

**Demande d'autorisation environnementale en vue du  
renouvellement et de l'extension de la carrière de sables  
exploitée par la Société SIBELCO  
sur les communes de Hanches et Maintenon (Eure-et-Loir)**

**Demandeur : Société SIBELCO**

**RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

**Enquête Publique  
du 06/04/2021 au 07/05/2021**

Décision N° E21000014/45 du 10/02/2021 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif d'Orléans.

Arrêté préfectoral en date du 05/03/2021 de Madame le Préfet d'Eure-et-Loir prescrivant l'enquête.

*Commissaire Enquêteur : Michel Baccard*

## **Plan du rapport d'enquête**

### **A - Généralités**

1. Présentation du projet
2. Objet de l'enquête
3. Composition du dossier
4. Avis de la MRAe (Mission Régionale de l'Autorité environnementale)
5. Avis des services consultés

### **B - Organisation et déroulement de l'enquête**

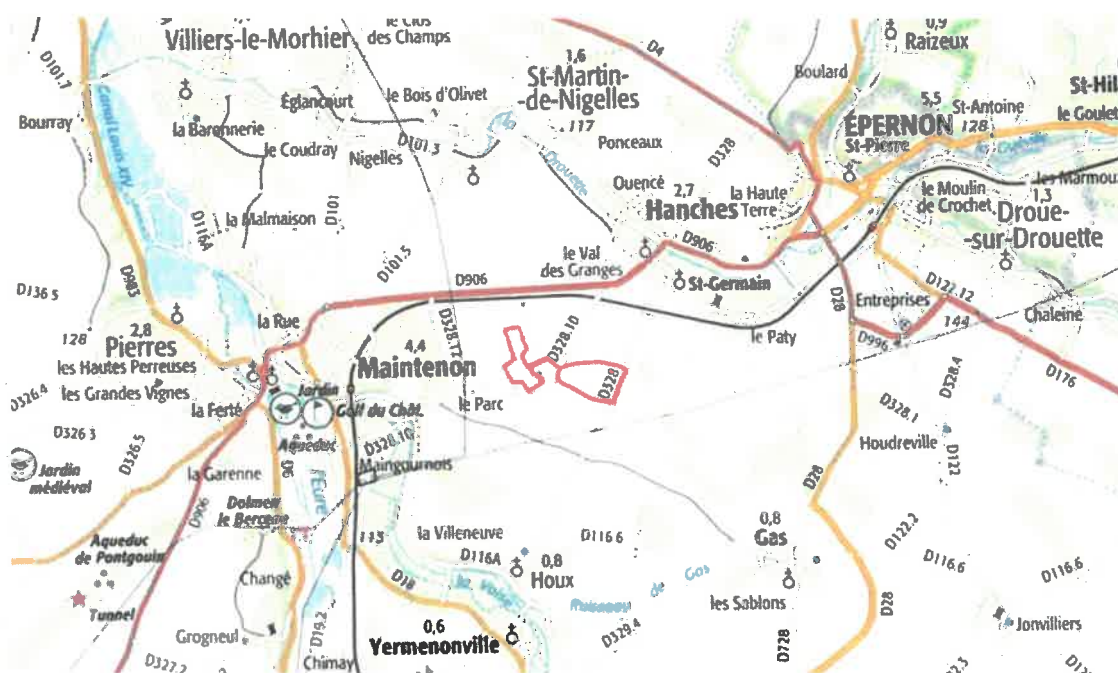
1. Désignation du commissaire enquêteur
2. Modalités de l'enquête
3. Information effective du public
4. Climat et déroulement de l'enquête
5. Clôture de l'enquête
6. Comptabilisation des observations
7. Communication des observations au demandeur
8. Mémoire en réponse du demandeur
9. Analyse des réponses du pétitionnaire et commentaires du commissaire enquêteur,

# RAPPORT

## A - GENERALITES

### 1 – Présentation du projet

La société SIBELCO exploite à ce jour une carrière de sables industriels située au lieu-dit « Le Bois des Fourches » sur les communes de Maintenon et de Hanches, dans le nord-est du département de l'Eure-et-Loir.



La Société SIBELCO exerce ses activités dans l'extraction, la transformation et le commerce de matériaux silicieux. En France, cette société exploite 18 carrières et 11 usines de traitement.

La carrière de Hanches est l'un des sites les moins importants. L'extraction moyenne annuelle autorisée est de 55 000 tonnes de sables avec un maximum de 75 000 tonnes.

Un seul salarié permanent est employé sur le site.

Cette carrière, en service depuis 1983, fait actuellement l'objet d'une autorisation d'exploitation accordée par arrêté préfectoral en date du 05/12/2006 sur une emprise de 17,5 ha. L'échéance de l'autorisation est l'année 2031, correspondant à la remise en état du site par comblement des excavations créées (à une exception près) avec possibilité de mise en culture des sols.

La géologie du site est favorable à l'extraction de sables. Il s'agit de sables extra-silicieux très blancs, d'une grande finesse de grains, indispensable à certaines applications industrielles spécifiques telles que four à verre électrique, fonderie d'art ou filtration d'eau. D'autres utilisations moins techniques sont également pratiquées.

L'épaisseur de la couche de sable est voisine de 10 m. Elle est surmontée de matériaux à dominante marno-calcaire et argilo-sableuse d'une épaisseur moyenne de 10 m environ. Compte tenu d'une exploitation à ciel ouvert, ces matériaux dits de couverture sont décapés et réutilisés pour combler des excavations déjà réalisées dans le cadre de l'exploitation. La couche de terre végétale de l'ordre de 20 cm est également soigneusement décapée pour être réutilisée, puisque l'ensemble des secteurs exploités devra pouvoir à terme être remis en culture.

L'emprise de la carrière fait principalement l'objet de contrats dit de « fortage » : il s'agit de contrats portant sur une activité d'exploitation de carrière, pour laquelle un propriétaire foncier concède à un exploitant la superficie d'un terrain en vue d'extraire les matériaux contenus dans le sol. Deux parcelles sont également la propriété de SIBELCO.

L'exploitation se fait par tranches successives, ce qui permet d'éviter de stocker de grandes quantités de terres de découverte. Le remblaiement des excavations réalisées se fait à l'aide des matériaux extraits sur la tranche en cours et non expédiés. Des apports externes de matériaux dits « inertes » sont réalisés, pour globalement compenser les volumes de sables expédiés.

L'exploitation de la carrière comprend des périodes de quelques semaines par an où une entreprise sous-traitante procède à des campagnes de découverte visant à rendre accessible les couches de sable. Elle utilise alors une pelle hydraulique, quelques tombereaux (camions de carrière) et un buteur sur chenilles pour niveler les terres déplacées.

Le reste du temps, le seul salarié permanent sur le site assure le chargement des camions semi-remorques venant prendre quotidiennement livraison du sable, lequel est préalablement criblé pour se débarrasser d'éléments grossiers tels des graviers ou silex. Il assure également la réception des « inertes » nécessaires au remblaiement et réalise la gestion administrative et l'entretien du site.



Les camions semi-remorques d'un prestataire emportent l'essentiel des chargements de sable jusqu'à une usine exploitée par SIBELCO située en Seine-et-Marne près de Nemours ; le sable y est séché et à nouveau criblé plus finement en fonction des utilisations. Ces mêmes véhicules, pour certains d'entre eux, sont préalablement arrivés sur site chargés d'« inertes » (déchets de chantier préalablement triés et contrôlés). Ces inertes sont utilisés pour assurer un complément de remblaiement des excavations, permettant ainsi de retrouver à terme une configuration des terrains proche de celui d'origine.

L'autorisation actuelle recouvre un secteur non exploité situé au sud de la carrière actuelle. SIBELCO envisage de ne pas l'exploiter, compte tenu de la nécessité de détourner une canalisation de transport de gaz naturel et une ligne électrique situées dans l'emprise et d'en supporter les frais. Dans cette hypothèse, le gisement résiduel autorisé serait aujourd'hui limité à environ 155 000 tonnes soit un peu plus de deux années d'exploitation.

Compte tenu de la très bonne qualité des sables extraits, SIBELCO souhaite pérenniser l'exploitation de cette carrière et a conduit des études visant à mesurer l'intérêt d'un nouveau contrat de fortage sur une parcelle voisine de 25,5 ha (parcelle dite de « la petite vallée » située à l'est de la carrière actuelle). Des forages de reconnaissance ont montré que le sous-sol de cette parcelle permettait d'accéder à des sables dans des quantités et qualités intéressantes.

## 2 - Objet de l'enquête,

L'enquête publique est consécutive à la demande d'autorisation environnementale de poursuivre et d'étendre l'exploitation de la carrière.

La demande concerne non seulement le projet d'ouvrir une nouvelle carrière dite « Hanches 2 » sur la parcelle de « La petite vallée », mais aussi d'actualiser les conditions d'exploitation et de remise en état de la carrière actuelle dite « Hanches 1 ».

Les principales caractéristiques du projet sont les suivantes :

- Tonnage de sable à extraire : 1.9 millions de tonnes ;
- Tonnage annuel moyen : 65 000 tonnes ;
- Tonnage annuel maximum : 75 000 tonnes ;
- Apport d'inertes extérieurs : 1 million de m<sup>3</sup>, 35 000 m<sup>3</sup> en moyenne annuelle ;
- Surface de l'exploitation (43 ha dont 30 ha concernés par les travaux), ;
- Durée de l'autorisation : 30 ans ;
- Profondeur maximum d'extraction : 132 m NGF.

L'autorisation environnementale est conditionnée à la signature par le préfet d'Eure-et-Loir d'un arrêté au titre des ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement), relatives à la rubrique référencée 2510-1 du code de l'environnement (exploitation de carrière).

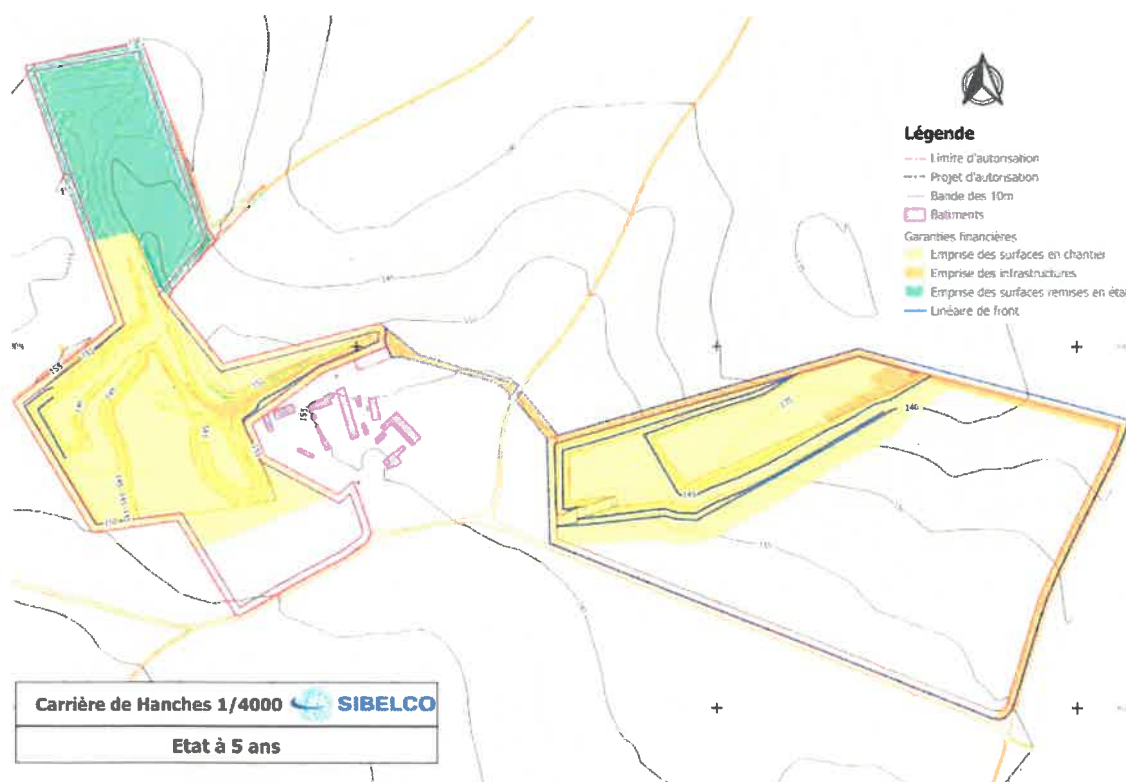
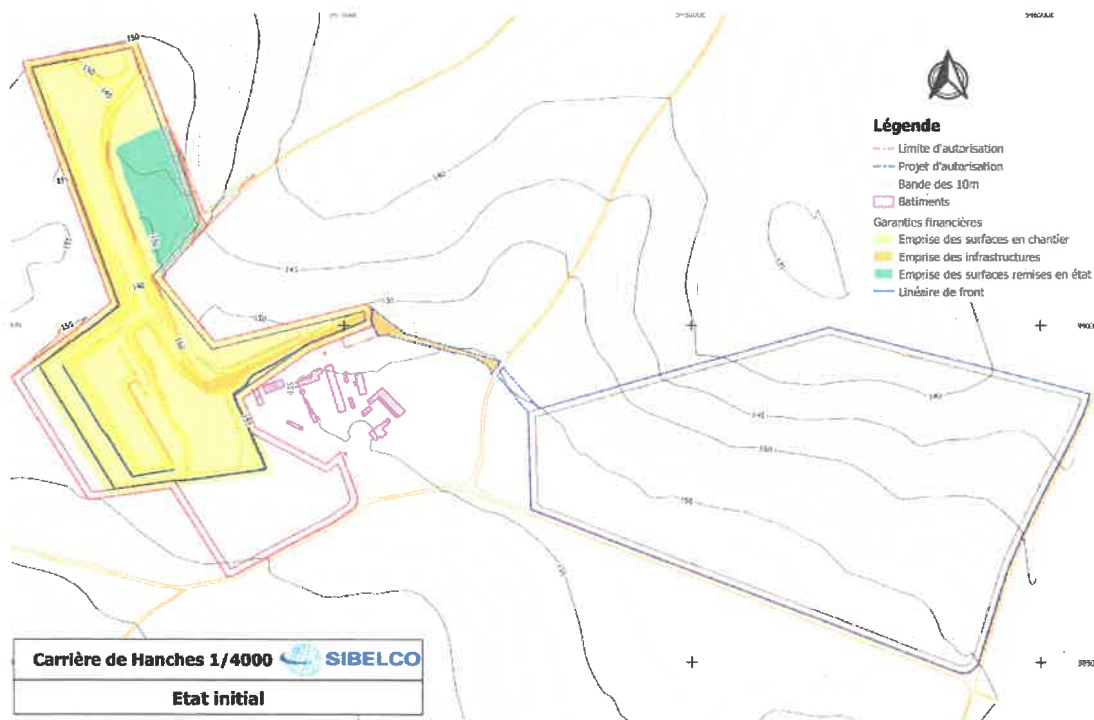
Cette autorisation sera donnée en application du titre VIII ; Livre 1<sup>er</sup>, de la partie réglementaire du code de l'environnement et conformément aux dispositions contenues dans les articles R 181-13 à 15.

