



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DES PYRENEES-ATLANTIQUES

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement d'Aquitaine – Limousin – Poitou-Charentes

Bayonne le 23 mars 2016

Unité Départementale des Pyrénées-Atlantiques

Antenne de Bayonne

Affaire suivie par : Xavier BARANGER

xavier.baranger@developpement-durable.gouv.fr

Référence : XB/CD/UD64B/16DP/0378

S3IC : 52.12 330

Objet : Dossier de demande d'autorisation pour l'exploitation d'une carrière à ciel ouvert de graves alluvionnaires sur la commune de CARRESSE-CASSABER, présenté par la société Dragages du Pont de Lescar

Référence : Dossier reçu le 14 octobre 2014 et complété le 26 mars 2015.

--- PROJET DE RAPPORT DE L'INSPECTEUR DES INSTALLATIONS CLASSÉES ---

Dans sa demande datée du 14 octobre 2014, Monsieur Jacques DANIEL, agissant en qualité de président de la société Dragages du Pont de Lescar, a sollicité l'autorisation d'exploiter une carrière à ciel ouvert de graves alluvionnaires aux lieux dits « Lacouture » et « Sus La Houns » sur la commune de CARRESSE-CASSABER.

I. PREAMBULE

I.1. Historique

La société Dragages du Pont de Lescar a déposé un dossier de demande d'autorisation d'exploiter pour une nouvelle carrière, implantée sur la commune de CARRESSE-CASSABER, en rive droite du Gave d'Oloron, sur une surface totale de 326 656 m². Les matériaux, des graves alluvionnaires, seront extraits à ciel ouvert en eau.

La production maximale envisagée est de 300 000 t/an pour une durée de 17 ans.

I.2. Principaux enjeux du dossier

Les terrains du projet sont inclus dans un méandre du Gave d'Oloron, à hauteur de CARRESSE-CASSABER. La plaine alluviale, inondable dans ce secteur, est située dans le lit majeur du Gave d'Oloron.

La prise en compte de la proximité immédiate d'une zone NATURA 2000.

Le secteur est marqué par une forte implantation agricole, notamment la culture du maïs et des kiwis.

Le transport des matériaux depuis le site jusqu'à la plate-forme de traitement d'Abos implique un aménagement des chemins ruraux desservant le site jusqu'à la route départementale 17.

Un autre enjeu important lié au transport des matériaux concerne la traversée des bourgs de SORDE L'ABBAYE et PEYREHORADE pour rejoindre l'échangeur n°6 de l'A64 ou exceptionnellement des bourgs de CARRESSE, CASSABER et SALIES DE BÉARN pour rejoindre l'échangeur n°7 de cette même autoroute.

II. PRESENTATION SYNTHETIQUE DU DOSSIER DU DEMANDEUR

II.1. Le demandeur (identité, capacité technique et financière)

Demandeur	Société Dragages du Pont de Lescar (DPL)
Forme juridique	SAS au capital de 2 008 300 €
Siège social	Avenue du Vert Galant 64 230 LESCAR
SIREN	095 782 223
Registre du commerce	Pau B 095 782 223
Code APE	0812Z – Exploitation de gravières et sablières [...]
Représentée par	Monsieur Jacques DANIEL, Président

La société Dragages du Pont de Lescar (DPL), qui appartient au Groupe DANIEL, est un des principaux producteurs de granulats dans le département des Pyrénées Atlantiques. Son activité principale est l'extraction et la production de granulats, avec en parallèle un développement sur le secteur d'activité du bâtiment et des travaux publics à travers la filière béton de l'entreprise. Elle dispose de l'expérience, du personnel qualifié et du matériel nécessaire permettant d'ouvrir cette exploitation de matériaux. Le groupe DANIEL compte environ 250 personnes réparties sur une vingtaine de sites dans le Sud-Ouest.

Les capacités techniques de cette entreprise nous paraissent satisfaisantes pour l'exploitation de cette carrière.

Au vu des documents transmis par l'exploitant, nous estimons que l'entreprise dispose des capacités financières pour mener à bien l'exploitation du site.

II.2. Le site d'implantation, ses caractéristiques

Le site d'exploitation de la carrière se situe à 1,5 km au nord/nord-ouest du bourg de CARRESSE et 1km au sud-ouest du bourg de CASSABER, dans un méandre du gave d'Oloron.

L'emprise de la demande se partage de la façon suivante :

Section	Lieu-Dit	Parcelle	Superficie totale	Superficie demandée
ZA	Lacouture	43	15 400 m ²	15 400 m ²
		44	17 760 m ²	17 760 m ²
		45	29 080 m ²	29 080 m ²
		57	49 170 m ²	49 170 m ²
		66	179 886 m ²	179 886 m ²
		62	10 880 m ²	10 880 m ²
ZB	Sus Las Houns	62	24 480 m ²	24 480 m ²
Total				326 656 m ²

Les terrains d'emprise du projet sont actuellement occupés par des terres agricoles (culture céréalière et de légumineuses).

Les secteurs d'habitations autour du site se répartissent de la façon suivante :

Rive droite du Gave d'Oloron :

- à 780 mètres au nord-est pour les premières habitations du bourg de CASSABER ;
- à 680 mètres à l'est pour une habitation isolée ;
- à 700 mètres à l'est pour le hameau Bergeron.

