Remarques de l'association Mouguerre Cadre de Vie
Enquête publique d'autorisation d'exploitation de la carrière de Lahonce
(au lieu-dit Montagnes rouges)
juillet 2014

En préambule, nous sommes surpris de l'ancienneté de l'étude d'impact, faite en mai 2011, pour un dossier déposé en 2014. Certaines données de l'enquête datent de plusieurs années, dans un contexte qui pourtant évolue.
Nous sommes également étonnés que le dossier ne mentionne pas l'historique de l'exploitation de la mine, avec les soucis rencontrés par les riverains lors de l'utilisation des tirs de mines (fissures dans les maisons) , même si nous avons bien noté que les explosifs ne seraient plus utilisés.

L'affichage de l'enquête publique est peut-être réglementaire. Il s'avère néanmoins qu'il n'a pas été vu par de nombreux riverains. On est surpris qu'il n'y ait eu aucune pancarte au lotissement situé à l'Est de la carrière, alors que son expansion va aller dans ce sens (chemin de Pédegain), ni sur le chemin d'Irauldenia, sur Mouguerre, limitrophe de la route de Briscous et dont le débouché se fait devant la carrière.
Notre association a distribué un tract le week-end du 14 juillet sur ce secteur, mais cela ne saurait remplacer une information donnée officiellement.

Enfin, dès que nous avons été informés par un riverain qu'une enquête publique était en cours nous avons fait la demande des documents sous format électronique, que nous avons obtenus rapidement. Nous sommes surpris que sur les annexes de bruit, le classeur papier consultable en mairie ne reprenne pas l'intégralité ds documents transmis électroniquement (il manque dans le dossier papier les mesures du 19 février). Nous avons remarqué ce manque « par hasard ». Nous ne savons pas si il y en a d'autres.

Dans l'état actuel de l'étude d'impact, l'association est opposée à la ré-ouverture de la carrière. En effet, les études sur les impacts sur l'environnement et le voisinage sont insuffisantes, au regard de la réglementation actuelle et elles ne permettent pas de déterminer les protections à mettre en place pour les riverains.

Le bruit lié à l'exploitation de la carrière
C'est notamment le cas de l'étude d'impact pour le bruit. Or le bruit est certainement la nuisance principale pour les riverains. L'étude de bruit nous paraît insuffisante pour déterminer des protections à mettre en place pour les riverains.

Les textes réglementaires sont l'arrêté du 22/09/94 modifié par celui du 05/05/10 sur les exploitations de carrières, ainsi que la circulaire n° 96-52 du 02/07/96.
La circulaire précise le contenu de l'étude d'impact :

Article 22 de l'arrêté du 22 septembre 1994

1. Les bruits

Dans la mesure où des habitations sont proches et risquent d'être gênées par l'exploitation de la carrière, l'étude d'impact du dossier de demande d'autorisation doit présenter un contrôle du niveau sonore initial. Elle doit prendre en compte l'ensemble des bruits générés par la carrière et les autres activités qui y sont implantées, et notamment les bruits dus aux avertisseurs de recul et aux tirs de mines. Dans le cas où l'étude d'impact souligne par exemple une nuisance notable subie par les tiers du fait des avertisseurs de recul il convient de mettre en oeuvre des solutions des mesures prévenant les nuisances (convoyeurs, écran, aménagement du site, etc.), par exemple, des convoyeurs.

source : http://www.ineris.fr/aida/consultation_document/8121

Or, il n'y a rien dans l'étude d'impact qui permette d'apprécier le bruit des avertisseurs de recul, ce qui est contraire à la demande de la circulaire.

De plus, les mesures faites ne permettent pas de déterminer les protections à mettre en place :

p.62 de l'étude d'impact : il est dit que le bruit résiduel a été calculé le 19 février 2010

p.109 de l'étude d'impact :

5.4.6.2Impact sonore du projet

Les mesures de bruit ambiant ont été effectuées lors de la période d'exploitation précédente, lors des travaux de réaménagement de la carrière en vue de son arrêt en juillet 2010. Pendant les mesures, le matériel suivant était en fonctionnement :
- la pelle mécanique assurait le chargement des camions ;
- les camions évacuaient le matériau.

Nous faisons les commentaires suivants sur ces mesures, en demandant de explications complémentaires :

- la journée du 20 février a été utilisée comme journée référence pour une activité du chantier, au prétexte qu'une pelle mécanique fonctionnait ce jour-là pour charger des camions, dans le cadre de travaux totalement différents de l'extraction, à savoir la remise en état du site. Lors du chargement des camions, la pelleteuse ne faisait pas forcement de marche arrière. On ignore donc totalement si l'impact des avertisseurs de recul a été mesuré.
Le bruit lié à l'extraction sera probablement supérieur à celui d'une pelleteuse qui fait un travail totalement différent.
De plus, la période de mesure est très courte, d'après l'annexe III : entre 10 et 20 minutes pour chaque point, ce qui rend très aléatoire de tomber sur un moment représentatif du bruit, avec en plus des horaires après 17H30 pour deux des points.

