

**Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale
Nouvelle-Aquitaine
sur le projet de renouvellement de l'autorisation et l'extension
d'une carrière de calcaire à Louvie-Juzon (64)**

n°MRAe 2025APNA15

dossier P-2024-16934

Localisation du projet : Commune de Louvie-Juzon (64)
Maître(s) d'ouvrage(s) : société Daniel Groupe
Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire : le préfet des Pyrénées-Atlantiques
En date du : 28 novembre 2024
Dans le cadre de la procédure d'autorisation : Autorisation environnementale
L'Agence régionale de santé et le préfet de département au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement ayant été consultés.

Préambule.

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisations préalables à la réalisation.

En application du décret n°2020-844, publié au JORF le 4 juillet 2020, relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas, le présent avis est rendu par la MRAe.

En application de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement, l'avis de l'Autorité environnementale doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, réponse qui doit être rendue publique par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

En application du L. 122-1-1, la décision de l'autorité compétente précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine. En application du R. 122-13, le bilan du suivi de la réalisation des prescriptions, mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences devra être transmis pour information à l'Autorité environnementale.

Le présent avis vaudra pour toutes les procédures d'autorisation conduites sur ce même projet sous réserve d'absence de modification de l'étude d'impact (article L. 122.1-1 III du Code de l'environnement).

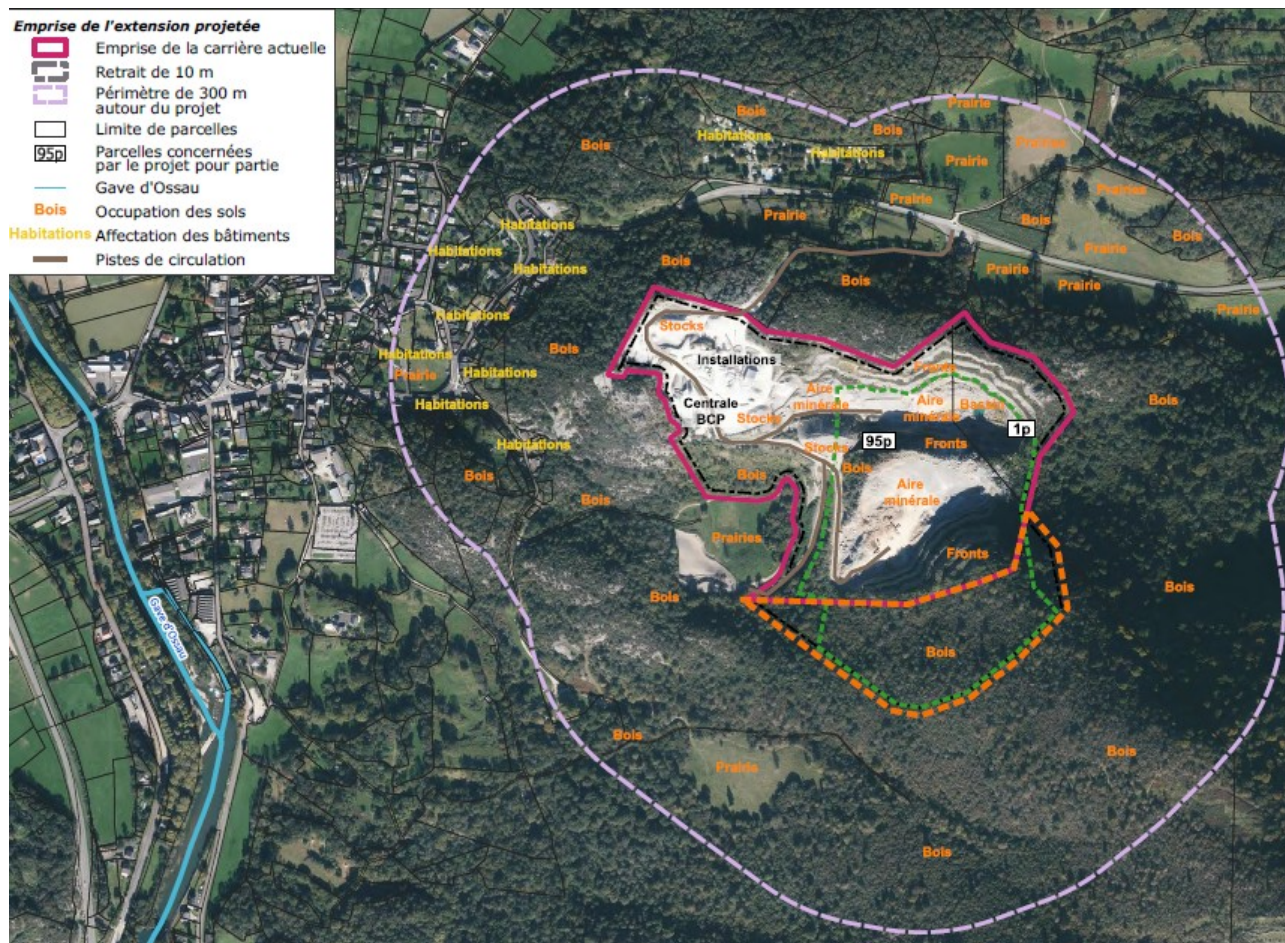
Cet avis d'autorité environnementale a été rendu par délégation de la commission collégiale de la MRAe Nouvelle-Aquitaine à Jérôme WABINSKI.

