

PREFET DES PYRENEES-ATLANTIQUES

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement d'Aquitaine

Bayonne le 19 février 2015

Unité Territoriale des Pyrénées-Atlantiques
Antenne de Bayonne

Affaire suivie par : Frédéric DUBERT
frederic.dubert@developpement-durable.gouv.fr
Référence : FD/CD/UT64B/ 15DP/
S3IC : 52.11 414

Objet : Dossier de demande de modification des conditions d'exploitation présenté par la société Dragages du Pont de Lescar pour la carrière à ciel ouvert de graves alluvionnaires sur les communes d'Artiguelouve et Lescar

Référence : Transmission par le pétitionnaire en date du 6 janvier 2015

-- RAPPORTEUR DE L'INSPECTEUR DE L'ENVIRONNEMENT --

Par pétition du 6 janvier 2015, Monsieur Jacques DANIEL agissant en qualité de Président de la société Dragages du Pont de Lescar, sollicite une demande de modification des conditions d'exploitation pour la carrière à ciel ouvert de graves alluvionnaires sur le territoire des communes d'Artiguelouve et de Lescar. Cette demande concerne la mise en place du transport des matériaux extraits vers les installations de traitement de Lescar en période nocturne.

I. SITUATION ADMINISTRATIVE

La société Dragages du Pont de Lescar bénéficie pour cette carrière à ciel ouvert de graves alluvionnaires, d'un arrêté d'autorisation n° 11 414/2013/018 du 17 juillet 2013 pour une durée de 15 ans, soit jusqu'au 16 juillet 2028.

Cette autorisation a été délivrée pour une superficie totale de 283 090 m² avec une surface exploitable pour l'extraction de matériaux de 230 391 m² et une production maximale totale de 600 000 tonnes par an. L'activité de premier traitement de ces matériaux est réalisée sur les installations de Lescar.

L'acheminement des matériaux extraits du site, en rive gauche du Gave de Pau, vers le site de traitement de Lescar, localisé en rive droite, est autorisé soit par transporteur à bande, soit par camions, via les axes routiers existants.

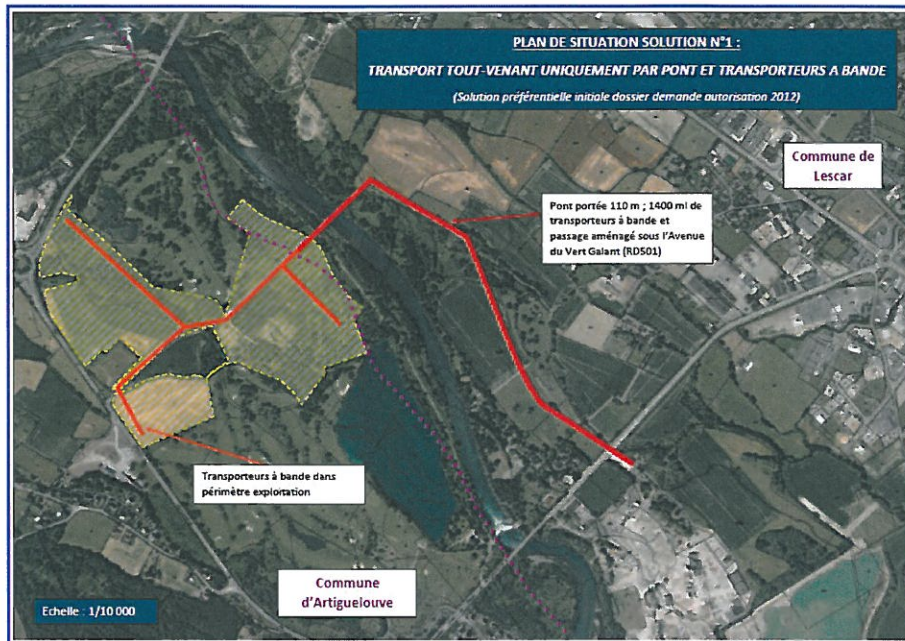
Rubrique	Description	Capacité	Régime
2510.1	Exploitation de carrière	Production maximale de 600 000 t/an	Autorisation

La mise en exploitation doit être effective, dans un délai de 3 années à compter de la notification de l'arrêté d'autorisation, soit avant le 17/07/2016.

