



Mairie d'Allonne
9 rue de la Mairie
60000 ALLONNE

Therdonne, le 31 Mai 2018

Objet : Enquête Publique MRB –Commune de Warluis

Monsieur le Maire,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint nos observations concernant le projet d'ouverture de carrière sur le territoire communal de Warluis, présenté par la société MRB, actuellement en enquête publique.

Vous en souhaitant bonne réception, je vous prie de croire, Monsieur le Maire, à l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Franck CHOUVET


Siège social

Route de Villers-sur-Thère - 60510 THERDONNE
Tél. : 03 44 07 70 29 - Fax : 03 44 07 78 86

Madame le Commissaire Enquêteur,

Vous trouverez ci-joint nos observations au projet d'ouverture de carrière de la société MRB sur la commune de Warluis.

1/Descriptif du marché et opportunité d'ouverture d'une nouvelle carrière de sablon dans le Beauvaisis

Le marché de l'Oise est globalement déficitaire avec un taux de dépendance de 60% (page 156 et 157) avec :

- un déficit très important en matériaux alluvionnaires
- la nécessité de promouvoir des matériaux de substitution, dont le sablon

a/ le marché du sablon dans le Beauvaisis

Il est à noter que le marché local du sablon est bien pourvu dans cette zone de chalandise

Liste des Arrêtés Préfectoraux autorisant l'exploitation du sablon sur la zone

Date	Lieux	Quantité restant à extraire
Instruction en cours	Allonne (Bois St Lucien)	100 000 M3
21/12/2016	Allonne (Villers/Thère)	410 000 M3
28/06/2016	Ponchon	180 000 M3
7/05/2018	Berthecourt	780 000 M3
8/02/2017	Le Tillet	2 500 000 M3
	Saint Crépin Ibouvillers	1780 000M3

Siège social

Route de Villers-sur-Thère - 60510 THERDONNE

Tél. : 03 44 07 70 29 - Fax : 03 44 07 78 86

SAS au capital de 250 100 € - R.C.S. Beauvais B 352 791 826 - APE 0812 Z - Siret 352 791 826 000 14

Il existe donc 5 750 000 M3 de sablon disponibles localement pour un besoin local de 100 000 M3/an

Vous noterez que les réserves autorisées sont récentes et apparaissent bien dimensionnées pour répondre au marché.

Il n'y a donc pas de pénurie pour ce type de matériaux contrairement à ce qui est affirmé dans le dossier.

b/ La capacité en remblai disponible dans le Beauvaisis

Liste des sites autorisée à accueillir des remblais inertes dans le Beauvaisis

Allonne (Bois St Lucien)	200 000 M3
Allonne (Villers/Thère)	630 000 M3
Berthecourt	1 150 000 M3
Ponchon	250 000 M3
Le Tillet	2 300 000 M3
Rochy-Condé (ISDI)	500 000M3
Saint Crépin Ibouvillers	1 780 000 M3
Auchy la Montagne	100 000 M3
Bailleul/Thérain	1 100 000 M3

Soit un total de 8 200 000 M3

Il n'y a pas non plus de pénurie en capacités autorisées de remblaiement, sauf à faire venir des terrassements parisiens

c/ des matériaux alluvionnaires rares et gaspillés

Le Schéma Départemental des Carrières de l'Oise (SDC) insiste sur « la nécessité d'une utilisation économe et rationnelle » des alluvions.

Or, le dossier prévoit le remblaiement du vide de fouille issu des extractions de sablon en partie par ces matériaux alluvionnaires (appelés découverte dans le dossier).

Le projet MRB ne prévoyant pas d'installation de traitement (concassage-lavage-criblage), ces matériaux ne pourront être valorisés.

Si par hasard ils devaient l'être, ils ne pourraient qu'être utilisés en matériaux de remblai, pas en agrégats nobles, en raison d'une fraction argileuse très importante rendant leur utilisation impropre à la confection de béton.

Le dossier intitulé « demande d'ouverture d'une carrière de sablon » parle bien des alluvions sans que l'on sache s'ils seront valorisés ou mis en décharge en fond de fouille. Ce qui traduit bien le manque d'expérience de l'entreprise Gratia, qui n'a jamais exploité une carrière, nous le rappelons.

2/ la problématique du transport local

L'itinéraire camion prévoit une entrée/sortie des matériaux par la route de Warluis, puis la D1001.

La route de Warluis dont l'axe constitue la limite communale Allonne/Warluis est une route de campagne étroite (3 mètres de large) et supportant actuellement un trafic poids lourds relativement dense

Schéma actuel des flux de poids lourds

	Trafic Chouvet En provenance du site de Therdonne	Trafic Chouvet En provenance du site e Villers/Thère
Rotation	10	24 Moyen et 32 Maxi
Nombre de véhicules	15	30 moyen et 50 Maxi

Soit un total de 50 passages/jour, soit une moyenne de 6,25 poids lourds à l'Heure

Nous rappelons que notre entreprise est implantée sur la commune de Therdonne depuis plus de 50 ans et a toujours recherché à ne pas augmenter le trafic poids lourds sur la route de Warluis en relation avec les Mairies d'Allonne et Therdonne, notamment en :

- délocalisant une partie importante de la production de Therdonne, notamment vers Allonne (recyclage) et Bresles (matériaux béton). Cet effort représente 150 000 tonnes par an
- en créant une piste privée pour répartir sur différents itinéraires les productions en provenance de Therdonne et Villers/Thère pour soulager la route de Warluis.

Le projet MRB remettra directement en cause cet effort et l'on peut s'interroger comment, malgré l'engagement de la société MRB de n'effectuer aucun transit poids lourds par Villers/Thère, distinguer les camions en provenance ou à destination des Carrières Chouvet et ceux venant ou se dirigeant vers la carrière MRB !

D'autant que l'itinéraire de la carrière en projet prévoit une boucle d'entrée sur site depuis Beauvais vers le rond point d'Abbecourt et retour via Warluis vers la carrière ; soit une quinzaine de kilomètres, distance importante pour un poids lourds en rotation courte.

Je mets donc en garde contre une augmentation très sensible du trafic poids lourds sur la route de Warluis, voirie non adaptée à une telle augmentation (PTRA moyen de 44 tonnes prévu dans les rotations projetées dans le dossier), et ne permettant pas de croisement de véhicules.

Si le dossier en projet mentionne clairement l'impact routier sur la D1001, aucune étude sur l'impact sur la route de Warluis n'a été réalisée (cumul d'impacts avec les activités existantes à ce jour)

Enfin, on peut s'interroger sur le fait de disposer d'un gisement proche de Beauvais mais si éloigné car nécessitant une boucle inutile de 15 kms, tant d'un point de vue environnemental qu'économiques ?

La coordination des exploitations Chouvet et MRB n'aurait elle pas été plus judicieuse afin de répartir sur la durée les impacts liés aux camions, ainsi qu'une allocation adaptée des moyens de production disponibles sur place ?