Nicolas des COURTILS
Représentant Indivision des COURTILS
Domaine de Merlemont
60430 WARLUIS

Tel 06 26 71 48 95
Mail : courtilsnic@gmail.com

Merlemont le 18 Février 2019

à L'attention de **Monsieur Jacques ALAURENT**
Commissaire - Enquêteur
Mairie de Bailleul-sur-Thérain
8 place Maurice Segonds
60930 Bailleul sur Thérain

Deposé en mairie de Bailleul sur Thérain , remis en mains propres

Ref : NDC/MMT/CAR-MARAIS/190218-BST

OBJET : Observations en réponse à l'Enquête Publique Unique :Demande d'extension d'exploitation de carrières par la Société Chouvet - Modification du PLU par la commune de Warluis.

Monsieur,

Apres lecture et étude du dossier d'enquête publique concernant :

- d'une part la demande de la Société Carrières Chouvet pour l'autorisation et le renouvellement et l'extension d'une ICPE : carrière de sables sur le territoire des communes de Warluis, Rochy Condé et Bailleul sur Thérain
- D'autre part le projet de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme présenté par la commune de warluis ,

Nous souhaitons,par la présente, vous faire part des observations suivante :

1 SYNTHESE DES OBSERVATIONS

La présente enquête publique a été portée à la connaissance de la population fin 2018, au moins par le COURRIER PICARD du 25 décembe 2018. Elle fait suite à une décision du conseil municipal de Warluis du 15 décembre 2015.

Cette enquête doit être également replacée dans la chronologie de plusieurs évènements locaux :

- **19 avril 2018** : Une délibération commune des conseils municipaux de Warluis et Rochy-Condé du 19 avril 2018 afin de proposer un regroupement de communes, et ayant pour objectif de mutualiser des moyens
- **18 juin 2018** : Une enquête publique pulbiée le 18 juin 2018, et validée depuis, pour exploitation d'une carrière de 11 ha environ , au nord-est de Warluis
- **18 septembre 2018** : Une circulaire de la maire de Warluis , en date du 18-09-2018, appelant à un réferendum, le 18 novembre 2018, en vue de regrouper les 2 villages en un seul , pour des raisons de facilités administratives
- **19 septembre 1018** :Une opposition locale forte à cette initiative, avec création d'un pétition
- **23 novembre 2018** : Une annulation du projet de fusion , le 23 novembre dernier, par le préfet

Une nouvelle pétition contre le présent projet de carrière est actuellement entrain de circuler. Le climat local est fortement dégradé. Des doutes sont émis sur les raisons qui ont incité les élus de Warluis et Rochy-Condé à

regrouper, mi 2018, leurs communes. Il nous semble que l'intérêt général et l'intérêt de la population locale en particulier ''n'y est pas''et que la balance entre la préservation du bien commun et l'intérêt financier des acteurs industriels soit déséquilibrée en faveur de ces derniers.. L'impact sur l'emploi de proximité est quasi nul. Les nuisances pour les riverains , extrêmement contraignantes, et pendant 25 ans, 6 jours sur 7, au moins 250 jours/an.

Le respect de l'écologie locale et du milieu naturel constitué par les 82 ha de bois et marais classés en zones naturelles, ne semble pas etre totalement pris en compte, comme le soulignent les 2 rapports de la MRAE et celui de la commission nature et environnement. Il serait également regrettable que les bois défrichés, et en cours de croissance aient bénéficiés de financements publics pour leur mise en place, ce qui contreviendrait à l'article L341-5 du code forestier.

Nos efforts familiaux pour préserver un patrimoine historique local, et la législation vis-à-vis d'un monument historique, dont nous sommes propriétaires, ne nous semblent pas, non plus, respectés.

Enfin , nous n'avons pas vu , dans les documents présentés, de solution alternative crédible. Il nous semble que les argumentations présentées sont plus de l'ordre de la conformité à la réglementation et de l'utilisation avantageuse de la souplesse des textes, que d'une action volontaire visant à combiner :

- La préservation du bien commun
- Et le développement industriel.