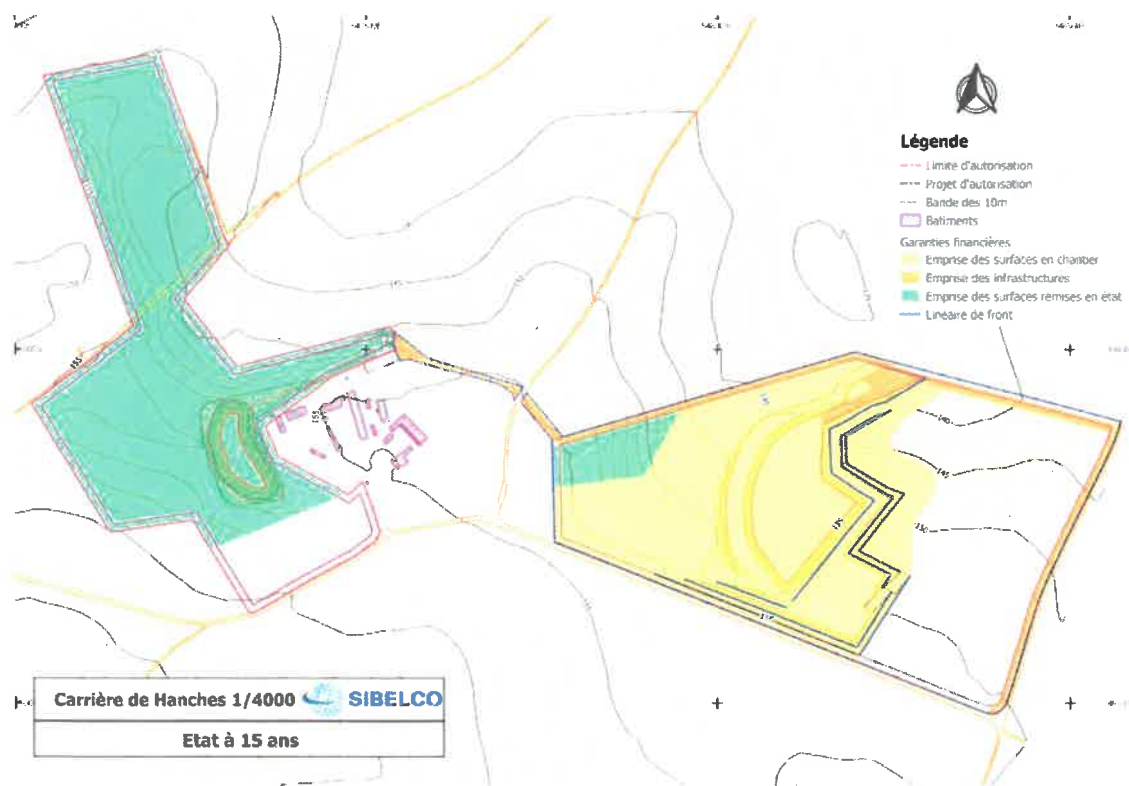
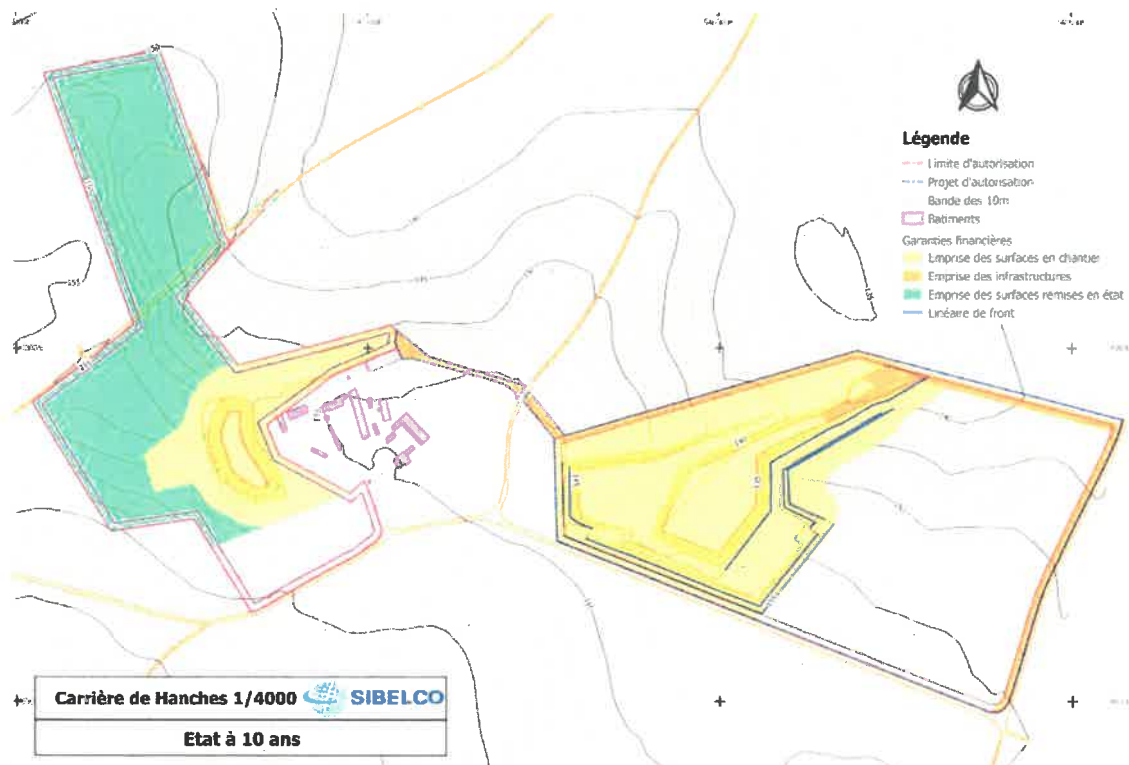
Il convient de noter qu'outre la rubrique ci-dessus qui relève du régime de l'autorisation, il faut y ajouter les suivantes, qui relèvent du régime de la déclaration :

- Rubrique 1.1.1.0 : sondage, forage exécutés en vue de la surveillance des eaux souterraines (création de 3 piézomètres en plus de trois piézomètres existants) ;
- Rubrique : 3.2.3.0 : création de plans d'eau (création d'un bassin de stockage sur « Hanches 1 »).

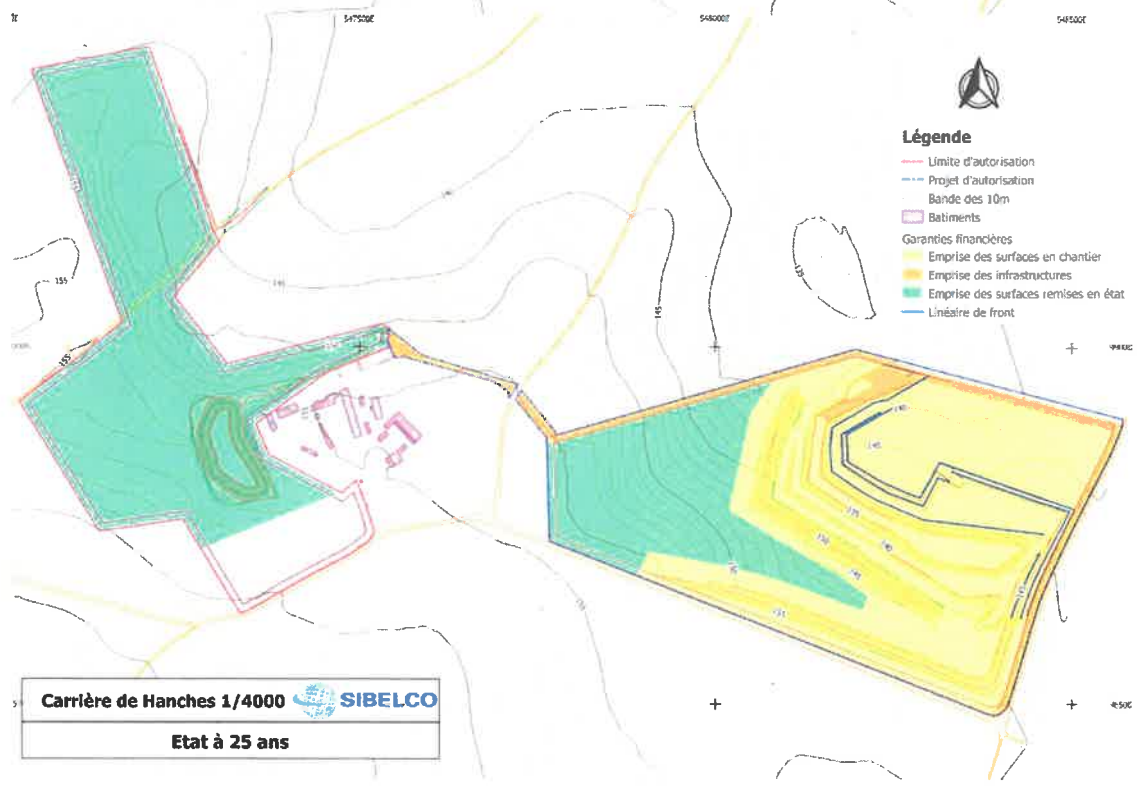
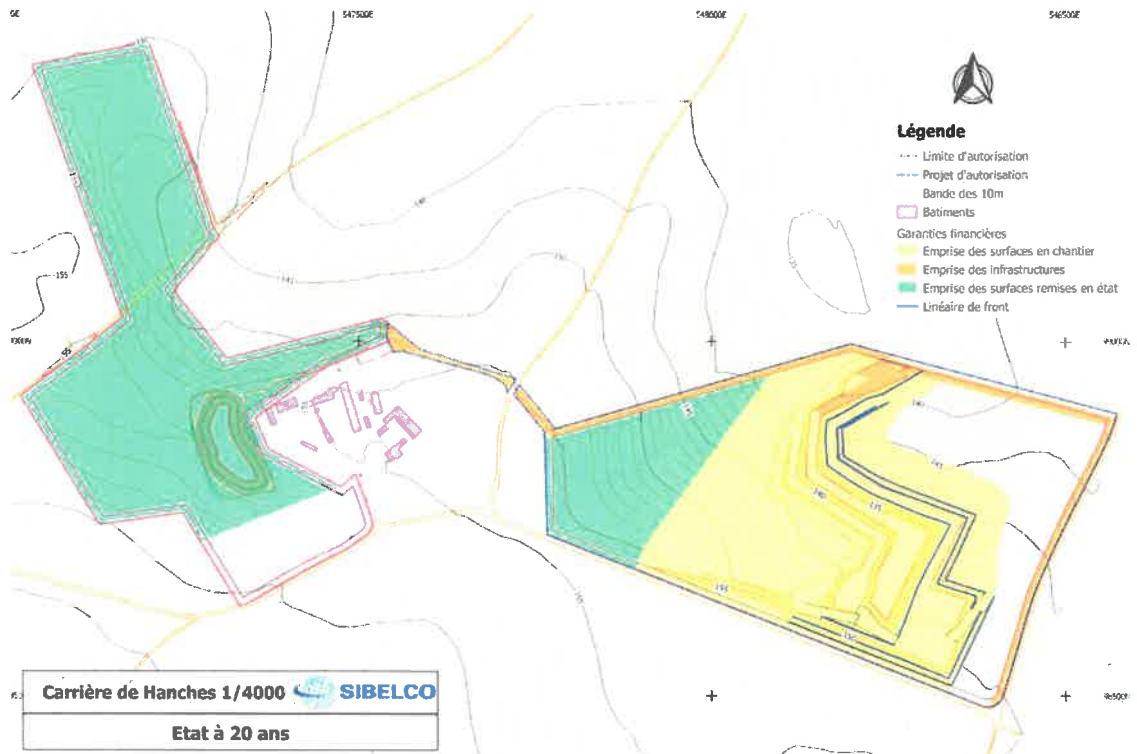
Le stockage sur site de produits pétroliers (pour l'alimentation des engins de chantier) et l'équipement de criblage de puissance modeste ne nécessitent aucune démarche administrative au titre des ICPE.

Les plans ci-après illustrent le projet de timing de l'exploitation par tranches, permettant un comblement coordonné des excavations résiduelles sur « Hanches 1 » et des excavations à venir sur « Hanches 2 », et une remise en état de la totalité à l'échéance de la fin de l'autorisation envisagée en 2051.

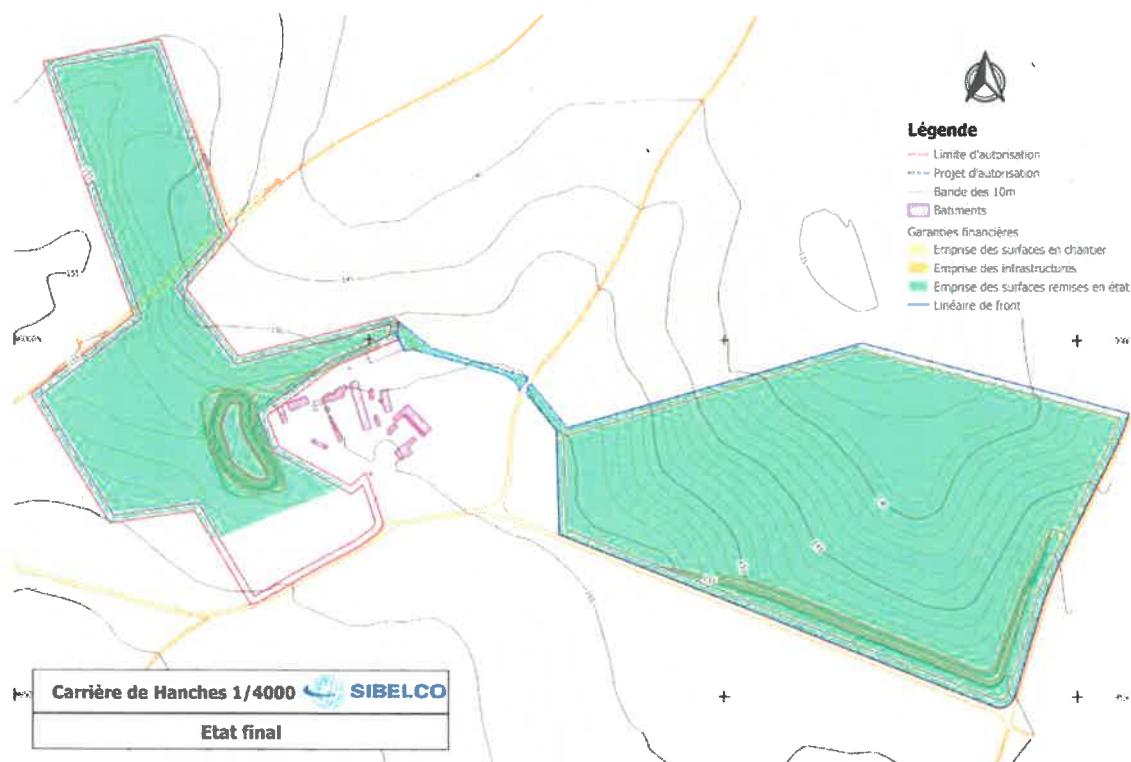








DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE PRESENTEE PAR LA SOCIETE SIBELCO RELATIVE A LA CARRIERE DE SABLES SITUÉE SUR LES COMMUNE DE HANCHES ET MAINTENONS (EURE-ET-LOIR)



### Etude d'impact

Une étude d'impact est obligatoirement établie dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale et figure au dossier d'enquête.

Il s'agit d'une étude technique qui vise à apprécier les conséquences de toutes natures, notamment environnementales, d'un projet d'aménagement pour tenter d'en limiter, atténuer ou compenser les effets négatifs.

L'état initial est caractérisé par les éléments suivants :

- Les agglomérations de Maintenon et Hanches sont environ à 2 et 1,2 km à vol d'oiseau. Le hameau du Parc (commune de Maintenon) est situé à environ 700m. Les plus proches habitations sont celles de la ferme du Bois des Fourches (3 logements) situées entre la carrière actuelle « Hanches 1 » et la carrière projetée « Hanches 2 ». A noter que la ferme du « Bois des Fourches » appartient au titulaire des contrats de forage actuels et envisagés pour le futur.
- Les activités exercées à proximité du site sont essentiellement agricoles. Les environs bénéficient d'un réseau routier secondaire peu fréquenté.
- Les camions semi-remorques partant du site empruntent la route D 328.10 en direction de Maintenon en traversant le hameau du Parc, puis rejoignent la route D18 à Maintenon et se dirigent ensuite en direction de Gallardon. Ils effectuent le trajet inverse pour accéder au site de la carrière.
- Deux canalisations enterrées de transport de gaz naturel et un poste de détente haute pression sont implantés à proximité immédiate du site.

- La cote moyenne de l'aquifère situé sous le site montre que l'extraction des sables telle qu'envisagée se fera à sec, le fond de fosse étant situé entre 6 à 10 m au-dessus de la nappe.
- Plusieurs captages d'eau potable existent dans un secteur élargi et se situent en dehors des périmètres de protection. Des forages agricoles sont situés en aval hydrogéologique du site. A noter que la ferme du « Bois des Fourches » dispose d'un forage de faible débit utilisé pour l'arrosage des végétaux d'une serre expérimentale.
- Trois piézomètres sont installés en périphérie de la carrière « Hanches 1 » ; ils permettent un contrôle mensuel du niveau de l'aquifère et un suivi annuel de la qualité des eaux souterraines.
- La zone d'étude se trouve à moins de 5 km de deux ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Floristique et Faunistique), dont l'une est intégrée au sein du site « Natura 2000 » de la « vallée de l'Eure de Maintenon à Anet ». Le parc naturel régional de « la haute vallée de Chevreuse » est situé à 3,5 km au nord-est. Aucune zone humide ne se trouve sur le site projeté, ni en ses proches abords.
- La zone d'étude est constituée essentiellement de cultures céréalières intensives avec ponctuellement quelques milieux naturels. Paradoxalement, la carrière « Hanches 1 » abrite une plus grande diversité d'habitat que le secteur projeté pour accueillir la carrière « Hanches 2 ». En particulier, il recèle des pieds de « Dauphinelle consoude », dont l'espèce est en danger d'extinction en région Centre-Val de Loire. Concernant l'habitat animal (oiseaux, mammifères terrestres, chauve-souris), ce dernier ne présente pas d'enjeu particulier, à l'exception de trois espèces d'oiseaux (Bruant jaune, Hirondelle de rivage, Linotte mélodieuse).
- Le site se situe à plus de 18 km de la cathédrale de Chartres ; les enjeux paysagers sont très minimes, car l'exploitation sur site ne crée pas de verticalités visibles depuis la cathédrale.
- Les principaux enjeux paysagers sont dans un périmètre de 5 km autour du site : le château et l'aqueduc de Maintenon, l'église St Pierre d'Epernon et l'église Saint-Germain de Hanches. Seule cette dernière présente, depuis son cimetière, un point de vue sur le site d'exploitation.
- Des mesures de niveaux de bruit ambiant sont réalisées tous les trois ans, dans le cadre de l'autorisation d'exploitation actuelle. Il montre des valeurs conformes à la réglementation.
- Le projet consiste en une prolongation des activités exercées actuellement ; les cadences d'exploitation et les volumes extraits seraient néanmoins en moyenne annuelle en augmentation de 18 % (passage de 55 000 tonnes à 65 000 tonnes. Les volumes d'inertes importés passeraient annuellement de 20 000 m<sup>3</sup> à 35 000 m<sup>3</sup>.