Ces temps de mesure ne semblent pas cohérents avec la norme NF S 31 010 annoncée, qui préconise des mesures minimum de 30 minutes.

Pouvez-vous nous préciser comment vous justifiez par rapport à la norme les temps de mesures (entre 10 et 20 minutes) choisis ?
Pourriez-vous préciser les horaires du chantier le 20 février 2010 ?

- la journée du 19 février qui sert pour déterminer le bruit résiduel (sans activité du chantier) n'est plus représentative de celle d'aujourd'hui, puisqu'il n'y a plus sur le site l'activité EUROVIA. Le bruit de base est donc sans doute inférieur à celui mesuré le 22 février 2010. Il faudrait refaire des mesures actuelles pour déterminer la vraie émergence.
Pourquoi des mesures tenant compte de l'état actuel n'ont-elles pas été faites ?

- au fur et à mesure de l'extraction, le chantier va progresser vers le Nord et vers l'Est, soit vers les zones habitées, et le bruit sera donc de plus en plus perceptible : *pourriez-vous indiquer les estimations de bruit quand la carrière sera au plus près des maisons ?*

- au niveau du point D, il y a une maison plus proche qui n'a pas fait l'objet de mesure : *pourquoi ?*

- Malgré le bruit du chantier sous estimé et la situation de base sur estimée, l'émergence dépasse la valeur réglementaire autorisée, à savoir 5,3 dB pour le point B.

Mais ce dépassement du seuil réglementaire est balayé en trois phrases, sur ce sujet pourtant si important.
On peut en effet lire page 110 de l'étude d'impact que :

> Les résultats montrent que les émissions sonores de la carrière sont conformes aux dispositions de l'arrêté du 23 janvier 1997, y compris au point B. En effet, les graphes correspondant au point B (cf l'ANNEXE III du dossier) témoignent de mesures très perturbées. Dans ces conditions, une différence de 0,3 dB n'apparaît pas significative selon l'acousticien.

L'acousticien estimerait donc que la différence de 0,3dB ne serait pas significative. Cette conclusion n'est pas étayée.
Si la mesure a été très perturbée, on se demande pourquoi elle n'a pas été refaite, d'autant qu'elle n'a duré que 13 minutes : pourriez -vous nous expliquer pourquoi elles n'ont pas été refaites ?
Qu'est-ce qui fait dire à l'acousticien que les mesures ont été très perturbées ? Par quoi ont-elles pu être très perturbées ?
L'acousticien n'était-il pas proche de son appareil de mesure pour détecter ces perturbations ?

L'application de la norme NF S31 010 devrait justement permettre d'obtenir des mesures significatives : pourquoi n'est-ce pas le cas ?

Si les mesures faites au point B ne sont pas significatives, on est en droit de se demander si les autres valeurs inférieures à 5 db ne sont elles non plus pas significatives, et si elles ne seraient pas en fait supérieures à 5 dB : *qu'est ce qui permet d'éliminer la mesure de 5,3 dB, et pas celles inférieures à 5 dB?*

En fonction de tous ces éléments, nous demandons :
- la transmission du rapport intégral de l'acousticien et de ses conclusions sur le fait que ses mesures sont « perturbées » et que « la différence de 0,3 dB n'apparaît pas significative »

- la réalisation par le porteur du projet d'une nouvelle étude, dans les conditions actuelles, avec une étude d'impact représentative de l'extraction des matériaux de la carrière, y compris avec les avertisseurs de recul.

- Si l'étude de bruit doit rester en l'état, il faudrait alors que l'arrêté préfectoral impose les conditions dans lesquelles l'étude a été faite : une seule pelleteuse, non équipée de dispositifs bruyants type marteau piqueur, et sans bruit d'avertisseur de recul.

Les jours et horaires de travail
D'une manière générale, les impacts du projet sont toujours présentés comme réduits du fait que l'exploitation n'aura lieu que de manière intermittente. Or les nuisances des jours d'exploitation ne sont pas moindres du fait qu'elles ne se reproduiront pas tous les jours de l'année. De plus, jamais ne sont clairement définies les périodes d'exploitation du site, ni le nombre de pelleteuses qui travailleront de manière concomitante sur le site.
La seule mention du nombre de jours qui est faite est au chapitre sur les véhicules, puisqu'il est mentionné 150 jours par an.

