



ENQUETE PUBLIQUE INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

COMMUNE DE MODANE

ARRETE PREFECTORAL DU 05 AOUT 2026 ICPE 2026.065

PREAMBULE

L'association agréée **France Nature Environnement Savoie (FNE 73)**, créée en 1970 a pour but la protection de la nature et de l'environnement dans toutes ses composantes sur le territoire du Département de la Savoie.

Article 2 des statuts : ...protection de la nature et de l'environnement dans toutes ses composantes patrimoine naturel (milieu, espèces, ressources), les sites urbanisés, industriels ou agricoles, les paysages.

L'association agréée **Vivre et Agir en Maurienne** existe depuis 1998. Dans son préambule, il est noté, entre autres, les orientations suivantes :

- Préserver la qualité de l'environnement, la nature et la biodiversité, les fonctions et services écologiques et écosystémiques, les espèces animales et végétales et leurs interactions
- Promouvoir un modèle économique fondé sur des objectifs de production, de consommation et d'utilisation soutenables pour l'environnement et la santé humaine, respectueux des principes de l'économie circulaire et incluant les valeurs de solidarité et de justice sociale ;
- Promouvoir la responsabilité sociétale et celle des plans de vigilance des institutions publiques et privées en matière environnementale.

Ainsi par arrêté ICPE n°2026-065 du 05/08/ 2026 Madame la Préfète de la Savoie a ordonné l'ouverture d'une enquête publique concernant la demande présentée par la Société Modanaise de Valorisation SMV pour le projet d'ouverture d'une carrière de quartzites sur la commune de Modane aux lieux-dits « Rocher Chal » et « Le Replat » en vue d'obtenir une autorisation environnementale d'exploitation. Il s'agit en fait de la réouverture et de l'extension de l'ancienne carrière SOCAMO.

Une justification du projet très contestable :

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 nécessite plusieurs millions de tonnes de matériaux pour les années à venir. Au-delà des matériaux d'extraction du tunnel qu'il pourra recycler TELT devra se fournir dans des carrières plus éloignées, voire en dehors du département. On voit donc l'intérêt de TELT à la réouverture de cette carrière de proximité et à son exploitation maximale pour ses besoins. Dans ces conditions, les besoins strictement locaux ne pourraient donc être satisfaits ou seulement à la marge pendant les 15 ans d'exploitation prévus de cette carrière.

Il apparaît donc que les besoins en lien avec la réalisation du chantier en cours de la ligne ferroviaire Lyon-Turin ont exercé une influence certaine 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 termes de transports et émissions de GES peu convaincants face aux nuisances occasionnées par ce projet.

A l'appui de cette analyse, nous observons que le pétitionnaire annonce une production hors chantier TELT de 80 000 t /an pouvant atteindre 110 000 t/an au maximum. C'est-à-dire d'environ 10t/habitant/an en considérant que la zone de chalandise naturelle de la carrière est la Hte Maurienne et à ses 9000 habitants. Cette valeur est très supérieure (+60%) aux besoins en granulats de 6,2t/habitant/an définie pour le département de la Savoie par l'UNICEM (Union Nationale des Industries des Carrières et Matériaux de construction). D'autant plus que le SCOT Maurienne s'inscrit pour les 20 ans à venir dans une logique de réhabilitation prioritaire du parc de logements existants plutôt que construire du neuf afin de limiter l'artificialisation des sols. Ce qui devrait limiter les besoins en matériaux de construction. Ainsi le surcroît de production engendré par cette carrière ne pourrait donc être destinée qu'aux chantiers TELT et/ou aux besoins supposés du reste du département.

Par ailleurs d'après le diagnostic du SCOT (schéma de cohérence territoriale du Pays de Maurienne) approuvé le 3 mars 2026, nous notons que la SMV sous-estime les capacités déjà autorisées de production de granulat pour la Maurienne que nous recensons dans le tableau ci-après.

Nom	Commune	Production maximale autorisée en T/an	Production moyenne autorisée en T/an	Année d'échéance de fin d'autorisation
Granulat VICAT CALLYPSO	St Martin la Porte, Montricher-Albanne	800 000 les quinze premières années pour les besoins du Lyon-Turin 150 000 les quatorze années suivantes	500 000 les quinze premières années pour les besoins du Lyon-Turin 100 000 les quatorze années suivantes	2052 (30 ans)
Martoia Carrière RP SARL	La Tour-en-Maurienne	120 000	80 000	2046 (24 ans)
Apprin René SA	Saint-Jean-de-Maurienne	250 000	150 000	2034 (30 ans)
Gaudin SARL	Saint-Étienne-de-Cuines	45 000**	35 000**	2025 **renouvellement pour 18 ans en 11/2025
Total filière BTP granulats et matériaux		1 215 000	765 000	

Il apparaît donc que la production moyenne de 765 000 T/an déjà autorisée pour la Maurienne est nettement supérieure aux 435 000 T/an affichées dans le dossier comme le prétend la SMV pour justifier son projet et très nettement supérieure aux besoins locaux de la vallée que l'on peut estimer au maximum hors chantier TELT et en arrondissant à 280 000 T/an (45000 habitants x 6,2 T/habitant/an).

Ainsi la raison impérative d'intérêt public majeur du projet n'est pas prouvée au regard des besoins locaux en matériaux de construction.

L'absence d'étude de solution alternative à ce projet

Il s'agirait d'étudier, dans une stratégie d'évitement, que les tonnes de déblais extraites des galeries du tunnel du Lyon-Turin qui seront valorisées pour être recyclées puissent être mutualisées pour la satisfaction des besoins à la fois locaux et de TELT, de même pour le dépôt de déchets inertes dans les zones de stockage déjà définies par ce chantier, plutôt que de rajouter la destruction d'un nouveau site en voie de réhabilitation.

