

**Proposition de raccordement
de la
Carrière SIBELCO
dite HANCHES 2
au Réseau Ferré National
par ITE**

SOMMAIRE

Introduction	page 3
Contexte	page 4
Principe d'une ITE	page 7
ITE sur <i>HANCHES 2</i>	page 8
Acheminement des trains	page 9
Conclusion	page 11

Introduction

Par demande en date du 07/07/2020, la société SIBELCO, exploitant déjà une carrière (dite *HANCHES 1*) sur le territoire de la commune de Hanches (28), envisage l'extension de cette dernière sur un nouveau terrain (dit *HANCHES 2*).

L'ensemble des camions, permettant à SIBELCO d'acheminer son sable vers ses usines de traitement de Seine-et-Marne, passent par le hameau du Parc (sur les communes de Maintenon et Hanches). Ses habitants sont exaspérés par le nombre croissant de camions passant par leur lieu de vie. Alors même que l'exploitation de *HANCHES 2* n'est pas encore autorisée, il en résulte pourtant déjà des détériorations (routes abimées, murs de maisons fissurés, trottoirs affaissés, etc).

À l'occasion de l'enquête publique relative à la décision préfectorale à venir concernant l'extension de la carrière, les habitants du Parc ont décidé de faire valoir leur mécontentement et leur refus de voir plus de camions déferler sur leur hameau.

Ce document aborde la possibilité d'expédition des 65 à 75 000 tonnes de sables prévues par an, puis de retour « *d'apports inertes extérieur* » d'un million de mètres cube par le train.

Dans le cadre des enjeux climatiques et de transport actuels, de saturation des axes routiers sur le sud de l'Île-de-France, d'émissions de gaz à effet de serre, la proximité de la ligne Paris – Chartres – Le Mans ne peut être ni ignorée, ni exclue.

La société SIBELCO avance dans le dossier qu'elle souhaite extraire le sable vers « ses usines de traitement de Seine-et-Marne » (page 39). La seule usine SIBELCO sur ce département dont nous ayons connaissance est celle de Bourron Marlotte qui se situe sur la ligne ferroviaire de Paris – Montreuil. Au-delà du transport de voyageurs, cette ligne est aussi exploitée pour le transport d'extraction de sable notamment.

Or, l'usine se trouve à proximité de cette ligne et dispose d'une ITE (Installation terminale embranchée), dite « embranchement privé », et se trouve donc être desservie par le Réseau Ferré National.

Étant donné le fait que la société SIBELCO prétend vouloir exploiter le site *HANCHES 2* pendant 30 ans, puisque l'ensemble de l'extraction est destinée à une destination unique, étant donnée la proximité de ligne PCLM et le fait que l'usine destinataire dispose déjà d'un raccordement au réseau ferré national, nous souhaitons défendre le point de vue ferroviaire sur ce projet.

Glossaire

ITE : Installation Terminale

PCLM : Paris - Chartres - Le Mans

RFN : Réseau Ferré National

IPCS : Installations Permanentes de Contre-Sens

Contexte

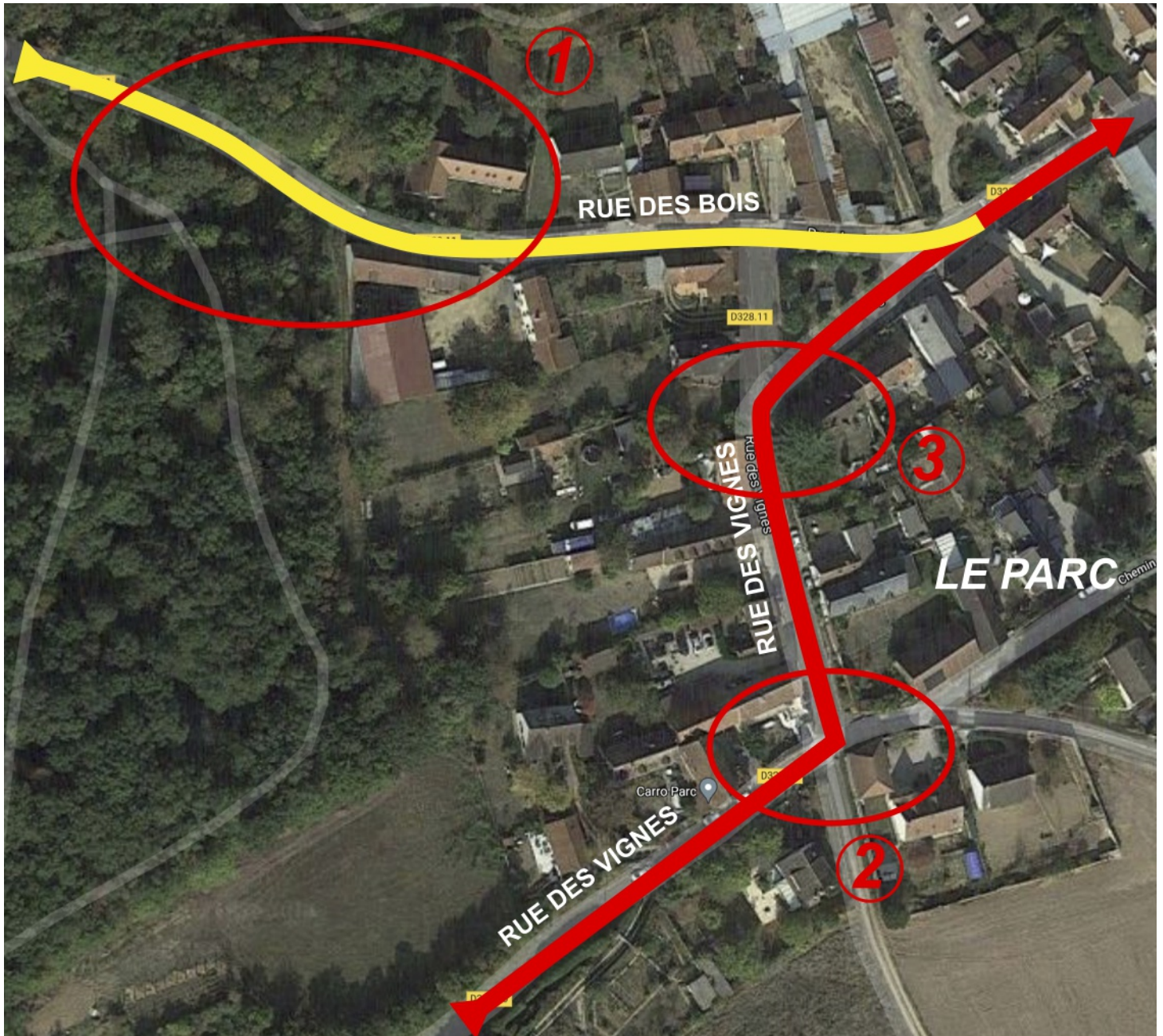
• CONTEXTE LOCAL :