Le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

I. Le projet et son contexte

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) porte sur le projet de renouvellement d'autorisation et d'extension de la carrière de Calcaire d'Artigue-Dreytrère sur la commune de Louvie-Juzon, dans le département des Pyrénées-Atlantiques. L'autorisation d'exploiter est demandée pour une durée de 30 ans. L'ensemble du gisement à exploiter est estimé à 3,45 millions de m³, soit 8,63 millions de tonnes.

Le projet concerne une surface de l'ordre de 22 ha dont 17 ha demandés en renouvellement et environ 5 ha demandés en extension. L'exploitation de la carrière est réalisée par abattage à l'explosif (1 à 2 tirs par mois) en dent creuse, c'est-à-dire en entamant le gisement depuis le plateau (depuis une altitude d'environ 500 m) et en formant une excavation de plus en plus profonde et large à l'ouverture (jusqu'à une altitude de 425 m, soit 75 m de profondeur).



Plan de masse du projet- Extrait de la page 2 du fichier "PJ2 Éléments graphiques"

La zone objet de la demande d'extension du périmètre de la carrière est occupée par des arbres et arbustes qui seront enlevés au fur et à mesure de l'avancée des travaux d'exploitation.

Les trente années d'exploitation de la carrière seront réparties en six phases quinquennales dont les détails d'exploitation et les divers volumes sont détaillés pages 41 et 42 de l'étude d'impact.

Le site comporte des installations de concassage et de criblage implantées dans sa partie située au nord-ouest, permettant la production de granulats. La production commercialisée de la carrière sera de 260 000 t/an de granulats calcaires et de 24 000 t/an de stériles valorisables en usages secondaires, soit au total une production commercialisée de 284 000 t/an. Une centrale à béton prêt à l'emploi est également présente sur le site, elle comprend un malaxeur de 1 m³ et 2 silos de 60 tonnes chacun. Divers autres matériels sont nécessaires à l'exploitation tels qu'une pelle hydraulique, une foreuse, deux tombereaux, un bulldozer, une chargeuse et un groupe mobile de concassage criblage.

Procédures relatives au projet

Le présent avis de la MRAe est sollicité dans le cadre d'une procédure d'autorisation environnementale au titre des rubriques N° 2510-1 (exploitation de carrières), 2515-1a (Broyage, concassage, criblage, etc), 2517.1 (Station de transit de produits minéraux autres) et 2518.b (Production de béton prêt à l'emploi) des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). La demande d'autorisation environnementale comprend également une demande d'autorisation de défrichement d'une superficie d'environ 4,22 ha et une demande d'autorisation au titre des rubriques 2.1.5.0-1 (Rejets d'eaux pluviales) et 1.1.2.0-2 (Prélèvements dans un système aquifère, à l'exclusion de nappes d'accompagnement de cours d'eau) de la nomenclature loi sur l'eau. Le projet est soumis à étude d'impact systématique, en application de la rubrique n° 1c du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'environnement.

Les principaux enjeux environnementaux relevés par la MRAe, compte tenu de la nature du projet, de ses dimensions et de son contexte environnemental concernent la prise en compte du milieu humain (bruit, vibration, trafic routier), du milieu naturel, des paysages et des milieux récepteurs (sols et eaux).

II – Analyse de la qualité de l'étude d'impact

Le dossier transmis à la MRAe est conforme formellement aux exigences de l'article R.122-5 du Code de l'environnement et comprend une étude d'impact, son résumé non technique ainsi que l'étude de danger requise par les textes régissant les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

La MRAe recommande cependant l'ajout d'un tableau de synthèse précisant pour chacun des milieux les principaux enjeux présents, les incidences brutes du projet et les incidences résiduelles après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction, avec le niveau d'impact estimé.

II.1 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement

Milieu physique

La **géologie** du site est dominée par des formations calcaires urgoniennes (faciès sédimentaires) de l'Aptien (il y a environ 113 à 121 millions d'années), connues pour leur grande qualité de granulats. Ces calcaires affleurent largement entre les vallées du Gave d'Ossau et du Gave d'Ouzom. Le massif rocheux présente une karstification fossilisée, limitant les circulations d'eau souterraine.

La **topographie** du site de la carrière est caractérisée par une pente moyenne d'environ 16 %, variant de 520 m NGF au nord à 665 m NGF au sud, sur un linéaire de 500 m. L'exploitation existante a modifié cette topographie, avec des fronts d'extraction atteignant jusqu'à 120 m en contrebas de la topographie environnante. Le site s'inscrit dans un environnement vallonné, influencé par les écoulements naturels vers le Gave d'Ossau à l'ouest.

Une masse d'**eau souterraine** est concernée par le projet et est identifiée comme « *Terrains plissés du Bassin Versant du gave d'Oloron et du Saison* ». Cette masse d'eau présente un bon état chimique et quantitatif selon le SDAGE Adour-Garonne 2022-2027. Aucune nappe permanente n'est observée au-dessus de la cote 293 NGF (soit plus de 130 m au-dessous du point le plus bas de la carrière en fin d'exploitation).

Le réseau **hydrographique** autour du projet comprend principalement le Gave d'Ossau, situé à environ 700 m à l'ouest du site et le lac du barrage de Castet, dans le même bassin versant. Ces eaux font partie de la masse d'eau superficielle *Le Gave d'Ossau du confluent du Lau au confluent du Gave d'Aspe*. La qualité chimique et écologique de cette masse d'eau est jugée satisfaisante selon le SDAGE Adour-Garonne.