Rive gauche du Gave d'Oloron :

- à 340 mètres au nord-ouest pour une habitation du bourg de SAINT-PÉ-DE-LEREN ;
- à 520 mètres au sud-ouest pour des habitations du bourg de SAINT-DOS.

La carrière est implantée sur la plaine alluviale, au milieu de terres agricoles (cultures céréalières) et de vergers de kiwis.

La commune de CARRESSE-CASSABER n'est dotée d'aucun document d'urbanisme opposable aux tiers, c'est le Règlement National d'Urbanisme qui s'y applique.

Le projet ne se situe dans aucun rayon de protection de monument historique, ni de site classé ou inscrit.

Le site n'est inclus dans aucun périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable.

L'emprise du projet de carrière inclut une partie de la ZNIEFF de type 1 « Gave d'Oloron et ses rives » et de la ZNIEFF de type 2 « réseau hydrographique de gave d'Oloron et de ses affluents ». Le Site d'Importance Communautaire n°FR7200791 « Le Gave d'Oloron et marais de Labastide-Villefranche » du réseau Natura 2000 jouxte les limites de l'emprise du projet.

Le projet de la carrière est en adéquation avec les prescriptions du Schéma Départemental des Carrières approuvé par arrêté préfectoral en date du 12 avril 2003 et le SDAGE Adour Garonne adopté le 16 novembre 2009.

II.3. Les droits fonciers

La société DPL possède la maîtrise foncière sur la totalité du projet, disposant de contrats de forage auprès des différents propriétaires des parcelles du projet.

II.4. Le projet, ses caractéristiques

II.4.1. Nature et contexte du projet

La société DPL souhaite implanter une nouvelle carrière à ciel ouvert dans un méandre du Gave d'Oloron sur la commune de CARRESSE-CASSABER. L'exploitation concerne un gisement de graves alluvionnaires. Les matériaux extraits serviront à alimenter les installations de traitement du site d'Abos.

L'emprise du projet couvre une superficie de 32,7 ha dont environ 12,5 ha non exploitée.

La surface exploitable, permettra l'extraction d'un volume de 2 millions de mètres cubes d'alluvions, d'une densité de 2 t/ m³, soit environ 4 millions de tonnes. La production moyenne annuelle est demandée à 250 000 t avec une production maximale limitée à 300 000 t.

L'épaisseur de la découverte est estimée à 2 m et l'épaisseur maximale du gisement est estimée à 14,8 m.

La profondeur d'exploitation sera limitée à la côte minimale de 1 m NGF.

Les terrains seront décapés sur une épaisseur variant de 1,1 m à 2,7 m de terre. Ces matériaux décapés seront stockés en partie sous forme de merlon de faible hauteur en limite Est du site ainsi qu'en bordure de plan d'eau à proximité de la piste pour la sécurité des engins. Le reste des matériaux de découverte sera utilisé dans le cadre de la remise en état coordonnée aux travaux d'exploitation.

L'extraction des graves s'effectue à la pelle mécanique ou à la dragueline. Les matériaux extraits sont stockés pour ressuyage à proximité de la zone d'extraction et d'évolution de la pelle (ou de la dragueline). Le chargement des camions se fait à l'aide d'une chargeuse.

Les matériaux extraits sur la carrière seront expédiés vers les installations de traitement du site DPL à ABOS. Après traitement, ces granulats sont destinés à alimenter les centrales à béton, sites de production d'agglomérés et chantiers du BTP du Nord du département voire du Sud des Landes.

Cette demande n'est pas concernée par les articles L 311-1 ou L 312-1 du code forestier relatif au défrichement.

II.4.2. Classement des installations

Le tableau de classement des installations au titre de la législation sur les installations classées s'établit comme suit :

Rubrique	Description	Volume ¹	Régime ²
2510-1	Exploitation de carrière	Production annuelle maximale : 300 000 t Limitée à 100 000 t/an tant que le projet de demi-échangeur de CARRESSE-CASSABER n'est pas en service	A
2517-3	Station de transit de produits minéraux solides	Superficie des stocks de tout-venant : 5 000 m ² maximum	NC
4734	Produits pétroliers spécifiques et carburants de substitution	Quantité de GNR susceptible d'être stockée : 0,85 t	NC
1435	Installations où les carburants sont transférés d'un réservoir de stockage fixe dans des réservoirs de véhicules à moteur	Volume équivalent GNR distribué annuellement : 40 m ³	NC

¹ Volume d'activité correspondant au projet du demandeur

² Régime correspondant : A = autorisation ; NC = non classé

Suite à la parution du décret n°2015-285 du 3 mars 2014 modifiant la nomenclature des installations classées, les rubriques 1430 et 1432-2 (concernant la définition des liquides inflammables et les dépôts de liquides inflammables) demandées par l'exploitant ont été supprimées. La rubrique 4734 encadre le stockage de carburant, le stockage présent sur le site reste non-classable.

II.3. Rythme et durée de fonctionnement

L'exploitation se déroulera du lundi au vendredi, hors jours fériés de 7H à 18H et exceptionnellement jusqu'à 22H.