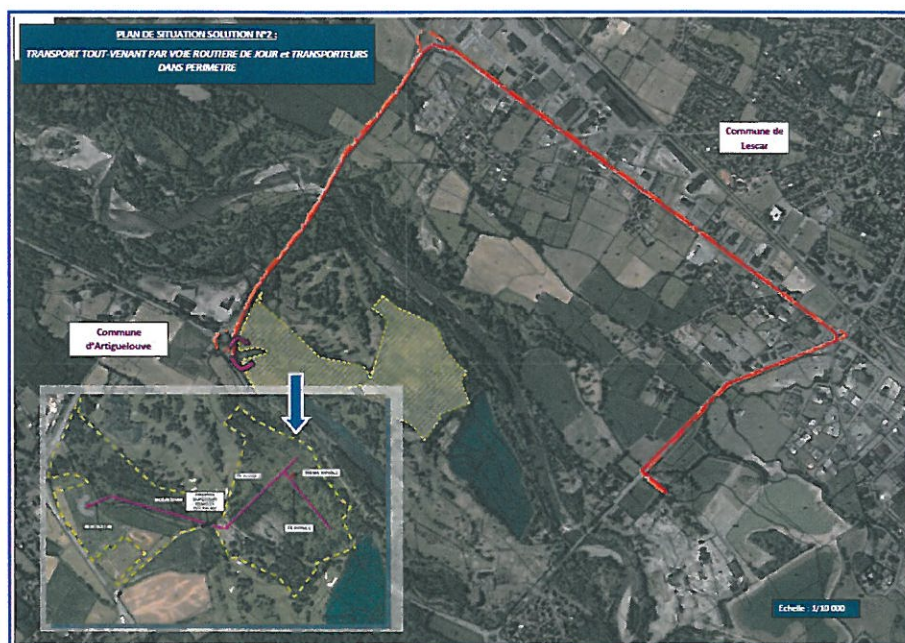
II. PRÉSENTATION DE LA DEMANDE

L'arrêté préfectoral n°11 414/2013/018 du 17 juillet 2013 a autorisé la société Dragages du Pont de Lescar à exploiter une carrière à ciel ouvert de gravas alluvionnaires sur les territoires d'Artiguelouve et de Lescar pour une durée de 15 ans. Le tout-venant sera extrait à l'aide d'une pelle hydraulique ou d'une dragueline et d'un chargeur alimentant deux possibilités de transport du tout-venant étudiées et autorisées :

- Soit par un système de convoyeurs à bande sur un linéaire de 1400 m environ avec pont au-dessus du gave de Pau et passage inférieur sous l'Avenue du Vert Galant afin de rejoindre les transporteurs alimentant les installations de traitement du site de Lescar ;



- Soit par des camions circulant en période diurne avec des flux séparés en deux selon deux directions différentes (vers RD2 au sud et vers RD802 au nord) afin d'en diminuer les impacts et rejoignant le site de Lescar pour alimenter directement le stock-pile des installations de traitement.



La société Dragages du Pont de Lescar s'est positionnée dès le contenu du dossier de demande en privilégiant la solution de transport des matériaux par convoyeurs à bande. Toutes les activités liées à cette autorisation ont été étudiées en période diurne avec un fonctionnement de 7h00 à 18h00 et exceptionnellement jusqu'à 22h00.

Des terrains indispensables au positionnement des convoyeurs pour permettre l'alignement avec ceux du site de Lescar étant toujours bloqués (procédure juridique en cours dans la famille du propriétaire) et le Plan Local d'urbanisme de Lescar ayant été annulé suite à une requête contentieuse déposée par un administré, il est primordial de trouver une autre solution pour transporter le tout-venant jusqu'aux installations de traitement de Lescar.

