



**PRÉFET  
DES PYRÉNÉES-  
ATLANTIQUES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
Nouvelle - Aquitaine**

UNITÉ DÉPARTEMENTALE DES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES  
Antenne de Bayonne

Bayonne, le 16 décembre 2020

**Affaire suivie par :** Emmanuel DEJONGHE  
[emmanuel.dejonghe@developpement-durable.gouv.fr](mailto:emmanuel.dejonghe@developpement-durable.gouv.fr)  
**Tél. :** 05 40 17 28 00  
**Fax :** 05 40 17 28 09

**Rapport de l'Inspection  
des Installations Classées**

**Nos réf. :** ED/CD/UD64B/20DP  
**n° S3IC :** 052-12330

Société Dragages du Pont de Lescar  
à  
Carresse-Cassaber

**Objet :** Modification des conditions d'accès à la carrière

Par dépôt en date du 23 septembre 2020, la société Dragages du Pont de Lescar, DPL, a transmis à Monsieur le Préfet des Pyrénées-Atlantiques un dossier de porter à connaissance pour la modification des conditions d'accès à la carrière à ciel ouvert de matériaux alluvionnaires de Carresse-Cassaber.

### 1. Contexte réglementaire

Conformément à l'article R.122-2 du code de l'environnement, ce projet de modification des aménagements préliminaires relatifs à l'accès au site d'exploitation ne relève pas d'un examen au cas par cas.

Cette modification n'est pas considérée comme substantielle, au sens de l'article L. 181-14 dudit code, si elle ne satisfait pas à au moins l'une des trois situations fixées par l'article R. 181-46.I du code de l'environnement.

Toutefois, pour une modification notable, l'examen d'un « Porter à Connaissance » est réalisé en application des dispositions fixées à l'alinéa II de l'article R. 181-46 du code de l'environnement rappelées ci-après :

*« II. Toute autre modification notable apportée aux activités, installations, ouvrages et travaux autorisés, à leurs modalités d'exploitation ou de mise en œuvre ainsi qu'aux autres équipements, installations et activités mentionnés au dernier alinéa de l'article L. 181-1 inclus dans l'autorisation doit être portée à la connaissance du préfet, avant sa réalisation, par le bénéficiaire de l'autorisation avec tous les éléments d'appréciation.*

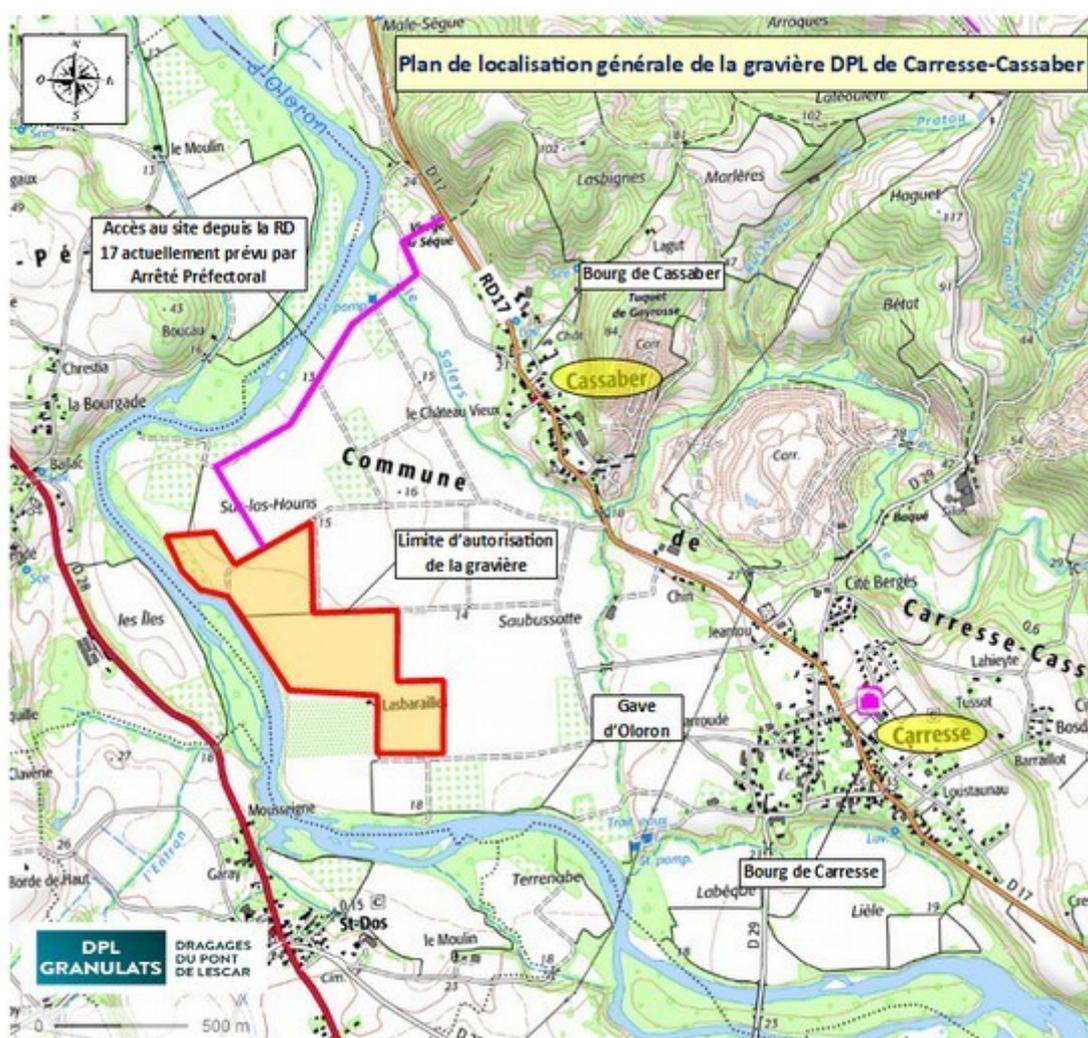
*S'il y a lieu, le préfet, après avoir procédé à celles des consultations prévues par les articles R. 181-18 et R. 181-21 à R. 181-32 que la nature et l'ampleur de la modification rendent nécessaires, fixe des prescriptions complémentaires ou adapte l'autorisation environnementale dans les formes prévues à l'article R. 181-45 [arrêté préfectoral complémentaire]. »*