Milieu naturel

L'analyse des zonages environnementaux a été réalisée dans un rayon de 7 km autour de la zone d'implantation potentielle du projet. Une forte densité de zonages est présente dans et autour du projet.

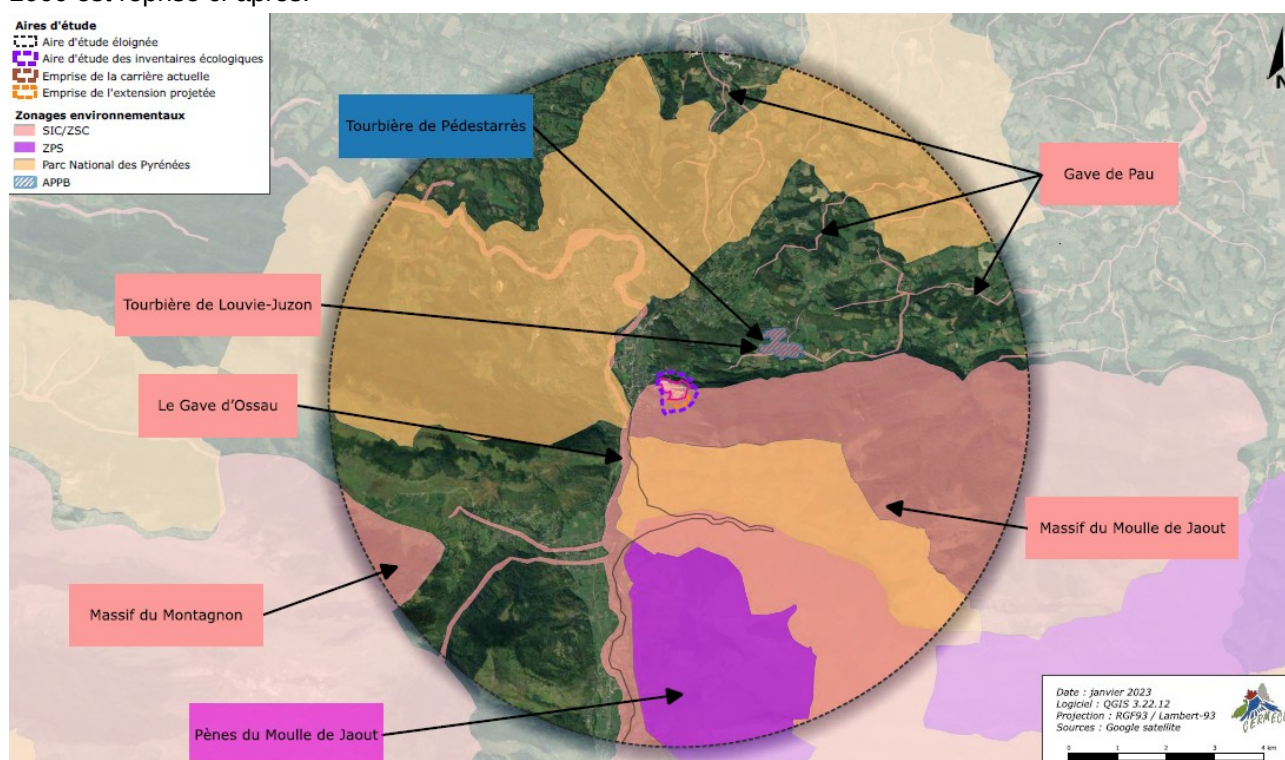
Plusieurs sites **Natura 2000** sont recensés :

- le site *Massif du Moule de Jaout*, inclus dans le périmètre du projet, est composé de milieux boisés (hêtraies calcaires) et pastoraux, il abrite des espèces communautaires comme la Barbastelle d'Europe et l'Aster des Pyrénées ;

- le site *Le Gave d'Ossau* : à 860 m à l'ouest (Enjeux : habitats aquatiques et espèces endémiques comme le Desman des Pyrénées) ;
- le site *Gave de Pau* : à 950 m au nord-est (Enjeux : habitats aquatiques et espèces endémiques comme le Saumon Atlantique) ;
- le site *Tourbière de Louvie-Juzon* : à 1,7 km au nord-est (Enjeux : protection des habitats tourbeux, présence de sphaignes et de reptiles tels que la Coronelle lisse) ;
- le site *Pênes du Moule de Jaout* : à 2,2 km au sud
- le site *Massif du Montagnon* : à 5,5 km au sud-ouest.

Douze **Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique** (ZNIEFF) sont également recensées, ainsi qu'une Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO), une tourbière concernée par un Arrêté de Protection de Biotope (APB), le Parc National des Pyrénées, deux Espaces Naturels Sensibles (ENS). Par ailleurs, le site du projet est également concerné par sept Programmes Nationaux d'Action (PNA) pour la conservation et à la restauration d'espèces très menacées.

Les cartographies des sites Natura 2000 et des ZNIEFF figurent en page 173 et 174, celle des sites Natura 2000 est reprise ci-après.



Plan des zonages environnementaux - Extrait de la page 173 de l'étude d'impact

Des **inventaires écologiques** ont été réalisés sur le site en 2022, couvrant les périodes clés pour la faune et la flore, d'avril à décembre.

Les investigations ont permis de mettre en évidence les différents **habitats** naturels du site d'implantation, cartographiés en page 187 de l'étude d'impact. La surface concernée par l'extension de la carrière est composée de boisements de Chêne, Charme et Coudrier (noisetier) et de fourrés à buis (avec et sans coudraie), dont les enjeux sont estimés de modéré à faible.