À l'heure actuelle, le hameau du Parc voit passer beaucoup de camions tous les jours, dont l'unique destination se trouve être la carrière SIBELCO dite *HANCHES 1* qui se situe sur la commune voisine de Hanches.

Au début de l'exploitation, moins d'une dizaine de camions de taille « modeste » passait chaque jour par le hameau. Aujourd'hui le sable devenant une denrée rare et chère, la taille des camions et leur nombre augmentent. Or les infrastructures et l'organisation même du hameau du Parc n'ont jamais été prévues pour le passage de transport routier massif.

Les deux axes par lesquels passent les camions présentent chacun un coude, dont un nécessite fréquemment des manœuvres pour les camions, il s'agit de la rue des bois et de la rue des vignes.

L'image ci-dessous illustre bien un des problème :



Les camions ont deux possibilités. Ils peuvent emprunter l'**itinéraire jaune** (Rue des Bois) et se retrouvent sur le double coude **(1)** à l'entrée du hameau du Parc. La visibilité y est très mauvaise et, même si la route en double sens permet le passage de deux voitures, les manœuvres pour une voiture et un camion s'en trouvent délicates.

La seconde option à leur disposition est l'**itinéraire rouge** (Rue des Vignes). Ils se retrouvent alors sur un coude à angle droit **(2)** et sur un virage à angle serré **(3)** :

- **(2)** : même si la route est à double sens, le passage de deux voitures simultanément est impossible, et la configuration est de fait dangereuse.
- **(3)** : l'exiguïté de l'angle tend à faire que les camions empiètent sur le trottoir et le détériorent.

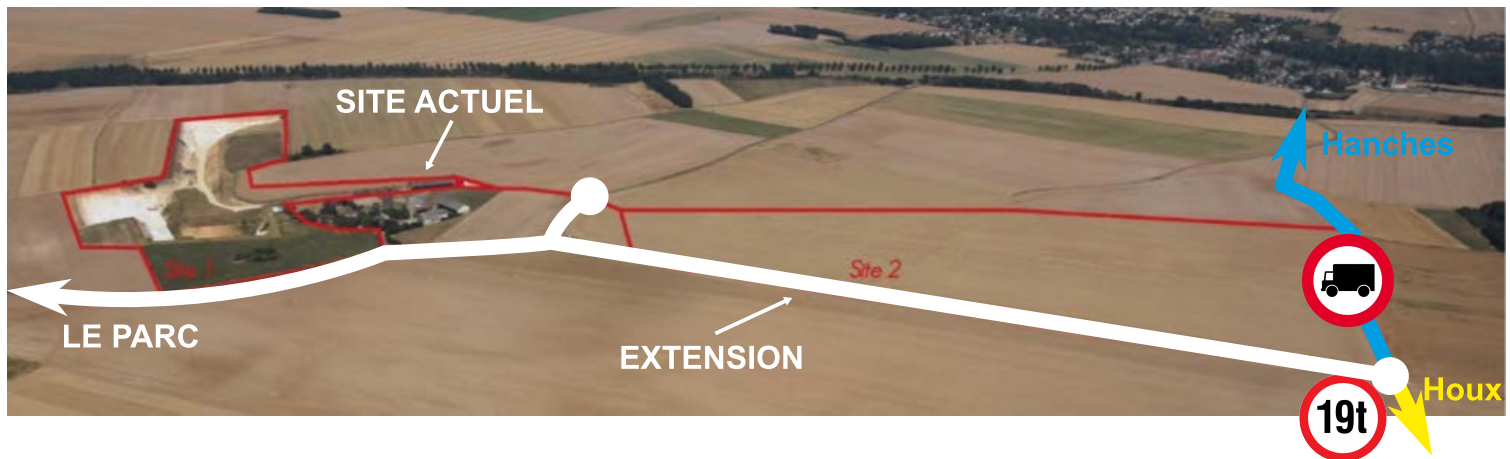
Au-delà de la dangerosité des situations sur le plan circulatoire, les passages fréquents de camions occasionnent des affaissements et des dégradations, tant sur l'espace public que sur l'espace privé (ce dernier point ne sera pas plus abordé ici mais reste un point essentiel de la problématique).