### 2. Présentation de la société et de la situation administrative du site

<b>Demandeur</b>	Dragages du Pont de Lescar
<b>Forme juridique</b>	Société par Actions Simplifiée - SAS
<b>Siège social</b>	Avenue du Vert Galant 64230 LESCAR
<b>Adresse exploitation</b>	Chemin Sus Las Houns à Carresse-Cassaber
<b>Siret</b>	442 307 161 00038
<b>Registre du commerce</b>	442 307 161 RCS Pau
<b>Code APE</b>	Exploitation de gravières et sablières, extraction d'argiles et de kaolin (0812 Z)
<b>Représentée par</b>	Monsieur Jacques DANIEL – Président

La carrière d'exploitation est autorisée par arrêté préfectoral n° 12330/2016/011 en date du 2 juin 2016. La durée d'autorisation est de 17 ans. Les activités concernées sur le site et définies, au titre des ICPE, dans l'arrêté préfectoral sont les suivantes :

Désignation	Caractéristiques	Rubrique	Régime
Exploitation de carrières	Production maximale annuelle : 300 000 tonnes Limitée à 100 000 tonnes par an tant que le demi-diffuseur de Carresse-Cassaber n'est pas en service Superficie autorisée : 326 656 m <sup>2</sup> Superficie exploitable : 202 400 m <sup>2</sup>	2510-1	Autorisation
Station de transit de produits minéraux solides	Superficie des stocks de tout venant : 5 000 m <sup>2</sup> maximum	2517-3	Non classé
Produits pétroliers spécifiques et carburants de substitution	Quantité de GNR susceptible d'être stockée : 0,85 tonnes	4734	Non classé
Installations où les carburants sont transférés d'un réservoir de stockage fixe dans des réservoirs de véhicules à moteur	Volume équivalent de GNR distribué annuellement : 40 m <sup>3</sup>	1435	Non classé



L'accès au site prévu par l'arrêté préfectoral d'autorisation et le dossier de demande d'autorisation, doit se faire depuis la RD 17 par le biais du chemin de Sus Las Houns via un carrefour et une desserte spécifiquement aménagée dans le cadre du projet de déviation du bourg de Cassaber. Le projet de déviation a été abandonné en décembre 2015, il revient à l'exploitant d'adapter son trajet d'accès au site en fonction des dessertes présentes.

## 2-1. Caractéristiques générales

Superficie totale du site autorisée	326 656 m <sup>2</sup>
Superficie de la zone d'extraction autorisée	202 400 m <sup>2</sup>
Côte minimale d'extraction	+1 m NGF
Substances à extraire	graves alluvionnaires du Gave d'Oloron
Volume des matériaux à extraire	4 millions de tonnes de produits marchands
Production annuelle maximale	300 000 tonnes, limitée à 100 000 tonnes/an tant que le demi-diffuseur de Carresse-Cassaber n'a pas été mis en service
Durée de l'autorisation	17 ans
Destination des matériaux	Fabrication de granulats : <ul style="list-style-type: none"><li>• pour la réalisation de béton prêt à l'emploi et la préfabrication de matériaux en béton,</li><li>• pour la réalisation d'enrobés destinés à la voirie,</li><li>• dans les travaux publics : routiers, constructions.</li></ul>

Le principe d'exploitation repose sur une extraction à ciel ouvert de graves alluvionnaires, avec remise en état des surfaces exploitées de façon coordonnée à l'avancement.

Le gisement alluvionnaire a une épaisseur moyenne de 10 mètres et le toit de la nappe est situé à 3 mètres sous la surface du sol.

L'extraction est précédée par un décapage des matériaux superficiels sur une épaisseur variant entre 1,10 et 2,50 mètres. Les matériaux de découverte sont réutilisés directement pour la remise en état des terrains venant d'être exploités.

L'extraction des graves alluvionnaires s'effectue en deux paliers au moyen d'une pelle hydraulique ou d'une dragline : le premier palier permet d'extraire les matériaux hors d'eau jusqu'à environ 3 mètres, puis le second palier est exploité sous eau.

Les matériaux extraits sont stockés pour essuyage à proximité de la zone d'extraction en bordure du plan d'eau créé. Après égouttage, ces produits sont repris au chargeur pour le chargement des camions qui desserviront les sites de l'exploitant actuellement opérationnel pour le traitement des matériaux destinés à la commercialisation.

Le principe de remise en état autorisé nécessite outre des terres de découverte et des stériles issus du site, l'apport de matériaux extérieurs. Ces matériaux extérieurs sont limités à des terres et des cailloux, inertes et non pollués.