Dans sa demande, le pétitionnaire sollicite une durée de 17 ans. Compte tenu des ressources évaluées et du rythme moyen de l'exploitation, la durée sollicitée semble acceptable.

II.5. L'impact en fonctionnement normal et les mesures de réduction

II.5.1. Paysage et cadre de vie

II.5.1.1 Impact visuel

La mise à nu de la nappe alluviale au fur et à mesure de l'extraction des granulats se traduira par la création d'un plan d'eau. Afin de réduire l'impact paysager, le pétitionnaire prévoit dès le début de l'exploitation de planter une haie champêtre en limite est sur les hauts de talus. Cette haie sera constituée d'arbres d'essences locales de haut jet et d'une strate arbustive, sur une largeur d'au moins 3 mètres. Une parcelle non exploitée en limite ouest, et interdite par sa situation dans l'espace de mobilité du gave d'Oloron, sera reconvertie en prairie de fauche. Sur les parties limitrophes avec le gave, le pétitionnaire renforcera le cordon boisé avec des essences locales.

Pour les habitations du bourg de Cassaber, la création de ces écrans paysagers ne masquera pas complètement la perception du site, mais étant donné la distance, réduira notablement sa perception, sans modification de l'ambiance paysagère générale.

II.5.1.2 Impact sur l'agriculture

La création de la carrière se traduira par la perte d'un peu plus de 20 ha de terres agricoles. Cette perte représente environ 9 % de la surface cultivée sur la plaine alluviale du méandre Carresse-Cassaber et environ 4 % de la surface agricole utile de la commune de CARESSE-CASSABER. Cette perte de surface ne pourra pas être compensée, toutefois l'activité agricole restera prépondérante.

Les terrains objets de la demande sont actuellement la propriété de particuliers. Ces derniers ont établi des contrats de forage avec le pétitionnaire en vue de l'exploitation de ces parcelles. Il n'y a pas de carte communale ou de plan local d'urbanisme sur la commune, ces terrains ne sont donc pas destinés à un usage spécifique en tant que terres agricoles.

II.5.1.3. Impact sur la faune et la flore

L'évaluation des incidences sur le site NATURA 2000 considère que le projet a un impact relativement faible sur l'état de conservation des espèces et des habitats qui ont justifié la désignation du « Gave d'Oloron et marais de Labastide-Villefranche » comme site d'intérêts communautaire du réseau Natura 2000.

Afin de préserver les interactions entre les habitats, la faune et la flore, le projet prévoit ;

- de ne supprimer qu'un seul pylône électrique utilisé comme site de pose par les rapaces ;
- la création d'une haie champêtre utilisée par l'avifaune ;
- la création d'une prairie de fauche pour ouvrir un nouvel habitat favorable aux insectes et zone de chasse pour les rapaces et les chiroptères ;
- la réalisation des travaux de pose de l'ouvrage de surverse dans le Gave d'Oloron en septembre octobre, pour éviter la période de nidification des oiseaux sur la digue et la période de reproduction des poissons d'intérêt communautaire ;
- un possible empoisonnement du plan d'eau en collaboration avec l'APPMA locale ;
- la mise en place d'une grille au niveau du rejet du plan d'eau pour éviter la migration des poissons vers le Gave ;
- le suivi des espèces faunistiques invasives ;
- la végétalisation des berges pour éviter la colonisation du milieu par des espèces banales ou invasives, indésirables ;
- la végétalisation du plan d'eau par des herbiers aquatiques, et l'élimination des foyers d'espèces exotiques ;

- le suivi écologique du développement des espèces floristiques et des modalités d'utilisation du site par les espèces faunistiques.

II.5.1.4. Impact sur les transports

Les matériaux extraits seront expédiés vers les installations de traitements existantes du Groupe Daniel et majoritairement vers le site d'Abos. Depuis la carrière, les camions emprunteront prioritairement les voies suivantes :

- un chemin à créer sur une parcelle privée pour lequel le pétitionnaire dispose de la maîtrise foncière ;
- le chemin « Sus Las Houns » pour lequel le pétitionnaire dispose d'une convention de passage avec la Mairie ;
- une piste privée utilisée par les exploitants agricoles, qui fait partie du projet de déviation du bourg de Cassaber dont les négociations seraient en cours entre les différents propriétaires fonciers, la commune de Carresse-Cassaber et le Conseil Général, pour un raccordement à la RD 17 au nord du bourg de Cassaber ;
- RD17 puis RD 29 vers Peyrehorade en passant par Sorde l'Abbaye ;
- RD 19 jusqu'à l'échangeur n°6 de Peyrehorade.

Il est prévu, dans le projet de prescriptions joint au présent rapport, dans la partie aménagements préliminaires, que le chemin soit enrobé et aménagé depuis l'entrée de la carrière jusqu'à l'accès à la RD17, que soient prévus des points de croisement pour les poids lourds et les engins agricoles circulant sur cette voie et un aménagement de l'accès à la RD17 en accord avec les services compétents pour cette voirie.