Pour ces raisons , nous demandons que le projet soit réexaminé , notamment sur les points suivants :

- Décalage du projet après la fin de l'exploitation des carrières sur 11ha dèjà accepté fin 2018
- Allongement du temps d'exploitation , avec réduction de l'activité quotidienne
- Réduction de la surface exploitee , et conservation de bandes boisées de 40 m au droit du hameau de Merlemont
- Production d'un dossier de solutions alternative, comme demandé par les 2 avis de la MRAE et du CNPN
- Production d'un plan de circulation , avec prise en compte de l'avis de la direction des routes, le projet pouvant créer environ 30 0000 mouvements de poids lourds supplémentaires/an pendant 25 ans, soit une consommation de gazole routier de 52 500 000 litres/an
- En conséquence, production d'un dossier d'utilisation de l'axe ferroviaire de service public qui traverse le projet de carriere

A titre familial , nous ne sommes pas favorables à ce projet

Nous sommes à votre disposition pour vous exposer plus en détail les différents éléments de nos observations, ainsi que leur sources : documents, techniques, articles de presse, documents municipaux.

Nous vous prions , monsieur, d'accepter nos respectueuses salutations

Pour le domaine de Merlemont
Nicolas des Courtils

2 DETAIL DE L'AVIS

2.1 Interêt général

Au vu de l'emprise de l'installation ICPEE demandée (82 ha environ) , de la nécessité de faire une nouvelle enquête publique nécessitant une nouvelle reprise du PLU, lequel a déjà été transformé il y a 8 mois , en

changeant de natures des parecelles classées ‘’naturelles et forestières « à protéger au titre des paysages.. » , afin d’autoriser une carrière de sable sur une surface de 11ha environ, il est possible de s’interroger sur le bénéfice de la création de cette nouvelle ICPE, à proximité de la précédente. L’ensemble faisant environ 100 ha de carrières exploitées en concommitance pendant plus de 25 ans.

Plusieurs observations, dont la mairie d’Allonnes , ont déjà fait part lors de l’enquete publique de juin 2018 de leurs réserves quant au plan de circulation nécessité par les trajets de poids lourds sur les voies communales de ce territoire agricole e forestier dont les routes ne sont probablement pas en mesures de recevoir des véhicules de 30 à 40 tonnes de PTRAC.

Dans les documents présentés, nous n’avons pas noté de plan de circulation précisément établi. Il conviendrait de demander l’avis de la direction départementale et nationale des routes afin d’avoir confirmation que la voirie est en mesure de supporter les 2 carrières en concommitance pendant 25 ans. Il ne serait pas raisonnable e faire supporter la réfection de la voirie par les deniers publics.

La voie ferrée Beauvais-Creil traverse le projet de carrière. Celle-ci dispose en gare de Rochy Condé de voies d’évitement et de voies de débord, ainsi que d’un embranchement vers Bailleul sur Thérain. Son trafic n’est pas surchargé. De façon surperenante, nous n’avons vu aucune réflexion dans les documents soumis , sur l’utilisation du vecteur ferroviaire pour soulager le transport routier des produits , soit 3 250 000 tonnes pour la présente demande et environ 1 000 000 tonnes pour la carriere de sable , au Nord de Warluis. Nous suggérons que le demandeur présente une étude de faisabilité de transport de produits par rail , ou à défaut décale l’exploittation à la fin de l’exploitation de la carrière de sable au nord du village..

L’impact de l’ICPE en terme d’emploi local semble très limité. En effet, plusieurs entreprises contactées par le demandeur ont communiqué des observations. Bergerat-Monnoyeur est basé à Grenoble, MS et basée dans le Puy de Dôme. Euromaster est basé à Grenoble. Une seule observation indique que l’expoitation de la carière, lui permettra une embauche . En revanche les nuisances pour la poulation locale sont telles qu’une pétition circule déjà . Un des habitants , à proximité directe de l’exploitation fait part de son désespoir. Enfin , le demandeur n’indique pas d’emploi supplémentaire dans son entreprise. Une analyse de son business plan futur devrait permettre de que l’intérêt général est au moins autant pris en compte que l’intérêt privé.

2.2 Respect des milieux naturels

Les compte-rendus de la MRAE, ainsi que du conseil de la Nature et de l’Environnement tant pour la modification du PLU que pour la demande d’installation ICPE concluent à une grosse lacune dans ce domaine, ou à une impossiblitén, compte tenu de la zone naturellen dans laquelle le demandeur souhaite installer son ICPE :

En conclusion, en l’absence de justification suffisante du lieu de projet d’extension, ayant pour conséquence la disparition d’une forêt alluviale riche en biodiversité, à défaut de la prise en compte correcte de la séquence Eviter-Réduire-Compenser, et eu égard au fait que l'une des conditons de dérogation n'est pas respectée "la dérogation ne doit pas nuire au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle", le CNPN émet un avis défavorable.