L'étude mentionne que le projet apparaît conforme :

- au projet de schéma régional des carrières ( SRC) de la région Centre-Val de Loire ;
- au projet de plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) de la région Centre-Val de Loire ;
- au schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin de la Seine et au schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la nappe de Beauce ;
- au plan local d'urbanisme intercommunal ( PLUi) du Val Drouette ;
- aux dispositions du code rural, car ne conduisant à terme à aucune suppression de surface agricole.

Il apparaît également ne pas être concerné par les plans de protection de la qualité de l'air, ni par le schéma régional de cohérence écologique.

Il convient de noter que :

- le schéma régional des carrières (SRC) de la région Centre-Val de Loire a été approuvé en juillet 2020 ;
- que le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) de la région Centre-Val de Loire a été approuvé en octobre 2019.

Il est dommage, que l'étude d'impact datée de novembre 2020 se limite à examiner la conformité du projet avec des documents projets, désormais périmés.

Les principales mesures pour éviter, réduire, compenser les effets du projet sont les suivants :

- en ce qui concerne la protection des eaux souterraines :
  - o extraction hors d'eau ;
  - o précautions pour le ravitaillement des engins en carburant ;
  - o rigueur dans l'accueil des inertes ;
  - o création d'un bassin étanche à proximité de la ferme ( irrigation serre) ;
  - o mise en place de trois piézomètres sur « Hanches 2 ».
- en ce qui concerne la protection des milieux naturels :
  - o mesures en faveur de la « Dauphinelle consoude » espèce dont les rares pieds devront être déplacés, dans le cadre des travaux de remise en état de « Hanches 1 » ;
  - o mesures de lutte contre les espèces envahissantes ;
  - o débroussaillage hors périodes sensibles de nidification ( mars à octobre).
- en ce qui concerne les effets sur le paysage :
  - o remodelage du site permettant de retrouver des reliefs proches de ceux d'origine, grâce à des apports externes ;
  - o limitation de l'impact visuel de « Hanches 2 » grâce à la plantation d'une haie en limite nord de la parcelle et de plantations paysagères sur les talus créés en limite sud .
- en ce qui concerne la préservation des activités humaines :
  - o concertation approfondie avec le propriétaire et l'exploitant des espaces agricoles affectés par le projet, conduisant à une réalisation par tranches, qui permettra de poursuivre l'exploitation agricole avant les travaux de décapage, puis remise en culture coordonnée avec des remblaiements limitant la pente des parcelles remodelées à 5% de pente maximum. Le projet de réaménagement vise à rendre le plus de surface possible à un usage agricole. Il convient de noter que les parcelles, ayant fait l'objet de remblaiements après exploitation, ne permettent pas les premières années d'atteindre des niveaux de rendements identiques aux valeurs antérieures. Le remblaiement du site « Hanches 2 » ne serait que partiel pour permettre de limiter à 5% la pente de la parcelle et conduirait à la création d'un talus végétalisé en bordure sud de la parcelle.

- Les parcelles propriété de SIBELCO sur « Hanches 1 » seront rétrocédées au propriétaire de la ferme du « Bois des Fourches ».
  - Le chemin rural N° 15, qui était situé dans l'emprise de « Hanches 1 » a fait l'objet de contrats de forage avec les communes de Maintenon en 2007 pour une durée de 15 ans, sera réaménagé pour pouvoir retrouver sa fonction initiale.
  - La création d'un bassin de stockage d'eau près de la ferme, d'une emprise de l'ordre d'un hectare, résulte d'une négociation de SIBELCO avec le propriétaire, car permettant pendant les périodes sèches un appoint ponctuel d'irrigation aux cultures expérimentales de la serre.
  - Un trafic externe d'un maximum de 12 camions par jour dans chaque sens est annoncé.
- en ce qui concerne les émissions sonores :
- surveillance périodique des émissions sonores, tout particulièrement lors des campagnes de découverte et le transfert par tombereaux de matériaux entre « Hanches 2 » et « Hanches 1 » sur un trajet passant à proximité des habitations de la ferme. Actuellement, 7 personnes habitent sur le site de la ferme et 4 personnes y travaillent en journée.

Le processus de comblement des excavations, créés par l'exploitation de la carrière, conduirait à un apport d'inertes extérieurs d'environ 1 million de m<sup>3</sup> pendant la durée d'autorisation projetée. La qualité de cet apport doit être contrôlée rigoureusement, pour éviter tout risque de pollution de l'environnement (eaux souterraines, air ambiant, ...).

Une procédure a été établie par SIBELCO, en cohérence avec l'arrêté interministériel du 12/12/2014 relatif à l'admission des déchets inertes.

Elle mentionne la liste exhaustive des matériaux admissibles.

Chaque producteur d'inertes envisageant des livraisons doit d'abord obtenir un accord de SIBELCO sur présentation d'une demande d'acceptation préalable.

Sur site, une procédure de déchargement conduit, après le passage du véhicule au portail de mesure de la radioactivité, à un contrôle visuel et olfactif du chargement par le préposé de SIBELCO, qui vérifie également les données administratives du chargement. Le bennage direct dans les excavations est prohibé.

Un prélèvement journalier des inertes livrés est effectué en carrière et envoyé au laboratoire de l'usine SIBELCO de Nemours, qui effectue un mélange des échantillons tous les 15 jours. Ces mélanges sont alors envoyés à un laboratoire extérieur pour contrôle.

### Etude de dangers

Une étude de dangers a pour objet de déterminer quelles mesures pourraient :

- réduire la probabilité d'occurrence des accidents ;
- en limiter la gravité, s'ils survenaient malgré les précautions prises ;
- optimiser l'efficacité et la qualité des secours.

Elle figure obligatoirement dans le dossier de demande d'autorisation.

Les risques encourus sont principalement les suivants :

- écoulement d'hydrocarbures, compte tenu de la présence sur site d'engins et de matériels, induisant une potentielle pollution des sols et des eaux souterraines ;
- accidents de véhicules en carrière, sur les voies d'accès et sur la piste de liaison entre les deux carrières ;
- incendie ou explosion :
  - o compte tenu de la présence de produits combustibles pour faire fonctionner les engins et équipements ;
  - o compte tenu de la présence proche d'ouvrages enterrés de transport de gaz et d'un poste de détente.
- intrusion de personnes malveillantes, décharge sauvage, inertes pollués ;
- éboulements ;
- risque pour le personnel ( un seul salarié sur le site).

L'étude de dangers explicite pour chacun de ces risques les dispositions prises pour en limiter l'occurrence, la gravité et optimiser les secours.

Ces dispositions sont principalement les suivantes :

- entretien régulier des matériels, ravitaillements en carburant sur aire étanche ;
- plan de circulation interne, port des équipements de protection individuelle, moyens de première intervention ;
- formations du personnel, respect des distances de sécurité vis-à-vis des ouvrages gaz ;
- site clôturé et fermé en dehors des heures d'ouverture ;
- procédure de contrôle des inertes ;
- respect des consignes concernant la hauteur des fronts d'extraction, des pentes des talus et purge régulière des fronts ;
- dotation d'un dispositif de protection de travailleur isolé (transmission d'une alarme vers une société de surveillance en cas de déclenchement volontaire ou de perte de verticalité).

Les dispositions projetées par le porteur de projet apparaissent globalement proportionnées avec les risques, lesquels apparaissent donc maîtrisés.

### 3 - Composition du dossier,

Le dossier d'enquête mis à disposition du public était composé des pièces suivantes :

- 1) demande d'autorisation et ses annexes (170 pages et 18 plans)
  - a. situation cadastrale et maîtrise foncière
  - b. méthode d'exploitation et de traitement
  - c. capacités techniques et financières
  - d. garanties financières
  - e. étude de dangers
  - f. plan de gestion des déchets d'extraction
  - g. pouvoirs du signataire
  - h. copie des autorisations antérieures
  - i. avis des maires et du propriétaire
- 2) étude d'impact et résumé non technique (198 pages et 13 plans)
  - a. résumé non technique

- b. avis de la MRAe
- c. étude d'impact
  - i. état initial du site et de son environnement
  - ii. le projet d'exploitation et remise en état
  - iii. effets sur l'environnement
  - iv. mesures éviter réduire compenser - suivi et coûts v.- méthodes utilisées et difficultés rencontrées
- 3) études techniques (448 pages et 13 plans)
  - a. étude hydrogéologique - recherche d'eau
    - i. étude d'impact hydrogéologique
    - ii. étude d'impact écologique & incidences Natura 2000
    - iii. analyse paysagère et recommandations
    - iv. étude géotechnique
- 4) plans (4 plans)
  - a. plan de situation au 1/50 000 - rayon de 3 km
  - b. plan des abords au 1/2 500 - rayon 300 m
  - c. plans d'ensemble au 1/1 000 - rayon 35 m - zones ouest et est

En outre, figurait également la réponse de SIBELCO aux recommandations de la MRAe (10 pages). L'étude acoustique complémentaire réalisée par le Bureau d'études « GEO + environnement » a été fournie le 08/04/2021 (40 pages).

Au total le dossier et ses compléments comportent plus de 850 pages et une soixantaine de plans.

Le dossier d'enquête a été élaboré par le cabinet Lukowski basé à Montfarville (50).

Les études spécialisées ont été réalisées par :

- « Geo + environnement » basé à Vitry aux Loges (45) pour l'étude d'impact hydrogéologique et l'étude acoustique complémentaire,
- « Ecosphère » basé à Orléans (45) pour l'étude écologique
- « Mrs Bernard, Ramel et Bouillol » architectes urbanistes paysagistes basés à Lyon pour l'étude paysagère.

Le dossier apparaît a priori conforme aux dispositions réglementaires. Il est de bonne facture, comporte de nombreux plans, plans, schémas, ... Il est très documenté et explicite les sigles et termes propres aux activités d'exploitation de carrière, ce qui facilite son appropriation.

Il est dommage que les résumés non techniques soient « noyés » dans le dossier, ce qui peut inciter une personne peu motivée à abandonner rapidement sa démarche de prise de connaissance du dossier.

#### 4 - Avis de la MRAe (Mission Régionale de l'Autorité environnementale)

Il n'appartient pas à la MRAe de se prononcer sur l'opportunité du projet, mais d'évaluer la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. A ce titre, elle peut émettre des recommandations au maître d'ouvrage.

Ce dernier est tenu d'apporter des réponses qui sont mises à disposition du public au plus tard au début de l'enquête.

La MRAe a délivré son avis en date du 22/01/2021.

Les principaux enjeux identifiés par la MRAe sont les suivants :

- les paysages et le patrimoine ;
- les nuisances : bruit et poussière ;
- la biodiversité.

Les contenus de l'étude d'impact et de l'étude de dangers apparaissent appropriés aux incidences et aux risques présentés par le projet. Les incidences principales sont très locales et prises en compte.

La MRAe recommande à SIBELCO de réaliser une étude acoustique de tonalité des matériels utilisés et de prévoir des mesures de bruit au niveau de la ferme du « Bois des Fourches » et d'en tirer les mesures de réduction ou d'atténuation adaptées.

Elle indique en outre, que le dossier gagnerait à être complété en ce qui concerne l'enjeu paysager et que les risques de pollution de la nappe de la craie, du fait des infiltrations et du pompage, devraient être examinés.

La Société SIBELCO a apporté des réponses courant février 2021.

- En ce qui concerne la recommandation de réalisation d'une étude acoustique, SIBELCO a sollicité le bureau d'études « GEO+ environnement », pour apporter des réponses au sujet de l'émergence sonore au niveau de la ferme. Cette étude comprend une campagne de mesure sur site avec analyse de tonalité et une simulation des effets du transport de matériaux sur la piste de liaison entre les deux carrières.

Cette étude réalisée en urgence a été envoyée par le pétitionnaire en préfecture et au commissaire enquêteur le 08/04/2021 et mise à disposition du public sur le site internet de la préfecture le 12/04/2021. Les dossiers disponibles en mairies de Hanches et Maintenon ont également été complétés.

L'étude montre que les résultats des mesures de bruit in situ sont conformes vis-à-vis de la réglementation. Une modélisation acoustique a permis de s'affranchir des variations de bruit extérieures au site et de représenter la situation à venir sur l'extension projetée, en prenant en compte la concomitance des activités de décapage et d'extraction qui interviendra un mois par an. Dans ces conditions, l'ensemble des résultats est conforme à la réglementation actuellement applicable à la carrière. On note néanmoins, une émergence non négligeable de 4,1 dB(A) au niveau de la ferme du « Bois des Fourches ». L'analyse de tonalité montre également une conformité vis-à-vis des règlements.



- En ce qui concerne l'enjeu paysager, l'étude paysagère a été complétée par des vues depuis les coteaux au nord de Hanches. Il est constaté que l'impact paysager est très faible.
- En ce qui concerne les risques de pollution de la nappe, il est répondu que la question est d'ores et déjà abordée dans l'étude hydrogéologique et que l'impact des forages agricoles a également été examiné dans l'étude hydrogéologique.

#### **5- Avis des services consultés**

Les services de la Préfecture ont transmis au commissaire enquêteur à sa demande les avis suivants :

- L'ARS (Agence Régionale de Santé) a rendu un avis favorable en date du 21/08/2021. Elle indique que l'étude montre un impact limité pour les populations environnantes et conditionne son avis au respect de la mise en œuvre effective des mesures prévues.
- La DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles) a émis le 11/08/2020 un avis favorable compte tenu de l'absence d'impact paysager significatif et durable sur les espaces protégés.

Par ailleurs, les communes de Hanches et Maintenon ont été sollicitées pour formuler un avis relatif à la proposition de remise en état de la carrière à l'issue de son exploitation.

Mme le Maire de Hanches a donné, après avis de son conseil municipal, un avis favorable le 28/02/2020.

Mr le Maire de Maintenon a donné le 11/03/2020, après avis de son conseil municipal, un avis favorable sous réserve de l'avis favorable de la commune de Hanches.

### **- B - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

#### **1 - Désignation du commissaire enquêteur,**

Monsieur le Président du Tribunal Administratif d'Orléans, par décision n° E2100014/ 45, en date du 13/01/2021, m'a désigné comme commissaire enquêteur pour conduire cette enquête publique.

Je précise conduire cette enquête en toute indépendance et n'être lié en aucune façon au projet du pétitionnaire. J'ai signé le 13/01/2021 une déclaration sur l'honneur dans ce sens.

#### **2 - Modalités de l'enquête,**

Le 01/03/2021, en préfecture de Chartres, j'ai rencontré Mme Guibert responsable du bureau des procédures environnementales et Mme Sevestre l'interlocutrice en charge de ce dossier.

Cette rencontre a permis de faire un point sur l'avancement du dossier, de définir la période de réalisation de l'enquête, les dates et heures des permanences et de caler les modalités d'information du public.

Un exemplaire du dossier papier m'a été remis. Il comprenait également un addendum rappelant l'avis de la MRAe et mentionnant les réponses du pétitionnaire.

En date du 05/03/2021, Madame le préfet d'Eure-et-Loir a pris un arrêté prescrivant l'enquête publique. Cet arrêté, figurant en annexe 1, a notamment précisé :

- la période de l'enquête (soit du 06/04/2021 à 9h30 jusqu'au 07/05/2021 à 17h30) ;
- les permanences programmées en mairie de Hanches le mardi de 9h30 à 11h30 et le jeudi 7/05/2021 de 15h30 à 17h30 ;
- les permanences programmées en mairie de Maintenon le vendredi 16/04/2021 de 14h00 à 16h00 et le jeudi 29/04/2021 de 15h30 à 17h30 ;
- la mise à disposition du dossier et la possibilité de formuler pendant la durée de l'enquête des observations sur des registres disponibles aux mairies de Hanches et de Maintenon aux heures d'ouverture de celles-ci ;
- la mise à disposition du dossier dématérialisé sur le site internet de la Préfecture d'Eure-et-Loir et la possibilité de formuler des observations par courriel adressé à une adresse internet dédiée ;
- l'affichage de l'avis d'enquête en mairie de Hanches et Maintenon, mais aussi en mairies de Epernon, Gas, Houx, Mévoisins, St Martin-de-Nigelles, Villiers-le-Morhier et Yermenonville situées dans le périmètre d'affichage de 3 kms ;
- l'affichage de l'avis d'enquête sur le site.