En cas de problème de circulation vers l'échangeur n° 6 de Peyrehorade, le pétitionnaire envisage de transférer le flux de camions sur la RD 17 vers Salies de Béarn, puis la RD 430 vers l'échangeur n° 7.

Le projet de prescriptions joint au présent rapport prévoit que cet itinéraire pourra être emprunté dans le cas où la circulation sur l'itinéraire principal (vers SORDE L'ABBAYE et PEYREHORADE) serait interdit pour une durée supérieure à une semaine. Le pétitionnaire devra informer les mairies des communes concernées et l'inspection des installations classées en cas d'interruption de la circulation sur l'itinéraire principal et de transfert de la circulation poids-lourds sur ce second itinéraire.

Selon l'étude d'impact calculée avec une charge utile par camion de 30 tonnes et 250 jours de transport par an, le trafic poids-lourds estimé du projet sera de 33 à 40 rotations de camions par jour pour cette seule carrière. Ce trafic s'ajoute au trafic poids-lourds déjà existant sur cet axe qui, selon un comptage routier de 2009, pourrait augmenter le trafic poids-lourds de 35 à 42 %.

Il convient de noter que le Conseil Départemental des Landes et le Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques portent un projet de demi-échangeur sur l'autoroute A64 entre les bourgs de Cassaber et de Sorde l'Abbaye, qui permettra de réduire notablement les impacts sur l'itinéraire RD 29 et RD 19.

Le projet de prescriptions joint au présent rapport prévoit que le tonnage annuel de la carrière reste limité à 100 000 t/an et le nombre de rotations journalières de camions soit limité à 12 tant que le demi échangeur de CARRESSE-CASSABER n'est pas mis en service.

Le trafic routier lié à l'activité de la carrière aura lieu exclusivement la semaine entre 7h et 18h.

II.5.2. Impact sur l'eau

L'exploitation se fera en eau. Il n'y aura ni rabattement ni pompage de la nappe. Les matériaux extraits sont stockés pour ressuyage à proximité de la zone d'extraction et d'évolution de la pelle (ou de la dragueline). Le chargement des camions se fait à l'aide d'une chargeuse.

II.5.2.1. Eaux souterraines

L'analyse hydrogéologique présentée dans le dossier, établit un niveau de nappe en période de basses eaux à 12,3 m NGF, et un niveau en période de hautes eaux à 15,1 m NGF. La hauteur des terrains étant d'environ 15 m NGF, il sera donc attendu un débordement du plan d'eau au nord du site. Pour améliorer la continuité hydraulique de la nappe d'eau, il est proposé de taluter les berges nord et sud, directement dans la masse des alluvions, sans faire d'apport de stériles ou de matériaux extérieurs. De plus, pour prévenir le risque de débordement, le pétitionnaire placera un ouvrage d'évacuation des eaux du plan d'eau vers le Gave d'Oloron. Cet ouvrage d'une longueur de 440 mètres sera constitué par un fossé puis par une canalisation en buse béton. Une prise d'eau aménagée avec une grille sera mis en place coté lac et un dispositif type clapet anti-retour sera installé coté gave. Selon l'auteur de l'analyse hydrogéologique, cet ouvrage est appelé à fonctionner moins de 15 jours par an.

Un suivi hydrologique de la hauteur du fil d'eau du Gave d'Oloron en amont et en aval du point de rejet ainsi qu'un suivi hydrogéologique de la nappe sera mis en place par le pétitionnaire et suivi par un bureau d'étude spécialisé. Ce suivi permettra si besoin d'adapter les mesures proposées. Les piézomètres mis en place serviront également à assurer l'analyse de la qualité des eaux de la nappe.

II.5.2.2. Eaux de surfaces

La détermination de l'espace de mobilité résiduel à 50 ans et au-delà, sans tenir compte de la pérennisation de la digue, a entraîné une réduction de la surface d'extraction sur la partie ouest du projet. Le bord de l'extraction est ainsi éloigné d'au moins 100 mètres de la berge actuelle du Gave d'Oloron.

Pour éviter le risque de capture du plan d'eau par érosion régressive, le pétitionnaire prévoit de mettre en place des aménagements spécifiques de type protections anti-érosives sur les talus amonts, à l'ouest et au sud.

Un suivi régulier de la qualité physico-chimique du plan d'eau sera mis en place.

II.5.2.3. Prévention des risques de pollution

Les matériaux extraits sur le site ne sont pas lavés, il n'y a donc pas d'eaux de procédé.

Les engins à mobilité réduite, pelle ou dragline, seront ravitaillés directement sur le site par un camion citerne au-dessus d'un dispositif étanche du type bac chantier ou couvertures absorbantes.

Une cuve aérienne de 1 000 litres de gazole non routier sera installée sur le site. Elle sera placée au-dessus de la cote des plus hautes eaux, soit 15,60 m NGF, et sur une rétention, munie d'une double enveloppe et d'un système de détection de fuite. Un stockage d'huile placé au-dessus d'une rétention sera présent dans le local technique. Ce local sera également placé au-dessus de la cote de crue.

Les engins sont régulièrement entretenus et réparés par les fournisseurs sur le site.

