

**Assemblée Générale**  
**de la Communauté de Communes**  
**du Pays d'Huriel**  
**Mardi 12 avril 2016**

Etaient présents : Mesdames et Messieurs : COULANJON J., DEVAUX L., MARTIN P., DESSALLES N. DUBREUIL A., TABUTIN M., LECLERC C., ABRANOWITCH S., PENAUD J.P, PICARELLI V. VENUAT J., CHABROL J.E., GALLEAZZI J., VALLET F., DUMONTET B., MERVAUX M.P., NOWAK P., ROLLIN S., LAMY R., BEAUFILS W., PETIT E., DUMONTET J.M.,

Délégués excusés : BRODIN G., AUGIAT J.C., DAUGERON D. (pouvoir à JM DUMONTET), JANNOT C., LHOPITEAU A., MARTIN J.P., DUBREUIL J.C. (pouvoir à MP MERVAUX), PHILIPPON A., JACQUOT C. (pouvoir à E. PETIT), VINCENT G.

L'ordre du jour est le suivant :

- ✓ Présentation du projet par le porteur de projet, la société ORBELLO (temps de parole 30 mn)
- ✓ Intervention du Président de l'association ADIR 916 (temps de parole 10 mn)
- ✓ Intervention du Président de l'association contre l'ouverture de la carrière d'Archignat (temps de parole 10 mn)
- ✓ Compte rendu de la commission Carrière de la Communauté de Communes du Pays d'Huriel
- ✓ Délibération du Conseil Communautaire

Le Président rappelle en préambule que ce Conseil Communautaire a pour objet de requérir l'avis de la Communauté de Communes sur le projet de réouverture de la carrière d'Archignat. Il ne s'agit pas là d'une obligation légale puisque la Communauté de Communes n'a pas été saisie en tant que telle par les services préfectoraux malgré sa compétence économique.

Il rappelle au nombreux public présent qu'il s'agit d'un Conseil Communautaire et que l'assistance doit donc demeurer discrète afin de ne pas troubler la tenue des débats et permettre aux délégués communautaires d'émettre un avis éclairé après avoir entendu tous les intervenants.

Il donne ensuite la parole au premier intervenant :

**Monsieur CLOAREC, géologue, chargé de mission à la société ORBELLO**

Il rappelle que la société ORBELLO est un groupe familial dont le président est Monsieur BAGLIONE. Elle exploite des carrières depuis 1947 et dispose de 11 sites en activité et de 250 salariés.

La carrière d'Archignat se situe à 15 km à l'ouest de Montluçon. Elle a reçu une première autorisation d'ouverture en 1979 pour 30 ans. En 1984, elle a bénéficié d'une extension sur 90 hectares. Elle a cessé son activité en 2009 et n'a pas été remise en état comme cela avait été prévu.

En 2012, le dossier a été relancé en raison de la qualité du gisement d'Archignat. Une première demande d'autorisation a été faite sur l'extraction de 800 000 T par an. Une sortie par la route s'avérant impossible avec ce tonnage, un nouveau dossier a été présenté en 2015 avec une extraction de 450 000 T par an, projet qui fait actuellement l'objet de l'enquête publique.

- Le projet en chiffre

L'emprise foncière du projet est de 78 ha

Le gisement exploitable : 25 ha

Réserve : 13 MT de matériaux

Durée d'autorisation demandée : 30 ans

Une demande de production moyenne de 450 KT/ an et maximale 550 KT/ par an.

Une expédition par la route inférieure à 200 KT par an.

10 emplois directs et 30 emplois indirects (le transport qui sera traité localement, des techniciens pour la mécanique, l'entretien du site et le terrassement)

- Les atouts du projet selon le porteur de projet

- gisement de qualité destiné essentiellement au béton prêt à l'emploi et aux usines de préfabrication
- compatible avec le schéma départemental des carrières de l'Allier
- proximité de Montluçon avec la présence d'une voie ferrée permettant la desserte nationale
- raccordement au réseau routier permettant la desserte locale et régionale
- participation à la vie économique locale (restauration)
- contribution à la réduction du taux de chômage

- Les suivis environnementaux

Les prescriptions définies par arrêté préfectoral d'autorisation porteront sur les poussières, les tirs de mine, les bruits, les eaux superficielles et souterraines.

Sur le site sera mis en place un suivi écologique par l'intermédiaire d'une convention signée avec une association environnementale, le Conservatoire des Espaces Sensibles.

En fin d'exploitation, la remise en état sera faite par l'aménagement d'un plan d'eau de 25 ha, de zones humides et la conservation des haies.

### **Intervention de Monsieur COURTY, Président de l'association ADIR créée en août 2013.**

Il présente l'ensemble des points défavorables au projet :

- Le transport des matériaux

Sur 5 ans, ce seront 73 000 camions qui passeront dans Huriel. Le mot transport n'est pas évoqué par le carrier qui va sous-traiter cette partie.

- De multiples points dangereux sur le trajet des camions

- traversée du village de la Baudre
- intersection de la D 916
- sortie d'Archignat avec des virages dangereux
- passage à niveau du Pigeonnier sans visibilité au niveau notamment de la maisonnette
- village de Mandrant qui compte 10 nouvelles maisons
- pont de Saint Christophe où il est impossible que 2 camions se croisent
- le rond point d'Huriel à proximité du collège
- le passage devant l'école maternelle et primaire d'Huriel

- Le projet va à l'encontre du développement touristique du territoire et du développement du village d'art.