## 3. Présentation et caractéristiques de la demande

### 3-1. Contexte de la demande

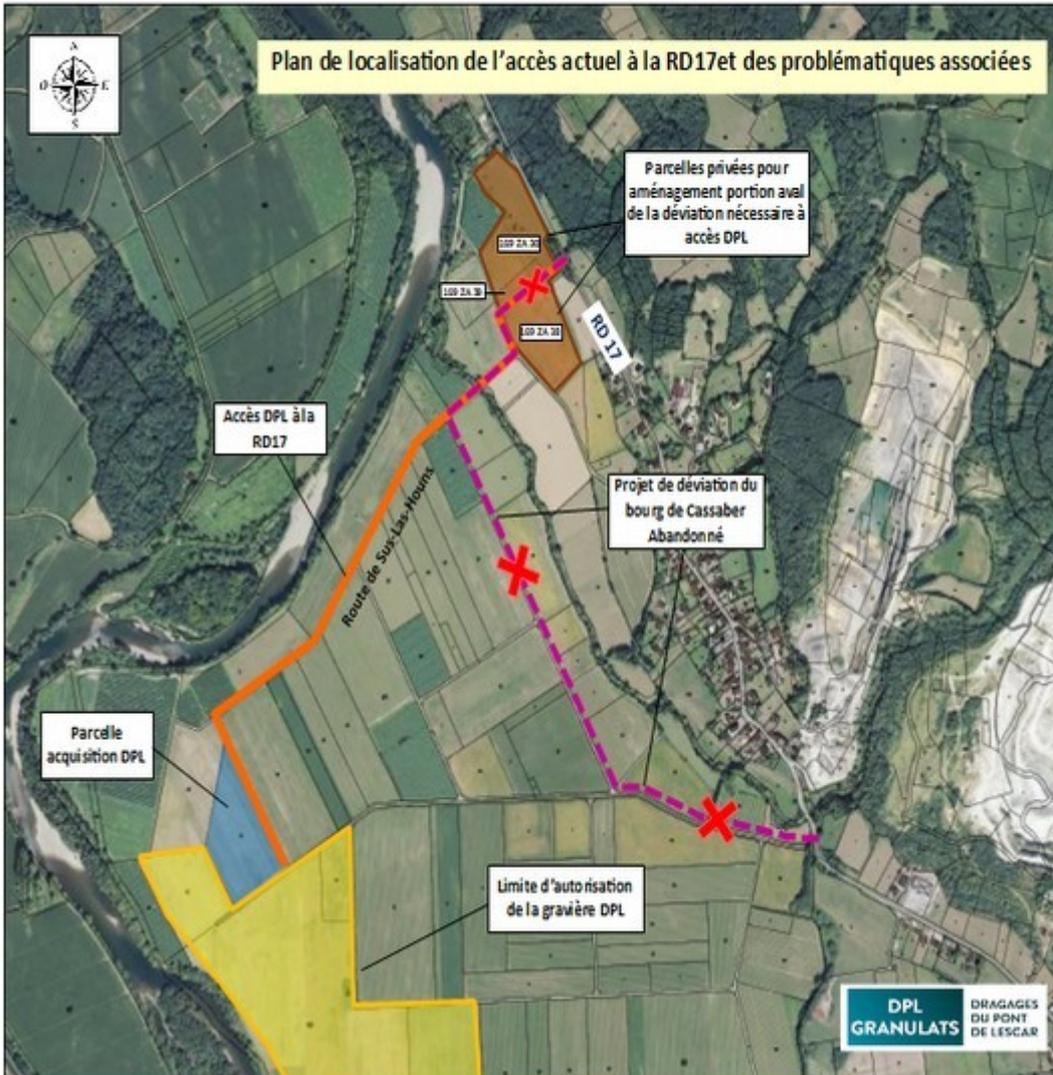
L'arrêté préfectoral n° 12330/2016/011 définit à l'article 3 les aménagements préliminaires avant toute exploitation du site. L'article 3.3 prescrit les aménagements du chemin d'accès, conditionnés par l'accord des propriétaires et gestionnaires de ces voies et ouvrages.

Les voies de circulations qui doivent être empruntées entre la RD 17 et la carrière, correspondent à des chemins d'exploitations existants appartenant majoritairement à l'Association Foncière de Remembrement. Or, l'AFR refuse de donner l'accord à la société DPL de réaliser les études et les travaux prévus à l'article 3.3 de l'arrêté préfectoral n° 12330/2016/011.

De plus, le trajet prévu dans la demande d'autorisation déposée en octobre 2014, prévoyait un raccordement au projet de déviation du bourg de Cassaber. Cependant ce projet de déviation, prévoyant un raccordement à la RD 17 par un nouveau tronçon de voie situé sur des parcelles privées, a été abandonné par la mairie de Carresse-Cassaber et par les services de l'État en décembre 2015. Dès 2016, l'exploitant a tenté de négocier avec les propriétaires fonciers concernés pour réaliser ce raccordement, sans trouver d'accord.

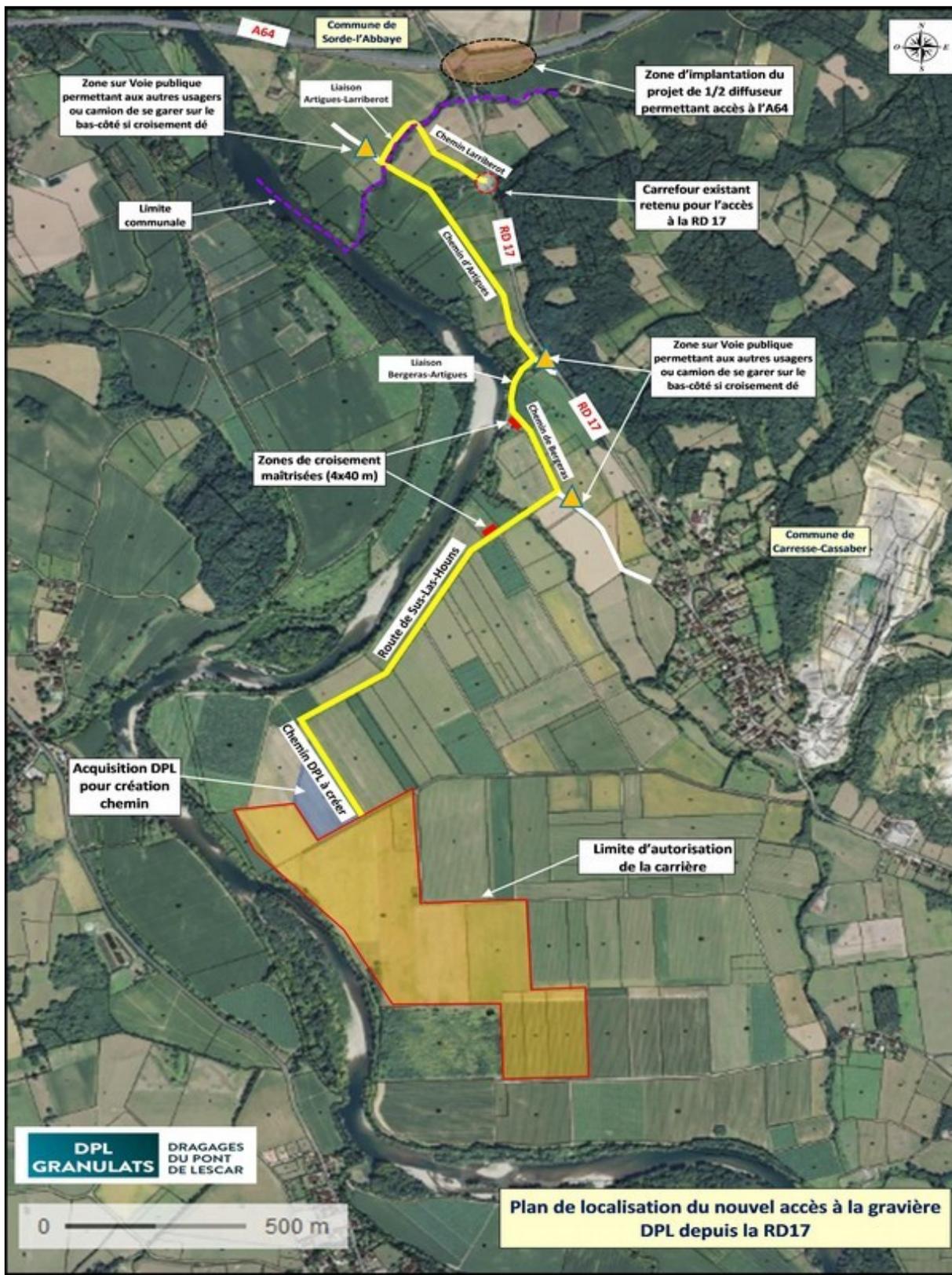
Compte tenu de ces éléments, la demande concerne :