La possibilité de transport routier avait été étudiée, en sus de celle des transporteurs à bande, ainsi que ses impacts dans le dossier de demande d'autorisation puis prévue dans les prescriptions de l'arrêté préfectoral du 17 juillet 2013.

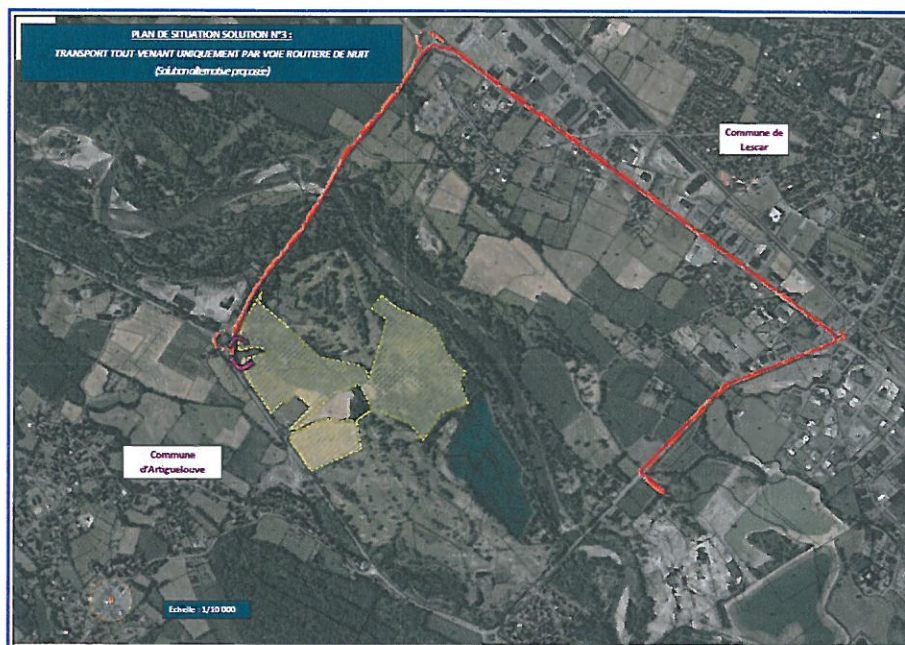
Cependant, cette solution en période diurne se heurte à une problématique d'organisation, d'impact et plus particulièrement de sécurité par rapport aux activités du Golf d'Artiguelouve limitrophe.

En effet, le parcours de ce golf est séparé en deux parties distinctes reliées par un chemin emprunté par des golfeurs à pied ou en voiturette de golf. Ce croisement doit être de ce fait aménagé afin de séparer toute activité liée aux extractions et celles des golfeurs. Pour les transporteurs à bande, un passage inférieur sécurisé avait été prévu. Mais pour des camions, cette dernière possibilité est inenvisageable étant donné les variations du niveau de la nappe et la profondeur du passage qui devrait être adaptée aux dimensions des camions.

De plus, les passages des camions se feraient simultanément à la circulation des golfeurs. Même si des séparations physiques sont mises en place (doubles portails, clôtures...etc.), la sécurité des piétons ne pourrait pas être garantie en permanence.

Aussi, deux solutions apparentées pourraient être envisagées :

- Un transport routier diurne, comme prévu dans le dossier de demande et dans l'arrêté préfectoral, avec transport des matériaux à l'intérieur du périmètre par des transporteurs et un chargement des camions en limite de propriété vers le rond-point d'Artiguelouve. Ainsi le passage des golfeurs serait aménagé comme initialement. Toutefois, cette solution serait plus impactante pour les golfeurs en termes de bruits, de visibilité, etc., même si ces impacts ont été étudiés initialement dans le dossier de demande et des mesures proposées en compensation (merlons...) ;
- Un transport routier nocturne nécessitant d'étudier les impacts éventuels d'une telle activité en supplément des études sur le transport routier déjà réalisées pour le dossier. Cette possibilité permettrait non seulement d'éviter toute interaction avec les golfeurs et donc assurer leur sécurité, mais également serait moins impactante pour eux. Les extractions auraient toujours lieu en journée.