Le 30/03/2021, à ma demande, j'ai rencontré sur site Mr Merigaud, directeur régional de SIBELCO et Mme Vouillot, responsable « développement durable ».

Cela m'a permis de faire leur connaissance, de visiter sous leur conduite la carrière « Hanches 1 », afin de visualiser les processus mis en œuvre et de leur poser des questions relatives à la compréhension du dossier. Nous nous sommes également rendus en bordure du site « Hanches 2 » projeté. J'ai pu me rendre compte que les panneaux d'information réglementaires informant de l'avis d'enquête étaient en place (l'un à l'entrée du site actuel, l'autre en bordure de route à l'extrémité est de la parcelle de « la petite vallée »).

### **3 - Information effective du public,**

Lors de la permanence du 06/04/2021 en mairie de Hanches j'ai pu vérifier la présence de l'affichage de l'avis d'enquête publique sur le panneau d'affichage extérieur. L'avis d'enquête figure en annexe 2.

J'ai pu vérifier la publicité légale de l'avis d'enquête dans la presse :

- le 12/03/2021 et le 09/04/2021 dans les journaux « Horizons Eure-et-Loir » et « l'Echo Républicain ».

La copie des parutions figure en annexe 3.

Dès le 10/03/2020, le site internet de la préfecture a mis en ligne le dossier, ainsi que l'avis d'enquête et l'arrêté préfectoral. Le dossier était complété par l'avis de la MRAe et la réponse du pétitionnaire. J'ai déploré que les résumés non techniques ne soient pas mis en évidence et donc accessibles facilement à une personne s'intéressant au sujet. En effet, ces

résumés sont fort utiles pour avoir une vision synthétique du dossier qui comporte plus de 800 pages, et inciter ensuite à approfondir les recherches. Les 46 fichiers composant le dossier d'enquête pouvaient y être consultées et téléchargés.

J'ai constaté le 04/04/2021 que l'information relative à la tenue de l'enquête publique était présente sur le site internet de la ville de Maintenon.

Le terme « enquête publique SIBELCO » figurait sur la page d'ouverture du site dans la liste des actualités. Un clic sur cette mention permettait d'accéder à l'arrêté préfectoral relatif à l'enquête.

La ville de Maintenon a pris l'initiative de procéder à l'affichage de l'avis d'enquête sur les 8 panneaux d'affichage municipal répartis sur le territoire de la commune. J'ai pu vérifier cet affichage sur le panneau situé au hameau du Parc. En outre, l'information de l'organisation de l'enquête a été mise en ligne sur les panneaux d'affichage lumineux.

Ayant constaté le 06/04/2021 (jour d'ouverture de l'enquête) qu'aucune information ne figurait sur le site internet de la ville de Hanches, j'ai suggéré que cela puisse être fait sans tarder. Le même jour dès 12h, le site internet mentionnait en page d'ouverture dans la rubrique « actualités » la tenue de l'enquête publique SIBELCO. Un clic permettait de prendre connaissance de l'essentiel des éléments. Un autre clic permettait d'accéder au dossier sur le site de la préfecture et un dernier clic permettait de visualiser l'avis d'enquête dans son intégralité.

Lors des permanences à Maintenon, j'ai pu vérifier la présence de l'avis d'enquête publique sur le panneau d'affichage extérieur.

#### **4 – Climat et déroulement de l'enquête**

L'enquête s'est déroulée dans le calme.

Les permanences se sont tenues en période de confinement lié à la crise Covid. Les contraintes sanitaires ont été respectées (salles de grandes dimensions pour la tenue des permanences, mise à disposition de gel hydroalcoolique, port de masques, respect des consignes sanitaires).

Les salles étaient toutes les deux accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Il convient de noter, que les registres d'enquête identifiés aux communes concernées ont vu leur mise à disposition inversée (erreur d'envoi). J'ai donc modifié de manière manuscrite le nom des communes.

Les deux permanences tenues en mairie de Maintenon ont été significativement fréquentées (14 personnes lors de la première, 4 lors de la seconde), pour l'essentiel par des personnes qui habitent le long de l'itinéraire emprunté par les camions arrivant et repartant de la carrière actuelle et qui déplorent les nuisances provoquées par le passage de ces semi-remorques.

Lors de la première permanence, 5 personnes appartenant à l'association CEDSN (Comité d'Etude, de Documentation et de Sauvegarde de la Nature en Eure-et-Loir) sont venues exposer leur demande, de pouvoir intervenir pendant la future exploitation de « Hanches

2 » comme ils ont pu le faire précédemment pour « Hanches 1 ». Ces interventions auraient pour but de procéder à des observations, échantillonner des sédiments, retrouver des restes fossiles, voire détecter des traces d'un tsunami très ancien. Ce site est présenté par le CEDSN comme étant d'un intérêt exceptionnel dans la région. Les représentants m'ont indiqué qu'ils allaient déposer une observation sur le registre d'enquête pour formaliser leur demande, mais aussi envoyer directement leur demande auprès de SIBELCO. J'ai eu confirmation le 06/05/2021, que SIBELCO avait bien été sollicité directement par le CEDSN et que la demande avait reçu un accord de principe. Ce sujet s'éloignant très fortement du champ de l'instruction de l'autorisation environnementale, cette demande ne sera pas reprise plus avant dans le rapport d'enquête.

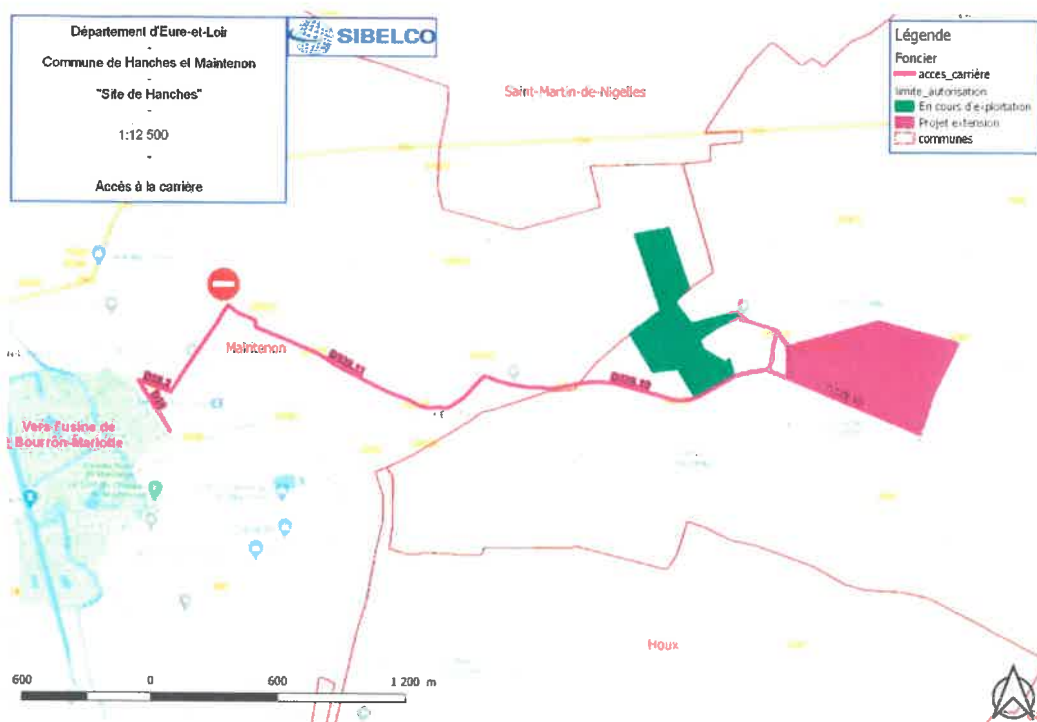
Lors de la deuxième permanence de Maintenon, le personnel de la mairie m'a remis la copie d'un courrier reçu par le maire le 08/04/2021. Ce courrier avait, en pièce jointe, la copie d'un courrier récent envoyé au président du conseil départemental par des résidents du hameau du Parc, attirant son attention sur les nuisances rencontrées. La copie de ces deux courriers figure à mon initiative dans le registre d'enquête.

Les deux permanences tenues en mairie de Hanches ont enregistré une fréquentation bien plus réduite. La première a été l'occasion pour deux membres du conseil municipal (dont le premier adjoint au maire) de rendre une visite de courtoisie au commissaire enquêteur. La deuxième a permis d'accueillir trois personnes du hameau du Parc, qui étaient précédemment venues aux permanences de Maintenon.

Compte tenu des plaintes formulées lors de la permanence du 16/04/2021 par les visiteurs et de leurs demandes pour que les camions empruntent d'autres itinéraires en sortie de carrière, j'ai procédé le soir même une reconnaissance des routes partant de la carrière, afin de me rendre compte de la configuration des voiries et des restrictions de circulation. J'ai constaté ce jour-là, la présence d'un grand panneau mentionnant « Non aux camions » installé sur le trajet des camions en sortie ouest du pont SNCF juste au début de l'allée de Bellevue interdite aux camions de plus de 26 T.

J'ai sollicité le 17/04/2021 le pétitionnaire, pour qu'il m'apporte toutes informations sur l'itinéraire actuellement emprunté par les camions, les éléments figurant dans le dossier d'enquête manquant de précisions.

La réponse reçue le 26/04/2021 contenait le plan ci-dessous.



Les camions semi-remorques partant du site doivent donc prendre la route D 328.10 en direction de Maintenon, en traversant le hameau du Parc (rue des Sablons), puis emprunter la route D328.11 (rue des Bois) et traverser le pont au-dessus des voies SNCF. Ils doivent rejoindre la route D 18 en poursuivant par la D 328.11(route du Parc) et la D18.2 (avenue du Général de Gaulle).

Dans sa réponse, SIBELCO indiquait que des rappels ont été faits aux transporteurs pour qu'ils respectent ce parcours. Il était également précisé que des itinéraires alternatifs étaient à l'étude et en cours de discussion avec le conseil départemental et les mairies et qu'ils pourraient permettre de séparer les flux, avec par exemple, un itinéraire aller et un itinéraire retour différent.

Le 29/04/2021, le maire de Maintenon a pris un arrêté municipal réglementant la circulation des poids lourds dans la rue des Sablons. Cet arrêté précise que la circulation des véhicules de plus de 19 tonnes est interdite dans les deux sens, à l'exception des véhicules de ramassage des ordures ménagères, des services de secours et d'incendie, des services publics, ainsi que les véhicules des exploitants agricoles et forestiers. Le 26/05/2021, la secrétaire générale de la mairie de Maintenon m'a indiqué, que cet arrêté a été transmis aux services préfectoraux le 04 mai 2021 et que sa mise en application interviendra, dès que la signalisation routière aura été mise en place.

## 5 - Clôture de l'enquête,

Le 07/05/2021 à 17h30, j'ai clos et récupéré le registre d'enquête mis à la disposition du public à Hanches. A 17h45, j'ai clos et récupéré celui de Maintenon.

Les mairies de Hanches et Maintenon, mais aussi les mairies de Epernon, Gas, Houx, St Martin-de-Nigelles, Mévoisins, Villiers-le-Morhier ont établi un certificat d'affichage transmis à l'issue de l'enquête. Une copie figure en annexe 7. Malgré la relance des services de la préfecture, la mairie de Yermenonville n'a pas transmis de certificat d'affichage.

## **11- Relation comptable des observations,**

Pendant l'enquête, 19 observations ont été formulées :

- 2 sur le registre de Hanches ;
- 7 sur le registre de Maintenon dont 1 collective (3 personnes), 1 copie remis par la mairie d'un courrier envoyé au conseil départemental et reçu en copie, 1 copie d'une pétition déposée en 2018 ;
- 8 par mail ;
- 1 par courrier postal envoyé au siège de l'enquête ;
- 1 par courrier postal envoyé en préfecture.

A noter qu'une même personne a formulé des observations d'une teneur proche, à la fois sur le registre de Maintenon, sur celui de Hanches, ainsi que par un courrier en préfecture.

A noter également, qu'une autre personne m'a remis un document lors de la dernière permanence et a envoyé le même document par mail.

Les conseils municipaux des communes de Maintenon, Gas, Yermenonville et St Martin-de-Nigelles ont délibéré sur le dossier d'enquête. A ma connaissance, les conseils municipaux de Hanches, Epernon, Houx, Mévoisins et Villiers-le-Morhier, dont les communes sont situées dans le rayon de l'enquête, n'ont pas délibéré dans le délai prescrit (15 jours après la fin de l'enquête).

## **12- Tableaux de synthèses des observations**

**12-1** : observations formulées sur les registres d'enquête, envoyées par mail à la préfecture ou expédiées par courrier postal à la préfecture ou au siège de l'enquête :

Thèmes	Sujets	Nombre d'évocations de ces sujets
Nuisances enregistrées sur le trajet des camions	Demande d'interdiction de passage des camions dans le hameau du Parc, demande contrôle des flux de camions, route non adaptée au trafic, au tonnage et au gabarit des camions	8
	Dégradations des habitations, de la voirie, des clôtures, des branchements d'eau attribués au passage des camions dans le hameau du Parc	9
	Craintes de dégradation du pont franchissant les voies SNCF	7
	Accroissement du trafic de camions au fil des années	3
	Problèmes de sécurité pour les piétons (enfants, séniors, ...) dans le hameau du Parc	4
	Plaintes exprimées par les riverains de l'allée de Bellevue et la rue du Parc à Maintenon en ce qui concerne la sécurité des piétons, l'état de la chaussée dégradée, les nuisances sonores	6
	Plaintes remontant à plusieurs années sans qu'une amélioration ne soit apportée	2
	Non-respect du trajet des camions communiqué par SIBELCO, Non-respect de l'interdiction du passage des camions chargés rue de Bellevue à Maintenon compte tenu de la limitation du tonnage	2
	Proposition d'embranchement ferré à proximité de la carrière	3
	Proposition de trajets alternatifs (pont provisoire sur les voies SNCF, création d'une voirie au sud de Hanches, passer par Gas, ...)	6
	Etude d'impact insuffisante en ce qui concerne le trafic des camions (pas de mesures pour éviter, réduire, compenser)	1
Demande d'expertises indépendantes	1	
Risques environnementaux	Risqués environnementaux liés à l'apport d'inertes, demande de contrôles indépendants	1
Risque sanitaire	Risque sanitaire lié au dépôt de poussière de sable attribué au passage des camions	1

(\*) la demande formulée par le CEDSN n'est pas analysée, car ne relevant pas du champ de la demande d'autorisation environnementale.

**12-2 : délibérations des conseils municipaux**

Commune	Avis	Arguments
Maintenon	Défavorable	Nuisances riverains hameau du Parc Dégradation chaussée Prévision d'augmentation du tonnage extrait Conséquences pour le pont « des pucelles » Absence de participation financière de SIBELCO Absence d'étude de solutions alternatives
Gas	Défavorable	Interdiction de circulation des + de 3,5 tonnes sur l'ensemble de la commune de Gas.
Yermenonville	Défavorable	Augmentation du nombre de camions Proximité zone Natura Contrôle des déchets
St Martin de Nigelles	Favorable	

**13 - Communication des observations au demandeur,**

L'avis au demandeur (annexe 4), accompagné du PV de synthèse (annexe 5) ont été remis en mains propres le 12/05/2021 à 11h30 à Mr Kucuk, représentant local de SIBELCO et paraphé par les deux parties.

Nous avons eu un bref échange avec Mr Kucuk, en ce qui concerne les plaintes des riverains relatives à l'itinéraire des semi-remorques et sur le nombre de camions fréquentant quotidiennement la carrière. Par ailleurs, Mr Kucuk m'a indiqué n'avoir été sollicité sur site par aucune personne pendant la durée de l'enquête, pour apporter des informations relatives au projet.

Enfin, j'ai constaté en quittant les lieux que les 2 panneaux d'affichage de l'avis d'enquête étaient toujours en place.

Au retour, lors du passage dans le hameau du Parc, j'ai constaté la présence d'un grand panneau « Halte aux camions. »

Mes interlocuteurs chez SIBELCO (Mr Merigaud et Mme Vouillot) m'ont par ailleurs indiqué, n'avoir reçu aucune sollicitation relative à la demande d'autorisation environnementale pendant la durée de l'enquête, pour obtenir des informations relatives au projet, comme cela était proposé dans l'avis d'enquête.