Nous ajouterons que, sur le plan circulatoire, des enfants, des animaux de compagnie et des promeneurs (à pieds ou à vélo) circulent régulièrement sur le hameau du Parc, et que la fréquence croissante de passage de camions sur ce dernier constitue un danger notoire.

Dans le même temps, Le Parc est un hameau paisible, situé à l'orée de bois et de champs. Ses habitants n'ont jamais eu pour ambition de voir déferler une cohorte de camions devant leurs murs.

Les nuisances sonores, vibratoires et la pollution qu'ils entraînent dans leur sillage sont une nuisance qui se rajoute au danger qu'ils occasionnent du fait de leur seul passage.

C'est dans ce contexte que la société SIBELCO souhaite étendre la carrière :



L'exploitation du « Site 2 » entrainera une augmentation significative du nombre de camions passant par Le Parc.

• **CONTEXTE GÉNÉRAL LIÉ AU LOCAL** :

La société SIBELCO excave du sable de nos sols. Cette activité se fait à son seul bénéfice et nous en voyons d'ores et déjà les désagréments.

L'extension de son activité sur nos sols entrainera inexorablement une augmentation du volume transporté, et donc du nombre de camions. Il n'est pas pensable que la collectivité et les particuliers supportent seuls les conséquences de cette situation.

D'une manière plus générale, les enjeux climatiques et la saturation des espaces routiers en Ile-de-France doivent inciter à réfléchir à d'autres modes de transport.

L'industrie des carrières étant pourvoyeuse de gros volumes transportés, tant dans son exploitation que dans la « remise en propre » des sites, **le transport routier – lorsqu'il s'agit d'un lieu unique d'exploitation vers un lieu unique de transformation – ne nous semble pas être pertinent.**

Dans notre cas, puisqu'il ne s'agit pas de distribuer du sable à des destinataires diffus, la solution d'un transport massif par rail est la meilleure solution, tant sur le plan économique qu'environnemental (qu'il soit écologique ou en termes de cadre de vie pour les habitants du Parc).

Par ailleurs, le fait que les bénéfices de cette exploitation soient pour la société SIBELCO ne doit pas éluder le cadre économique local : nous payons les infrastructures routières qu'ils utilisent.

Nous affirmons, entant que citoyens, que contribuables et riverains, avoir notre mot à dire sur le fait que **nous voulons vivre paisiblement sur notre lieu de vie.**

Si la société SIBELCO extrait de nos sols une richesse qu'elle s'approprie, qu'elle exploite et sur laquelle elle fait du bénéfice, **à charge pour elle de ne pas nous faire subir les effets néfastes de l'extraction du sable : poussière, camions, paysage dévisagé, etc ...**

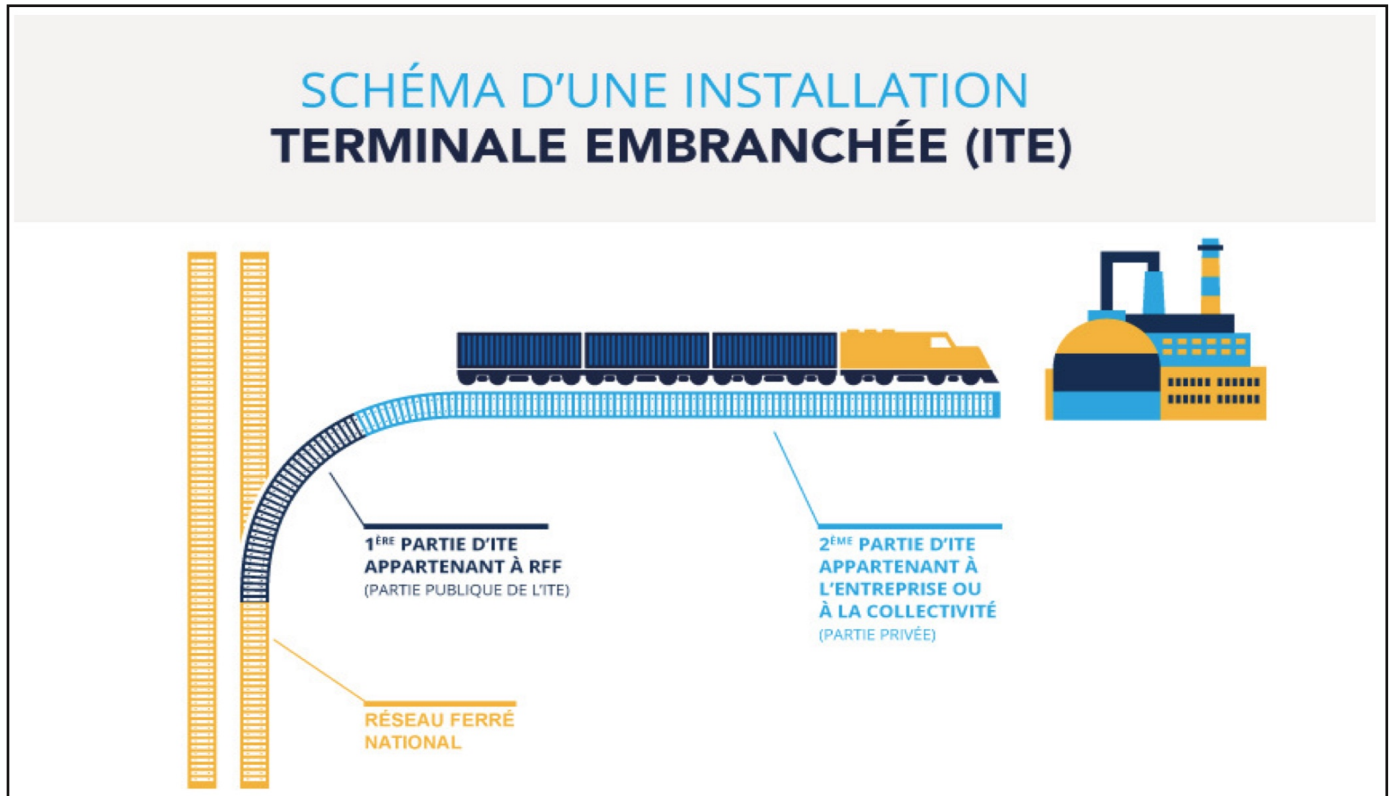
Le Parc ne doit pas devenir le périphérique des communes de Hanches et de Maintenon.