La solution du transport de nuit apparaît la plus avantageuse que ce soit d'un point de vue des impacts, de la sécurité, de la rentabilité.

III. CARACTÉRISTIQUES DE LA DEMANDE

L'exploitation de graves alluvionnaires conformément à l'arrêté préfectoral n°11 414/2013/018 du 17 juillet 2013, sera réalisée uniquement en période diurne de 7h00 à 18h00 et exceptionnellement jusqu'à 22h00, du lundi au vendredi hors jours fériés. L'extraction se fera à l'aide d'une pelle hydraulique ou dragueline extrayant le tout-venant

alluvionnaire puis réalisant un stock à proximité. Les engins d'exploitation stationneront sur la zone en cours d'exploitation en dehors des heures d'activité.

Les opérations de réaménagement se feront également en période diurne. Les conditions d'extraction et de remise en état restent donc inchangées par rapport au dossier de demande ainsi qu'à l'arrêté préfectoral.

Le transport quant à lui, envisagé en période nocturne, de 22h00 à 7h00, du lundi au vendredi, hors jours fériés, consistera en la reprise du stock de tout-venant alluvionnaire par un chargeur, situé sur la phase en cours, qui chargera des camions. Ces derniers circuleront sur une piste interne stabilisée raccordée aux embranchements du rond-point d'Artiguelouve avec une entrée depuis la RD802 (ancienne RD509) et une sortie sur la RD802 (ancienne RD2). Les flux de camions n'emprunteront qu'une seule direction vers les zones d'activité de Lescar afin d'éviter la proximité du bourg et lotissements d'Artiguelouve jusqu'au site actuel de la société Dragages du Pont de Lescar à Lescar.

Lors des périodes de réaménagement, quelques rotations nocturnes seront réservées à l'acheminement de terres extérieures préalablement stockées et vérifiées soit sur le site de Lescar soit sur le site d'Artiguelouve.

Les flux de camions seront donc optimisés afin de ne pas ajouter aux flux du tout-venant des rotations de terres en supplément. En effet, en tenant compte d'une activité maximale de 600 000 tonnes par an de graves alluvionnaires extraites ainsi que l'amenée de terres extérieures nécessaires pour les opérations de remise en état, les flux seront au maximum de 80 rotations par jour soit 160 camions par jour.

La zone intermédiaire de passage des golfeurs entre l'îlot Sud et l'îlot Nord, après concertation avec l'Association des Golfeurs ainsi que la société « Blue Green » gestionnaire du Golf, serait aménagée avec un passage inférieur des golfeurs sub-horizontale à l'intérieur d'un pont cadre préfabriqué, dimensionné non seulement pour supporter la circulation de camions mais également permettre le passage des piétons, voitures de golf et matériel roulant servant à l'entretien courant des zones du Golf. Des clôtures sépareront de manière efficace les deux activités.

Le transport des matériaux en période nocturne par voie routière est présenté comme une solution actuellement provisoire en remplacement du pont et des transporteurs à bande qui reste le mode privilégié. Toutefois, selon la date de déblocage des problématiques foncières et d'urbanisme présentées, celle-ci pourrait devenir permanente.

IV. PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX LIÉS AU PROJET DE TRANSPORT DE NUIT

IV.1. Impacts sur l'exploitation

La production maximale n'est pas modifiée, soit 600 000 tonnes/an. La rubrique 2510.1 est inchangée (régime autorisation).

Les périmètres d'autorisation et d'exploitation restent identiques aux références cadastrales mentionnées à l'article 2.3 de l'arrêté préfectoral.

La surface totale est identique soit 283 090 m².