**14 - Mémoire en réponse du demandeur,**

La société SIBELCO m'a transmis son mémoire en réponse le 27/05/2021.

Il figure en annexe 6.

**15 - Analyse des réponses du pétitionnaire et commentaires du commissaire enquêteur,**

Pour chacun des thèmes ou questions mentionnées dans le PV de synthèse, figurent ci-dessous :

DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE PRÉSENTÉE PAR LA SOCIÉTÉ SIBELCO RELATIVE A LA CARRIÈRE DE SABLES SITUÉE SUR LES COMMUNE DE HANCHES ET MAINTENONS (EURE-ET-LOIR)



- le rappel des thèmes et questions, telles qu'elles figurent dans le PV de synthèse (ils figurent en noir et sont numérotés de 1 à 19) ;
- les éléments de réponse de la société SIBELCO dans son mémoire ( ils figurent en bleu).
- les commentaires du commissaire enquêteur ( ils figurent en *vert et en italique* )

### Préliminaire de SIBELCO

Conformément à l'article R. 123-18 du code de l'environnement, vous trouverez dans les pages suivantes, nos réponses aux différentes observations regroupées par thème, tel que cela était présenté dans le procès-verbal de synthèse.

Nous avons bien noté que la majorité des observations concernent les nuisances dues aux passages des camions.

Dans un premier temps, nous souhaitons préciser l'activité de transport liée à la carrière. Nous disposons, pour cela, de plusieurs éléments :

- Les tonnes extraites transmises annuellement à l'administration de tutelle sur la période de 2016 à 2020.
- Les fréquences de chargement jour par jour pour les années 2019 et 2020 (annexe 1).
- Un comptage réalisé par le conseil départemental en 2019 (annexe 2).

Il en ressort que :

- Depuis 2016, l'activité de la carrière, et donc le nombre de camions n'a pas augmenté.
- La moyenne des passages sur les jours d'activité est de 7,2 chargements donc environ 14 passages par jour.
- Pendant l'opération de comptage menée par le conseil départemental en 2019, l'activité de la carrière représentait 31% du trafic total de poids lourds dans le hameau « LE PARC ».

A ce jour, les recherches de solutions alternatives n'ont pas abouti et c'est la raison pour laquelle, SIBELCO souhaite le maintien de l'itinéraire par Maintenon.

SIBELCO a toujours eu conscience des nuisances que son activité générerait et n'a jamais éludé ces impacts avec les parties prenantes.

Les démarches et contacts effectués pour la recherche de solutions, particulièrement pour la réfection de la route du hameau, sont présentés. SIBELCO souhaite poursuivre la concertation et les recherches d'alternatives. Des propositions sont détaillées dans le mémoire en réponse pour réduire les nuisances dont les principales sont :

- SIBELCO renouvelle sa proposition de participation à la réfection du tronçon de la route départementale du hameau du Parc, dans un cadre légal à définir avec le conseil départemental. Il ne fait aucun doute que le mauvais état de la route aggrave les nuisances sonores et les vibrations ;
- SIBELCO est favorable à une étude indépendante, menée par un bureau d'études validé par la Préfecture, pour étudier la faisabilité technique et économique de solutions alternatives ;
- les horaires de la carrière seront modifiés pour décaler le trafic le matin ;
- le nombre de chargements journaliers sera limité à 15 chargements par jour pour éviter des pics d'activité (soit 30 passages) ;

- le tonnage moyen sollicité dans le dossier est réduit de 65 000t/an à 55 000t/an, soit le tonnage moyen actuel autorisé. Nous espérons ainsi montrer qu'il n'y a pas de volonté de développer l'activité de la carrière.

SIBELCO espère que ces mesures seront un gage de la volonté de concertation et de compromis entre l'exploitation d'une ressource rare, un gisement d'intérêt national et, le respect des riverains.

*Commentaire du commissaire enquêteur : Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse globale apportée. Il formule dans la suite du document ses commentaires pour chacun des réponses aux 19 points du PV de synthèse.*

*Il enregistre avec satisfaction la volonté de transparence et de concertation de la part de SIBELCO.*

### **Observations classées par thème**

#### **1- Demande d'interdiction de passage des camions dans le hameau du Parc, demande de contrôle des flux de camions, route non adaptée au trafic, au tonnage et au gabarit des camions.**

*« Ce n'est plus possible pour notre petit village de subir toutes ces nuisances. »*

*« Ce n'est pas normal que les camions circulent par le Parc, alors qu'une belle route a été réalisée sur Hanches. »*

*« Cette situation n'est pas acceptable et ne peut perdurer encore 30 ans, dans l'hypothèse d'un renouvellement et de l'extension de cette carrière. »*

*« La rue des Sablons et la rue des Bois au Parc ont toujours été empruntées 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). »*

*« Nous craignons de garer nos voitures sur la chaussée de peur d'un accrochage lorsque deux camions se croisent à notre hauteur. Nous sommes donc obligés de nous garer à cheval sur le trottoir dans la bretelle du sens interdit situé sur la gauche de la place, ce qui nous met dans une situation non réglementaire. »*

*« Solution pouvant être mise en œuvre : interdiction de passage de véhicule de poids supérieur à 19 T. Cette solution renvoie la circulation sur d'autres départementales non dimensionnées pour ce trafic. Cette interdiction existe sur le territoire de Hanches. Le passage des camions par la route de Houx et la rue de l'église de cette commune est donc interdit » (extrait du courrier au président du conseil départemental).*

*« Notons que cet itinéraire détourné et complexe est particulièrement dangereux, car il utilise des voies étroites pour traverser villages et zones pavillonnaires. »*

*« Il est à signaler que la route du Parc est empruntée chaque jour ouvrable et dans chaque sens par les bus scolaires matin, midi et soir et par une cinquantaine de camions semi-remorques en direction du Parc, transportant chacun 39,5 tonnes de sablons, avec leur lot de dangerosité et nuisances sonores pour les riverains et il serait fort opportun de leur*

*trouver un itinéraire plus adapté, afin d'éviter de spectaculaires accidents probables en sortie du n° 10. » (extrait d'observations formulées lors de l'enquête publique du 06/12/2019 au 09/01/2020 relative au PLU de Maintenon).*

« Nous aimerions que :

- soit rendu publique l'heure de début et de fin « du service » (1er et dernier camion à circuler). J'ai relevé un 1er passage de camion en venant de la montée du Parc à 7h15 ;
- soit rendu publiques les rotations des camions. Qui contrôle le dépassement du quota de camions ?
- soit rendu public le quota du tonnage exploité en cours d'année et à deux périodes à minima (6 et 12 mois). Qui contrôle le tonnage extrait ? »

#### Charge des camions

La charge des camions ne peut excéder 31 tonnes de sable industriel extra-siliceux. Le chargement est contrôlé par un système de pesée sur la chargeuse, contrôlé annuellement par un organisme extérieur.

#### Nombre de camions lié à l'activité de la carrière

Le nombre moyen de chargements réalisés en 2019 et 2020 est de 7,2 chargements par jour d'activité. Ainsi, en moyenne, 7,2 camions liés à l'activité de la carrière empruntent la route du Parc à l'aller puis au retour.

L'annexe 1 présente la fréquence des chargements de camions par jour pour les années 2019 et 2020. Le maximum de chargements est 23 et cette situation exceptionnelle ne s'est produite, qu'une fois en février 2019 et une fois en octobre 2020. Si une cinquantaine de camions est observé chaque jour en direction du Parc, il n'est donc pas possible que la carrière soit à l'origine de la totalité de ce trafic.

#### Tonnages extraits

Les tonnages extraits sont transmis annuellement à l'administration de tutelle, la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement). Un plan réglementaire annuel est également exigé annuellement, il permet à l'inspection de l'environnement de suivre l'évolution de l'exploitation et de la remise en état. Ce plan permet également le contrôle du respect des montants des garanties financières de remise en état. Des visites de contrôle sont réalisées régulièrement sur le site par l'inspection de l'environnement.

Les tonnages extraits transmis à l'administration des cinq dernières années sont présentés dans le tableau ci-dessous :

Année	2016	2017	2018	2019	2020
Tonnes extraites	53 467 t	44 089 t	45 977 t	42 045 t	41 516 t

### Itinéraires alternatifs

Les recherches d'itinéraires alternatifs ou de solutions alternatives (voir 7/, 9/ et 10/) n'ont pas abouti à ce jour, SIBELCO souhaite le maintien de l'itinéraire par Maintenon. SIBELCO a conscience des nuisances engendrées par les camions et propose différentes mesures pour réduire les nuisances.

- Limitation du nombre de rotations

Afin d'éviter les pics d'activité, SIBELCO propose de limiter à 15 le nombre de chargements journaliers.

- Horaires

Les horaires d'ouverture de la carrière sont :

8h-12h puis 13h – 16h45 du lundi au jeudi. Le vendredi de 8h à 12h.

Le premier chargement démarre donc au plus tôt vers 8h15 et le dernier vers 16h30 pour permettre au personnel d'ouvrir et de fermer le site.

Afin de décaler l'activité de la carrière le matin, SIBELCO propose de modifier les horaires d'ouverture de la carrière. Ainsi les horaires seront 8h30-12h30 puis 13h-16h45. Le premier chargement démarrera donc à 8h45.

- Aménagements : voir 5/
- Réfection de la route : voir 7/

*Commentaire : le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de SIBELCO, qui indique que les camions fréquentant la carrière ne représentent qu'une partie de poids lourds comptabilisés par certains riverains des itinéraires.*

*Il prend acte que la recherche d'itinéraires alternatifs n'a pas abouti.*

*Il prend acte de la proposition de légèrement modifier les horaires de fonctionnement de la carrière.*

*Il prend acte de la proposition de limiter le nombre de chargements journaliers en évitant des pics d'activité.*

### 2- Dégradations des habitations, de la voirie, des clôtures, des branchements d'eau attribués au passage des camions dans le hameau du Parc

*« Les vibrations entraînent des dégradations sur le bâti, les routes, les trottoirs, les ralentisseurs, les bords de route creusés suite au croisement. »*

DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE PRESENTÉE PAR LA SOCIÉTÉ SIBELCO RELATIVE A LA CARRIÈRE DE SABLES SITUÉE SUR LES COMMUNES DE HANCHES ET MAINTENONS (EURE-ET-LOIR)

*« 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 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 coïncent. Ce mouvement est particulièrement important en 2018, 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 » (extrait de la pétition de 2018).*

*« 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. »*

*« Déjà 4 fois les tuiles de grange ont été arrachées par les camions lors de croisement avec des camions, voitures ou cars scolaires. Pas sans difficulté, nous avons pu, dans 3 cas sur 4 identifier les camionneurs pour faire des constats. Pour éviter des contentieux futurs, nous souhaitons un état des lieux de l'ensemble des maisons et bâtiments riverains situés sur le trajet des camions. »*

*« Les services de voirie, suite aux différentes détériorations du trottoir, ont déposé deux gros blocs de pierre pour obliger les camions à ne pas monter sur le trottoir lors de leur passage et de leur croisement problématique dans le virage. Des fissures ont été relevées de ce côté de la maison, ce qui n'est pas le cas sur le reste du bâti. Un affaissement du sol nous a obligé à poser une nouvelle chappe dans cette partie. Une fissure comprise entre 0,5 et 1,5 cm de largeur tout le long de la pièce à proximité était visible. »*

*« Nous pensons qu'il est important que vous donniez votre avis étant en charge de l'entretien des routes départementales et exigiez une participation financière de la société Sibelco France » (extrait du courrier adressé au président du conseil départemental).*

*« Solution pouvant être mise en œuvre : réfection de la rue des Sablons et de la rue des Bois avec une structure adaptée au passage des camions » (extrait du courrier au président du conseil départemental).*

### Activité SIBELCO

Un comptage indépendant a été réalisé par le conseil départemental entre le 15 et le 21 juillet 2019, afin de connaître l'incidence sur la circulation des poids lourds qui se rendent à la carrière SIBELCO (annexe 2). L'activité de la carrière SIBELCO durant cette même semaine est de 9 chargements en moyenne par jour ouvré, ce qui est légèrement supérieur à l'activité moyenne journalière de 7,2 rotations en 2019 et 2020. Le trafic de poids lourds généré par l'activité de la carrière correspond à 31% en moyenne du flux de poids lourds total. Les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous.

sens 1 : vers Maintenon sens 2 : vers Hanches	Nombre de poids lourds				% du flux de camions lié à l'activité SIBELCO
	SIBELCO		Comptage CD 28		
	sens 1	sens 2	sens 1	sens 2	
lundi 15/07/2019	7	7	12	16	50%
mardi 16/07/2019	9	9	25	33	31%
mercredi 17/07/2019	8	8	17	17	47%
jeudi 18/07/2019	7	7	22	29	27%
vendredi 19/07/2019	13	13	16	30	57%
samedi 20/07/2019	0	0	8	49	0%
dimanche 21/07/2019	0	0	6	4	0%
total	44	44	106	178	31%
moyenne journalière jours ouvrés	9	9	18	25	

Il semble donc difficile d'imputer toutes les dégradations énumérées à la seule activité de la carrière.

Par ailleurs, en dehors du hameau, la route empruntée par les camions ne présente pas de dégradation particulière. La partie entre la carrière et le hameau ou après la sortie du hameau vers Maintenon est dans un état d'usure normal. Les camions ne sont donc pas seuls responsables de la dégradation de la route au hameau.

### Réfection de la route

Le mauvais état de la route du hameau, lié à de nombreuses interventions sur les réseaux, est sans aucun doute un facteur aggravant pour les vibrations et le bruit engendrés par le passage des véhicules. SIBELCO a entrepris depuis 2018 de nombreuses démarches pour connaître la procédure et les responsabilités pour la réfection de la route détaillées au point 7. Lors de réunions, SIBELCO a déjà exprimé son accord pour participer financièrement aux travaux de réfection et renouvelle cette proposition si la poursuite de l'activité de la carrière est autorisée.

*Commentaire : le commissaire enquêteur prend acte des résultats du comptage des poids lourds transitant par le hameau du Parc pendant une semaine de juillet 2019, ce qui apparaît confirmer que le trafic des camions fréquentant la carrière ne représente qu'une partie du trafic. Il note l'accord de principe de SIBELCO de participer financièrement aux travaux de réfection de la voirie dégradée du Hameau du Parc, dans le cadre de la demande de prolongement d'activité de la carrière.*

### 3- Craintes de dégradation du pont franchissant les voies SNCF

« Les camions empruntent à Maintenon un pont au-dessus des voies ferrées, pont sur surveillance par le Département, qui risque d'être fermé si trop de passages de camions conduisent à une fragilisation de l'ouvrage. »

« Une quarantaine de semi-remorques de 35 à 40 tonnes franchissent le pont chaque jour, au mépris des risques encourus pour les voyageurs des TER circulant en-dessous. »

DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE PRESENTÉE PAR LA SOCIÉTÉ SIBELCO RELATIVE À LA CARRIÈRE DE SABLES SITUÉE SUR LES COMMUNES DE HANCHES ET MAINTENONS (EURE-ET-LOIR)

« Il ressort que ce pont a été reconstruit en 1958 et sa gestion est du ressort du Département. La date de reconstruction interpelle. En effet, il a dû être reconstruit selon les critères de la circulaire du 29 août 1940 et non selon la circulaire n°30 du 5 avril 1958. En 1958, les charges de chaussée réparties du système A ont été redéfinies pour intégrer la majoration dynamique contrairement aux règles de 1927 et 1940. »

### Activité SIBELCO

Le trafic franchissant le pont imputable à l'activité de la carrière ces dernières années est de 7,2 rotations, donc en moyenne 14 passages par jour, répartis sur environ 200 jours dans l'année. La fréquence des chargements par jour pour les années 2019 et 2020 est présentée en annexe 1. Ainsi, le passage constaté « d'une quarantaine de semi-remorques quotidien » ne peut être imputé intégralement à l'activité de la carrière.

### Gestion du pont

La gestion du pont à Maintenon appartient en effet au conseil départemental. Le directeur des infrastructures a indiqué qu'une personne était dédiée à la surveillance régulière des ponts dans le département pour assurer la sécurité des ouvrages.

*Commentaire : le commissaire enquêteur prend acte que le conseil général s'est organisé pour assurer la surveillance des ouvrages dont il a la responsabilité.*

### 4- Accroissement du trafic de camions au fil des années

« Depuis des années, SIBELCO travaille sur ce site. Au début peu de passage des camions. Mais au fil du temps les véhicules augmentent. »

« La société SIBELCO va repartir pour 30 ans, avec évidemment extraction plus importante, donc plus de camions. »

### Historique de l'activité de la carrière

Les tonnes extraites annuellement sont transmises à l'administration. Le tableau ci-dessous présente les données des cinq dernières années. Les tonnages et donc le nombre de poids lourds n'augmentent pas.