Un diagnostic des zones humides, comprenant des investigations portant sur les sols et sur la végétation (habitats et espèces)¹ a été mené au niveau de la zone d'implantation du projet (partie nord de la ZIP). Il a conduit à conclure à l'absence de zones humides sur les terrains étudiés.

Concernant la **flore**, les investigations ont mis en évidence 161 espèces végétales dans l'aire d'étude dont aucune n'a de statut de protection particulier. Une seule espèce patrimoniale, la Laïche des montagnes (*Carex montana*), a été identifiée sur le site, classée "quasi menacée" et déterminante de ZNIEFF en

¹ Méthodologie et critères issus de l'arrêté du 24 juin 2008 modifié par celui du 1er octobre 2009 et sur la base de critères alternatifs, conformément aux dispositions introduites par la loi du 24 juillet 2019

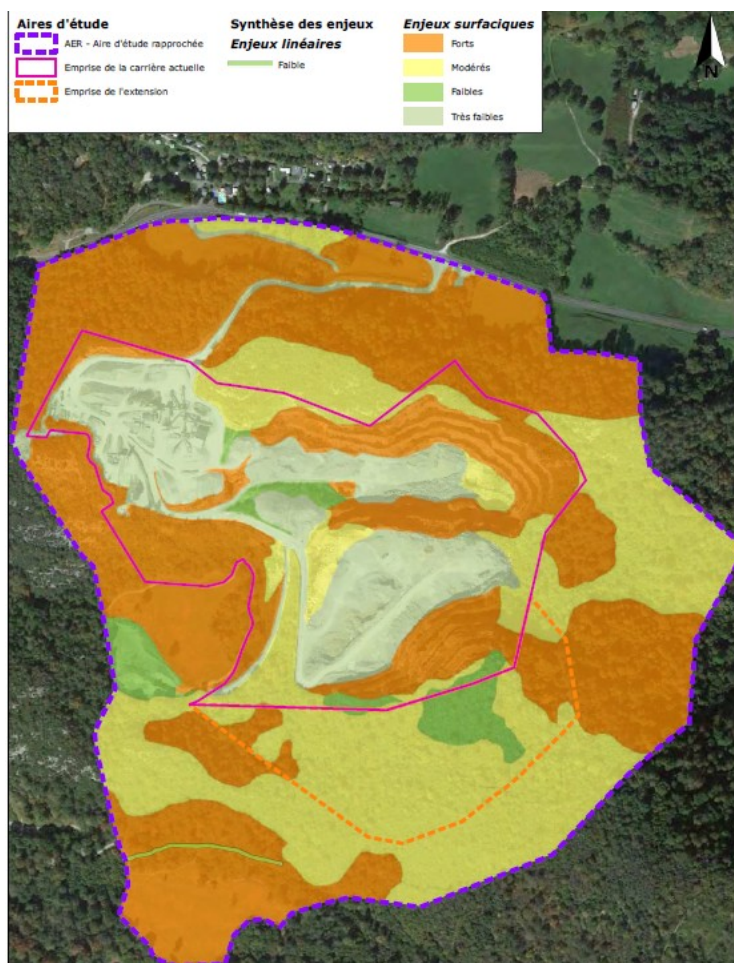
Nouvelle-Aquitaine, avec un enjeu de conservation modéré. Trois espèces exotiques envahissantes ont été identifiées spécifiquement dans la zone d'exploitation de la carrière (Balsamine de l'Himalaya, Buddleja du père David, Fraisier de Duchesne).

La MRAe recommande d'appliquer très rigoureusement les mesures de suppression des espèces exotiques envahissantes annoncées dans le dossier afin de mettre fin à la colonisation des zones exploitées.

Concernant la **faune**, les investigations ont mis en évidence des enjeux forts au niveau du site d'implantation, avec la présence de plusieurs oiseaux (Bouvreuil pivoine, Hirondelle des rochers, Pic noir), de chiroptères (14 espèces dont Grande Noctule et Minioptère de Schreibers), de mammifères (Écureuil roux...), de reptiles (Lézard des murailles et Couleuvre helvétique), d'amphibiens (Grenouille rousse, Grenouille verte, Salamandre tachetée, Triton palmé) et d'insectes (Azuré du serpolet, Citron de provence et némusien).

De manière générale, les secteurs de fourrés et les fronts de carrière présentent des enjeux forts pour les chiroptères (habitat de reproduction, de chasse et de transit pour les espèces cavernicoles et fissuricoles). Les mares à charophytes (algues de couleur verte) situées au nord-est de l'actuelle carrière sont un lieu de reproduction des grenouilles ainsi que très probablement du Triton palmé et les milieux boisés environnants sont de potentielles zones d'hivernage pour les reptiles et les amphibiens. Les enjeux pour les insectes (papillons) se situent à l'ouest de l'aire d'étude.

L'étude présente en page 257 une carte de **synthèse des enjeux écologiques** du site reprise ci-après. Les enjeux vont de très faible à fort. La zone de l'extension de la carrière objet de la demande de défrichement comporte des enjeux de faible à fort.