IV.2. Impacts sur le bruit

Une étude de simulation des niveaux sonores engendrés par un trafic de camions en période nocturne sur les routes départementales et communales, RD 802, Boulevard de l'Europe et Avenue du vert Galant, a été réalisée par le cabinet DELHOM ACOUSTIQUE en décembre 2014.

Malgré le fait que le transport routier lié à une I.C.P.E. et extérieur au périmètre n'est pas soumis à réglementation, la société Dragages du Pont de Lescar a souhaité évaluer les impacts sur les quelques habitations situées à proximité de ce trajet. Pour rappel ces habitations sont encadrées par des zones d'activité. Onze points au total ont été analysés dont huit situés sur des zones d'habitations.

Sur cet aspect routier, l'étude du cabinet DELHOM ACOUSTIQUE a conclu que ce projet engendrera une augmentation du niveau sonore ambiant moyenne de l'ordre de 5 dB(A) sur le parcours des camions. Parallèlement, l'impact sonore prévisionnel du chargement des camions sur chacune des trois phases d'exploitation a été évalué et modélisé par le cabinet DELHOM ACOUSTIQUE. Les zones à émergence réglementées retenues sont celles présentées dans le dossier de demande d'autorisation : camping « Le Terrier » (Lescar) en rive droite du Gave de Pau et lotissement des « Mimosas » (Artiguelouve) de l'autre côté de la RD802.

Les résultats de cette étude mettent en évidence que les niveaux induits par ces chargements nocturnes engendreront une augmentation du niveau sonore inférieure aux 3 dB(A) réglementaires sur les zones à émergences réglementées identifiées ainsi qu'un niveau inférieur aux 60 dB(A) réglementaires en limite de propriété.

Zone de chargement par phase d'exploitation	Augmentation niveau sonore Z.E.R. 1 : Camping Le Terrier	Augmentation niveau sonore Z.E.R. 2 : Cité Mimosas	Niveau de bruit ambiant en limite de propriété
Phase 1	2,3	0,5	48,7
Phase 2	2,0	1,9	52,6
Phase 3	2,0	0,8	54,4

IV.3. Impacts liés aux accès routiers et à la circulation

Les camions qui achemineront le tout-venant alluvionnaire depuis le site d'extraction d'Artiguelouve aux installations de traitement de Lescar, emprunteront les routes départementales et communales adaptées et dimensionnées pour des circulations importantes (9000 à 16 000 véhicules en débit moyen journalier).

Après chargement à l'intérieur du périmètre ils partiront par la sortie prévue sur l'embranchement du rond-point d'Artiguelouve sur l'ancienne RD2 devenue RD802. Ils remonteront ensuite vers le Nord toujours par la RD802 (auparavant RD509), se dirigeront vers le Boulevard de l'Europe, l'avenue du vert Galant de la commune de Lescar pour décharger à proximité du stock-pile des installations existantes. Le retour s'effectuera par le trajet inverse.

Les entrées et sorties au niveau du giratoire d'Artiguelouve seront conformes au dossier de demande d'autorisation et donc aux tracés du Conseil Général. Les camions n'emprunteront pas en période nocturne l'ancienne RD2 et la RD501 sur Artiguelouve afin d'éviter des rotations devant le bourg et les lotissements de la commune d'Artiguelouve.

Si on se base sur des tonnages maximum annuels de 600 000 tonnes, le nombre de rotations ne dépassera pas les 80, soit 160 camions par nuit. Ce nombre ne sera donc pas supérieur à celui prévu dans le dossier de demande (175 camions par jour sur chaque itinéraire).

Selon les données de comptages en janvier 2014 (ex RD509 et avenue du vert galant) et juillet 2014 (ex RD2) fournies par le Conseil Général des Pyrénées-Atlantiques, l'augmentation du trafic journalier en poids lourds sera peu importante, voire inférieures à celles annoncées dans le dossier de demande : de 6,09 % à 11,10 pour 7,42 % à 11,91 %.