- la modification des conditions d'aménagement de l'accès entre la RD 17 et la carrière telles qu'elles sont définies à l'article 3.3 de l'arrêté préfectoral n° 12330/2016/011, pour la période d'exploitation avant la mise en place du demi diffuseur avec une production limitée à 100 000 t/an
- la modification de l'accès entre la carrière et la RD 17 tel qu'il est défini dans le dossier de demande du 14 octobre 2014, complété le 26 mars 2015, et mentionné à l'article 12 de l'arrêté préfectoral n° 12330/2016/011.



Les modifications sollicitées n'entraînent pas de modification de la limite d'autorisation, ni de la limite d'exploitation, ni des conditions d'exploitation dans le périmètre de la carrière.

Ces modifications ne concernent que l'accès entre la RD 17 et le site d'exploitation.



### 3-2. Modifications des conditions d'aménagement du chemin d'accès

#### 3-2-1. Droit d'utilisation des chemins d'accès

Sur la commune de Carresse-Cassaber, les voies de circulation entre la RD 17 et la carrière, sont des chemins d'exploitation privés, dont l'usage est commun à tous les riverains. L'entretien de ces chemins incombe aux propriétaires intéressés. Ces chemins sont également ouverts à la circulation publique. L'usage de ces chemins est défini par l'article L 162-1 du code rural.

Sur la commune de Sorde-l'Abbaye, la voie de circulation sollicitée, est un chemin rural appartenant au domaine privé de la commune, affecté à l'usage du public. L'entretien de ce chemin rural, contrairement à celui des voies communales, n'est pas inscrit au nombre des dépenses obligatoires mises à la charge des communes en application de l'article L 2321-2 du code général des collectivités territoriales.

Par conséquent la société DPL, en tant que propriétaire de parcelles sur ce secteur desservi par les chemins d'exploitation, dispose d'un droit d'usage commun à tous les intéressés.

### 3-2-2. Caractéristiques des chemins et usage

Le pétitionnaire a réalisé une analyse technique de l'ensemble des voiries de la plaine de Carresse-Cassaber. Les principales caractéristiques concernant l'accès souhaité sont résumées dans le tableau suivant :

N°	Nom de la voirie	Nature juridique	Revêtement	Largeur sans accotement	Usage	Propriétaire
1	Route de « Sus Las Houns »	Chemin d'exploitation	Empierrement et Enrobé	3,70 m max. 2,90 m min.	Exploitation agricole chasse, pêche, loisir	AFR
2	Chemin de Bergeras	Chemin d'exploitation	Empierrement et Enrobé	2,70 m max. 2,60 m min.	Exploitation agricole chasse, pêche, loisir	AFR
3	Chemin de liaison Bergeras Artigues	Chemin d'exploitation	Empierrement	4,00 m max. 2,80 m min.	Exploitation agricole chasse, pêche, loisir	AFR, M. Berot, M. Barère, Société « Production de granulats »
4	Chemin d'Artigues	Chemin d'exploitation	Empierrement	3,60 m max. 2,90 m min	Exploitation agricole chasse, pêche, loisir	AFR
5	Chemin de liaison Artigues-Larriberot	Chemin d'exploitation	Empierrement	3,50 m max. 2,80 m min	Exploitation agricole chasse, pêche, loisir	Commune de Sorde-l'Abbaye
6	Chemin de Larriberot	Chemin d'exploitation	Empierrement et enrobé	3,70 m max. 2,80 m min	Exploitation agricole chasse, pêche, loisir	AFR

L'ensemble de ces chemins est couramment utilisé dans le cadre des activités agricoles et permettent la circulation de véhicules lourds.

La largeur minimale de 2,60 mètres des chemins d'exploitation, permet la circulation des poids lourds conforme au code de la route dont la largeur maximale est limitée à 2,55 mètres.

Les charges maximales admissibles par essieu, 13 tonnes, et le poids total roulant, 44 tonnes, du matériel agricole actuellement autorisé à circuler sur ces voies n'est pas différent de celui des poids lourds utilisés par l'exploitant.

### 3-2-3. Caractéristiques de l'ouvrage de franchissement du Saleys (Pont du Gouat)

Le franchissement du Saleys ne peut être évité, ainsi la société DPL est contrainte d'emprunter le pont du Gouat. Cet ouvrage de type PRAD (pont à poutres précontraintes par adhérence) se développe sur une longueur de l'ordre de 12,80 mètres pour une largeur de 3,70 mètres hors bordure.

Les caractéristiques structurelles et techniques de l'ouvrage indiquent que sa conception a été prévue pour supporter les charges civiles réglementaires et le passage de véhicules lourds, ce que confirme l'usage courant qui en est fait, dans le cadre de l'exploitation agricole de la plaine.

Ainsi, au regard de la circulation effective actuelle sur cet ouvrage par les exploitants agricoles, la charge engendrée par les véhicules du pétitionnaire ne sera pas supérieure à celle actuellement supportée et n'excédera pas un poids total roulant de 44 tonnes.