Des kits anti-pollution seront à disposition dans les engins d'extraction et une réserve de matériaux absorbants sera présente dans le local technique. Un barrage flottant sera disponible pour circonscrire toute pollution sur le plan d'eau.

Seuls les déchets inertes de type terre et cailloux seront acceptés comme remblais pour la remise en état du site.

Le pétitionnaire prévoit également de mettre en place une procédure d'alerte en cas de crue, permettant d'assurer un repli du matériel et une évacuation du personnel.

II.5.3. Pollution de l'air

Ce type d'extraction de matériaux alluvionnaires humides, ne génère que peu de poussières. Les principales sources d'émissions atmosphériques sont liées aux campagnes de découverte, au fonctionnement des engins et à la circulation des véhicules sur le site et sur des voies non revêtues.

Afin de réduire les nuisances, le pétitionnaire réduira la période de décapage à deux ou trois campagnes d'une dizaine de jours par an en dehors des périodes de temps sec et venteux. Si nécessaire, un arrosage des terrains pourra être réalisé. La haie champêtre en bordure Est permettra de confiner les émissions de poussière à l'intérieur du site.

Les émissions de poussières liées au transport nécessiteront la création d'un chemin bituminé depuis l'entrée de la carrière jusqu'à l'accès à la RD17, ainsi qu'une limitation de la vitesse de circulation sur le site. Les pistes sises dans l'emprise de la carrière feront l'objet, en période sèche, d'un arrosage adapté.

II.5.4. Bruit

Sur la base d'une étude prévisionnelle, le niveau sonore attendu au niveau des habitations les plus proches respectera le seuil maximum de l'émergence réglementaire.

Toutefois afin de limiter à la source les nuisances sonores, le pétitionnaire s'engage à :

- ne pas travailler en période nocturne, ni les week-ends et jours fériés ;
- faire un entretien régulier des engins ;
- équiper les engins d'avertisseurs sonores à fréquence mélangée ;
- faire réaliser un contrôle des niveaux sonores dès le début des travaux d'extraction, puis régulièrement tous les 3 ans.

Pour la détermination du niveau sonore avec la carrière en activité, une estimation par calcul a été établie. Les estimations calculées du niveau sonore pour les habitations les plus proches, indiquent une émergence du niveau sonore inférieure au maximum autorisé.

Lieux de mesure	Bruit résiduel en dB(A)	Bruit ambiant en dB(A)	Émergence en dB(A)
Point A	37	40,1	3,1
Point B	52,2	52,3	0,1
Point C	40,7	43,7	3
Point D	42,7	43,9	1,2

II.5.6. Déchets

II.5.6.1. Déchets divers

Le fonctionnement de ce type d'installation est peu générateur de déchets. Les déchets générés par l'entretien des engins seront évacués directement par le fournisseur sans stockage sur le site. Les autres déchets feront l'objet d'une élimination appropriée.

II.5.6.2. Déchets inertes d'exploitation

Les déchets provenant du décapage des terrains pour accéder à la ressource, font l'objet d'un plan de gestion prévu à l'article 16bis de l'arrêté ministériel du 22 septembre 1994 modifié le 5 mai 2010, qui doit être révisé au minimum tous les 5 ans. La totalité de ces matériaux sera réutilisée sur l'exploitation pour assurer la remise en état. Le volume de matériaux disponible sur le site est estimé à 404 000 m³.

II.5.6.3. Déchets inertes extérieurs

Compte tenu des besoins en matériaux pour réaliser les différents réaménagements prévus pour la remise en état, de l'ordre de 468 500 m³, le pétitionnaire envisage des apports extérieurs de déchets issus de chantiers de terrassement, en limitant à la catégorie terre et pierre, visée par la nomenclature déchets n° 17 05 04 et n°20 02 02. Le volume nécessaire de ces apports est estimé à 64 500 m³, à une cadence de 8 000 tonnes par an. Un protocole d'acceptation de ces déchets inertes extérieurs sera mis en place, préalablement à l'ouverture du site.

II.5.7. Impact sur la santé des populations

Une étude sur la santé, l'hygiène et la salubrité publique a été réalisée dans le cadre d'un fonctionnement normal de l'ensemble des installations du site. Il ressort de cette étude d'évaluation des risques sanitaires menée et compte tenu des hypothèses prises, que le risque sanitaire de l'exploitation est considéré comme très acceptable pour les populations vivant en périphérie du site.

II.6. Les risques accidentels ; les moyens de prévention

L'analyse des risques n'a pas identifié de phénomènes pouvant avoir des conséquences significatives sur l'environnement du site, par effet direct ou domino. Seuls des accidents pouvant avoir des conséquences internes ont été identifiés. Les principales situations dangereuses sont citées ci-après.

II.6.1. Risque d'incendie

Par rapport au site d'extraction, les seuls accidents recensés concernent, l'incendie d'un engin de chantier.

Compte tenu de la nature inflammable du carburant, le scénario le plus défavorable sur le site DPL est un incendie au niveau des deux engins sur le site de l'extraction.

Les flux thermiques pour un incendie simultané des deux engins d'extraction sont les suivants pour un feu en milieu ouvert :

Zones de dangers pour incendie sur engins extraction	Distance correspondante
Z0 (8 kW/m ²)	1,75 m
Z1 (5 kW/m ²)	2,87 m
Z2 (3 kW/m ²)	4,25 m

Les rayons de dangers sont largement compris dans les limites du site.