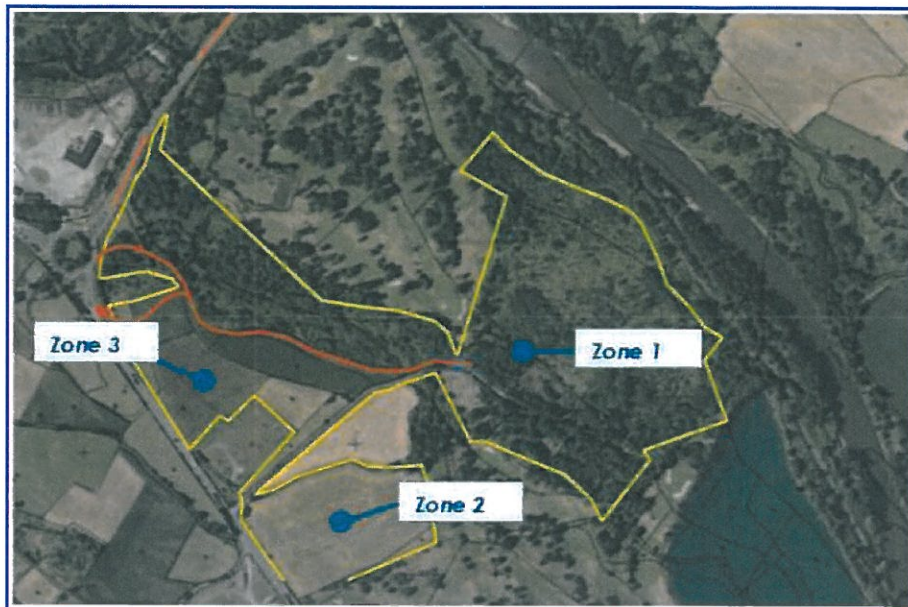
Concernant les flux nocturnes, les flux seront supérieurs en moyenne de 40 % sur les 3 axes concernés et 0 % sur l'ancienne RD2, par rapport à la situation actuelle. Toutefois, il convient de rappeler que les zones traversées par ces routes départementales et avenues sont majoritairement caractérisées par des activités industrielles et commerciales. De plus, certaines activités saisonnières comme celles liées à la société Euralis entraînent des pics de flux de poids lourds. Durant ces épisodes, les transports liés à l'activité de la gravière seront d'autant plus négligeables.

IV.4. Impacts lumineux

Le périmètre d'autorisation situé sur la commune d'Artiguelouve est entouré par deux routes départementales ainsi que deux ronds-points, le bourg de la commune à plus de 500 m de l'autre côté de la RD802 (1,3 km environ pour le centre du bourg) et le Gave de Pau. Les futures zones d'extraction, de chargement ainsi que de transport sont positionnées dans un secteur rural à périurbain. L'environnement périphérique du site est donc déjà caractérisé par des halos lumineux et des concentrations de sources lumineuses sur les bourgs environnants, sur les zones d'activités et commerciales (éclairage voies) : 1,3 km de la zone d'activité comprenant société Euralis ; 1,5 km des zones urbanisées de Lescar ; 1,8 km de la zone urbaine périphérique de Pau.

Afin de pouvoir transporter le tout-venant depuis le site d'Artiguelouve jusqu'aux installations de traitement de Lescar par camions en période nocturne et en toute sécurité, les zones de travail et de circulation devront être visibles.

Aussi, pour chaque phase d'exploitation, une zone représentative de chargement a été positionnée.