Avis de la MRAE, pour la demande ICPE :

Il ressort de l'évaluation environnementale que 41 espèces protégées seront impactées et une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées qui a été soumise à l'avis du Conseil national pour la protection de la nature.

Le projet impactera 51 hectares de zones humides, dont des tourbières non exploitées et la forêt alluviale du Thérain, en contradiction avec les dispositions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie. De plus, l'évaluation environnementale apparaît insuffisante en ce qu'elle n'analyse pas de façon exhaustive les impacts du projet sur les milieux naturels et les sites Natura 2000.

L'autorité environnementale constate que l'évitement des incidences du projet sur les milieux naturels n'a pas été prioritairement recherché. Elle recommande d'étudier une ou plusieurs solutions alternatives pour éviter les impacts sur la biodiversité, les zones humides non compensables (tourbières), les forêts alluviales et les milieux aquatiques.

Avis de ma MRAE pour la modification du PLU

Afin de permettre la réalisation du projet d'extension de la carrière exploitée par la société Chouvet SAS, la déclaration de projet, emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Warluis prévoit le classement en zone naturelle autorisant les carrières (zone Nc) d'un secteur de 10,28 hectares, actuellement classé en zone naturelle n'admettant pas cette occupation du sol et en espaces boisés ne permettant pas un défrichement.

La zone de projet est située dans une forêt alluviale de la vallée du Thérain, en zone à dominante humide, en zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique de type 1 n°220 014 095 « montagne et marais de Merlemont, bois de Hez-Ponchon » et en zone de risque faible du plan de prévention des risques d'inondation du Thérain. Le site Natura 2000 le plus proche, la zone spéciale de conservation FR2200377 « massif forestier de Hez Froidmont et mont César », est à environ 2,2 km.

L'évaluation environnementale présente des insuffisances au regard de ces enjeux forts du territoire et doit être complétée.

L'évitement des incidences de la mise en compatibilité n'a pas été prioritairement recherché et il est nécessaire que soient étudiées une ou plusieurs solutions alternatives au changement de zonage sur ce secteur pour éviter les impacts sur la biodiversité et les milieux aquatiques.

Les mesures de réduction proposées dans le cadre du projet n'ont pas été prises en compte dans la modification du zonage du plan local d'urbanisme, qui déclasse l'ensemble du périmètre étudié pour le projet. Enfin, la démonstration de la compatibilité du plan local d'urbanisme ainsi modifié avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie reste à réaliser .

Concernant l'impact forestier il convient de vérifier que le projet ne contrevient pas à l'article L341-5. Les mesures compensatoires proposées par le demandeur semblent très insuffisantes en regard de cet article :

- Les mesures compensatoires propsées en réponse au défrichement , proposent un reboisement ultérieur sur le terrain défriché, après l'exploitation de la carriere, or la loi impose de boiser ''un autre terrain que celui exploité'', et dans une proportion bien supérieure à 1ha boisé pour 1ha planté , comme proposé par le demandeur
- Il n'est pas non plus possible de détruire une ressource forestière qui aurait bénéficié d'aide publiques à sa constitution. Aucune analyse des aides publiques accordés pour la constitution de la peupleraie des parcelles AL 131 et autres parcelles défrichées n'a été produite. Il convient de produire ces analyses avant toute décision.

De notre côté, nous sommes propriétaires du bois Frémont, de 43 ha situé sur la colinne à 500 m environ de l'exploitation prévue , zone A. Le creusement ou la mise à jour , en pied de colinne, d'une surface d'eau, dans une géologie à dominante sableuse , est de nature à provoquer un stress hydrique sur le relief situé à proximité. Ce stress hydrique peut provoquer le dépérissement des peuplements forestiers dans un délai de 5 à 15 ans. Dans le cas ou l'expoitation est autorisée, nous serons obligés de prendre les mesures nécessaires pour faire valoir nos droits et obtenir la réparation des dommages , lorsque ceux-ci apparaitront, le cas échéant.

2.3 Respect du paysage et du patrimoine

A) <u>Perte de jouissance et dégradation de la vue et du paysage caractéristique du lieu (pollutions visuelles)</u>

Au-delà de l'impact sur la vue dont jouit notre domaine et ses visiteurs, la vie paisible recherchée par habitants du village de Merlemont ainsi celle de tous les habitants au voisinage des parcelles visées par les carrières et des personnes qui viennent se promener dans les environs, serait perturbée pendant 25 ans.