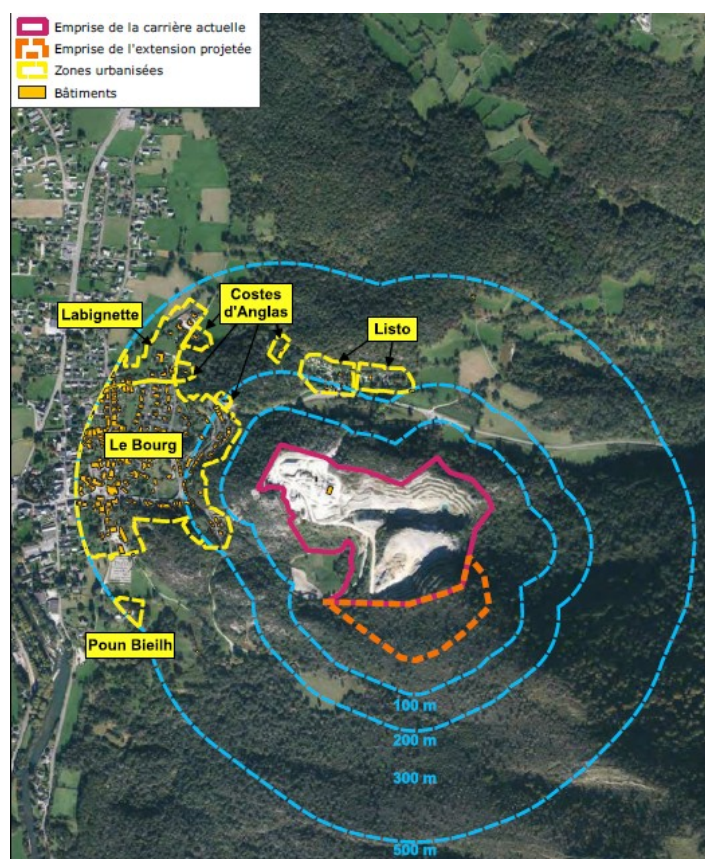
Carte de synthèse des enjeux écologiques - Extrait de la page 257 de l'étude d'impact

Milieu humain

Le projet s'implante dans un **paysage** caractérisé par une opposition entre pentes raides et boisées, crêtes ouvertes et une large plaine accueillant urbanisation et agriculture.

Le site du projet est entouré principalement d'habitations, de voiries et de sentiers de randonnée. Des monuments historiques sont également présents. L'étude d'impact intègre une **analyse paysagère** en pages 279 et suivantes. Le projet offre des perceptions visuelles dont les enjeux visuels sont évalués à un niveau fort pour ce qui concerne le circuit de Grand Randonnée de Pays (GRP) du Tour de la vallée d'Ossau par le sentier d'accès au sommet de la Montagne du Rey (attrait touristique du secteur). Un enjeu visuel fort est également retenu pour certaines habitations (centre-bourg de Louvie-Juzon, etc), des voiries (RD 920 en plusieurs points, etc) ainsi que des monuments historiques (Chateau d'Izeste).

Les **habitations** les plus proches sont situées à 130 m de la carrière au lieu-dit Le Bourg. Une carte présentant les zones urbanisées riveraines du projet est présentée page 307 de l'étude et reprise ci-après.



zones urbanisées riveraines du projet – extrait de la page 307 de l'étude d'impact

En matière d'**infrastructures routières**, la route départementale RD 934 (800 m à l'ouest) et la RD 920 (600 m à l'ouest) constituent les principales voies d'accès, desservant Louvie-Juzon et reliant la vallée d'Ossau à Pau et Oloron-Sainte-Marie. La RD 35, située à 100 m au nord du site, relie le bourg de Louvie-Juzon et la carrière via une piste en enrobé de 300 m. L'exploitation en cours génère un trafic d'environ 40 rotations de camions les jours d'ouverture de la carrière.

Le site du projet à Louvie-Juzon présente deux principaux **risques naturels**. Le premier concerne les feux de forêt, en raison de vastes espaces boisés alentour, avec un aléa jugé fort. Le second est lié à l'activité sismique, la zone étant classée en aléa moyen (niveau 4). Les autres risques, incluant les mouvements de terrain, les inondations et le radon, sont considérés comme négligeables.

L'état initial concernant le **bruit**, en l'absence d'exploitation de la carrière, est caractérisé par de faibles niveaux de bruit ambiant, représentatifs d'un milieu rural influencé par la circulation locale (niveaux sonores de l'ordre de 37,0 à 47,5 dBA auprès des habitations voisines). Depuis 2013 (date de l'autorisation d'exploiter la carrière actuelle), aucun dépassement d'émergence en Zone à Emergence Réglementée n'a

été constaté lors de l'exploitation de la carrière.

En ce qui concerne les **vibrations** issues des tirs et de la circulation des poids lourds lors de l'exploitation actuelle de la carrière, l'étude précise qu'elles ne sont pas particulièrement ressenties par les riverains et qu'elles ne causent aucune fissuration des constructions environnantes.

En matière de **qualité de l'air**, l'étude expose les données chiffrées du département des Pyrénées-Atlantiques et précise que la station de mesure la plus proche est celle de Pau à 25 km, dont les mesures (agglomération) ne sont pas représentatives de la commune de Louvie-Juzon. Des mesures de poussières liées à l'exploitation de la carrière sont néanmoins disponibles (jauges de retombées de poussières). Elles montrent des retombées de poussières allant de 115 à 313,1 mg/m²/ jour en moyenne annuelle au niveau des habitations, pour une limite réglementaire fixée à 500.