Une autre solution est possible : le ferroviaire !

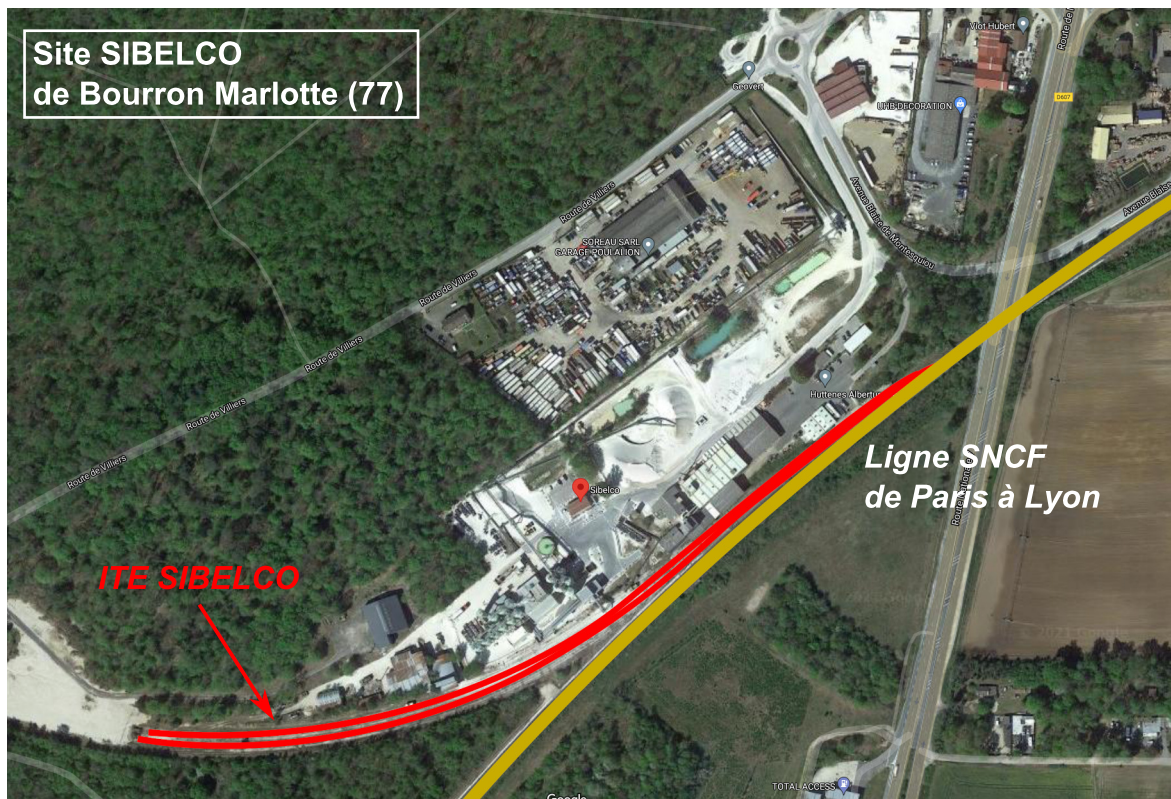
Principe d'une ITE

Le principe des ITE est assez simple : *si une voie de chemin de fer exploitée passe près de chez vous, exploitez-la !*

Une ITE est une Installation Terminale Embranchée, autrement dit un « *embranchement privé* ». C'est une voie de chemin de fer qui dessert une usine ou un lieu d'exploitation quelconque, et reliée au Réseau Ferré National (RFN). Ainsi les trains peuvent approvisionner le site.