Un éventuel incendie serait rapidement circonscrit aux abords immédiats du sinistre, sans risque de propagation. Les zones d'extraction sont dépourvues de végétation (zones préalablement défrichées, décapées...). Le développement d'un incendie restera normalement circonscrit à une zone géographique limitée, les matériaux n'étant pas de matière à en favoriser la propagation.

Le personnel présent sur le site pourra combattre un incendie naissant à l'aide des extincteurs répartis dans chaque véhicule.

Les habitations « tiers » sont trop éloignées pour être affectées en cas d'un éventuel incendie (plus proche habitation à au moins 340 m). Compte tenu de la dispersion des fumées dans l'atmosphère et de l'éloignement des tiers, aucun effet n'est à redouter.

Ainsi, en cas d'incendie sur le site, la gravité d'un tel événement est nulle (pas d'atteinte des tiers).

II.6.2. Accident corporel

Le risque d'accident corporel est essentiellement lié à la circulation des véhicules et des engins, à la circulation des piétons et à la chute depuis les berges dans le plan d'eau.

Le pétitionnaire propose les mesures de préventions, suivantes :

- la fermeture des accès par un portail ;
- un plan de circulation et des panneaux d'orientation à l'entrée du site ;
- la limitation de la vitesse de circulation sur les pistes internes ;
- l'interdiction de l'entrée du site au public ;
- la clôture de l'ensemble du site ;
- la signalisation de la carrière et la signalisation des dangers ;
- le maintien d'une bande de 10 mètres non exploitable en limite du périmètre d'autorisation ;
- talutage des fronts dans la masse des alluvions ou remblaiement progressif pour garantir la stabilité.

II.6.3. Accident corporel

Une ligne électrique haute tension (HTA) traverse la partie sud de la zone d'extraction et une ligne basse tension se termine au nord-est de la zone d'extraction. Afin de réduire le potentiel de dangers lié à la présence de ces deux lignes, le pétitionnaire propose les mesures de préventions, suivantes :

- un plan de circulation et des panneaux d'orientation à l'entrée ;
- dépose de la ligne basse tension sur l'emprise du site d'extraction ;
- adaptation de la hauteur de la ligne haute tension, compatible avec l'évolution des engins ;
- mise en place d'une signalisation et d'un dispositif type portique ou gabarit pour signaler la présence de la ligne ;
- adaptation du matériel d'extraction pour tenir compte du risque d'amorçage électrique.

II.7. La notice d'hygiène et de sécurité du personnel

Les mesures d'hygiène et de sécurité seront répertoriées dans un document de sécurité et de santé conformément aux dispositions du Règlement Général des Industries Extractives. Des dossiers de prescriptions et des consignes seront établis afin de préciser les mesures à prendre. Des actions pour la formation, la prévention des risques, la sensibilisation et l'information seront menées auprès du personnel.

II.8. Les conditions de remise en état proposées

La remise en état du site a été définie et présentée aux différents propriétaires ainsi qu'au maire de la commune de Carresse-Cassaber, joint en annexe 6 du dossier de la demande d'autorisation.

La remise en état sera coordonnée avec le phasage d'exploitation. L'objectif de cette remise en état est de restituer le site dans un état tel qu'il ne présente pas de danger pour les riverains, de favoriser son intégration dans le paysage et dans l'environnement et de créer un plan d'eau à vocation paysagère et écologique. La remise en état s'effectuera suivant le phasage exposé aux pages 26 et 27 de la demande d'autorisation et aux pages 126 et 127 de l'étude d'impact.

Ces actions consisteront globalement à :

- la plantation d'une haie champêtre le long de la limite est de l'emprise, dès les travaux préliminaires ;
- la création d'un exutoire de décharge du plan d'eau ;
- la mise en place d'un dispositif anti érosif sur les talus amont à l'Ouest et au Sud ;
- la création de zones de haut fond par remblaiement de certaines parties sud du plan d'eau à l'aide de terres de découvertes, dès la fin de la première phase des travaux ;
- un profilage des berges du plan d'eau pour la création de zones peu profondes, dès la fin de la première phase des travaux ;
- sur l'angle sud, création d'une grève caillouteuse exondée en basses eaux et légèrement recouverte en hautes eaux ;
- sur les angles sud-ouest et nord-est, création d'une ceinture de végétation amphibie à base de roselières

- et de cariçaies ;
- profilage des berges et régalage avec de la terre de découverte
- plantations sur les berges d'une ripisylve arbustive ;
- mise en place de radeaux végétalisés à vocation écologique dans la partie sud, constituant des zones de refuge pour la faune, dès la fin de la première phase des travaux ;
- le nettoyage complet du site, avec démantèlement des infrastructures utilisées ;
- la conservation de la clôture longeant la haie champêtre.

II.9. Les garanties financières

En application de l'article L 516.1 du code de l'environnement, l'exploitation d'une carrière est soumise à la constitution de garanties financières.