En matière **d'urbanisme**, la commune de Louvie-Juzon est couverte par un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 4 mai 2012. Les parcelles au droit du site sont classées en zone naturelle N (projet d'extension) et zone naturelle « carrière » Ny. Le projet nécessite donc une modification du PLU. Une modification simplifiée a été demandée et a fait l'objet de l'avis n°MRAe 2024 ANA92² du 7 novembre 2024.

La MRAe observe que la modification du PLU aurait pu faire l'objet d'une procédure d'évaluation environnementale commune avec le présent projet. Ceci aurait permis de présenter conjointement l'ensemble des impacts liés au projet et à la mise en compatibilité du PLU, ainsi que les mesures d'évitement réduction voire de compensation prises tant à l'échelle du projet d'extension de la carrière que du plan. L'ensemble du dossier aurait dès lors fait l'objet d'un avis unique de la MRAe et d'une procédure unique de consultation et de participation du public.

II.2 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Milieu physique

En matière de **topographie**, le renouvellement de l'autorisation d'exploiter la carrière s'accompagne d'une extension et d'un approfondissement du front minimal d'exploitation. Les parties exploitées sont présentées dans un jeu de vues en coupe pages 37 à 39 de l'étude d'impact. Le projet de carrière aura un impact significatif et permanent sur la topographie du site. L'extraction du calcaire modifiera les terrains concernés, créant des gradins de 7,5 à 15 m de hauteur, avec un abaissement progressif à la côte de 425 m NGF.

Le projet de carrière aura un impact limité sur les **eaux souterraines**. Les eaux circulant dans le massif calcaire sont peu abondantes et liées à des fractures ou altérations mineures, souvent obstruées par des matériaux argileux. L'exploitation n'atteindra pas les zones noyées situées bien en dessous de la cote finale, éliminant tout risque d'enneigement.

La fraction des **eaux pluviales** qui ne s'infiltre pas naturellement sur le site est redirigée vers le fond de la fouille, où un bassin étanché est aménagé pour les collecter et les utiliser pour les besoins de l'exploitation (arrosage des pistes pour prévenir les émissions de poussières, laveur de roue, nettoyage, fabrication de béton, sanitaires). Des mesures préventives sont prévues au dossier pour prévenir et minimiser les risques de pollution des eaux souterraines aux hydrocarbures, telles que l'interdiction de réaliser des maintenances lourdes des engins sur le site, la présence de kit anti pollution, etc. En fin d'exploitation de la carrière, le bassin étanché sera conservé, l'eau s'écoulera ensuite par débordement puis infiltration dans le calcaire naturellement fracturé.

Le bilan des émissions de **gaz à effet de serre** (GES) du projet indique une production moyenne annuelle d'environ 1 700 tonnes équivalent CO₂ sur l'ensemble des activités, incluant l'exploitation, le traitement des matériaux (estimation à 1 095 tonnes) et le transport des granulats (estimation à 605 tonnes). L'étude précise que l'exploitant de la carrière a acquis trois camions à énergie électrique et commandé d'autres véhicules. Le nombre de camions commandés ainsi que leur part dans l'ensemble du parc de la société ne sont pas précisés. L'utilisation d'engins électrique d'extraction et de transport interne à la carrière est projetée mais non détaillée dans le dossier.

2 <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-sur-plans-et-programmes-de-la-mrae-a1359.html>

La MRAe recommande que l'électrification du parc des engins de l'entreprise soit détaillée dans l'étude : proportion du parc électrifié, calendrier et bilan carbone sur l'ensemble du cycle de vie des engins. Le porteur de projet devrait plus globalement justifier que son projet s'inscrit dans une démarche de réduction des émissions de GES pour ce site d'extraction et compte tenu du projet d'extension.

Milieus naturels

Le projet nécessite le **défrichement** d'environ 4,22 ha, majoritairement des fourrés à buis, purs ou en mélange avec de la Coudraie, de la Chênaie-Charmaie et de la Chênaie-frênaie. Dans le cadre du réaménagement du site, il est prévu de replanter 6,8 ha d'arbustes et d'arbres sur les banquettes et le carreau final. Toutefois, la compensation du défrichement sera effectuée par l'exploitant sous la forme d'une indemnité versée au Fonds Stratégique de la Forêt et du Bois.

Le projet d'extension a privilégié une expansion vers le sud, car cette direction présente un impact écologique moindre. Une extension à l'est ou à l'ouest aurait détruit des habitats à enjeux importants, notamment à l'est, où les habitats de végétation sensibles sont plus étendus. À l'ouest, les milieux ouverts en déprise, auraient également été davantage affectés. L'extension vers le sud, bien que touchant des habitats d'intérêt local, s'appuie sur des zones plus communes autour de la carrière, avec un périmètre ajusté pour limiter l'impact écologique.

Le projet d'extension de la carrière a un impact limité sur la **flore**. Une seule espèce, la Laîche des montagnes, présente des enjeux de conservation modérés, mais se situe à la limite extérieure de l'emprise, et derrière une crête topographique, réduisant les impacts directs. Les autres espèces recensées ont des enjeux très faibles ou nuls. Les plantes exotiques envahissantes feront l'objet d'une mesure de réduction (MR3) visant à les éradiquer par arrachage et coupe.