Compte tenu des nuisances prévisibles :
- bruit essentiellement
- émission de poussières, compromettante pour la santé. Notamment, il est connu que les enfants, les personnes âgées et les personnes déjà souffrantes sont particulièrement sensibles aux effets de la pollution de l'air, et en particulier des particules.

il nous semble être une mesure de bon voisinage, et une mesure de précaution pour la protection de la santé que :
- les horaires de travail soient de 8h à 18h (pour les jours travaillés), vis à vis du bruit
- **du lundi au vendredi, excluant le samedi et le dimanche** afin de préserver pour le bruit la tranquillité du voisinage, et les risques de respirer des poussières pour les enfants (et les adultes) présents dans leurs jardins.

De plus, puisque l'extraction sera fait par campagne, il serait souhaitable que les riverains soient prévenus du début de ces campagnes, et de leur durée (notamment, le fait de connaître la date de fin peut faire diminuer le stress lié aux nuisances).

Il serait également souhaitable que l'engagement implicite des 150 jours par an soit repris dans la rédaction de l'arrêté préfectoral, puisque c'est la base de l'étude d'impact.

- La circulation des véhicules.

Extrait de la circulaire 96-52 du 02/07/96 de mise en œuvre de l'arrêté du 22 septembre 1994

> **Article 23 de l'arrêté du 22 septembre 1994**
>
> [...]
> Lorsque le transport est réalisé par camion, les prescriptions doivent permettre que les véhicules ne soient pas sources de nuisances ou dangers. Il s'agit par exemple du bâchage, du nettoyage systématique des roues, du respect du poids total autorisé en charge. Il est par ailleurs utile de rappeler aux chauffeurs (par exemple. par un panneau pédagogique à l'endroit de la pesée) l' importance du respect du code de la route, notamment lors des traversées de villages et hameaux.

Nous n'avons rien vu dans l'étude d'impact qui mette en œuvre le nettoyage systématique des roues, qui permettra de garder la route de Briscous plus propre et donc plus sûre notamment pour la circulation des deux-roues, et qui permettra aussi de limiter le dégagement des poussières. Or cet équipement est demandé explicitement par la circulaire ci-dessus.

D'autre part, il y a un passage à niveau tout proche de la sortie de la carrière, qui sera également exposé au dépôt de terre.

Remarque sur l'étude d'impact p.105 :
Il est question de 60 véhicules par jours, ce qui « représente une faible part du trafic local (le trafic moyen journalier sur la RD261 à hauteur d'Urt a été estimé à 2650 véhicules en 2002). Le trafic routier induit représente environ 4,5 % du trafic journalier local. »

Il semble d'une part qu'il y ait une erreur de raisonnement : les véhicules arrivant puis repartant de la carrière, ils doivent être comptés deux fois dans le trafic.

D'autre part, la route qui sera empruntée par les camions est la RD 312 (cf p.106) : c'est donc par rapport à elle qu'il faut mesurer l'augmentation du trafic local.
Le comptage est très ancien (il date de 12 ans). N'a-t-on pas des références plus récentes ?

Pouvez-vous donc nous donner une estimation de l'augmentation sur le trafic de la route de Briscous, et les conséquences réglementaires ?

D'autre part, lors des phases d'exploitation précédentes, de nombreux camions arrivaient à la carrière par la route du lotissement Irauldenia, afin de raccourcir le trajet : *comment éviter que cela ne se reproduise ?*

Outre les problèmes de sécurité liés à la circulation, cette circulation engendre du bruit pour les riverains, qui n'a pas été estimé : *pouvez-vous insérer le bruit de la circulation dans l'étude de bruit ?*

- Les bassins de décantation

Rien n'est précisé sur le volume des bassins de décantation prévu.

L'étude d'impact p.90 mentionne :

> Le débit maximal lors d'une pluie journalière de fréquence décennale
> (93 mm sur 24 h à la station d'Anglet) pourrait atteindre environ 1778 m3/j soit 74 m3/h.

Face à l'évolution du climat, il est fondamental de prendre les dernières statistiques disponibles.

Or, en 2013, une pluie décennale correspond à 110,8 mm sur 24 h. (et non pas 93 mm).

Les volumes des bassins de décantation doivent donc être revus en conséquence. Les calculs faits pour la dernière autorisation préfectorale ne sont plus valables.

Il nous semble indispensable de clairement indiquer le volume et l'emplacement des bassins de décantation, en tenant compte des données météorologiques actuelles : *pouvez-vous nous les indiquer ?*