En l'occurrence, la société connaît le sujet puisqu'elle dispose déjà d'une ITE sur son site de Bourron Marlotte :



Le coût estimé par SNCF Réseau (ex-RFF) est de 500 000 à 1 million € par km (selon les besoins de terrassement).

Il est utile de savoir que des aides aux entreprises souhaitant créer ou réhabiliter des ITE existent. Ces mécanismes d'aide se font par le biais de l'État et de l'UE qui proposent des subventions pouvant aller jusqu'à 2,5M€ par projet.

ITE sur *HANCHES 2*

Concernant le site de *HANCHES 2*, étant donné la proximité vis-à-vis de la ligne PCLM, nous avons étudié les cartes topographiques et regardé la meilleure façon de faire.

Voici notre proposition à minima :

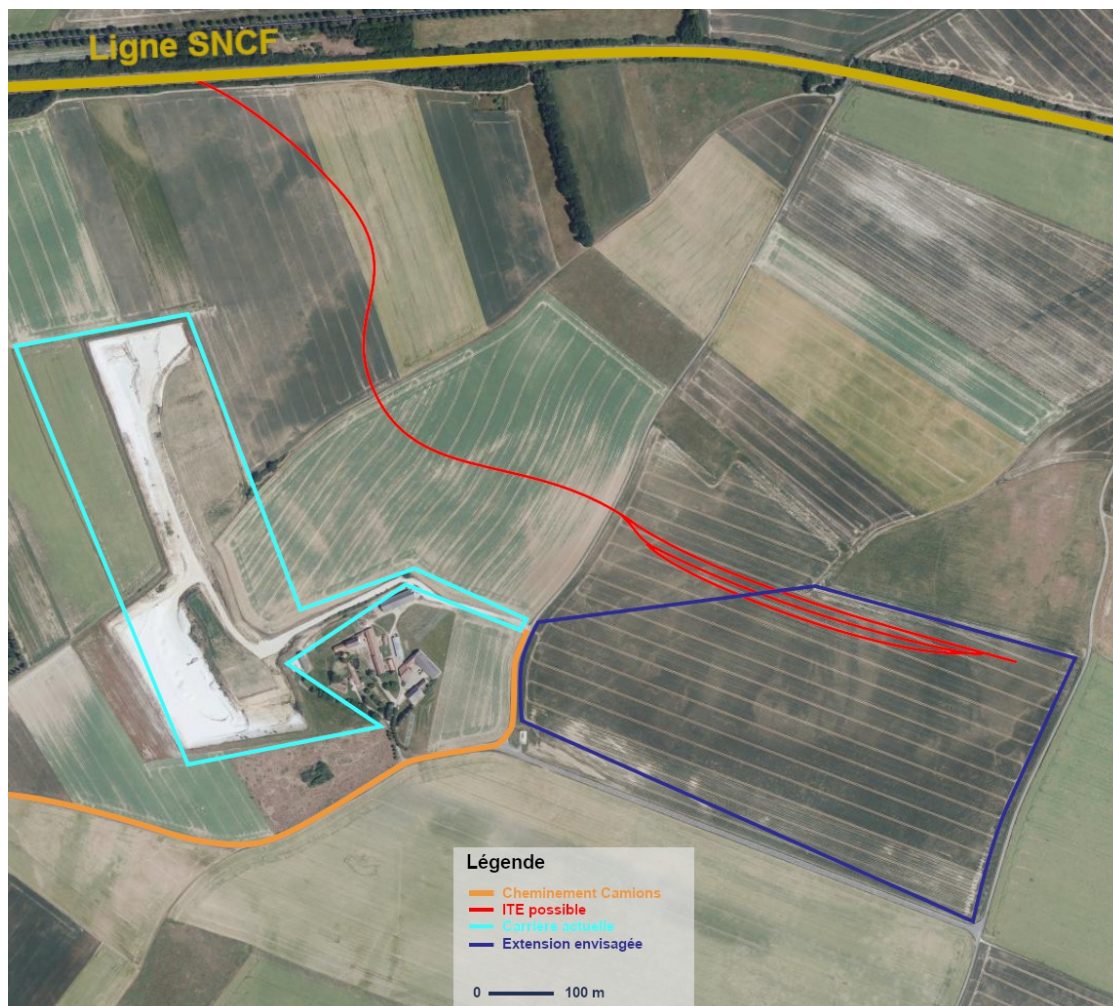
Construire une ITE depuis le RFN vers la carrière *HANCHES 2*, le coût estimé par SNCF Réseau étant de 500 000 à 1 million € par km (selon les besoins de terrassement), d'après nos relevés, il y aurait environ 1000 mètres de voie à réaliser (voies d'évitements comprises).

Les besoins de terrassement sont assez peu importants, et la proximité avec le RFN sont autant de facteurs probants pour être attractifs.

Par ailleurs, le fait que l'ITE se trouve sur la zone de gare de Maintenon, elle ne nécessiterait pas de faire des installations hors gare, ce qui (du point de vue réglementaire et technique) n'oblige pas à de lourds travaux de refonte sur le RFN.