Année	2016	2017	2018	2019	2020
Tonnes extraites	53 467 t	44 089 t	45 977 t	42 045 t	41 516 t

Le transport de matériaux inertes est actuellement intégralement en double fret, c'est à dire que tous les camions apportant des matériaux inertes pour le remblai de la carrière repartent avec du sable. En effet, la plupart des chantiers sont assez loin de la carrière, dans le sud de la région parisienne, leur apport n'est rentable pour le producteur des inertes que si le coût du transport est partagé avec le transport du sable.

Cette activité de matériaux inertes n'engendre donc pas de trafic supplémentaire.

#### Evolution de l'activité de la carrière

L'arrêté préfectoral actuel autorise l'exploitation de la carrière jusqu'au 5 décembre 2031, pour une production maximale de 75 000 tonnes et une production moyenne de 55 000 tonnes de sables extra-siliceux. La demande d'autorisation environnementale, objet de l'enquête publique, conserve ce maximum et prévoyait un tonnage moyen annuel de 65 000 tonnes.

Afin de démontrer une poursuite de l'activité à l'identique, sans augmentation de la production, SIBELCO propose de réduire le tonnage moyen sollicité à 55 000 tonnes par an.

L'activité de matériaux inertes n'engendrera pas de trafic supplémentaire pendant 10 ans. A échéance d'une dizaine d'années, le remblaiement partiel de la nouvelle fosse pourra engendrer un trafic supplémentaire de 2 camions / jour en moyenne. Cf 15/

*Commentaire : le commissaire enquêteur prend acte que l'activité de la carrière n'a pas augmenté lors de ces dernières années et qu'elle est en retrait par rapport à l'autorisation actuelle d'exploiter (55 000 Tonnes en moyenne). Le commissaire enquêteur prend acte de la proposition de s'engager sur un volume annuel moyen de 55 000 tonnes (identique à l'autorisation actuelle), tout en maintenant à 75 000 tonnes la production annuelle maximale.*

#### 5- Problèmes de sécurité pour les piétons (enfants, séniors, ...) dans le hameau du Parc.

« Nous ne pouvons plus nous promener car les camions roulent vite ».

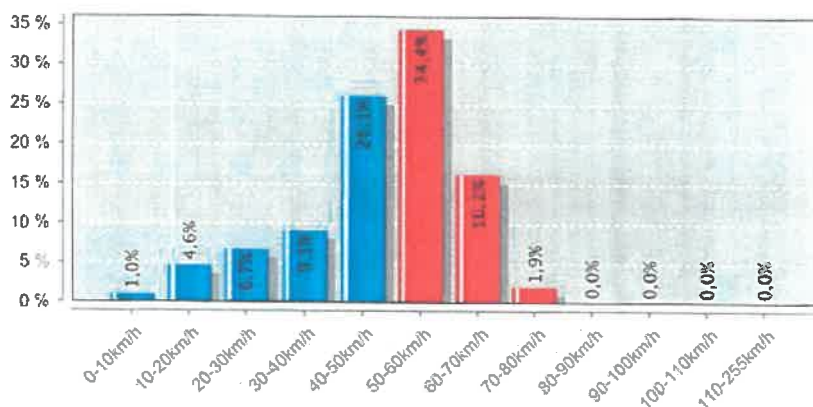
« Il faut que cela cesse pour la sécurité des enfants, des personnes âgées. »

#### Comptage du conseil départemental

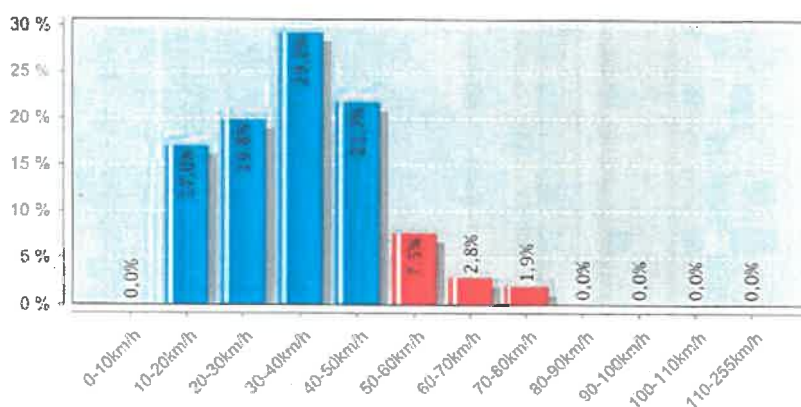
Le comptage réalisé par le conseil départemental du 15/07/2019 au 21/07/2019 a mesuré le nombre de véhicules et leur vitesse. Les résultats ont été transmis à la mairie de Maintenon le 7 octobre 2019 (en annexe 2). Une partie des résultats est présentée ci-dessous. La vitesse moyenne des poids lourds est de 34.9km/h. 12.2% des poids lourds sont en excès de vitesse, très majoritairement entre 50 et 60km/h. Comparativement, 52.2% des véhicules légers sont en excès de vitesse.



Répartition par classes de vitesse VL



Répartition par classes de vitesse PL



### Propositions pour la réduction de la vitesse

Des courriers de sensibilisation ont déjà été transmis au transporteur principal vers l'usine de Bourron-Marlotte et aux clients directs. SIBELCO renouvelle régulièrement ces opérations.

D'autres moyens pourraient être étudiés en concertation avec la mairie de Maintenon et le conseil départemental. SIBELCO avait déjà proposé la mise en place d'un radar éducatif. Des réducteurs de vitesse de type « coussins berlinois » pourraient s'avérer plus efficaces que des dos d'ânes et engendrer moins de bruit. Un feu intelligent pour réguler une circulation alternée, à certaines heures, à un endroit à étudier où la route est la plus étroite, pourrait à la fois faire ralentir les véhicules et empêcher le croisement de véhicules, apaisant ainsi la circulation.

*Commentaire :* le commissaire enquêteur prend acte, que la mesure des vitesses des véhicules ayant transité dans le hameau du Parc lors d'une semaine de juillet 2019 montre qu'une proportion des poids lourds ne respecte pas la limitation de vitesse, ce qui induit des conséquences en termes de sécurité des usagers et des habitants. Il note néanmoins que les véhicules légers sont aussi l'objet de non-respect de la vitesse autorisée dans une proportion bien supérieure.

Le commissaire enquêteur prend acte des propositions de SIBELCO susceptibles de contribuer à réduire la vitesse.

#### 6- Plaintes exprimées par les riverains de l'allée de Bellevue et la rue du Parc à Maintenon en ce qui concerne la sécurité des piétons, l'état de la chaussée dégradée, les nuisances sonores

*« Les dangers sont évidents à la traversée du village du PARC, ainsi que sur le passage du pont AU521 (sans limite de charge maximale indiquée), les passages pour piétons situés à MAINTENON, en bas des HLM de la route du Parc et devant la sortie du collège semblent également exposés aux risques. Cette situation n'est pas acceptable et ne peut perdurer encore 30 ans, dans l'hypothèse d'un renouvellement et de l'extension de cette carrière. »*

*« L'extension de la carrière entrainera automatiquement un nombre croissant de navettes de camions dans notre rue avec des conséquences :*

- *sur la sécurité des parents se rendant à l'école maternelle, les nourrices promenant de jeunes enfants, des personnes âgées ;*
- *l'état de la chaussée, qui doit être refaite. Inutile d'envisager ces travaux si le nombre de camions augmente. »*

#### Allée de Bellevue

L'allée de Bellevue est interdite aux poids lourds. SIBELCO a transmis plusieurs notes d'information au transporteur régulier, et cette information est affichée au chargement en carrière. Nous avons à plusieurs reprises encouragé les riverains et la mairie à demander des contrôles de gendarmerie ou à prendre des photos des plaques d'immatriculation des contrevenants. pour que nous puissions les transmettre aux transporteurs et leur interdire l'accès à la carrière.

#### Passage boulevard Carnot

L'allée de Bellevue étant interdite aux poids lourds pour rejoindre le boulevard Clémenceau menant à la D906, les camions empruntent le boulevard Jean Carnot, passant ainsi devant le collège. Une alternative partielle pourrait être d'emprunter l'avenue du général de Gaulle pour rejoindre le boulevard Clémenceau. Toutefois, à cause de la géométrie du carrefour, les camions ne pourraient emprunter ce boulevard que dans le sens aller, vers la carrière. En effet, dans ce sens les camions tournent facilement à gauche. Dans l'autre sens, l'angle des rues obligerait les camions à se déporter trop à gauche pour tourner à droite. Cette proposition, évidemment à discuter avec la ville de Maintenon, permettrait de diminuer la circulation de poids lourds devant le collège.

#### Activité de la carrière dans le futur

L'extension de la carrière n'entrainera pas un nombre croissant de camions. L'activité sera identique à la situation actuelle pendant une dizaine d'année puis augmentera de 2 camions/jour : voir 4/

*Commentaire : le commissaire enquêteur prend acte de la proposition d'itinéraire alternatif dans Maintenon et des contraintes liées aux possibilités de manœuvre des semi-remorques dans les carrefours.*

### 7- Plaintes remontant à plusieurs années sans qu'une amélioration ne soit apportée

*« 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. »*

*« 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. »*

SIBELCO a sollicité une réunion en 2018 pour présenter le projet de poursuite d'activité de la carrière auprès des équipes municipales de Maintenon et Hanches. Depuis, de nombreux échanges et réunions se sont déroulés, résumés ci-dessous. Ces échanges montrent que SIBELCO a toujours eu conscience des nuisances que son activité générait et n'a jamais éludé ces impacts avec les parties prenantes. Les efforts ont porté surtout sur la réfection de la route, à la demande de la ville de Maintenon.

- 30/11/2018 : présentation du projet de renouvellement et d'extension de la carrière aux équipes municipales de Hanches et Maintenon à la mairie de Maintenon.

A cette occasion, M. Jodeau, 1<sup>er</sup> adjoint en charge des travaux et de l'urbanisme de la ville de Maintenon, informe SIBELCO de plaintes de riverains concernant en particulier, la vitesse des camions dans le Hameau du Parc et le non-respect de l'interdiction de circuler avenue de Bellevue. Un courrier de la mairie nous confirme par la suite ces revendications et nous demande d'étudier la réfection de la route dégradée.

- Pour donner suite à cette demande, SIBELCO a entrepris des démarches pour connaître les responsables de la gestion du tronçon de départementale dans le hameau, les modalités de réfection et la possibilité d'une participation de SIBELCO. Les interlocuteurs au conseil départemental d'Eure-et-Loir sont M. Girard, direction des routes et M. Helin, direction des infrastructures du conseil départemental d'Eure-et-Loir. Suite à ces échanges (courriels et téléphoniques), le conseil départemental décide de mettre en place un comptage pour obtenir une vision réelle du nombre de passages de véhicules dans le hameau et de leur vitesse.

- 21/05/2019 : réunion avec la ville de Maintenon.

- 15-21/07/2019 : comptage réalisé par le conseil départemental.

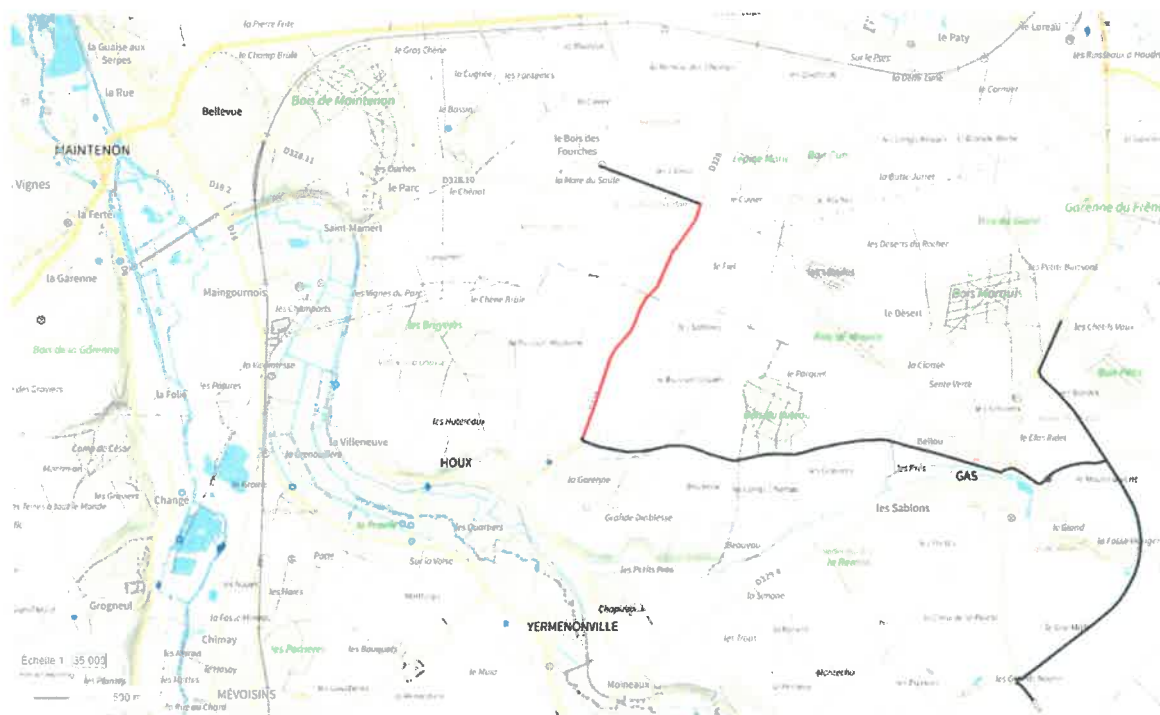
- 30/08/2019 : Réunion avec M. Helin, conseil départemental, pour discuter des résultats comptage et de la procédure de réfection de la route du hameau. Il en découle, que la demande doit émaner de la commune et que SIBELCO ne peut pas engager directement des travaux de réfection, ni participer directement financièrement à des travaux engagés par le conseil départemental.

- 7/10/2019 : courrier d'envoi des résultats du comptage du conseil départemental à la mairie de Maintenon (annexe 2).

- 13/11/2019 : Réunion à la mairie de Maintenon pour discuter du bilan du comptage et des conclusions des échanges avec le conseil départemental. Il a été expliqué notamment que la démarche pour la réfection de la route devait être à l'initiative de la commune.

SIBELCO a rappelé son ouverture pour participer à la réfection de la route dans un cadre légal à définir, sans doute dans le cadre d'une convention d'entretien avec le conseil départemental.

- 12/03/2021 déplacée le 02/04/2021 : présentation du projet à la nouvelle équipe municipale de Maintenon. M. le Maire, rappelle les revendications des riverains et demande d'étudier un itinéraire par la ville de Gas pour éviter le hameau du Parc (plan ci-dessous).



- 14/04/2021 : réunion avec le conseil départemental et discussions avec le transporteur principal des sables vers l'usine de traitement à Bourron pour étudier la faisabilité d'un itinéraire par Gas. M. Helin informe qu'un itinéraire par Gas n'est pas interdit aux poids lourds. La route de Bellevue entre le contournement de Gas et le centre est toutefois interdite aux poids lourds vers Gas. Le transporteur ne peut pas utiliser le tronçon de la D328 très étroit (en rouge sur le plan) qui ne permet pas le croisement de véhicules.

*Commentaire :* le commissaire enquêteur prend acte que SIBELCO a conscience depuis longtemps des nuisances provoquées par le passage des camions. Il trouve qu'il est très dommageable que le dossier d'enquête ne propose rien en termes de réduction de ces nuisances, alors même qu'il sollicite un accroissement des volumes de sables extraits.

#### 8- Non-respect du trajet des camions communiqué par SIBELCO.

##### Non-respect de l'interdiction du passage des camions chargés rue de Bellevue à Maintenon compte tenu de la limitation du tonnage

*« Habitant rue de Bellevue à Maintenon je ne peux que constater l'affluence actuelle des camions. L'état de la route est très dégradé et je pense que les camions en sont pour partie responsable. »*

*« L'utilisation de l'allée de Bellevue est interdite aux poids lourds de 26 T. »*

*« Les camions descendent ensuite la route du Parc dans MAINTENON, rejoignant l'avenue Charles de Gaulle pour prendre ensuite au premier rond-point à droite le Bld Carnot (D116A) qui les fait passer devant les sorties du collège Jean Racine pour atteindre enfin le stop, Bld Clémenceau, qui leur permet de s'engager à droite dans la D906 en direction d'Epéron... »*

L'allée de Bellevue est interdite aux poids lourds. Nous avons transmis plusieurs notes d'information au transporteur régulier et cette information est affichée au chargement en carrière. Nous avons à plusieurs reprises encouragé les riverains et la mairie à demander des contrôles de gendarmerie ou à prendre des photos, pour que nous puissions transmettre ces contrevenants aux transporteurs et leur interdire l'accès à la carrière.