Le projet de renouvellement et d'extension de la carrière aura des impacts sur l'**avifaune**. Deux espèces, le Bouvreuil pivoine et l'Hirondelle des rochers, verront une partie de leurs habitats détériorés ou détruits par les activités (défrichement et extraction). L'enjeu est cependant estimé à un niveau modéré du fait de la faible proportion d'habitat concernée par rapport à l'ensemble de cet habitat présent sur le site de la carrière. L'activité d'extraction favorisera par contre à moyen terme certaines espèces rupestres en augmentant les fronts rocheux disponibles. Une mesure d'accompagnement consistant à poser des niochirs, est prévue pour contribuer à préserver les espèces locales (MA2).

Les falaises (créées par l'exploitation) et les Chênaies Charmaies constituent les principaux habitats de reproduction des **Chiroptères** au niveau du projet. La poursuite de l'activité extractive et son extension permettra d'augmenter le linéaire de fronts rocheux favorables à la reproduction des espèces fissuricoles et/ou cavernicoles. Pour les espèces arboricoles, la consommation des Chênaies-Charmaies au sud de la carrière existante plutôt que vers l'est permettra de réduire la consommation de cet habitat. Deux mesures de réduction (MR5 et MR6) viseront à identifier les éventuels gîtes dans les rochers et les arbres avant chaque début de phase d'exploitation.

Avant l'abattage des arbres, la MRAe recommande de s'assurer de l'absence d'insectes xylophages. En cas de présence, les arbres abattus devront être laissés à proximité afin de permettre aux espèces d'achever leur cycle biologique.

Plus généralement à propos de la **faune**, la mesure de réduction n°1 prévoit la mise en place d'un calendrier d'intervention en fonction des saisons pour le débroussaillage et le défrichement (évitemnt des périodes de reproduction des espèces).

Un suivi écologique du projet sera réalisé annuellement puis à un rythme quinquennal, sur une période totale de 30 ans.

Milieu humain

Le projet de renouvellement et d'extension de la carrière accentuera l'impact sur le **paysage** en rendant les fronts rocheux davantage visibles dans les zones où l'exploitation est déjà perceptible. Les fronts, réduits à 7,5 mètres pour les paliers les plus visibles depuis l'extérieur du site (contre 15 m au fond), seront réaménagés avec une végétation permettant une meilleure intégration progressive, notamment la plantation d'arbres et d'arbustes. Le dossier propose des montages photographiques permettant d'apprécier la situation actuelle et future (jusqu'à 30 ans) depuis sept points de vue.

La MRAe recommande d'inclure dans le dossier une mesure de suivi visant à s'assurer de la bonne reprise des arbres et arbustes après leur plantation.

En matière d'**infrastructures routières**, l'étude mentionne plusieurs lieux sensibles pour la circulation de poids lourds, du fait de la faible largeur des voies (centre bourg, RD35). Il est précisé que des mesures ont été prises pour sécuriser le transit : marquage au sol, panneaux de signalisation, limitation de la vitesse. En pages 610 et suivantes, le dossier mentionne les études réalisées en 2013, visant à éviter le trafic de poids lourd du projet dans le bourg de Louvie-Juzon : recherche d'autres itinéraires, construction d'une déviation ou encore installation d'une bande transporteuse. Selon le dossier les conclusions de cette étude n'ont pas été mises en œuvre en particulier pour des motifs économiques, techniques, ou environnementaux.

Ces études étant relativement anciennes la MRAe recommande qu'elles soient mises à jour et invite se ré-interroger sur la faisabilité des solutions envisagées.

Le dossier indique que l'exploitation actuelle de 210 000 tonnes de granulats par an entraîne une circulation moyenne de 40 camions par jour. Avec le projet d'extension, l'exploitation annuelle passera à 260 000 tonnes, soit une augmentation de 23,8 %, et la circulation moyenne quotidienne de poids lourds atteindra 43 camions, soit une hausse de 7,5 %

En l'absence de données chiffrées sur la circulation de la RD 934 et 920, l'incidence de l'augmentation du trafic générée par le projet la MRAe ne peut être suffisamment appréciée. **La MRAe recommande que l'étude quantifie la part de trafic poids lourd des RD 934 et 920 généré par la carrière actuellement et ensuite avec le projet d'extension, afin de mieux appréhender son impact.**

La MRAe recommande également que le dossier justifie l'absence de répercussion de la totalité de la hausse d'exploitation (+ 23,8 %) sur le trafic des poids lourds (+ 7,5 %).

Pour réduire le risque **d'incendie**, le projet interdit (Mesure de réduction MR10) strictement tout feu et prévoit l'équipement de tous les engins d'extincteurs et la formation du personnel. Les déboisements se feront d'octobre à février, période moins propice aux incendies. La prévention concerne tout le périmètre à exploiter, protégeant ainsi toutes les espèces et leurs habitats.

Les activités de la carrière produisent du **bruit** provenant des équipements et des tirs de mine. L'émergence sonore prévisionnelle des activités de la carrière (hors tirs) est modélisée entre 0 et 3,4 dB(A) selon les lieux, pour une limite réglementaire fixée à 5 ou 6 dB(A) en fonction du niveau sonore préexistant. Pour les tirs, le dossier précise que leur niveau sonore est en moyenne de 102,9 dBL, pour une limite réglementaire de 125 dBL. La topographie du site, la mise en œuvre de merlons et les stocks de granulats réduisent la propagation du bruit. Une surveillance acoustique régulière est prévue pour contrôler l'impact.