Le domaine familial du château de Merlemont, que nous restaurons depuis déjà plus de 20 ans appartenant aussi au patrimoine local de par son architecture et son histoire locale est réputé pour la vue magnifique et champêtre vers l'ouest et le Nord.
Ceci nous est confirmé tous les ans par le public privé et public (élus et administrations) qui vient s'y promener tous les étés depuis 2013 date de la première ouverture au public, ainsi que pendant les Journées Européennes du Patrimoine depuis 2010.

Une manière de réduire l'impact visuel serait de porter la bande d'évitement (figure 42 page 164 du cabinet RAINETTE) à 40 metres pour toute la bande au droit du hameau de Merlemont, au lieu de 25 ou 10 comme proposé par le demandeur

.

2.4 Pollution sonore, vibratoire et atmosphérique (CO2,particules, NOx, HC)

Compte tenu des 2 exploitations concommitantes, le nombre d'engins et de camions de transports circulant sur les voiries de proximité va fortement augmenter. Nous suggérons d'étudier l'impact sonore et atmosphérique (pollution locale et globale) de cette augmentation de circulation. On calculera notamment :

- L'augmentation de l'émission locale de gaz à effets de serre :
    - Liée à la combuston de czrburant des engins présents ou circulant sur place
    - Liée au changement de nature des sols et notamment liée à l'extraction de sol fortement absorbeur de CO2, remplacé pendant une grande période par de l'eau. Une analye de cycle de vie (ACV) et d'impact de changment de nature des sols apprait nécessaire compte tenu de la surface potentiellement défrichable (environ 80 ha), à haute valeur d'absorbsion CO2 (toubières et terres de marais)
- L'augmentation d'émissions de particules fines liées :
    - A la mise en suspension, pendant les périodes sèches, des poussières
    - A l'usure des pneumatiques et des consommables de freinage des véhicules

L'impact de ces pollutions sur les habitations localisées sur les routes empruntées par les véhicules , sera quantifié, notamment :

- RD 513
- Route tranversant le hameau de Merlemont

L'impact vibratoire de véhicule lourd ne peut être négligé, comme l'indique l'obesrvation de Gautier Emeline le 13/02/2019. Cette famille habite en bordure de l'exploitation prévue et ressent les vibrations des passages de train.

Pour ce qui nous concerne , le passage de nombreux poids lourd sur la route en contre bas du Château de Merlemont , risque , par l'accumulation de vibrations terrestres et l'émissions d'ondes sonores basses fréquences émises par les véhicules, d'engendrer des fissures sur la façade classée , exposée au bruit. Nous devrons mettre en place les mesures nécessaires pour rechercher les responsabilités ,et effectuer, le cas échéant les travaux de consolidations liés aux dégradation ssubies.

Une manière de réduire la pollution sonore serait de porter la bande d'évitement (figure 42 page 164 du cabinet RAINETTE) à 40 metres pour toute la bande au droit du hameau de Merlemont, au lieu de 25 ou 10 comme proposé par le demandeur

2.5 Absence de solutions alternatives

Les documents de la MRAE pointent plusieurs fois l'absence de solutions alternatives, dont on ne trouve pas trace dans les documents présentés.

Nous insistons sur la nécessité de présenter un plan de circulation en cohérence avec les objectifs gouvernmentaux en matiere de mobilité et de déplacement, notamment en étudiant le transport des produits par voie ferroviaire . En effet, le ''tout camion'' n'est plus aujourd'hui une option acceptable. 350 000 tonnes/an de produits évacués représentent , avec une moyenne de 20 tonnes par camion, environ 17 500 transports en charge, soit 35 000 mouvements. En prenant une consommation par véhicule de 30 litres/100 km , en faisant l'hypothèse que chaque trajet aller retour est de 100 km , on arrive à plus de 52 millions de litres de gazoles consommés par an. C'est aujourd'hui en contradiction avec les objectifs environnementaux de la France.

Copie : Mr le Maire de warluis Mairie de Warluis
Mr le Maire de Rochy Condé Mairie de Rochy-Condé
Mr le Maire de Bayeul sur Therain Mairie de Bayeul-sur-Thérain

Mr Nicolas des COURTILS Garches
Mlle Marie Lorraine des COURTILS Paris

CFDP Assurances : Reims