Commentaire : le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de SIBELCO. Il apparaît néanmoins que les dispositions prises ne semblent pas avoir permis une amélioration notable de la situation.

#### 9- Proposition d'embranchement ferré à proximité de la carrière

*« Je propose la création d'un embranchement privé reliant la carrière au Réseau Ferré National, afin que le convoiement du sable extrait de la carrière SIBELCO ayant pour unique destination l'usine de Seine-et-Marne, se fasse par trains et non plus par camion. Cette solution éviterait que toute commune ne soit victime des désagréments causés par le trafic routier. »*

*« La ligne Paris-Chartres passant en contrebas de l'exploitation SIBELCO, il y a lieu d'exiger en contrepartie du renouvellement et de l'extension demandée, qu'elle sollicite auprès de la SNCF, la création d'un «embranchement particulier», en s'engageant à privilégier dorénavant le transport des sables par le train, (y compris le million de m<sup>3</sup> de déchets inertes extérieurs, prévus en retour pour le comblement final de l'excavation...), bien mieux adapté pour ce type de produit, que la noria actuelle de camions qui constitue une source extrême de dangers et de pollutions pour le voisinage en particulier et les usagers de la route de manière générale ».*

Le site SIBELCO France de Bourron-Marlotte a effectivement un embranchement ferré privé, destiné à charger des wagons de sable extra-siliceux à destination de clients. S'il était possible par le passé de charger des wagons isolés à destination des clients, cette possibilité a disparu il y a une dizaine d'années au profit de demi train (un train complet, compte tenu de la densité du sable extra-siliceux, correspond aujourd'hui à 1 380 tonnes maximum), puis de trains complets, soit une vingtaine de wagons chargés à 67 tonnes chacun.

Et aujourd'hui, ne subsistent que les expéditions de trains complets vers des clients avec une fréquence minimale d'un train par semaine pour l'optimisation des sillons (un sillon est un créneau d'autorisation de circulation alloué à un train sur un parcours précis de l'infrastructure à un instant précis).

Cette solution de transférer le sable par train au départ d'un embranchement, qui resterait à créer à proximité de la carrière, n'est pas une solution alternative, car nous expédions seulement de l'ordre de 30 000 tonnes de sable extra-siliceux vers notre site de Bourron-Marlotte, alors qu'il en faudrait au moins 60 000 tonnes pour correspondre à un train complet par semaine.

Cette condition a été confirmée récemment par notre responsable logistique qui confirme que les opérateurs ne mettront pas de trains réguliers pour un tonnage aussi faible.

Quant à la réception de matériaux inertes par train, la nature même de ces matériaux rend très difficile l'excavation de ces matériaux depuis un wagon et demande des moyens lourds très spécifiques. Par ailleurs, seuls les volumes en provenance des chantiers du grand Paris et plus particulièrement issus des chantiers de tunneliers pourraient prétendre à une expédition par train, de par les volumes en jeu et jusqu'à ce jour, nous n'avons pas réceptionné de matériaux inertes en provenance de tels chantiers.

Comme il est indiquée au 12/, SIBELCO est favorable à une étude menée par un bureau d'études validé par la Préfecture pour étudier la faisabilité technique et économique de solutions alternatives, le train fera partie des solutions alternatives.

*Commentaire : le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de SIBELCO. Il apparaît que l'alternative d'un embranchement ferré est à priori séduisante, mais que la taille réduite de la carrière n'apparaît pas suffisante pour l'envisager concrètement. En outre, l'import des inertes depuis de nombreux lieux ne se prête pas à un transport ferroviaire, sauf à créer des ruptures de charge.*

#### 10- Proposition de trajets alternatifs (pont provisoire sur les voies SNCF, création d'une voirie au sud de Hanches, passer par Gas,...)

*« Il n'est pas normal que ces camions rejoignent l'A10 en passant par Maintenon, alors qu'un itinéraire par Gas serait possible. »*

*« Il existe un itinéraire d'une distance totale de seulement 2,9 kms en passant par la D328.10 et la D328, en prévoyant un possible décaissement de la route de 20 cm sous le pont de chemin de fer. »*

*« Réhabiliter le segment de la D328.10 rejoignant la D906 et poser un pont de chantier provisoire (30 ans), en treillis métallique de type BAILEY ou MABEY UNIVERSAL. »*

*« Aménager une petite route déjà existante aux trois quarts qui mènerait par la D328.1 en passant par le chemin de la basse court pour arriver sur la D28 au rond-point du Super U de Hanches -Epernon. »*

« Mise en œuvre partielle ou totale de la déviation de Hanches prévue au SCOT de Maintenon (cette solution présente l'inconvénient de reporter la solution à moyen terme + de 10 ans) » (extrait du courrier au président du conseil départemental).

« La société SIBELCO se situe sur la commune de Hanches ; à celle-ci de prendre la responsabilité de faire circuler ses camions de 30 à 40 T. »

L'étude d'un itinéraire par Gas a été proposée par la ville de Maintenon, lors d'une réunion à la mairie. Le conseil départemental a indiqué qu'il n'y avait pas d'interdiction aux poids lourds. Cependant, la D328 quittant le projet d'extension vers le sud, est trop étroite pour être empruntée par des camions. Un camion et un véhicule léger ne pourraient pas se croiser (voir 7/).

Les études de solutions alternatives n'ont pas permis jusqu'à présent de trouver de solutions à des coûts économiquement acceptables. Le transport ferré n'est pas envisageable, car le tonnage trop faible de sable extra-siliceux ne permet pas de réserver un sillon régulier (voir 9/).

L'étude d'un pont provisoire n'avait pas été étudiée. Un rendez-vous avec le conseil départemental est en cours de planification (M: Angoulvant, Direction des infrastructures). Réseau SNCF a également été contacté, sans réponse à ce jour.

Comme il est indiquée au 12/, SIBELCO est favorable à une étude menée par un bureau d'études validé par la Préfecture pour étudier la faisabilité technique et économique de solutions alternatives.

*Commentaire :* le commissaire enquêteur prend acte des réponses de SIBELCO. Il confirme que, dans l'hypothèse d'un itinéraire passant par Gas, la D328 n'est pas adaptée aux semi-remorques et nécessiterait d'être fortement recalibrée, ainsi que la D116.6 qui n'apparaît pas non plus adaptée au trafic de poids lourds. En outre les camions devraient alors transiter dans le bourg de Gas, la déviation de D28 ayant été réalisée du côté est du bourg. D'autre part, le conseil municipal de Gas est défavorable au passage des poids lourds de plus de 3,5 tonnes.

*Il est dommage que SIBELCO n'apporte pas d'appréciation sur certaines propositions faites, mais il est à noter son accord à la conduite d'étude de la faisabilité technique et économique de solutions alternatives.*

#### 11- Etude d'impact insuffisante en ce qui concerne le trafic des camions (pas de mesures pour éviter, réduire, compenser)

« 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 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 ».

« Dès lors le principe « Eviter, Réduire, Compenser » aurait dû 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 dû 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. »*

L'étude d'impact (volume II) est organisée selon la réglementation (R122-5). Le trafic des camions et ses impacts sont étudiés dans plusieurs chapitres, cela est précisé page 145 « Le transport crée des nuisances diverses : bruit, poussière, gaz d'échappement... qui sont traitées dans les chapitres correspondants de l'étude d'impact ».

Sont ainsi décrits :

I Etat initial et son environnement

- Circulation routière p62 à 64
- Air ambiant p68
- Bruit p67

II Projet d'exploitation et solutions alternatives

- Emissions et bruit p79
- Transport ferré et fluvial p89

III Effets

- Impact sur les activités p134
- Impact bruit p139
- Impact poussières p143
- Transports des matériaux p145
- Effets sur l'hygiène et la santé publique

Exposition à une pollution des eaux souterraines (rupture du réservoir d'un camion ou d'un engin) p157

Evaluation du risque sanitaire poussières p153 - p161

IV Mesures ERC p188

Commentaire du commissaire enquêteur : les éléments fournis par SIBELCO apparaissent bien peu correspondre aux observations formulées.

12- Demande d'expertises indépendantes

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

- la rue 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 organisme choisi par la préfecture et aux frais du porteur du projet. »*

SIBELCO est favorable à une étude menée par un bureau d'études approuvé par la Préfecture. Elle devra permettre d'étudier la faisabilité technique et économique de solutions alternatives.

Commentaire : le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de SIBELCO.

### 13- Risques environnementaux liés à l'apport d'inertes, demande de contrôles indépendants

*« Mentionnons également les risques environnementaux par remblayage avec un apport de matériaux inertes extérieurs d'1 million de m<sup>3</sup> sur la durée de l'exploitation. Comment éviter les dégâts sur les nappes phréatiques et les rivières ? Vu le danger imminent pour la santé humaine, un auto-contrôle de la Société SIBELCO nous semble insuffisant. Sans mettre en doute la bonne volonté de l'exploitant de la sablière, les enjeux sont trop importants pour ne pas s'assurer dès le départ que SIBELCO informe sur les paramètres mesurés, la méthodologie de l'échantillonnage et la périodicité du contrôle. En plus, il est essentiel que l'auto-contrôle de SIBELCO soit complété par une société de contrôle au moins trois fois par an, avec un affichage des résultats en mairie. »*

Les risques environnementaux sont bien maîtrisés et ont été étudiés.

Tout d'abord, la procédure d'acceptation des matériaux est stricte.

Le producteur de matériaux inertes ne contenant pas de substances dangereuses doit demander auprès de SIBELCO France, site de Saint-Pierre-Lès-Nemours, un formulaire de Demande d'Acceptation Préalable DAP qu'il doit retourner renseigné et accompagné des résultats d'analyses de lixiviation. Cette demande est étudiée et est refusée dès que les éléments transmis ne permettent pas de s'assurer que les matériaux sont inertes (analyses insuffisantes, sondages conformes et non conformes trop imbriqués dans une même zone par exemples). Si la DAP accompagnée des résultats d'analyses permet de vérifier que le caractère inerte des produits est conforme aux exigences de l'arrêté ministériel du 12 décembre 2014, l'exploitant retourne la DAP validée et signée au producteur des déchets. Elle sera valable un an maximum.

La DAP validée, le producteur de matériaux inertes ou la société en charge d'évacuer les matériaux inertes pourra les expédier vers la carrière désignée dans la DAP, l'exploitant mettra à jour la liste des DAP validées dans le registre.

Suite à cette procédure, SIBELCO fait appliquer sa procédure de contrôle des inertes extérieurs réceptionnés sur le site. Les chargements subissent plusieurs contrôles successifs (document de provenance, visuel, olfactif).

Un bordereau sera établi spécifiquement pour chaque livraison (origine des matériaux, nature, volume, utilisation sur le site...). Un registre d'acceptation ou de refus des matériaux à l'entrée du site est également tenu à jour. Les chargements sont localisés dans la carrière.

Appliquée de manière rigoureuse, cette procédure doit garantir au maximum que l'accueil de matériaux inertes extérieurs ne soit pas à l'origine d'un risque de pollution pour les eaux souterraines.

Par ailleurs, une étude hydrogéologique a montré que la nappe souterraine était située, à son niveau le plus haut, au moins à 12m sur la fosse en cours d'exploitation et entre 6 et 10 m pour la fosse future sous le niveau de la fosse. Une épaisseur de 6 à 12m de sables constitue donc une barrière limitant le risque de propagation d'une très improbable pollution vers les eaux souterraines et donne du temps pour intervenir en cas d'incident.

Les niveaux de la nappe dans 3 piézomètres existants et les 3 nouveaux piézomètres seront contrôlés mensuellement.

La qualité des eaux souterraines est et sera contrôlée annuellement, par un laboratoire accrédité COFRAC. Le prélèvement, qui nécessite une purge du piézomètre avant le prélèvement de l'échantillon, n'est pas réalisé par SIBELCO mais par un prestataire.

Les paramètres mesurés sont : pH, conductivité, MES, DCO, DBO5, sulfates, chlorures, hydrocarbures totaux, métaux lourds (As, Cd, Cr, Co, Cu, Ni, Pb, Zn). Les résultats sont transmis annuellement à l'administration (Volume II pages 115-116 et 164-166).

*Commentaire du commissaire enquêteur : le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de SIBELCO qui reprend pour l'essentiel les éléments fournis dans le dossier d'enquête. Les contrôles de la qualité des eaux souterraines apparaissent utiles, ils présentent l'inconvénient d'une constatation à posteriori. Il est dommage que le dispositif de contrôle à priori de la qualité des inertes, tel que décrit dans le dossier d'enquête, n'ait pas été mis en œuvre dès les premières livraisons.*

#### 14- Risque sanitaire lié au dépôt de poussière de sable attribué au passage des camions

*« J'ajoute qu'à chaque passage de camion des particules de poussière se remarquent sur le toit des voitures. Il est facile d'imaginer que nous les respirons (silice). »*

Les risques sanitaires sont étudiés dans l'étude d'impact (volume II – p150 et suivantes). Le risque lié à l'inhalation de poussières est détaillé. Il est écrit par exemple que pour le personnel œuvrant sur l'ensemble des carrières SIBELCO France, les concentrations en poussières siliceuses dans l'air au sein même de la carrière restent très faibles et bien inférieures aux valeurs limites imposées par la réglementation du travail. Celles-ci sont contrôlées périodiquement par des appareils de prélèvement CIP10 portés par les travailleurs durant leur poste de travail. Aucun des postes de travail ne nécessite le port

d'équipement de protection particulier de type masque anti-poussières et l'activité ne présente pas de risque vis-à-vis de la santé pour le personnel œuvrant en carrière. Dans ces conditions, l'exposition des riverains sera bien moins importante que pour le personnel. Le risque sanitaire pour les populations environnantes est considéré comme négligeable (volume II – p161).

A noter également que, compte tenu des faibles tonnages extraits annuellement la réglementation n'impose aucune mesure particulière des retombées de poussières dans l'environnement ni la mise en place d'un plan de surveillance des émissions qui est prescrit au-delà de 150 000 t/an.

*Commentaire : le commissaire enquêteur prend acte de la réponse rassurante de SIBELCO.*

#### 15- Clarification des volumes, des tonnages et du trafic futur de camions. En effet :

- Le paragraphe « trafic externe » de l'étude d'impact (page 146) mentionne une extraction de 65 000 tonnes/an et l'apport de 52 000 tonnes/an d'inertes (correspondant à 35 000 m<sup>3</sup>) et que le trafic sables et inertes ne se cumulent pas.
- Au même paragraphe, il est mentionné un ratio « sables/inertes » de 1,5 pour « Hanches 1 », et ce même ratio de 0.75 pour « Hanches 2 », ce qui induit des camions roulant à vide. Ne pourrait-t-on pas envisager que des camions chargés d'inertes alimentent « Hanches 1 » puissent ensuite être chargés de sables sur « Hanches 2 » ?
- Il est mentionné un trafic externe maximum annuel de 12 camions/jour, et un tonnage annuel d'inertes entrant égal à 16 250 tonnes/an. Or, l'apport en inertes extérieurs est annoncé de 1 million de m<sup>3</sup> sur 30 ans, soit 35 000 m<sup>3</sup> annuels (page 3 de la demande d'autorisation), soit 52 000 tonnes annuelles (page 146 de l'étude d'impact).
- Le mode de calcul conduisant à 12 camions/ jour mérite donc d'être clarifié (\*). Cette fréquence est-elle uniforme pendant la durée de l'autorisation sollicitée ? Il conviendrait par ailleurs de bien préciser qu'il s'agit de 12 camions /jour dans chaque sens.

(\*). L'avis de l'ARS va dans le même sens : « le lecteur n'est pas en mesure de comprendre le raisonnement qui a permis d'atteindre cette conclusion ».

L'apport de matériaux inertes extérieurs répond à une demande de l'exploitant agricole et du propriétaire et est également conforme aux objectifs des documents d'urbanisme, visant à privilégier une valorisation de ces matériaux par le comblement de carrières et à ne pas, globalement, diminuer les surfaces agricoles.

Le principal transporteur des sables industriels vers l'usine de Bourron-Marlotte est le même qui transporte les matériaux inertes. Pour optimiser les transports, un système triangulaire est organisé : les sables industriels sont chargés à Hanches et déchargés à l'usine de traitement de Bourron-Marlotte. A proximité de Bourron-Marlotte, des sables

correcteurs sont chargés et transportés vers des chantiers de construction pour des centrales à béton en région parisienne.