### **Intervention de Monsieur DELCROIX de l'association contre l'ouverture de la carrière d'Archignat**

- Monsieur Henri CESTIA, membre de l'association a d'abord pris la parole pour alerter sur le non respect de l'humain dans ce projet, cela sous 3 aspects :

- les poussières dangereuses

Aucun état des lieux des PM25 qui peuvent être produites par l'extraction dans les carrières et PM1 produites par les engins de chantier. Aucun dispositif de filtrage n'a été prévu.

- le bruit

L'évaluation du bruit émergent est erronée. Aucun dispositif d'arrêt du bruit dans le dossier.

- Monsieur RICARDO, médecin en santé publique membre de l'association a à son tour pris la parole en portant à connaissance les éléments suivants :

- les vibrations sont hors contrôle

Les tirs de mine font vibrer les sols. Aucune mesure n'est proposée dans le dossier.

- L'émanation du radon

Reconnu comme cancérigène. L'extraction va entraîner l'introduction du radon dans les matériaux de construction des maisons neuves. Personne n'est en mesure de prévoir les conséquences sur la santé pendant 30 ans. Les habitants seront transformés en cobaye.

- les nuisances sonores

On risque d'avoir de 11 à 30 DB dans les hameaux alors que la loi limite ces impacts.

- La présence de 52 espèces d'oiseaux dont 38 sont protégées

Le travail de recensement a été rapide et négligé. Il y aura une demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées.

- les conséquences sur l'emploi du projet sont négatives car le tourisme va en être affecté
- le projet ignore les investissements réalisés notamment au niveau du Village d'Art qui ont été cofinancés par les impôts locaux.

### **Intervention de Monsieur COULANJON, rapporteur de la commission « Carrière »**

Il souligne à nouveau :

- ✓ la dangerosité de la route empruntée par les camions qui n'apparaît pas dans le dossier
- ✓ l'impact sur le territoire avec 230 camions par jour en moyenne sur nos routes ce qui va à l'encontre du développement touristique local et de l'image du Village d'Art

- ✓ le problème du transport ferroviaire qui n'est pas explicité dans le dossier. Deux hypothèses : la réfection du raccordement existant qui appartient à la société LAFARGE ou la création d'une voie de raccordement sur les terres du carrier ? Le transport ferroviaire correspond à 3 % en France alors que le projet envisage un transport à 50 %
- ✓ la durée d'exploitation est de 30 ans renouvelable : à tous moments, le carrier peut augmenter le tonnage
- ✓ la dévaluation des biens : dévalorisation des biens fonciers et des biens locatifs mais aussi des infrastructures (routes, trottoirs) financées par les contribuables

### **A l'issue de ces différentes présentations, le Président ouvre le débat :**

Monsieur Alain DUBREUIL, maire de La Chapelaude, remarque que la société ORBELLO qui a déjà ouvert des carrières doit avoir des éléments comparatifs pour établir des mesures de site (poussières, etc). D'autre part, le transport par la route apparaissant impossible en raison de son caractère dangereux, il souhaite savoir pourquoi la solution « rail » n'a pas été développée.

Monsieur Jean Michel LEVOYER, directeur du développement dans la société ORBELLO, explique que la loi fixe des seuils maximum au niveau des poussières. Pour les poussières alvéolaires, des mesures sont prises tous les ans. Il y a peu de cas de silicose contrairement aux carrières de gré.

S'agissant du transport, il y avait eu il y a quelques années un projet de déviation d'Huriel en liaison avec le Conseil Départemental qui n'a pas été retenu. Pour les marchés de la région parisienne, le rail est nécessaire mais il faut avoir des autorisations.

Monsieur Jean Elie CHABROL demande à partir de quel point se ferait le transport ferroviaire. Il insiste sur le fait que lors de chaque ouverture de carrière, il est promis de faire réaliser les mesures mais qu'ensuite, il faut des années pour faire tenir les engagements. Les règles sont également faussées par le fait que les cabinets d'étude indépendants sont désignés par les carriers. S'agissant des remises en état des sites, il constate qu'à la fin du bail, elles ne sont jamais réalisées comme prévues.

Madame Jane GALLEAZZI regrette que le passage d'un camion tous les 8 minutes paraisse acceptable à la société ORBELLO. Aucun aménagement n'est réalisable dans Huriel pour améliorer la sécurité. Elle cite par ailleurs en exemple la limitation de la D40 par le Conseil Départemental dans le cadre des travaux éoliens qui atteste de la dangerosité.

Monsieur COURTY souligne que pour lui rien n'est acceptable dans le projet. L'ouverture de la carrière serait néfaste à l'agriculture. Les animaux dans les champs ingurgiteraient de la poussière ce qui nuirait aux agriculteurs soucieux de leur label rouge.

Monsieur LEVOYER observe que les transporteurs ne sont pas irresponsables et qu'il faut également faire confiance à leur bon sens. Il rappelle avoir souhaité mettre en place une déviation et que cette solution n'a pas été retenue par la commune d'Huriel.

Madame Jane GALLEAZZI remarque qu'à Huriel les transporteurs sont payés par le carrier et que pour autant ils ne respectent pas la réglementation en matière de bâchage des camions.

A l'issue des débats, le Président propose un vote à bulletin secret « pour ou contre le projet d'ouverture de la carrière d'Archignat ».

Résultat du vote :

- 20 voix contre
- 3 voix pour
- 2 voix pour avec une déviation d'Huriel.