En l'absence de cette étude, comme le CNPN nous considérons que la raison impérative d'intérêt public majeur du projet n'est pas prouvée au regard des atteintes à l'environnement occasionnés.

Un projet non conforme au SCOT du pays de Maurienne

- L'étude d'impact de la SMV constate que la zone d'étude est située " en partie dans le réservoir de biodiversité" et que " la zone d'extraction se superpose au réservoir de biodiversité "
- Le DOO (Documentation d'Orientations et Objectifs) du SCOT (Schéma de Cohérence Territorial du pays de Maurienne) approuvé le 03 mars 2026 stipule dans sa prescription N°1 qu' "au sein des réservoirs de biodiversité, les constructions et aménagements nouveaux sont proscrits "

Des nuisances bien réelles :

• la consommation d'espaces naturels et agricoles :

- Le projet va conduire à la destruction d'1,8 ha de boisements, 0,2 ha de pelouses sèches, 1 ha de falaises siliceuses, et 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 vingt ans 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 agropastorale et la faune sauvage sur les pelouses sèches de la zone du Replat et sur la zone des jardins aux abords immédiats du projet.

• Des atteintes à la biodiversité :

- L'inventaire faune-flore a identifié la destruction de 12 habitats naturels dont 5 d'intérêt communautaire (Faune aviaire et Chiroptères et insectes).

Nous notons que le CNPN au titre de la législation des espèces protégées et des mesures compensatoires de restauration d'habitats a donné à ce jour un avis très défavorable à une

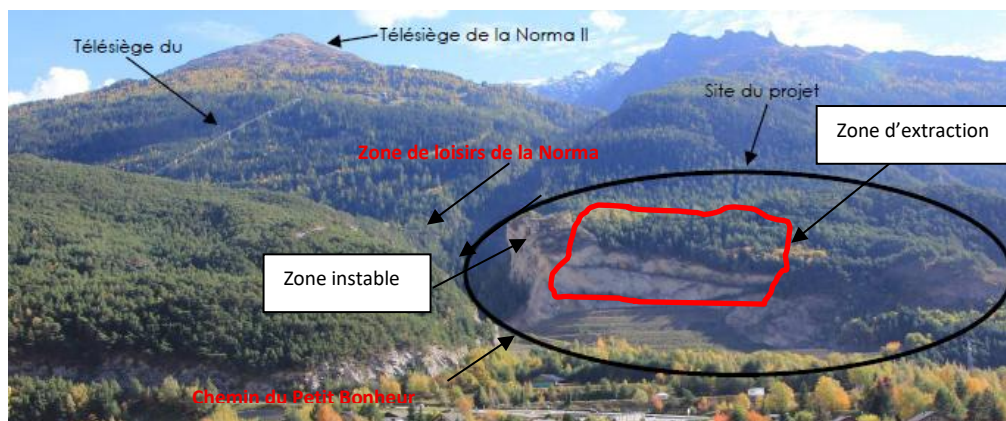
dérogation à la protection et encore plus à la destruction d'espèces protégées, **au motif qu'il considère qu'il n'y a pas de raison impérative d'intérêt public majeur du projet.**

- **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'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 quand les besoins maraichers sont les plus importants, surtout si cela coïncide avec une exploitation intensive de la carrière 500 000t/an pour les besoins de TELT. Les jardiniers sont par ailleurs très sensibles et soucieux des pollutions par les eaux de ruissellement de la carrière qui pourraient intervenir dans les canaux d'irrigation.

- **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 (bruits, vibrations, pollution de l'air, circulation d'engins) viendraient s'ajouter à celles du Chantier Lyon-Turin et se concentrer sur le secteur. Les effets cumulés de ces nuisances ne sont pas considérés dans ce dossier, alors que TELT construit une bande transporteuse et ses installations terminales à proximité, pour acheminer les matériaux d'excavation depuis son chantier de Villarodin-Bourget (et éventuellement les déposer dans la carrière). Il s'agit pourtant de risques réels pour la santé publique qui peuvent se révéler à plus ou moins long terme.

- **Circulation des camions :**

Il y a un très sérieux doute concernant l'utilisation de la piste de contournement de TELT de Modane-Fourneaux par les camions du fait du profil de celle-ci très contraignant (voir ci-après).

(Le tracé de cette piste de contournement dans le sens Modane – bas de la vallée nécessite d'emprunter une piste à forte pente pour monter jusqu'à la plateforme du tunnel routier du Fréjus avant de rejoindre l'A43, et dans le sens inverse, d'utiliser la rampe d'accès à ce tunnel souvent embouteillée pour faire un demi-tour et couper les voies de circulation vers l'Italie devant le péage afin de redescendre jusqu'au demi-échangeur pour sortir de l'A43 et rejoindre la carrière par cette piste). Il faut de plus emprunter une galerie de 300m avec circulation alternée).

De ce fait Il est à craindre que le trafic de la carrière vers le bas de la vallée emprunte plutôt la D106 plus simple d'accès et plus directe en traversant l'agglomération de Modane.

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

Dans le rapport de présentation du projet de modification allégée N°2 du PLU de Modane, lors de l'enquête publique, une estimation des émissions de gaz d'échappement engendrées par la carrière 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.

Nous estimons que ce dossier mérite la tenue d'une réunion publique pour un large débat avec la population dans le cadre de cette enquête.