

Enquête Carrière Hanches SIBELCO

A l'attention du commissaire enquêteur.

Notre demande

Nous estimons que l'étude d'impact est insuffisante en ce qui concerne le trafic des camions depuis la carrière. Cette insuffisance est de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative.

Nous pensons nécessaire la réalisation d'une expertise indépendante sur les points suivants:

- Les rues des sablons et de la rue des Bois au Parc à Maintenon peuvent-elles supporter le passage encore pendant 30 ans des camions de 40 T de charge roulante. Les désordres signalés en 2018 auprès du maire sur les murs des granges, clôtures, portail des dites rues sont-ils en lien avec le passage répété des camions. L'expertise doit comprendre une étude géométrique des tracés pour connaître les points où les croisements sont impossibles (passage sur trottoir).
- Quelles solutions alternatives peuvent-elles être mises en œuvre (raccordement voie ferrée, voie nouvelle, pont provisoire, ...) ? Quels sont leurs coûts estimés ? Quelles sont les subventions éventuelles pour la réalisation d'un raccordement ferré ?
- Le pont dit des « trois Pucelles » peut-il encore pendant 30 ans supporter le passage des camions ? Dans quel état de vétusté est-il ? Quel entretien est à prévoir ?

Ces études devraient être réalisées par un organisme¹ choisi par la préfecture et aux frais du porteur du projet.

Les nuisances au niveau du hameau du Parc sont, à notre avis, importantes, elles sont simplement évoquées page 123 de l'étude d'impact

Les nuisances ont été signalées une première fois auprès du maire en 2015 par courrier et contact informel ; puis renouvelé en 2018 par la remise d'un document , d'une pétition et de deux réunions.

Un document a été remis le 4 juillet 2018 à M Bellanger, maire de Maintenon, par 4 riverains .

-
-
-
-

¹ Le CEREMA par exemple

Voici quelques extraits de ce document :

« Cette rue (rue des sablons et rue des bois au Parc) a toujours été empruntée par les véhicules qui extraient le sable blanc des carrières successives qui se sont ouvertes. Cependant elle n'a jamais été conçue pour le passage régulier des camions actuels de fort tonnage (30 à 40 T).

Avant la guerre, il s'agissait d'une rue très étroite dont la largeur à certains endroits n'excédait pas 4 m.

Les désordres constatés sont de plus en plus importants.

Le bâti souffre énormément et certaines installations sont dégradées.

Des fissures apparaissent sur certains murs situés sur la limite de la voirie, des piliers de portails ont bougé et des portails coincent.

Ce mouvement est particulièrement important cette année, les pluies importantes depuis l'hiver dernier ont modifié la portance du sous-sol. La rue des sablons porte bien son nom, dans le haut de la rue, on trouve du sable à faible profondeur. Lorsque celui-ci est gorgé d'eau, comme cette année, la cohésion du sol nécessaire à la stabilité des ouvrages n'est plus assurée. Ce qui provoque les phénomènes nombreux constatés. On peut citer :

Au 4 rue des bois,

- Seuil de porte de rue enfoncée, mur entre le 2 et le 4 de la rue écarté, vantaux des portes se touchant en haut.



- Linteaux de la grange présentant un faux niveau de 8 cm sur les 3 m de large, du fait des parpaings d'appui qui ont bougé et se sont cassés.



Au 2 rue des bois

- Vantail gauche du portail plus bas de 2,5 cm



Au 15 rue des sablons

- Les enduits continuent de tomber.



Au 19 rue des sablons

- Désordre divers sur les murs.



Au 22-24 rue des sablons

- Pilier s'incline vers la rue,



Il arrive de plus que les camions du fait de leur largeur soient obligés de monter sur les trottoirs, le surpoids provoque des déformations importantes. Deux canalisations d'eau potable alimentant une des habitations se sont déplacées à la sortie des compteurs situés sous les trottoirs, entraînant des **fuites importantes d'eau** à la charge partielle du propriétaire. **Ainsi, l'expertise devrait également présenter un modèle géométrique pour la vérification des tracés routiers montrant les points où le croisement des camions est impossible sur chaussée.**

Les camions à vide ne sont pas moins gênants, la couche de roulement des rues est particulièrement usée. Les camions passent en sautant, occasionnant des vibrations importantes. Ces passages s'accompagnent alors d'un bruit plus ou moins assourdissant.

Les nuisances sont réelles et importantes. Le porteur du projet ne peut les ignorer.

L'étude d'impact reconnaît les nuisances aux riverains. Cependant elle ne les précise pas et n'évoque aucune mesure du triptyque « Eviter, Réduire, Compenser ». Elle nous semble insuffisante.

En effet, l'étude d'impact évoque page 134

« III.2.1.- Activités humaines

La carrière, déjà en activité, ne constituera pas une innovation et ne modifiera pas les habitudes des personnes vivant ou travaillant dans son environnement.

Il n'y a donc pas lieu de s'attendre à un accroissement des émissions et nuisances pour les riverains dans le cadre de cette prolongation d'activité.

Les cadences d'exploitation resteront réduites et semblables à celles actuellement autorisées ; les circuits empruntés par les camions ne subiront pas de modification. »

Nous notons que si l'étude d'impact reconnaît les nuisances des riverains. **Elle ne donne aucune description des nuisances liées aux passages des camions, ni n'effectue l'étude « Eviter, Réduire, Compenser »** exigée par la réglementation.

La mesure N°8 du Schéma Régional des Carrières indique :

Compte-tenu du maillage du réseau routier, et des contraintes d'implantation des carrières, il est nécessaire de pouvoir solliciter les réseaux « locaux » pour les premiers et les derniers kilomètres (RD à faible capacité et voies communales). Dans le cadre des projets de carrières, le pétitionnaire se rapproche du (ou des) gestionnaire(s) d'infrastructure(s) (communes, Départements) pour le choix des routes locales utilisées pour les premiers kilomètres, et valider les modalités de raccordement au réseau routier.

Il est donc impossible que le porteur du projet n'ait pas été informé par le maire de la commune de Maintenon des difficultés liées au passage des camions dans le hameau du Parc.

Dès lors le principe « Eviter, Réduire, Compenser » aurait du être conduit dans l'étude d'impact. Ainsi, la mise en œuvre d'une déviation, d'un pont provisoire ou d'un raccordement ferré aurait du être étudiée.

Certes, le Schéma Régional des Carrières n'impose pas l'étude d'un raccordement à la voie ferrée. Cependant, comme le signale l'étude d'impact, le réseau ferré est à proximité immédiate de la carrière et de son extension. L'observation n°3 (reçu par mail) indique que la réalisation potentielle d'un tel raccordement est possible.

En ce qui concerne le pont des trois pucelles, il a été reconstruit dans les années 1960. Il répond très certainement aux prescriptions de l'époque. Cependant les ponts ont une durée de vie limitée. Ils subissent une dégradation lente mais continue de l'état de ce pont.

Dans l'hypothèse où les camions continueraient à passer, l'expertise devra se positionner :

- **Sur l'état actuel du pont**
- **Sur la nécessité de la mise en œuvre un suivi périodique.**
- **Sur la nature et les couts d'entretien sur les 30 prochaines années.**



Photo du pont des trois pucelles