossier de la durée de conservation des bordereaux d'entrée et localisation sur le site de Montagnole.

NOUS DEMANDONS :

Que 100 % des matériaux de remblai transitent par le site de La Revériaz pour contrôle et soient transportés exclusivement par le convoyeur souterrain, dont le débit "à la descente" est largement capacitaire par rapport au débit nécessaire "à la montée". Une traçabilité des bordereaux d'entrée et géographique de la zone d'enfouissement sur la durée de l'autorisation d'exploitation.

Rien ne justifie en l'état le transport par route, hormis la présence d'un chantier BTP sur la commune de Montagnole, toutes les autres localisations possible de chantiers sont plus proches de La Revériaz que de Montagnole, notamment pour ce qui concerne le projet Lyon-Turin.

Etude d'impact page 385 :

Faire d'Auvergne-Rhône-Alpes une région leader sur la prévention et la gestion des déchets

Le S.R.A.D.D.E.T. propose d'accélérer le développement du recyclage des déchets, pour en faire une ressource pour les territoires. Cela passe notamment par :

- l'augmentation de la valorisation de déchets non dangereux inertes,
- l'amélioration du recyclage des déchets inertes du B.T.P. pour les substituer autant que possible aux ressources minérales issues des carrières, Le projet de MONTAGNOLE respecte cet objectif car la remise en état de la carrière va permettre d'accueillir environ 3 Mt de déblais inertes.

Le propos de VICAT est surréaliste, nous allons extraire 150 000 t/an et les compenser par 150 000 t qui viendront les remplacer, dans 25 ans le projet est de 300 000 t d'accueil de déchets inertes issus du BTP. Aucun progrès dans le recyclage et la valorisation des déchets du BTP, tout ne serait que communication alors. Il y a urgence à ce que la filière passe des paroles aux actes.

NOUS DEMANDONS :

Que la courbe d'accueil des déchets inertes soit baissière tout au long de l'autorisation d'exploitation et se fixer au terme l'objectif 100 % de valorisation des déchets du BTP.

10 - LE PAYSAGE

Le préjudice esthétique et la modification du paysage sera majeur, le document joint au dossier administratif 12 - PAYS_01.pdf est trompeur les dessins atténuant l'impact sur le paysage et les points de vue étant limités à 3, depuis la route.

Ceci ne prend pas en compte les vues depuis certaines habitations, depuis le chef-lieu et les chemins de promenade.

A chaque nouveau dossier d'autorisation d'exploitation (1992, 2007, 2016) la société VICAT met en avant la remise en état du site avec moult exemples ou photos, force est de constater que les promesses ne sont jamais tenues, à chaque fois non réalisées par le renouvellement de l'autorisation d'exploitation. Gageons que dans 30 ans le site ne sera pas remis en état et que VICAT saura trouver des justifications pour

demander le renouvellement d'exploitation sinon pourquoi conserver les pistes d'accès à Pierre Grosse l'état final de remise en état du site.

VICAT a racheté la cimenterie CHIRON en 1980, celle-ci a été ensuite fermée il y a tout juste 30 ans et laissée à l'abandon, laissant la nature faire son œuvre et l'envahir. Il est toujours plus économique de laisser faire plutôt que d'engager de l'argent pour démanteler. Le site de la Revériaz étant peu ou prou dans le même état à l'abandon.

En faisant une recherche sur Google on trouve des vidéos réalisées sur le site VICAT de Montagnole et l'état d'abandon et de délabrement de celui-ci, ceci laisse peu d'espoir de voir le site un jour remis en état : <https://www.youtube.com/watch?v=AjZD3OM9wS0>

VICAT ne se soucie guère de l'aspect esthétique et visuel, et a pour habitude de quitter les lieux sans fermer la porte ni vider les poubelles, l'intérêt financier primant certainement et dénotant avec les promesses vertueuses des communications de la société.

Etude d'impact page 543 :

[L'exploitant assurera également une remise en état des terrains de façon coordonnée et simultanée à l'avancement de l'extraction.](#)

Ceci ne se vérifie pas à l'usage sur les années d'exploitation passées, pourquoi en serait-il autrement sur les 30 années qui viennent ?

La modification de la topographie est jugée faible en conséquence aucune mesure n'est envisagée pour en atténuer les effets

PAYSAGE	Topographie	FAIBLE	Modification de la topographie au niveau de la zone d'extraction et des zones concernées par le remblaiement	Modéré	<i>Pas de mesures mises en place. La modification de la topographie locale dépend de l'activité d'extraction et de remblaiement</i>
---------	-------------	--------	--	--------	---

VICAT indique page 16 de la note de présentation non technique :

[La situation géographique de la carrière lui permet également de ne pas être perceptible depuis l'agglomération de Chambéry. L'impact visuel éloigné sera très faible.](#)

Depuis Montagnole la modification majeure du paysage à l'est importe donc peu, le centre décisionnaire est Chambéry et les communes limitrophes doivent faire avec, c'est ainsi qu'il faut le comprendre ?