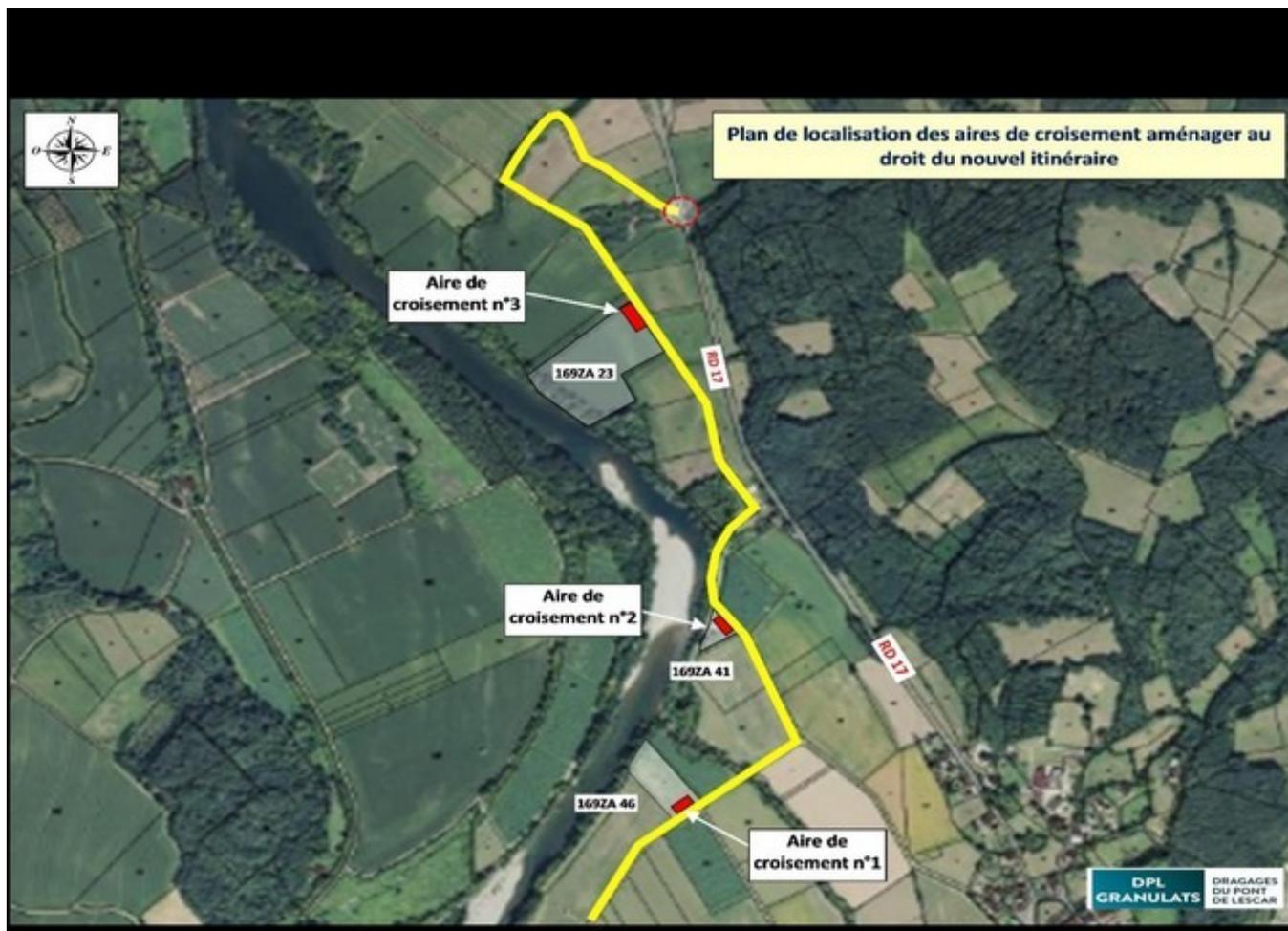
Toutefois, à la demande de la commune assurant ses pouvoirs de police, ou du préfet, l'exploitant s'engage à réaliser des études complémentaires permettant de s'assurer de la capacité de portance réelle de l'ouvrage et de vérifier que son état actuel est adapté pour les passages et usages réguliers en toute sécurité pour les véhicules lourds.

### 3-2-4. Modifications de l'article 3.3 de l'arrêté préfectoral n° 12330/2016/011

Le pétitionnaire démontre ainsi qu'en l'état actuel, les chemins ne nécessitent pas de modification de leur assiette et d'aménagement spécifique pour être utilisés par les véhicules de transports de la société DPL.

Les travaux d'entretien courant pour permettre la stabilisation des chemins et éviter leur détérioration devront être assurés régulièrement par le pétitionnaire.

Des aires de croisement devront être aménagées sur les zones définies à cet effet, et une signalisation routière adaptée au trafic sera mise en place sur l'ensemble du trajet.



### 3-3. Modifications du chemin d'accès depuis la RD 17

Le projet de déviation du bourg de Cassaber étant abandonné, la société DPL a souhaité maintenir son tracé, en réalisant elle-même les travaux. Toutefois, une portion est implantée sur des parcelles privées que le pétitionnaire n'a pu acquérir. Il se voit donc contraint de mettre en place un nouvel accès pour rejoindre en sécurité la RD 17.

#### 3-3-1. Détermination et caractéristiques du nouvel accès

Le choix du nouvel accès a pris en compte notamment la sécurité du raccordement à la RD 17 par des poids-lourds et l'éloignement des zones habitées. Le choix de raccordement à la RD 17, retenu par le pétitionnaire, est le carrefour du chemin Larriberot. Ce carrefour suffisamment large, présente une bonne visibilité dans les deux sens de circulation sur la RD 17. Le Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques, consulté sur ce raccordement, a émis un avis favorable le 20 mars 2018, estimant que : *la visibilité au niveau de ce carrefour déjà aménagé et ses caractéristiques géométriques permettent une entrée et une sortie des véhicules en toute sécurité. Un régime de priorité de type « Céder le passage » est déjà en place. Comme vous l'indiquez dans votre demande, seuls les véhicules poids lourds en provenance du nord (Landes) accéderont à votre carrière. Ils ne traverseront donc pas le bourg de Cassaber.*

Ce tracé d'une distance de 3 010 m, est entièrement situé dans une zone à usage agricole.

Quatre ouvrages de franchissement de cours d'eau seront empruntés :

- le pont du Gouat pour la traversée du Saleys ;
- deux ouvrages de franchissement du ruisseau de Labarthe en limite communale entre Sorde-l'Abbaye et Carresse-Cassaber ;
- un busage pour le fossé d'écoulement de la source Mal Sègue.

Un minimum de 3 aires de croisement seront réparties sur le trajet et mises en place en bordure du chemin d'accès. Chacune de ces aires se développe sur une longueur de 40 mètres avec une largeur de 4 mètres pour une superficie d'emprise au sol de 120 m<sup>2</sup>.

#### **4. Analyse des impacts potentiels**

Il convient de noter que la demande est sollicitée pour une utilisation de cet accès entre la carrière et la RD 17 avant la création du demi diffuseur.