De manière à éviter trop de sources lumineuses tout en maintenant une visibilité suffisante pour permettre le travail du personnel en sécurité, il est envisagé :

- Sur la zone de chargement des camions, de rajouter des projecteurs sur la cabine du chargeur (avant et arrière) en orientant l'éclairage de manière oblique vers le sol ;
- Si nécessaire équiper les camions de projecteurs supplémentaires ;
- Positionner sur la voie d'accès interne des dispositifs réfléchissants ou/et rétro-réfléchissants afin de visualiser les accotements de cette voie. Faire de même en ajoutant également des plots réfléchissants sur le passage supérieur de croisement avec les golfeurs ;
- Entrée et sortie de la voie d'accès interne ayant été étudiées de manière à ce que les camions entrent et sortent des flux existants en sécurité, il n'a pas été prévu initialement des éclairages en supplément de celui positionné à l'entrée de l'activité de la société Lapassade. Toutefois, s'il s'avère que la mise en place de plots signalétiques réfléchissants sur ces points n'est pas suffisante, un éclairage sur chacune de ces zones sera mis en place. Le choix de ces éclairages se fera en concertation avec les services de la voirie et/ou du Conseil Général. L'impact de ces éventuels éclairages supplémentaires sera faible étant donné leur positionnement au niveau de la zone d'évolution du rond-point, la végétation arborée en bordure des routes et sur le rond-point ainsi que les éclairages existants de la société Lapassade.

Concernant la circulation des routes départementales et routes communales, ces dernières sont pourvues d'un éclairage public existant et suffisant.

Les seules sources lumineuses seront donc les phares et projecteurs positionnés sur les engins, comprenant une zone plutôt fixe (zone de chargement) et des zones de circulation (voie d'accès interne et routes départementales).

L'impact de ces sources lumineuses, c'est-à-dire des phares (et éventuellement projecteurs) sur les camions circulant sur les routes départementales, sera négligeable, car ils seront intégrés aux flux routiers existants sur des voies en partie éclairées soit par un éclairage public ou par des halos lumineux provenant d'habitations, activités.

L'impact des lumières émises depuis la zone de chargement sur :

- Les premières habitations de la commune d'Artiguelouve situées au sud de la RD802 : ces dernières positionnées de manière légèrement plus élevée topographiquement par rapport à la plaine du gave où est situé tout d'abord la RD802 puis la future zone d'extraction, pourraient avoir une vision des sources lumineuses émises par les activités de chargement et de transport. Toutefois, la majorité de la visibilité depuis ces habitations est soit cachée par les bâtiments de stockage de l'activité de la société Lapassade, soit par des haies arborées. Pour les quelques autres habitations, qui possèdent une vue dégagée sur la plaine (depuis la limite de propriété dans leur jardin), la distance à laquelle elles se situent, soit 400 m au minimum, ne permettra qu'une vision globale où lumières de chargement, allers/venues de camions et circulation routière sur la RD802 existante ne seront que peu visibles et indistinctes les unes des autres ;
- La faune : les zones concernées par ces activités nocturnes et donc caractérisées par les sources lumineuses précédemment décrites et donc très réduites, seront déjà artificialisées : défrichement, décapage et extractions préalables, accès créés, etc.. Les impacts sur la faune existante resteront identiques aux études menées dans le cadre du dossier de demande d'autorisation.

Par conséquent, les impacts induits par ces sources lumineuses supplémentaires peuvent être qualifiés comme négligeables étant donné l'environnement du site comprenant routes et zones périurbaines.

IV.5. Impact sur les poussières

Afin de maîtriser les envois de poussières et plus particulièrement par la circulation des camions transportant le tout-venant, dès le début de l'exploitation, la piste de circulation interne jusqu'à la zone de croisement sera réalisée en enrobés. Si nécessaire, des interventions de nettoyage des voies publiques seront diligentées. Le tout-venant restant assez humide, et les camions étant bâchés, leur chargement ainsi que leur circulation sur les axes routiers ne sera pas une source de poussière.

IV.6. Impacts sur les rejets atmosphériques

Ils restent inchangés par rapport au dossier de demande d'autorisation étant donné que les flux envisagés restent légèrement inférieurs à ceux prévus (160 camions/jour au lieu de 175 camions/jour).

De plus, les nouvelles générations de camions sont étudiées de manière à rejeter beaucoup moins de particules de monoxyde de carbone et NOX.