La commune de Montagnole fait partie du Parc Naturel Régional de la Chartreuse, la commune de Montagnole en a signé la Charte qui précise notamment :

[Améliorer l'intégration paysagère et écologique des carrières en activité et encadrer leur extension ou remise en état pour aboutir à des projets concertés exemplaires en matière de conservation de la biodiversité et des paysages.](#)

[La mise en œuvre pour chaque site ou projet de site d'une concertation locale.](#)

Le dossier ne fait état d'aucun commentaire avis ou remarques du Parc National de Chartreuse, quand bien même Montagnole et d'autres communes concernées par le projet et la demande d'autorisation font partie intégrante dudit Parc.

En 2022, la commune de Montagnole cède en partie à VICAT les passerelles B416 et B417, quel est l'objectif poursuivi alors que la zone de Carnavaggio est censée remblayée et reboisée ? Le remblaiement de Carnavaggio étant prévu en Phase 6 – 30 ans (Page 103 et 111 du dossier administratif) correspondant à une fin d'exploitation n'est-il pas à craindre une extension vers de sud et une fin d'exploitation sans fin ?

Extrait de l'autorisation de 1992 afin de pouvoir juger de sa non mise en œuvre :

[§7.1 Dès la notification de l'arrêté :](#)

[-La plantation d'arbres en limite du périmètre autorisé](#)

[§7.2 En cours d'exploitation :](#)

[-Le décapage sélectif et la conservation des terres de découverte](#)

[-La rectification des fronts de taille délaissés à une pente compatible avec la tenue des terrains sans excéder 70° pour les fronts massifs, 37° pour les fronts manquants de cohérence](#)

[-La conservation des risbermes intermédiaires d'une largeur minimale de 10 mètres environ, tous les 15 mètres de hauteur environ, résultant de la méthode d'exploitation actuelle.](#)

[-La plantation d'arbres d'essence autochtone ou leur maintien s'ils existent déjà, sur une zone de 10 mètres de large sur tout le périmètre de l'exploitation](#)

[-Le régalage des terres de découverte sur la totalité des zones délaissées, sur les talus et risbermes, leur engazonnement et la plantation d'arbres telle qu'elle est prévue dans l'étude d'impact.](#)

Etude d'impact page 599 :

[A la fin de l'activité de la carrière, les secteurs de Pierre Grosse, le Pontet, La Coche et Carnavaggio seront débarrassés de tous les déchets, dépôts ou matériels quels qu'ils soient. Les déchets éventuellement présents seront évacués vers des centres agréés, si nécessaires.](#)

[La plate-forme industrielle située au Nord du site sera maintenue en l'état, afin de conserver une activité économique et industrielle à proximité de l'agglomération de Chambéry. En effet, la présence d'un convoyeur à bandes dans le tunnel qui relie la carrière au site de la Revériaz à Chambéry, la demande en constante augmentation d'accueil de déblais inertes et la proximité immédiate de l'agglomération de Chambéry font du site de MONTAGNOLE un endroit stratégique qui pourra s'avérer important dans l'économie circulaire locale à long terme.](#)

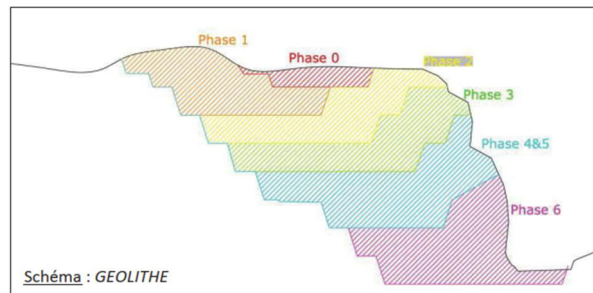
En d'autres termes il n'est pas prévu de remise en état du site puisque la fin d'activité n'est pas actée à 30 ans et que le site servira de centre de stockage et d'enfouissement de déchets inertes (à ce stade), d'ailleurs étonnamment nommé "économie circulaire".

Sur les simulations de vues du site à 30 ans, cheminée qui domine la commune tel un phare est toujours en place, elle finira probablement par devenir un monument historique témoin de l'histoire industrielle de la zone, si elle ne s'effondre pas d'ici là. Elle a au moins l'utilité de donner aux touristes arrivant au péage de Chambéry la direction des stations de ski de Tarentaise et de Maurienne.

La société VICAT ne tient pas ses promesses et ne se soucie guère de l'aspect esthétique, elle a plutôt pour habitude de quitter les lieux sans fermer la porte ni vider les poubelles.