##### **4-1. Impacts sur le trafic et sur l'état des voies**

Le trafic est limité à une production maximale de 100 000 tonnes par an. Le trafic moyen journalier est de 12 rotations de poids lourds ayant une charge utile de 31 tonnes, soit 24 passages quotidiens.

Le revêtement des chemins étant majoritairement fait par empierrement, ce trafic participera à une dégradation progressive de la voirie.

Afin de prévenir le risque de détérioration le pétitionnaire s'engage à assurer :

- un suivi régulier des voies empruntées par ses camions entre la carrière et la RD 17, associé à une traçabilité de ce contrôle et des mesures d'entretien proposées et réalisées ;
- un entretien régulier des voies empruntées dès lors que les dégradations sont susceptibles de porter atteintes à la sécurité des usagers et d'entraîner un risque de détérioration de la chaussée :
  - entretien régulier de la couche superficielle ;
  - entretien et reprise de la structure de voirie sur les zones dégradées le nécessitant.

##### **4-2. Impacts sur la gestion des eaux de ruissellement des voies**

Le passage régulier de poids lourds pourra contribuer à :

- favoriser l'imperméabilisation de la voie par tassement et accroître le ruissellement des eaux ;
- altérer les fossés existants.

Afin de maintenir en l'état le système de gestion des eaux de ruissellement, l'exploitant s'engage à :

- conserver les fossés présents ;
- assurer un suivi régulier de l'état de ces fossés ;
- assurer l'entretien courant des fossés et les travaux spécifiques si nécessaire afin qu'ils conservent leurs caractéristiques actuelles.

##### **4-3. Impacts sur la sécurité routière**

L'utilisation des chemins par la société DPL engendrera un trafic régulier de poids lourds, qui s'ajoutera au trafic des exploitants agricoles, des riverains et des tiers. Compte tenu des largeurs de voirie, de la distance relativement importante entre la carrière et la RD 17, de l'absence de zone de croisement et d'une signalisation routière insuffisante, le trafic engendré par la carrière peut entraîner des difficultés de circulation et être source d'accident.

Par conséquent, avant le début de l'évacuation des matériaux extrait, l'exploitant mettra en place les aménagements suivants :

- création d'au moins 3 aires de croisement, selon un positionnement présenté au § 3.2.4 ;
- mise en place d'une signalisation routière en accord avec le maire de la commune en charge des règles de police pour la circulation publique. Cette signalisation pourra être composée de panneaux liés à l'exploitation de la carrière et limitant la vitesse de circulation. Des miroirs routiers pourront être placés au droit des zones à visibilité réduite.

#### **4-4 Impacts hydrauliques et hydrogéologiques**

Les risques pour les eaux souterraines et superficielles sont liés à une pollution d'origine accidentelle par déversement d'hydrocarbures. À cet effet le pétitionnaire s'engage à doter chaque camion d'un kit de produits absorbant pour intervenir rapidement et contenir la pollution.

La plaine étant inondable, lors des périodes de crue et de débordement du Gave d'Oloron ou du Saleys, la circulation des poids lourds sur les chemins sera interdite.

#### **4-5 Impacts sur les milieux naturels**

Les chemins d'accès ne seront pas modifiés. Les aires de croisement seront positionnées sur des parcelles agricole. Les deux zones Natura 2000, associées aux ripisylves du Saleys et du ruisseau Labarthe, ne seront concernées par aucune intervention spécifique.

Il n'est pas attendu d'impact supplémentaire sur ces milieux naturels.

#### **4-6 Impacts engendrés par le bruit**

Le nouvel itinéraire permet d'éloigner la sortie de raccordement à la RD 17 de plus de 750 mètres du bourg de Cassaber. Toutefois l'itinéraire se rapproche d'une habitation, la ferme de Mougny, implantée à 355 mètres au nord-ouest du tracé. Cette ferme est située à 155 mètres de l'autoroute A64 et se trouve fortement marqué par le bruit associé à cette infrastructure.

Il n'est pas attendu de nuisance de bruits supplémentaire pour les habitations du bourg de Cassaber, seule la ferme Mougny pourrait être faiblement impactée.

#### **4-7 Impacts sur les envols de poussières**

L'itinéraire emprunte des voies d'exploitation agricole sur une distance de 3 km. Le revêtement est majoritairement constitué d'empierrement, qui par temps sec sera à l'origine de dégagement de poussières.

Au regard des données météorologiques, il apparaît que selon la rose des vents, la ferme Mougny ne sera que très peu sous l'influence des vents, ce qui limitera les nuisances engendrées par l'envol des poussières lors de la circulation des camions.

Pour l'impact sur les activités agricoles, cette analyse a été faite dans l'étude d'impact de 2014, et l'arrêté d'autorisation n° 12330/2016/011, impose à l'article 9.6 des mesures à prendre pour éviter l'émission et la propagation des poussières. Ces mesures sont maintenues sur la totalité du nouvel itinéraire. À défaut de pouvoir recouvrir d'un enrobé les voies de circulation, le pétitionnaire s'engage à assurer un arrosage régulier de l'ensemble de la voie d'accès, entre le raccordement à la RD 17 et la carrière.

Cette mesure permettra de répondre aux objectifs de limitation des émissions de poussières.

#### **4-8 Autres**

Le pétitionnaire propose de mettre en place une commission de concertation avec les exploitants agricoles de la plaine, le maire de la commune de Carresse-Cassaber, et la société DPL. Cette commission doit permettre d'assurer un bon usage collectif de ces voies d'exploitations, et prévenir des dommages ou des risques liés à ce flux de camions.

### **5. Consultation des maires**

Les maires des communes de Carresse-Cassaber et Sorde-l'Abbaye, ont été consultés par courrier du 19 octobre 2020, pour informer l'Association Foncière de Remembrement ainsi que les propriétaires fonciers potentiellement impactés par cette modification du tracé, et transmettre leurs avis avant le 16 novembre 2020.

#### **5-1 Avis des communes**

Par courrier en date du 19 novembre 2020, Monsieur le maire de la commune de Carresse-Cassaber a préféré différer son avis à l'obtention par le pétitionnaire de l'accord de l'ensemble des propriétaires concernés par la modification du tracé pour l'évacuation des matériaux de la carrière.