L'estimation du coût de la remise en état de la carrière, présentée par le pétitionnaire dans le dossier de demande d'autorisation n° 09-009 du 14 octobre 2014, est conforme à l'arrêté ministériel du 9 février 2004 modifié le 24 décembre 2009, relatif à la détermination du montant des garanties financières de remise en état des carrières prévues par la législation des installations classées.

III. PRINCIPAUX TEXTES APPLICABLES A L'INSTALLATION

La société DPL est soumise au titre des installations classées du Code de l'Environnement et plus particulièrement au livre V, ainsi qu'aux principaux textes suivants :

- le code de l'Environnement ;
- l'arrêté ministériel du 22 septembre 1994 relatif aux exploitations de carrières et aux installations de premier traitement des matériaux de carrières ;
- l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement.

IV. LA CONSULTATION ET L'ENQUÊTE PUBLIQUE

IV.1. L'avis de l'Autorité Environnementale

Dans son avis du 19 février 2014 l'Autorité Environnementale conclut :

- D'une manière générale, l'étude d'impact qui s'appuie sur des études spécifiques (inventaire faune – flore, étude hydraulique, étude hydrogéologique...), des cartographies et tableaux de synthèse est correctement étayée et permet une bonne appréciation par le public des enjeux identifiés.
- Le projet a bien identifié et pris en compte les enjeux environnementaux, notamment par la production d'une étude hydraulique, d'une étude hydrogéologique et d'une étude d'incidences sur les sites NATURA 2000.
- Concernant le risque inondation, le pétitionnaire a intégré les mesures devant permettre d'éviter le risque de capture lors d'un épisode de crue centennale. Toutefois, l'autorité environnementale recommande que le pétitionnaire précise les moyens qui seront mis en place pour s'assurer de l'efficacité des ouvrages hydrauliques pendant la durée de l'exploitation, ainsi que les modes de gestion du site après sa remise en état permettant de garantir la pérennité de ceux-ci.
- Pour ce qui est de l'impact sur le milieu naturel, l'autorité environnementale relève à l'actif du projet l'évitement de parcelles présentant un intérêt majeur : évitement des boisements humides présents en bordure du Gave d'Oloron – habitat d'intérêt communautaire – et du fourré hydrophile à Saule roux. En outre, les mesures de remise en état du site, coordonnées à l'avancement de l'exploitation, présente un intérêt écologique du fait des enjeux faunistiques et floristiques potentiellement associés.
- L'autorité environnementale préconise que le réaménagement du site soit réalisé en concertation avec des partenaires scientifiques et naturalistes. Afin de pérenniser cette réhabilitation pendant et après l'exploitation, le mode de gestion et l'opérateur envisagé mériteraient d'être précisés.
- Concernant les enjeux liés au trafic routier, l'autorité environnementale estime que les projets d'infrastructure n'étant pas de la responsabilité directe de l'exploitant ne peuvent être considérés strictement comme des mesures pour éviter ou réduire les impacts du projet, même si l'information dans l'étude d'impact se justifie par l'intérêt de ces projets sur la limitation des impacts lorsqu'ils seront réalisés. En effet, la mise en place de la déviation du bourg de Cassaber par la collectivité est un élément significatif pour répondre aux enjeux locaux et limiter les nuisances de ce projet pour les résidents de ce bourg. De plus, l'impact de la circulation de poids-lourds sur des chemins à usage agricole en termes de croisements de véhicules et donc la nécessité d'aménager les abords des chemins, d'entretien de la chaussée mériterait d'être approfondi.

Concernant le réaménagement du site, il est demandé à l'article 13.3 du projet de prescriptions joint au présent rapport, la réalisation d'un suivi quinquennal de la faune et la flore par un spécialiste du milieu naturel.

Concernant les impacts sur les chemins agricoles, il est prévu à l'article 3.3 du projet de prescriptions joint au présent rapport, il est prévu un aménagement du chemin depuis l'entrée de la carrière jusqu'à l'accès à la RD17.