La ligne PCLM passant près de la carrière serait accessible par la voie 1 bis, déjà empruntée par des trains lourds. Il n'y aurait donc pas de problème en termes de tonnage ou d'infrastructures.

Selon les cartes topographiques , une possibilité de raccordement est envisagée :



La nécessité de deux ou trois voies de services est à définir par la société SIBELCO.

Un train complet mesurant environ 450 mètres de long, les lieux de chargement peuvent nécessiter de couper la rame en deux (2x250m), et de prévoir un lieu de stockage pour les locomotives de transport (environ 30m).

Une rame complète pèse environ 500 tonnes à vide, sa capacité d'emport est de 1300 tonnes de matière. Soit 1800 tonnes par train : l'équivalent de 44 camions, pour 20 wagons en un seul convoi.

• Quelles implantations sont nécessaires pour une ITE sur le site de HANCHES 2 ?

Pour créer cette ITE, il faut d'abord s'assurer du régime d'exploitation ferroviaire dans lequel nous nous trouvons. Or, sur la ligne PCLM, nous sommes sur le régime de la double voie, et le système de cantonnement est le BAL (Block Automatique Lumineux).

La concomitance de ces deux éléments pose les bases du système le plus simple que l'on connaisse sur le réseau ferré Français.

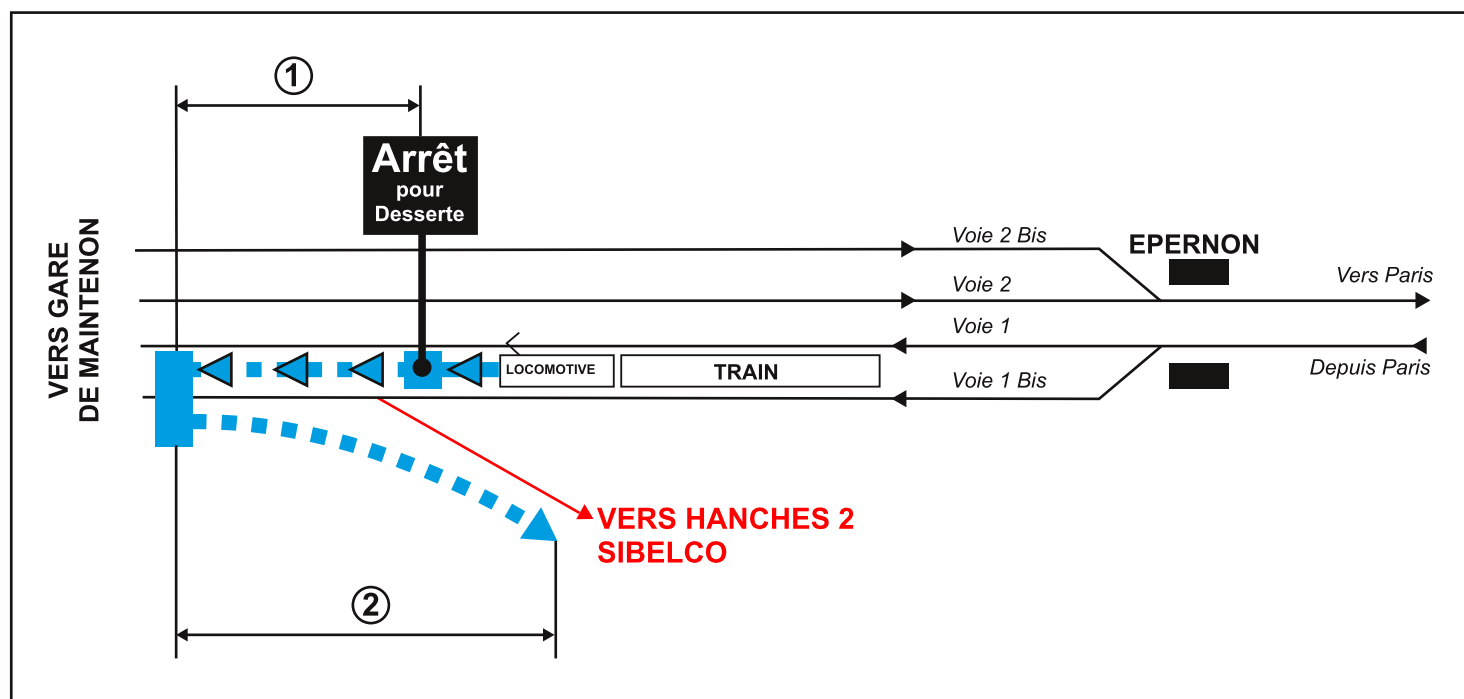
La création de l'ITE nécessitera la pose d'un appareil de voie, de la voie 1 bis vers l'ITE, d'une pancarte « Arrêt pour desserte ». La pose d'un signal protégeant l'aiguillage d'entrée de l'ITE reste à la discrétion de SNCF Réseau pour ses raisons réglementaires propres, l'entrée de la voie 1 bis étant déjà protégée par un signal de type Nf en sortie de l'établissement d'Épernon (voie 1 vers 1 bis).

Du reste, l'organisation de l'ITE et de son déploiement sur site incombent à SIBELCO en lien avec SNCF Réseau.