Monsieur le maire de Carresse-Cassaber souhaite que l'exploitant puisse respecter l'ensemble des prescriptions de l'article 3.3 de son arrêté préfectoral d'autorisation, à savoir :

- les autorisations de l'ensemble des propriétaires ou gestionnaires de voirie préalablement à l'aménagement de l'accès à la RD17 ;
- les aménagements de la voirie, des ouvrages de franchissement, des aires de croisement et de raccordement à la RD17 ;
- la couverture en enrobés de la voirie et des aires de croisement ;
- la mise en place d'une signalisation routière adaptée au trafic ;
- la gestion des eaux pluviales.

Par courrier en date du 14 novembre 2020, Madame le maire de la commune de Sorde-l'Abbaye a donné son avis sur le projet de modification du tracé pour l'évacuation des matériaux de la carrière.

En premier lieu, Madame le Maire de Sorde-l'Abbaye donne un avis défavorable à l'utilisation du chemin bordant le ruisseau de Labarthe sur le territoire de sa commune.

En second lieu, elle rappelle les avis défavorables de sa commune, de la Communauté des Communes du Pays d'Orthe et du commissaire enquêteur lors de la demande d'autorisation initiale de 2015.

En troisième lieu, elle propose 2 solutions alternatives de tracé pour l'évacuation de matériaux :

- le tracé proposé par le pétitionnaire, mais une sortie vers Cassaber pour rejoindre le pont d'Auterive en traversant les bourgs de Cassaber et de Carresse ;
- un nouveau tracé en utilisant des chemins existant à l'est de la carrière (route des Pountets, route de la Plaine, chemin de l'Arribère et chemin de Lavoye) pour rejoindre la DR 29 en direction du pont d'Auterive.

Dans sa conclusion, Madame le maire de Sorde-l'Abbaye demande que cette exploitation de carrière soit reportée à la date d'ouverture du semi-échangeur de Sorde-l'Abbaye sur l'A 64, prévue en 2025, et réalisée avec une sortie différente sur la RD 17 afin d'éviter les nuisances supplémentaires pour la ferme « Mougny » qui subit déjà la proximité de l'autoroute et prévenir une atteinte écologique du ruisseau de Labarthe.

## **5-2 Avis de l'inspection**

Dans l'état actuel, l'assise générale de la voirie prévue dans le nouveau tracé est bien établie. Ces chemins sont majoritairement constitués par un revêtement en empièchement de granulats, hormis un secteur revêtu en enrobé. Ainsi, au regard de leur configuration, ils permettent le passage des poids lourds, moyennant un suivi régulier de leur état par le pétitionnaire afin d'en assurer en toute circonstance leur fonctionnalité et de garantir la sécurité de l'ensemble des tiers susceptible de les emprunter.

L'arrêté d'autorisation actuel impose déjà la mise en place de mesures spécifiques pour limiter l'envol des poussières, mesures qui avait alors été jugées comme efficaces pour réduire ces nuisances. De plus, durant les périodes sèches et venteuses les plus susceptibles de générer l'envol des poussières, l'entreprise DPL s'engageant à assurer un arrosage régulier de l'ensemble de la voie d'accès à la RD 17, les mesures proposées permettront de limiter les impacts tant sur l'activité agricole que pour les riverains et l'ensemble des usagers susceptibles d'emprunter le nouvel itinéraire envisagé.

Compte-tenu de ces éléments, il n'est pas nécessaire, d'un point de vue environnemental, d'imposer au pétitionnaire la mise en place de revêtement en enrobés des voiries. Toutefois, les aires de croisement qui ne présentent pas, à l'inverse des voiries, une assise stable et un revêtement adéquat doivent être aménagées.

À ce stade, il est important de rappeler que le pétitionnaire, en tant que propriétaire de parcelles sur la plaine de Carresse-Cassaber, dispose légalement et juridiquement du droit d'usage des chemins d'exploitation existants sur la plaine, conformément à l'article L162.1 du Code Rural.

Les ouvrages de franchissement des cours d'eau, compte tenu de leur largeur, permettent en l'état le passage de l'ensemble des véhicules de transport du pétitionnaire. Concernant les structures porteuses des ouvrages, l'usage qui en est fait actuellement dans le cadre notamment de l'exploitation agricole au sein de la plaine de Carresse-Cassaber montre qu'elles permettent le franchissement des cours d'eau par des véhicules agricoles dont le poids total en charge peut être supérieure au poids total en charge des véhicules de transport du pétitionnaire.

Toutefois, afin de vérifier la portance réelle des ouvrages et leur capacité à assurer le passage régulier de véhicules lourds, des études complémentaires pourraient être envisagées.

Cette modification du tracé d'évacuation des matériaux de la carrière ne nécessite donc pas la modification de l'article 3.3 de l'arrêté d'autorisation, contrairement aux propositions du pétitionnaire, mis à part l'obligation de revêtement en enrobé des voiries qui ne sont pas jugées indispensables compte-tenu des mesures mises en œuvre pour éviter les envols de poussières, la dégradation des chemins d'exploitation et la gestion des eaux de ruissellement.

En effet, comme indiqué dans ledit article, sans aménagement de la voirie, des ouvrages de franchissement, des aires de croisement et de raccordement à la RD 17, les études spécifiques et les autorisations des propriétaires ou des gestionnaires ne sont pas nécessaires. A contrario, tout aménagement quel qu'il soit doit donner lieu à l'autorisation des parties prenantes et des études spécifiques doivent être menées.

En tout état de cause, le suivi et l'entretien de l'ensemble des chemins d'accès à la carrière, des fossés d'évacuation des eaux de ruissellement et des ouvrages de franchissement des cours d'eau est à la charge du pétitionnaire. Si elles s'avèrent nécessaires, les études complémentaires permettant de s'assurer des capacités de charge et de fatigue des ouvrages de franchissement des cours d'eau seront également à la charge du pétitionnaire. L'article 6.12 de l'arrêté d'autorisation doit être modifié en conséquence.

Le nouveau tracé pour l'évacuation des matériaux doit être pris en compte dans l'autorisation d'exploiter et l'article 12 de l'arrêté d'autorisation doit être modifié en conséquence. Cet article complètera les règles générales de circulation sur ces chemins en rappelant les mesures de protection aux abords des cours d'eau.