Sur les camions récents, le filtre à particule se régénère automatiquement en conditions de conduite normales et est remplacé à intervalles réguliers.

IV.7. Impacts sur les eaux superficielles et les eaux souterraines

Aucun impact supplémentaire n'a été identifié. Des kits anti-pollution (boudins, papiers absorbants ou granulés) resteront sur le chargeur dans le cas où il y aurait des fuites et un barrage flottant sera prévu comme mentionné dans le dossier de demande d'autorisation sur place dans le cas où une importante pollution serait engendrée.

IV.8. Impacts sur les milieux naturels

Aucun autre impact que ceux étudiés dans le dossier de demande d'autorisation n'a été identifié.

IV.9. Impacts paysagers et réaménagement

Les impacts paysagers restent inchangés. Le plan de réaménagement restera identique à celui présenté dans le dossier de demande d'autorisation.

IV.10. Impacts sur le phasage et les garanties financières

Le phasage restant identique à celui de l'arrêté préfectoral, les garanties financières sont elles aussi inchangées.

V. LES RISQUES

Les modifications envisagées n'engendreront pas de nouveaux risques. Les prescriptions définies dans l'arrêté préfectoral n° 11 414/2013/018 du 17 juillet 2013, ainsi que celles indiquées dans la demande d'autorisation seront conservées.

VI. LES CONDITIONS DE REMISE EN ÉTAT

Le principe de réaménagement du site n'est pas modifié.

VII. ANALYSE DE L'INSPECTION

Cette demande de modification des conditions d'exploitation concernant la mise en place du transport des matériaux extraits vers les installations de traitement de Lescar en période nocturne, s'inscrit en application de l'article R 512-33-II du code de l'environnement, concernant les modifications apportées par le demandeur à la carrière, entraînant un changement des éléments du dossier de demande d'autorisation.

La vérification du caractère substantiel ou non de la modification a été réalisée sur la base de la circulaire du 14 mai 2012 qui considère que : « Le caractère « significatif » d'un accroissement des dangers et inconvénients doit être apprécié de manière relative en fonction des enjeux principaux présentés par l'installation. ... Ceci doit être examiné au cas par cas en fonction de l'importance des rejets, dangers ou autres inconvénients induits par cette modification, cette importance étant -elle même à considérer de manière relative en fonction de l'environnement de l'installation et notamment de son environnement humain et de la sensibilité des milieux impactés. »

Nous considérons que cette demande de modification des conditions d'exploitation et la mise en place du transport des matériaux extraits vers les installations de traitement de Lescar en période nocturne, ne conduit pas à une augmentation des impacts, ni des dangers pour l'environnement humain et pour la sensibilité des milieux environnant.

Compte tenu de ce constat, le dossier déposé par la société Dragages du Pont de Lescar ne nécessite pas l'engagement d'une nouvelle procédure d'autorisation, toutefois il est nécessaire de modifier les prescriptions de l'arrêté préfectoral n° 11 414/2013/018 du 17 juillet 2013 pour prendre en compte cette modification des conditions d'évacuation des matériaux.

VIII. POSITIONNEMENT DE L'EXPLOITANT

Afin de faire connaître à l'exploitant l'avis et l'analyse de l'inspection des installations classées, le projet a été communiqué pour positionnement à l'exploitant.

Dans sa réponse écrite du 19 février, la société Dragages du Pont de Lescar n'a pas émis d'observation de fond sur le projet de prescriptions.

IX. CONCLUSION

Nous proposons à Monsieur le Préfet des Pyrénées-Atlantiques, après avis de la Commission Départementale de la Nature des Paysages et des Sites dans sa formation spécialisée « Carrière », de prescrire en application de l'article R 512-31 du code de l'environnement, un arrêté préfectoral complémentaire suivant le projet joint au présent rapport.

L'Ingénieur de l'Industrie et des Mines
Inspecteur de l'Environnement



Frédéric DUBERT