Acheminement des trains

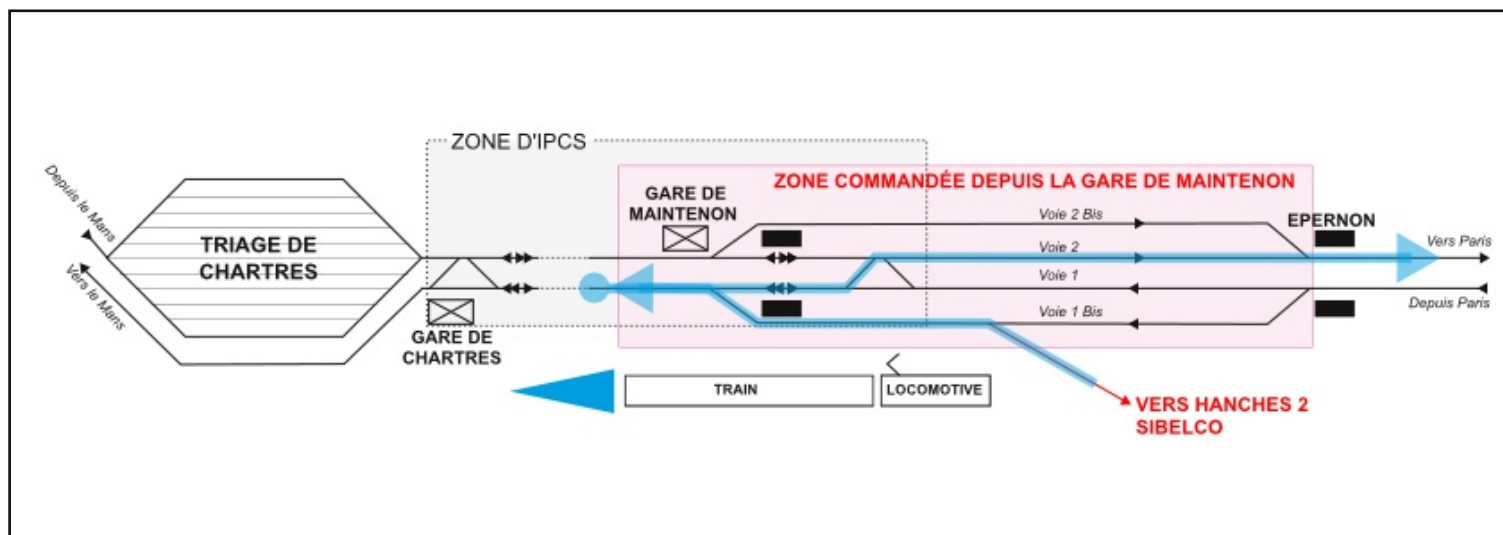
Les rames vides en provenance du site de Bourron Marlotte arrivent à l'entrée de l'ITE et s'arrêtent à la pancarte « Arrêt pour desserte », puis en ① elles avancent en Manoeuvre jusqu'au dégagement de l'aiguillage d'entrée de l'ITE.

Une fois l'aiguillage dégagé, en ②, elles pénètrent sur l'ITE par manoeuvre de refoulement.



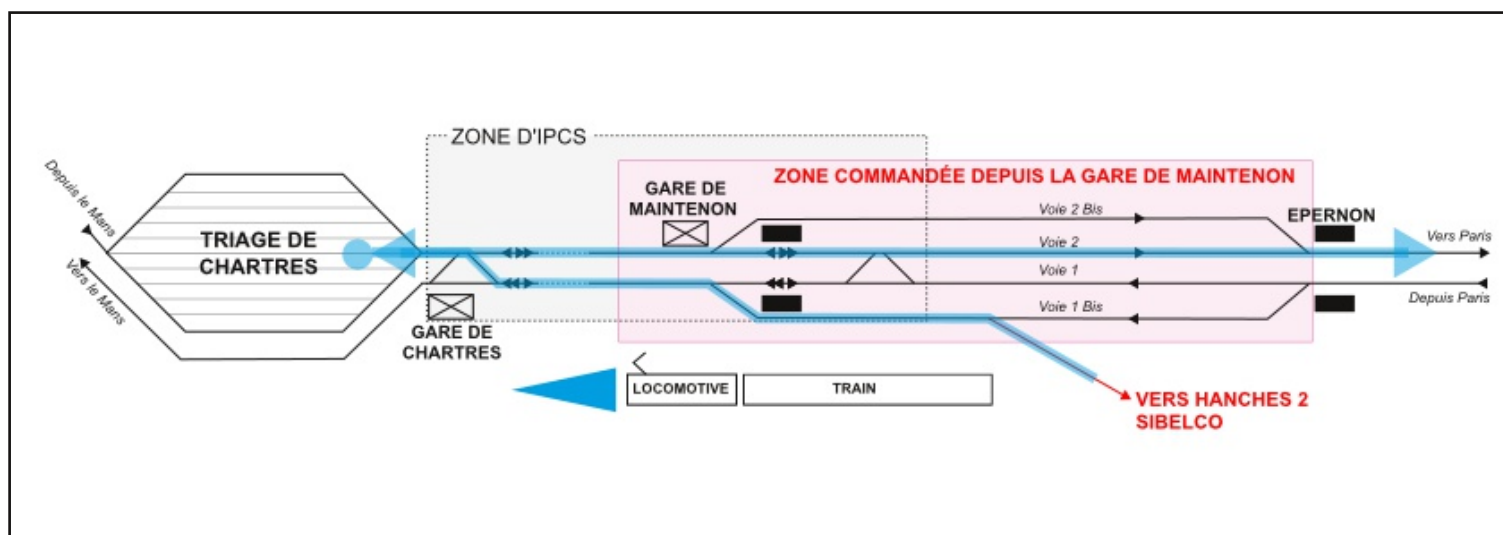
Une fois chargées, les rames pleines peuvent repartir de deux manières.