En ce qui concerne l'avis de Madame le maire de Sorde-l'Abbaye, il est important de rappeler que le pétitionnaire est autorisé, par arrêté préfectoral du 2 juin 2016, à exploiter la carrière de Carresse-Cassaber et que les rythmes de production restent inchangés après la modification du tracé d'évacuation des matériaux envisagée. Cette autorisation prévoit, afin de limiter les nuisances dues à cette exploitation sur la commune de Sorde-l'Abbaye, la limitation de l'extraction à 100 000 tonnes par an, tant que le demi-échangeur de Carresse-Cassaber sur l'A 64 n'est pas en service.

Les solutions alternatives proposées dans l'avis de Madame le maire de Carresse emprunte des chemins d'exploitation de la plaine qui ne sont pas utilisables par des véhicules lourds et qui ne peuvent pas être aménagés pour la circulation de camions (passage entre des habitations, virages à 90°, largeur des chaussées). De plus, le débouché sur la RD 29 dans un virage à 90° sans visibilité ne pouvant être sécurisé, apparaît très accidentogène et ne peut pas à l'évidence être validé par les services du Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques.

En ce qui concerne les impacts potentiels sur la faune et la flore, il est important de rappeler que le dossier de demande d'autorisation initiale de novembre 2014 intégrait dans son étude d'impact l'ensemble du linéaire des chemins d'exploitation de la plaine qui seront empruntés, comprenant, en particulier, ce secteur des passages aménagés existants sur le ruisseau Labarthe. En effet, la notice d'incidences Natura 2000 du dossier initial a présenté et étudié ce site Natura 2000 SIC n°FR7200791 : « Le Gave d'Oloron (cours d'eau) et marais de Labastide-Villefranche », mais sans toutefois analyser précisément le passage sur le ruisseau Labarthe.

Pour cela, une notice d'incidences Natura 2000 spécifique s'est attachée à étudier les impacts de la circulation sur le nouvel accès proposé au droit du ruisseau Labarthe, qui fait partie comme le Saleys et le Gave d'Oloron du même chevelu hydrologique ayant conduit à la désignation du site comme Natura 2000.

Les enjeux de conservation concernant le site Natura 2000 du Gave d'Oloron sont associés uniquement au milieu de boisement humide qui constitue la ripisylve du ruisseau de Labarthe. L'analyse spécifique fait apparaître que la ripisylve est particulièrement bien développée mais présente un état globalement dégradé caractérisé par le faible développement des frênes et des saules.

Le projet de nouvel itinéraire prévoit uniquement l'utilisation des chemins et aménagements existants. À cet effet, le franchissement du ruisseau de Labarthe en deux points sera réalisé par le biais de deux ouvrages existants, correctement dimensionnés et couramment utilisés par des engins dans le cadre de l'exploitation agricole qui se développe sur la plaine de Carresse-Cassaber. De plus la portion du chemin bordant la ripisylve est actuellement en place et correctement dimensionnée pour le passage des poids lourds. Aussi, le projet de nouvel itinéraire ne nécessite aucun aménagement susceptible d'affecter le ruisseau de Labarthe et

sa ripisylve. Les boisements humides ne seront pas affectés. Il n'y a aura aucune destruction d'habitat et d'espèce d'intérêt communautaire.

Les impacts potentiels indirects associés au trafic de poids lourds ont été analysés et restent très limités. Les mesures simples de gestion proposées permettent de réduire les risques de perturbation des espèces potentiellement présentes. Les risques d'altération de la ripisylve sont également réduits et les mesures proposées garantissent l'absence de risque de pollution des eaux et des boisements, le maintien des écoulements et, de fait, la pérennité de la ripisylve et des habitats et espèces qui y sont associés.

Le nouvel itinéraire proposé conserve le passage initialement prévu sur le ruisseau du Saleys. Le franchissement de ce cours d'eau avait déjà été analysé et a fait l'objet d'une notice d'incidences Natura 2000 dans le cadre du dossier de demande d'autorisation. Les impacts sur ce cours d'eau, plus conséquent que le ruisseau de Labarthe et présentant un ripisylve similaire à l'état dégradé avait été jugé comme faible.

## 6. Positionnement de l'exploitant

Afin d'assurer des prescriptions techniques adaptées aux installations et techniquement réalisables, le projet a été communiqué à l'exploitant pour positionnement par courrier électronique en date du 15 décembre 2020. Le 15 décembre 2020, le pétitionnaire a indiqué qu'il n'avait pas d'observation sur le projet de prescriptions.

## 7. Conclusions de l'inspection

Conformément à l'article L.181-14 du code de l'environnement, la société Dragages du Pont de Lescar a porté à la connaissance du préfet, avec tous les éléments d'appréciation, les modifications des conditions d'accès au site d'extraction de matériaux alluvionnaire de Carresse-Cassaber, de nature à entraîner un changement notable des éléments du dossier de demande d'autorisation.

Au regard de l'article R.181-46 du code de l'environnement, les modifications envisagées :

- ne constituent pas une extension de l'exploitation et ne doit pas faire l'objet d'une nouvelle évaluation environnementale en application du II de l'article R.122-2 ;
- ne modifie pas le classement des installations au titre de la réglementation des installations classées (seuils quantitatifs et critères fixés par arrêté du ministre chargé de l'environnement) – Rubrique 2510-1 soumise à autorisation ;
- ne sont pas de nature à entraîner des dangers et inconvénients significatifs pour les intérêts mentionnés à l'article L.181-3.

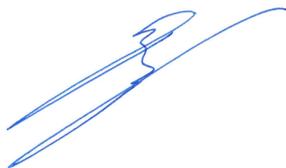
Au regard des critères de l'article R.181-46 du code de l'environnement, les modifications des conditions d'accès au site d'extraction de matériaux alluvionnaire de Carresse-Cassaber, présentées par la société Dragages du Pont de Lescar ne sont pas jugées comme substantielles.

Cette demande s'inscrit, donc, en application de l'article L.181-14 du code de l'environnement, comme une modification notable, mais non substantielle.

Toutefois, compte tenu des modifications apportées, il est nécessaire de modifier certaines prescriptions de l'arrêté d'autorisation n° 12330/2016/011 en date du 2 juin 2016, pour prendre en compte les modifications des conditions d'exploitation.

Nous proposons à Monsieur le Préfet des Pyrénées-Atlantiques, un projet d'arrêté préfectoral complémentaire, au titre de l'article L.181-14, afin d'encadrer les activités du site à l'issue de la modification des activités.

Vu et transmis avec avis conforme  
Le Chef de l'unité départementale des Pyrénées-Atlantiques



Georges DERVEAUX

L'inspecteur de l'environnement



Frédéric DUBERT