L'étude jointe au dossier ne considère pas l'impact visuel de la zone de Pierre Grosse depuis le chef lieu, densément peuplé et très impacté sur ce point. Il n'y a que 3 points de vue et simulations, tous situés au Sud de la zone de la carrière, c'est très insuffisant et trompeur.

Etude d'impact page 79 et 227, dossier administratif page 32 :



Dans le dossier il est constamment mis en avant l'exploitation en "dent creuse" mais il n'empêche que la majeure partie de la zone de Pierre Grosse va disparaître, remplacée par des falaises en escalier. Le type d'exploitation vanté ne réduit pas le préjudice visuel, il décale uniquement sa perception. Au fur et à mesure des phases. Il faut que la réhabilitation de la phase précédente soit mise en œuvre avec notamment des plantations et remises en terre. Par exemple réhabilitation des 3 niveaux de la Phase 1 en préalable de la Phase 2, etc. ..

Etude d'impact page 80 :

Depuis le point n° 3, les anciennes zones d'extraction de la Coche et de Carnavaggio sont partiellement visibles. Celles-ci seront concernées par l'activité de remblaiement du site.

L'étude très partielle minimise l'impact sur Pierre Grosse et propose comme compensation le remblaiement de Carnavaggio (vieilles promesses des précédentes autorisations d'exploitation) qui n'interviendra qu'en phase 5 et 6 et La Coche ou aucun calendrier n'est établi.

Vues de l'impact paysager, extraits du dossier :





Etude d'impact page 182 :

[Il n'existe pas de patrimoine culturel particulier aux alentours du projet. L'enjeu concernant le patrimoine est donc qualifié de très faible.](#)

L'aspect humain et l'impact sur le paysage et ses conséquences psychologiques est survolé et sous estimé de manière manifeste.

Un paysage culturel est, au sens de la terminologie de l'UNESCO, un paysage représentatif d'une région du monde, le massif de Pierre Grosse fait partie de la culture et du paysage des Montagnolais.

La solastalgie est une forme de souffrance et de détresse psychique ou existentielle causée par les changements environnementaux passés, actuels ou attendus, en particulier concernant la destruction des écosystèmes et de la biodiversité, elle se rapproche en cela de l'éco-anxiété.

La solastalgie comprend un profond sentiment de détresse. Ce sentiment apparaît souvent en lien direct avec un lieu, un paysage (celui de l'enfance, un paysage que l'on s'est approprié, le territoire souvent jusqu'alors considéré comme patrimoine commun, voire universel et bien commun, etc.)

Etude d'impact page 182 :

L'offre de tourisme pour la commune de Montagnole est très limitée. On recense un hôtel d'une capacité de 14 lits et un gîte pour 7 personnes.

Là encore la volonté de minimiser les impacts, Le domaine des Saints Pères compte 18 chambres, l'ensemble de gîtes de la Grange aux écureuils permet d'accueillir 22 personnes.

Etude d'impact, page 180 :

De même, une des orientations du PADD de la commune concernant le développement économique encourage le maintien des activités industrielles, et notamment l'activité de VICAT sur sa commune afin de lutter contre la désertification rurale.

Si à l'époque Chiron et du fonctionnement de la cimenterie, nombre de Montagnolais ou des communes proches travaillaient sur le site et pour une part vivaient dans les cités et maisons Chiron, ce n'est depuis bien longtemps plus le cas et le projet ne générera pas d'emplois sur la commune ou très marginalement.

La commune n'a aucun commerce ni lieu de restauration, le projet de ZA du Pontet qui doit avoir 30 ans d'existence n'a jamais vu l'ombre d'une entreprise. L'apport financier pour la commune sera inexistant d'autant plus que les taxes et impôts sont captés par la communauté de communes et reversés à la commune de Montagnole sur une base fixe qui n'est pas prévue d'évoluer.

Quant à la désertification rurale, le nombre d'habitants qui a longtemps stagné est en nette augmentation depuis les années 70, passant de moins de 400 à quasiment 1000 habitants

Montagnole est une commune rurale, résidentielle et n'est nullement menacée de désertification.

Pour ce qui concerne le sous-entendu concernant la création d'emplois, le projet venant compenser l'arrêt programmé de carrières alluvionnaires, le solde d'emploi créé par le projet sera à somme nulle

Etude d'impact page 229 :

Pour le cas de la carrière de MONTAGNOLE, l'impact visuel de l'exploitation peut être considéré comme fort. Ceci est essentiellement dû à :

- la localisation géographique du site, qui se situe près de certaines habitations (Le Pontet, Le Mapas),
- une topographie relativement forte. La carrière (excepté la zone de Pierre Grosse) se situe dans un vallon, avec une vue plongeante selon le point de vue,
- la présence d'anciennes zones d'extraction,
- la présence d'éléments de grande hauteur (cheminée, tour, etc.).