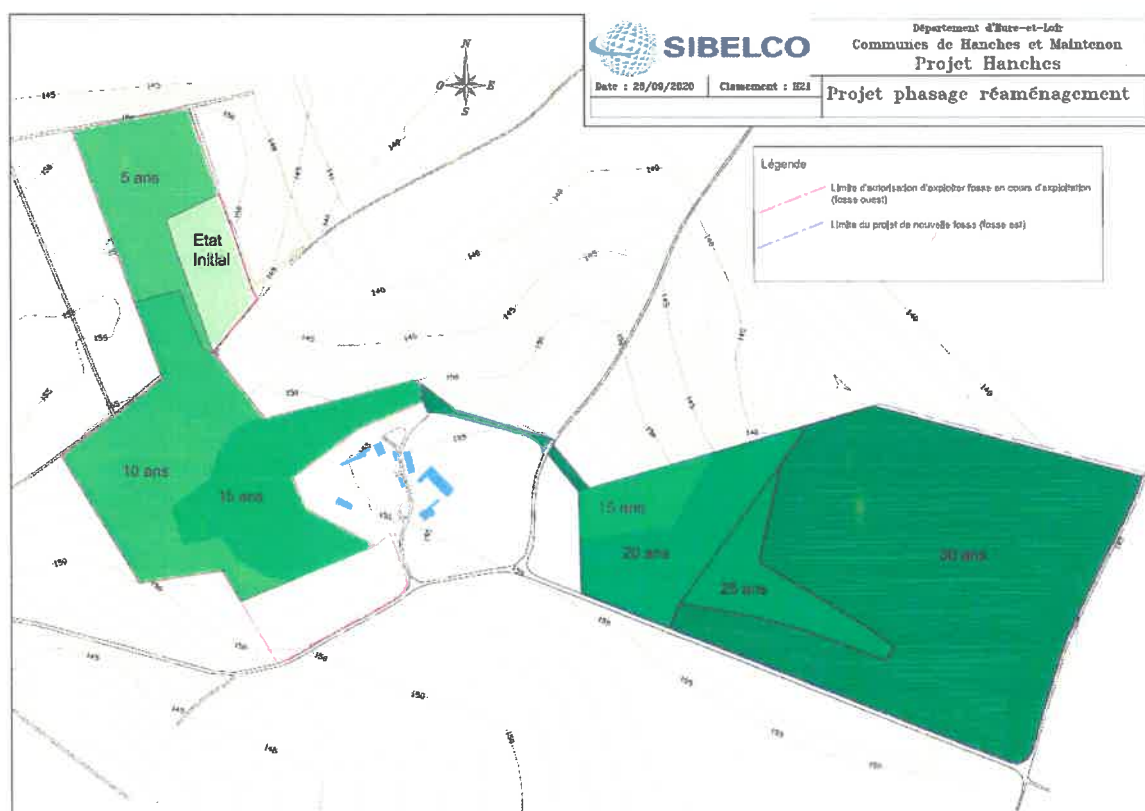
Eventuellement, des matériaux inertes sont chargés et transportés vers Hanches. Ainsi, le plus possible, les matériaux inertes et le sable sont transportés par le même camion et n'engendre pas de passage de véhicule supplémentaire.

La différence de ratio sables/inertes entre les 2 fosses s'expliquent par le fait que la remise en état de Hanches 1 nécessite moins de matériaux inertes que Hanches 2. (Volume 1 – Annexe 2).

En effet, la fosse actuellement en exploitation sera remblayée pendant environ 10 ans par des matériaux inertes et par les matériaux de découverte de l'extension. Le comblement remettra les terrains exploités au même niveau que les terrains avoisinants. Les volumes estimés pour combler cette fosse sont de 210 00 m<sup>3</sup> de matériaux inertes extérieurs et 550 000 m<sup>3</sup> de matériaux de découverte de l'extension.

Le plan de phasage ci-dessous montre une phase de réaménagement entre 10 et 15 ans pour la fosse actuelle ; elle nécessitera très peu de remblai ; il s'agit surtout de l'aménagement du bassin d'irrigation.

La future fosse sera comblée partiellement avec les matériaux de découverte du site (950 000m<sup>3</sup>) et des matériaux extérieurs 860 000m<sup>3</sup> pendant 20 ans.



Le calcul utilisant ces ratios et conduisant à 12 camions/jour est détaillé ci-dessous :

« Sur le site de Hanches 1, le ratio sables/inertes sera de 1,5 ; 1/3 des camions viendra à vide les autres avec des inertes. »

Aucun camion n'apportera d'inertes sans repartir avec du sable, donc seul le trafic sable est à comptabiliser soit 65 000 t/an par camion de 30 t pendant 220 j/an = 10 camions/jour pendant 10 ans (20 passages).

« Pour le site de Hanches 2, le ratio sera inversé 0,75 c'est-à-dire que chaque camion arrivant avec des inertes repartira avec du sable et ¼ repartira à vide. »

Un quart des camions d'inertes repartant à vide correspond au transport additionnel de  $35\,000\text{ m}^3 \times 0,25 = 8\,750\text{ m}^3$  d'inertes pendant 20 ans, soit 16 250 tonnes avec une densité de 1.85.

Ainsi, au maximum il faut compter sur un trafic annuel de 65 000 tonnes de sables sortant + 16 250 tonnes d'inertes entrant, soit un trafic maximum moyen annuel de 12 camions/jour (81 250 tonnes par an/ 30 tonnes par camion, sur 220 j/an), soit 24 passages.

Avec la réduction du tonnage moyen à 55 000 tonnes , les cadences seront :

8,3 camions/j pendant 10 ans puis 11 camions/j pendant 20 ans.

*Commentaire : le commissaire enquêteur prend acte des éléments fournis, qui clarifient les modalités de calculs figurant dans le dossier d'enquête.*

#### 16- Fourniture d'éléments relatifs à l'exploitation de « Hanches 1 »

- Pour les années 2019 et 2020, quels sont annuellement les volumes extraits, les volumes de remblais amenés ? Quel a été, en 2019 et 2020, le plus grand nombre quotidien de semi-remorques fréquentant la carrière ?

Les tonnes extraites transmises à l'administration chaque année sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Année	2019	2020
<b>Tonnes extraites</b>	42 045 t	41 516 t

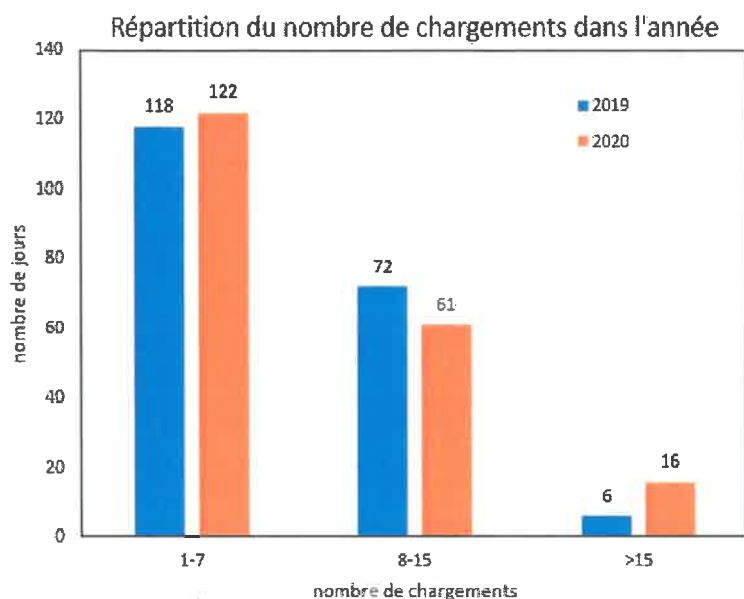
L'activité d'apport de matériaux inertes extérieurs est autorisée depuis 2006 mais n'a débuté que fin 2019 à cause de la géométrie de la carrière. Les volumes sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Année	2019	2020
<b>Matériaux Inertes extérieurs</b>	1350 t	5550 t
	730 m <sup>3</sup>	2973 m <sup>3</sup>

La fréquence des chargements jour par jour pour 2019 et 2020 est présentée en annexe 1.

Sur ces tableaux, le nombre maximum de chargements est calculé par mois. Le nombre maximum de camions se présentant à la carrière est de 23.

Cette activité s'est produite le 25 février 2019 et le 28 octobre 2020. Ce niveau d'activité est peu fréquent comme le montre l'histogramme ci-dessous.



*Commentaire du commissaire enquêteur : le commissaire enquêteur prend acte des éléments fournis, qui éclairent la question des pics d'activité de la carrière, lesquels conduisent des riverains à comptabiliser certains jours un trafic important de camions.*

#### 17- Trajets des semi-remorques

- Les trajets empruntés par les semi-remorques sont précisés pages 146 de l'étude d'impact. Il est mentionné que « les trajets sont déterminés par les transporteurs, mais que dans tous les cas les matériaux doivent transiter par le sud pour rejoindre la D18 ». Le plan mentionné dans la réponse de SIBELCO en réponse à ma sollicitation du 17/04/2021 est-il- un parcours obligatoire, préconisé, optionnel ?

Le transport des sables industriels vers l'usine de traitement de Bourron-Marlotte est affrété par SIBELCO, qui peut donc imposer un parcours. Cela représente environ 75% des transports de sables. Le transport des sables des clients qui s'approvisionnent directement à la carrière en sables extra-siliceux n'est pas maîtrisé, il peut être préconisé. De plus, contrairement aux sables industriels, les destinations sont très variées. Ce gisement est un gisement d'intérêt national, d'une finesse et d'une pureté très rare et les clients sont répartis assez largement en France.

Le plan transmis et la description des circuits empruntés (volume II page 146) sont erronés. Il est correctement indiqué : « En sortie de carrière, les camions empruntent la D328-10 (et la route de la Petite Vallée pour Hanches 2) jusqu'à Maintenon après avoir traversé le hameau du Parc. ».

Mais à Maintenon, le circuit vers le sud par la D18 n'est pas utilisable par les camions à cause d'un pont voûté sous la voie ferrée interdit aux véhicules de plus de 3,4m. Ce pont est proche du carrefour entre la D18 et la D19.2, à la limite entre les communes de Maintenon et Saint-Piat.

Les camions empruntent donc le boulevard Carnot, puis le boulevard Clémenceau pour rejoindre la D906 comme indiqué sur le plan ci-dessous.

Un comptage réalisé en 2018 compte 5 499 v/j dont 269 poids lourds sur la D 906 entre Hanches et Maintenon (volume II p 62). Les camions liés à l'activité de la carrière sont comptabilisés dans ce trafic. Ils représentent 5,2% du trafic poids lourds (trafic de 7 allers-retours soit 14 camions/j en 2018).



*Commentaire du commissaire enquêteur : le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de SIBELCO, qui confirme que des éléments relatifs à l'itinéraire des camions et mentionnés dans le dossier d'enquête manquent de précision et sont partiellement erronés.*

- Cette même réponse précise que des itinéraires alternatifs étaient à l'étude et en cours de discussion avec le conseil départemental et les mairies et, qu'ils pourraient permettre de séparer les flux avec par exemple un itinéraire aller et un itinéraire retour différent.

Pourriez-vous faire un point plus précis sur l'état d'avancement à ce jour des discussions avec le conseil départemental et les communes ?

- Paradoxalement, certaines observations formulées pendant l'enquête ont permis de suggérer des solutions très variées, sans que l'idée de séparation des flux ne soit émise.

Pourriez-vous donc préciser de manière détaillée les différentes solutions que vous envisagez pour permettre une séparation des flux ?

Lors de la réunion de présentation du projet à la nouvelle équipe municipale, M. le Maire a souhaité étudier la possibilité d'un parcours alternatif qui passerait par la ville de Gas (voir 7/). A partir du nouveau tronçon (route de la petite vallée), il emprunterait la D328 vers le sud en direction de Houx. Avant Houx, il emprunterait la D116.6 vers l'est, traverserait Gas, et la D116.6 permettrait de rattraper la D28 au nord ou au sud.

Nous avons sollicité les avis du conseil départemental et du principal transporteur pour connaître la faisabilité d'un tel parcours. Il en ressort que :

- Le parcours ne présente pas d'interdiction pour les poids lourds dans le sens est – ouest vers la carrière.

- La route D328 qui part vers le sud depuis le tronçon récemment construit est trop étroite pour que 2 véhicules se croisent, il n'est donc pas possible en l'état de l'utiliser par un poids lourd.

Cette solution n'a donc pas été approfondie pour le moment à cause de l'étroitesse de la route D328. Elle nécessiterait un élargissement ou des zones de dépassement dont la faisabilité doit être discutée avec le conseil départemental. Cet itinéraire n'a pas été présenté à la ville de Gas. Il pourrait être proposé, pour les transports qui sont maîtrisés par SIBELCO, un trajet aller utilisant cet itinéraire alternatif et un trajet retour passant par Maintenon. Cette hypothèse de séparation de flux permettrait de diviser par deux le nombre de passages de camions dans le hameau du Parc.

Une autre possibilité de séparation de flux concerne le boulevard Carnot (voir 6/). Les camions ne peuvent pas emprunter l'avenue du général Leclerc pour rejoindre le boulevard Clémenceau, à cause de la géométrie du carrefour. Par contre, cela pourrait être le cas dans l'autre sens. Cette solution, après validation auprès de la ville de Maintenon, pourrait diminuer le nombre de camions empruntant le boulevard Carnot.

*Commentaire :* le commissaire enquêteur prend acte des réflexions en cours et non abouties concernant des trajets alternatifs avec séparation des flux.

#### 18- Eventualité de découvertes archéologiques

- L'avis de la DRAC ne mentionne pas l'obligation d'une campagne d'archéologie préventive. Les sondages préliminaires effectués sur la parcelle devant accueillir « Hanches 2 » ont-ils permis de conclure en l'absence d'éléments archéologiques ? Quelles seront les suites données par SIBELCO en cas de découvertes d'éléments lors des campagnes de découverte ?



Les avis de la DRAC sont généralement donnés après l'obtention d'un arrêté préfectoral, mais peuvent aussi être sollicités par une demande de diagnostic anticipé.

La zone d'extension de la carrière a fait l'objet de deux demandes d'application de la loi sur l'archéologie préventive et de demandes de diagnostic anticipé auprès de la préfecture de Région, en date du 17 septembre 2020 pour des surfaces respectives de 12,89 ha et 12,74 ha.

Deux arrêtés de prescription ont ainsi été émis le 20 octobre 2020 :

- Arrêté 20/0472 portant prescription d'un diagnostic d'archéologie préventive (Hanches, Eure-et-Loir, la carrière du Bois de Fourche – Phase 1) ;
- Arrêté 20/0473 portant prescription d'un diagnostic d'archéologie préventive (Hanches, Eure-et-Loir, la carrière du Bois de Fourche – Phase 2).

Ces deux arrêtés ont été complétés par deux arrêtés portant attribution de la réalisation des diagnostics au service de l'archéologie du conseil départemental d'Eure-et-Loir (arrêté n° 20/0533 et arrêté n° 20/0534 du 5 novembre 2020).

SIBELCO a donc pris contact avec le conseil départemental d'Eure-et-Loir afin de faire procéder au diagnostic pendant les intercultures en fonction de l'issue de l'instruction du dossier.

Dans tous les cas, en cas de découverte fortuite, l'exploitant a obligation de stopper les travaux et de prévenir la DRAC.

*Commentaire :* le commissaire enquêteur prend acte des éléments de réponse de SIBELCO et est rassuré par les dispositions retenues. Il suggère néanmoins qu'elles auraient pu figurer pour information dans le dossier d'enquête.

#### 19- Résultats des contrôles des échantillons prélevés lors des livraisons des inertes

- o La procédure d'acceptation des inertes prévoit un mélange de tous les échantillons prélevés quotidiennement et un envoi tous les quinze jours à un laboratoire d'analyse référencé. Quels sont les résultats pour les années 2019 et 2020 ? Y a-t-il eu des dépassements des seuils ? Quelles ont été les suites apportées ?
- o L'inspection des installations classées a-t-elle pris l'initiative de contrôles indépendants ces dernières années ?

L'activité d'accueil de matériaux inertes extérieurs est autorisée depuis 2006. Cependant celle-ci n'a débuté qu'en novembre 2019. Ci-dessous les volumes apportés :

Année	2019	2020
Matériaux inertes extérieurs	1 350 t	5 550 t
	730 m3	2 973 m3

Les analyses d'échantillons composites ne sont pas encore organisées car les volumes de matériaux sont faibles au démarrage de cette activité. La procédure interne d'accueil des matériaux inertes est en place par ailleurs et respecte la réglementation en vigueur.

Des analyses des eaux souterraines sont réalisées annuellement. Les résultats sont en annexe 3.

L'inspection de l'environnement n'a pas organisé de contrôles indépendants mais inspecte régulièrement le site.

*Commentaire : le commissaire enquêteur prend acte de la réponse. Il trouve dommage que la procédure de contrôle des échantillons n'ait pas débuté courant 2020 (import de plus de 5000 tonnes d'inertes cette année-là).*

Fait à Hanches, le 31/05/2021

Le commissaire enquêteur

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'M' followed by a cursive 'B' and a long horizontal stroke with a vertical tail.

Michel BACCARD