Première possibilité :

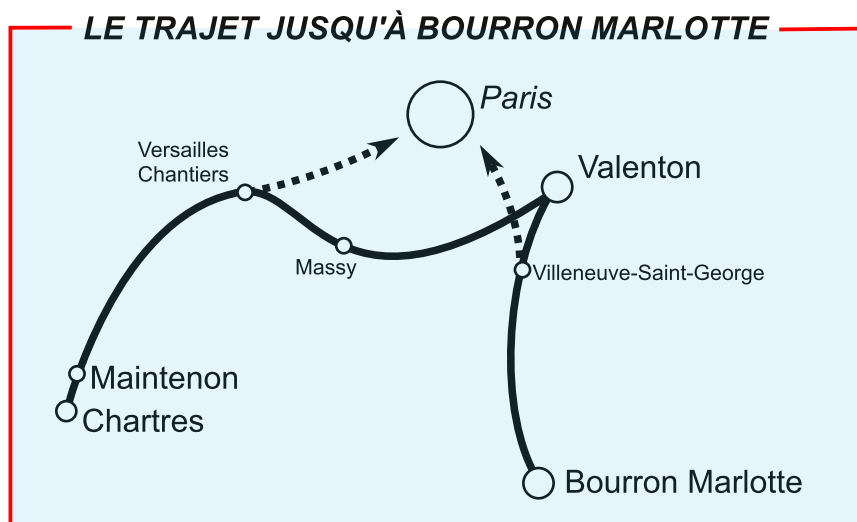


La zone de gare de Maintenon bénéficiant d'un pas de sortie d'IPCS (Installations Permanentes de Contre Sens), le train (avec locomotive côté Paris) peut gagner la gare de Maintenon par manoeuvre de refoulement, puis partir directement.

Deuxième possibilité :



Le train (avec locomotive côté Chartres) peut gagner le triage de Chartres, y effectuer un changement de bout, puis repartir direction Paris. Cette deuxième option peut sembler plus compliquée, mais elle peut être nécessaire en cas d'influence du trafic, avec nécessité de dégager rapidement les voies principales.



Conclusion

Les habitants du Parc sont déjà exaspérés par la recrudescence de camions passant par le hameau. Qu'il s'agisse du trafic et des dangers qu'il induit, des nuisances sonores ou encore des détériorations sur la voie publique, les maisons ou les murs d'enceinte, la situation actuelle n'est déjà pas satisfaisante. Dans ce cadre, l'extension de la carrière et ses conséquences en terme de trafic sont inacceptables en l'état.

Si la société SIBELCO souhaite exploiter une nouvelle parcelle de terrain dans le but d'extraire du sable et prolonger son activité, il lui incombe de mettre en place toutes les mesures afin de ne pas nuire à notre cadre de vie.

Puisqu'elle jouit des ressources de nos terres et en tire profit, il est inconcevable que la collectivité et que les particuliers aient à en subir le moindre préjudice.

Le calcul est simple :

SIBELCO demande l'autorisation d'extraire 65 000 tonnes de sable par an

- **Par camion** : 11 camions de 44 tonnes, soit 22 passages par jour dans le hameau du Parc.
- **Par train** : 50 trains complet par an, soit un par semaine, la carrière étant fermée en août.

Le flux de transport étant destiné à son usine de Seine-et-Marne, le train se révèle être la meilleure solution pour acheminer les fortes quantités de sable que SIBELCO extrait des carrières de Hanches. **Afin qu'aucune commune alentour ne souffre d'une surcharge de passage de camions, et notamment Le Parc, la construction d'une ITE s'impose comme une évidence.**

À l'heure où chacun doit consentir à des efforts pour diminuer la pollution atmosphérique et l'émission de gaz à effet de serre, chacun doit prendre sa part.

La création d'une ITE sur *HANCHES 2* est une nécessité. Comme nous l'avons évoqué, SIBELCO doit prendre sa part, d'autant mieux qu'un dispositif de subvention pour promouvoir le transport ferroviaire lui sera ouvert par l'État et l'UE.

Pour rappel, l'estimation du coût d'une ITE comme celle de HANCHES se situerait environ entre 500 000€ et 1 500 000€, le montant des subventions évoqué par l'État et l'UE peut aller jusqu'à 2 500 000€ pour la "création d'une ITE".

Le coût de cette construction ne peut être un prétexte pour refuser cette option, surtout lorsqu'on considère que l'exploitation se fera sur 30 ans et que les autres investissements sont relativement réduits (nombre de salariés, matériel déjà existant sur la carrière d'à côté qui sera sans doute transféré sur la nouvelle, etc ...).

Nous transmettons donc ce dossier à l'enquêteur public afin qu'il le joigne à ses conclusions.