Les modifications du paysage sur le secteur de Pierre Grosse ne pourront être compensées et aucune mesure prévue ne permet de faire passer l'incidence de forte à modérée.

L'extension de la carrière Vicat dans cette partie va amputer largement l'espace forestier, transformant le paysage en un front de taille en escalier. C'est finalement, ce front de taille qui restera l'ornement paysager sans possibilité de reforestation ou replantation sur la roche brute dont VICAT ne conteste pas l'impact mais tente de le relativiser. Vicat ne propose rien minimisant l'enjeu à une appréciation topographique, c'est une forme de pirouette car, si la topographie varie peu, il n'en est pas de même de la forêt qui disparaît. La restauration paysagère n'est tout simplement pas possible à échéance d'une double ou triple décennie (elle ne le fut pas les années passées comme en témoigne la situation actuelle du site.) Cependant, le paysage historique naturel et sa proximité de la métropole ont contribué largement à l'accroissement de la valeur foncière induisant une significative "prime immobilière" à l'investissement et à la construction. Ainsi l'accroissement de la valeur de l'un (carrière) se fait au détriment de l'appauvrissement de l'autre (déclassement du patrimoine).

Le concept de "Compensation" est abordé à plusieurs reprises dans le document d'étude, il se destine à rétablir la situation des habitats naturels dégradés (faunistique et floristique), ce à quoi nous adhérons. Cependant à aucun moment il n'est question de compensation des dégradations causées au paysage ignorant par conséquent la dépréciation incontestable de la valeur des patrimoines. De ce fait, ce qui a constitué un actif tangible, partie immatérielle de la valeur du patrimoine est tout simplement évacué de la discussion, balayant la perte indiscutable causée par la disparition du paysage au bénéfice de VICAT.

NOUS DEMANDONS :

Que l'autorisation d'exploitation porte sur 13 ans afin de coller à la charte du Parc naturel régional de Chartreuse qui est établie sur la période 2020-2035.

Qu'une étude de l'impact complémentaire soit réalisée avec d'autres points de vue et simulations à 10-20 et 30 ans, notamment depuis les zones du Chef-Lieu et du Pontet.

Que le préjudice visuel soit pris en compte et que l'impact paysager réduit, par un phasage "à l'avancement" de la réhabilitation de manière à réduire significativement l'impact visuel de la zone de Pierre Grosse.

Que soit mise en place une évaluation de la valeur foncière liée à la perte de l'espace paysager ainsi qu'une évaluation de sa contribution directe à l'attractivité de Montagnole et son impact sur l'activité d'accueil touristique en place.

Nom Prénom Adresse	Date	Signature	Remarques

Par ma signature j'atteste souhaiter que l'ensemble des observations, demandes et commentaires du présent document de 20 pages soient intégrés à l'enquête publique ICPE-2022-064 à l'exclusion des paragraphes que j'aurais mentionné dans la colonne remarques et complété des commentaires que j'aurais pu ajouter dans cette même colonne.

Nom Prénom Adresse	Date	Signature	Remarques

Par ma signature j'atteste souhaiter que l'ensemble des observations, demandes et commentaires du présent document de 20 pages soient intégrés à l'enquête publique ICPE-2022-064 à l'exclusion des paragraphes que j'aurais mentionné dans la colonne remarques et complété des commentaires que j'aurais pu ajouter dans cette même colonne.

Nom Prénom Adresse	Date	Signature	Remarques

Par ma signature j'atteste souhaiter que l'ensemble des observations, demandes et commentaires du présent document de 20 pages soient intégrés à l'enquête publique ICPE-2022-064 à l'exclusion des paragraphes que j'aurais mentionné dans la colonne remarques et complété des commentaires que j'aurais pu ajouter dans cette même colonne.

Nom Prénom Adresse	Date	Signature	Remarques

Par ma signature j'atteste souhaiter que l'ensemble des observations, demandes et commentaires du présent document de 20 pages soient intégrés à l'enquête publique ICPE-2022-064 à l'exclusion des paragraphes que j'aurais mentionné dans la colonne remarques et complété des commentaires que j'aurais pu ajouter dans cette même colonne.

Nom Prénom Adresse	Date	Signature	Remarques

Par ma signature j'atteste souhaiter que l'ensemble des observations, demandes et commentaires du présent document de 20 pages soient intégrés à l'enquête publique ICPE-2022-064 à l'exclusion des paragraphes que j'aurais mentionné dans la colonne remarques et complété des commentaires que j'aurais pu ajouter dans cette même colonne.

Nom Prénom Adresse	Date	Signature	Remarques

Par ma signature j'atteste souhaiter que l'ensemble des observations, demandes et commentaires du présent document de 20 pages soient intégrés à l'enquête publique ICPE-2022-064 à l'exclusion des paragraphes que j'aurais mentionné dans la colonne remarques et complété des commentaires que j'aurais pu ajouter dans cette même colonne.