Le projet prévoit des mesures pour contrôler les **vibrations** générées par le projet, qui sont principalement dues aux tirs de mines. Les vibrations enregistrées lors des tirs sont inférieures au seuil réglementaire de 10 mm/s, avec des mesures récentes montrant des valeurs toujours inférieures à 2,77 mm/s sur les trois dernières années au niveau des habitations les plus proches. Un plan de tir adapté avec une charge unitaire réduite est mis en place pour prévenir les vibrations excessives.

Le projet sera source d'**émissions de poussières**, principalement dues à la circulation des véhicules et engins sur le site, à la manipulation des matériaux bruts et des stocks de granulats, ainsi qu'au fonctionnement des installations de traitement des granulats. En période sèche, ces activités représentent une source potentiellement importante de poussières. Cependant, la configuration du site, les mesures de réduction des émissions de poussières (arrosage des pistes, nettoyage régulier des pistes, plantation de végétation barrière) et l'éloignement des habitations permettront de limiter l'impact. Le suivi réglementaire des retombées de poussières sera poursuivi.

La MRAe recommande la mise en place d'un nouveau point de mesure d'empoussièrement au niveau de l'impasse Belle Vue ou de la rue Carnot, afin de présenter une meilleure représentativité des mesures dans cette zone habitée ; le point de mesure existant (C1) étant trop éloignée des premières habitations.

Effets cumulés

Le dossier prévoit en pages 589 et suivantes une analyse des effets cumulés du projet avec les autres carrières présentes dans un rayon de 10 km et avec d'autres natures de projets.

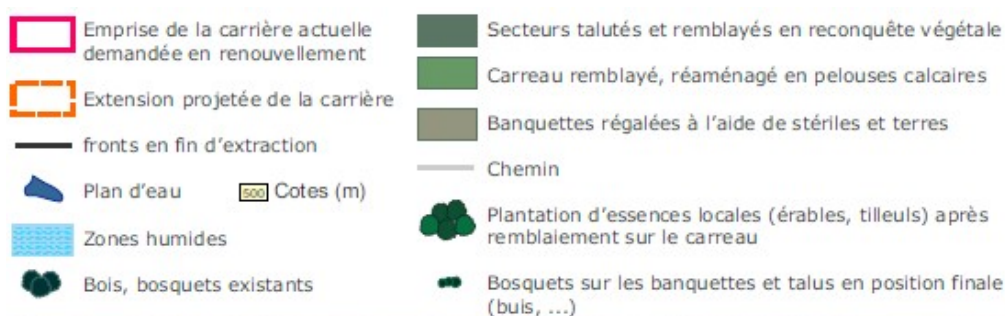
Le trafic des camions de la carrière de Louvie-Juzon se cumulera principalement avec le trafic des trois carrières « Laplace » sur la RD 920. Une faible partie du trafic lié à l'activité de la carrière de Louvie-Juzon se cumulera avec le trafic lié aux carrières « Coustey » et « GSM » sur la RD 934. Dans les deux cas, ce trafic est déjà existant et la poursuite de l'exploitation n'impliquera pas d'accroissement notable du trafic. La RD 920 et la RD 934 sont adaptées à un trafic important.

Justification du choix du projet

La partie 6 de l'étude d'impact examine les solutions de substitution raisonnables qui ont été considérées par le maître d'ouvrage, avec une présentation des raisons principales du choix de la localisation du projet. L'analyse des contraintes fait apparaître que les possibilités d'ouvrir une nouvelle exploitation sur d'autres affleurements calcaires présenteraient davantage d'impact sur l'environnement que le prolongement et l'extension de la carrière de Louvie-Juzon existante (principalement en matière de trafic routier et de zonages réglementaires Natura 2000 et ZNIEFF) . L'importance de l'activité économique locale générée par le projet est également soulignée.

Remise en état du site

La **remise en état du site après exploitation** est présentée en pages 682 et suivantes de l'étude d'impact. Le site sera divisé en deux zones principales : une dépression profonde au nord et un versant incliné au sud. Les fronts de taille seront aménagés en banquettes végétalisées et les aires d'exploitation seront remodelées pour créer des pelouses calcaires. Un plan d'eau (400 m²) et une zone humide (300 m²) seront aménagés dans le bassin de collecte. L'ensemble du site sera reboisé avec des essences locales, conservant ainsi une partie de la biodiversité existante. L'aménagement vise à transformer le site en un espace naturel diversifié. Un plan est proposé page 687 et repris ci-après.



Principe du réaménagement – extrait étude d'impact page 687

III - Synthèse des points principaux de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale

Le projet objet de l'étude d'impact porte sur le renouvellement d'autorisation et l'extension de l'exploitation d'une carrière de calcaire à Louvie-Juzon dans le département des Pyrénées-Atlantiques.

L'analyse de l'état initial de l'environnement est globalement traitée de manière satisfaisante. Elle permet de faire ressortir les principaux enjeux du site portant sur la gestion des eaux, la prise en compte des nuisances de l'activité sur les lieux habités et le milieu naturel.

Le dossier propose des mesures d'évitement et de réduction des impacts sur le milieu physique et la biodiversité. Le trafic des poids lourds généré par le projet mérite plusieurs compléments actualisés au dossier, notamment en réévaluant la possibilité d'éviter le passage des poids lourds dans le bourg de Louvie-Juzon.

Le plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité du projet devrait quant à lui être détaillé dans le dossier.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis. Les réponses apportées ont vocation à être prises en compte dans le dossier.

Fait à Bordeaux, le 24 janvier 2025

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine,
le membre délégataire

Signé

Jérôme Wabinski