IV.2. Les avis des services

Service	Remarques formulées	Éléments de réponse
ARS	Émet un avis favorable à la demande d'autorisation	
DDTM	<p>La DDTM émet dans son avis les observations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'évaluation des incidences Natura 2000 conclut de façon justifiée que l'exploitation de la carrière n'aura pas d'incidence significative sur les objectifs de conservation du site Natura 2000 du Gave d'Oloron • le réaménagement de cette zone en eau devra être réalisé en concertation avec des partenaires scientifiques et naturalistes afin d'optimiser la colonisation du site par des espèces inféodées aux milieux aquatiques • afin de pérenniser cette réhabilitation, le maître d'ouvrage devra préciser le mode de gestion, et l'opérateur envisagés • vis-à-vis des problématiques liées à la préservation de la ressource en eau et des milieux aquatiques, et au risque inondation, le dossier d'autorisation présenté par la société comporte les éléments essentiels à leur évaluation, en ce qui concerne le volet eau • L'un des enjeux importants concerne le risque de capture lors d'un épisode de crue centennale du plan d'eau généré par l'exploitation de la carrière. Le maître d'ouvrage propose des aménagements spécifiques de type protections anti-érosives pour éviter ce risque • Le dossier n'appelle pas d'observation particulière sur le volet urbanisme 	<p>Il est prévu à l'article 13.3 du projet de prescriptions joint au présent rapport, la réalisation d'un suivi quinquennal de la faune et la flore par un spécialiste du milieu naturel.</p> <p>Il est demandé, à l'article 6.4 du projet de prescriptions joint au présent rapport, la mise en place de protections anti-érosives sur les talus amonts à l'Ouest et au Sud du site.</p>
DRAC Service Régional de l'Archéologie	<p>Ce dossier appelle la mise en œuvre de mesures d'archéologie préventive.</p> <p>Il est notifié un arrêté décidant de l'édiction de mesures de diagnostic selon le phasage prévisionnel de l'exploitation et définissant les modalités de saisine à cette fin du Service Régional de l'Archéologie par le pétitionnaire ainsi que celui établissant le contenu des prescriptions scientifiques et techniques afférentes à la phase I</p> <p>L'arrêté d'autorisation d'exploiter devra viser ces deux arrêtés et être assorti d'une mention précisant que l'exécution des prescriptions archéologiques est un préalable à l'engagement des travaux d'exploitation. Il devra également rappeler les modalités et délais de saisine définis par le premier arrêté pour les phases d'exploitation II à IV</p>	<p>Le projet de prescriptions joint au présent rapport vise ces deux arrêtés et il est mentionné dans l'article 5.1 que l'exécution des prescriptions archéologiques est subordonnée à l'engagement des travaux d'exploitation. Il est rappelé au 5.1 les modalités et délais de saisine de la DRAC.</p>
DRAC Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine	Émet un avis favorable au projet qui n'appelle pas de remarque particulière de sa part.	

Service	Remarques formulées	Éléments de réponse
SDIS	<p>Le SDIS propose qu'un avis favorable soit donné à la demande dans la mesure où seront respectées les différentes réglementations auxquelles elle est soumise ainsi que les recommandations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Disposer d'un moyen permettant d'alerter les secours • Équiper le ou les portails d'entrée par un dispositif permettant leur(s) ouverture(s), à toute heure, par les moyens dont les sapeurs-pompiers disposent dans leurs engins (coupe boulon, Halligan-tool, polycoise modèle Deschamps) • À l'intérieur du site, maintenir les allées de circulation constamment dégagées pour faciliter l'intervention des secours 	<p>Ces deux premières recommandations sont reprises à l'article 10.1.3 du projet de prescriptions joint au présent rapport.</p> <p>Cette recommandation est prévue à l'article 12 du projet de prescriptions joint au présent rapport.</p>
SIDPC	Émet un Avis favorable au projet qui n'appelle aucune observation particulière au regard des intérêts dont ce service a la charge	
INAO	<p>N'a pas de remarque à formuler sur le projet dans la mesure où il n'a pas d'incidence directe sur l'AOP Ossau-Iraty</p> <p>Le projet concerne les terrains qui n'ont aucun intérêt viticole et ne sont pas concernés par la production d'Ossau-Iraty</p>	

IV.3. Avis des conseils départementaux

Le Conseil Départemental des Pyrénées Atlantiques émet les remarques et les réserves suivantes :

Remarques formulées :	Éléments de réponse :
Il n'y a, à l'heure actuelle, pas de mise à l'étude par le département d'un projet de déviation de CARRESSE-CASSABER et ce projet n'est pas inscrit au programme pluriannuel d'investissement de la collectivité.	<p>Dans les options d'itinéraires retenues, le passage des camions dans les bourgs de CARRESSE et de CASSABER n'est prévu que dans le cas où l'accès à l'autoroute via SORDE L'ABBAYE et PEYREHORADE serait empêché. Cf. Article 12 du projet de prescriptions joint au présent rapport.</p> <p>Cette déviation ne serait empruntée par la société DPL qu'occasionnellement.</p>
<p>Le département (64) s'est engagé aux côtés du Département des Landes, avec le soutien de l'État et de la société concessionnaire ASF dans le projet de demi-diffuseur de CARRESSE-CASSABER, afin de permettre de meilleures conditions de déplacement pour le trafic poids-lourds et en conséquence une amélioration du cadre de vie pour les riverains concernés par une réduction des nuisances liées au trafic poids-lourds</p> <p>La première phase d'études a été validée et Monsieur le secrétaire d'État chargé des Transports a autorisé la poursuite des études sur l'aménagement du demi-diffuseur</p> <p>Cette seconde phase d'études devra confirmer la solution technique la plus appropriée</p> <p>Ce trafic poids-lourds étant sur ce secteur essentiellement lié aux activités d'extraction, il conviendrait que toutes ces sociétés participent au financement de cet investissement</p>	<p>Dans sa réponse aux observations du commissaire enquêteur, la société DPL a confirmé son engagement de participer financièrement à la réalisation du demi-diffuseur de CARRESSE-CASSABER.</p>
La collectivité départementale émet un avis favorable au projet avec les réserves ci-dessus mentionnées	

Le Conseil Départemental des Landes émet les remarques et les réserves suivantes :

Remarques formulées :	Éléments de réponse :
<p>Le projet amplifiera les importantes nuisances que subit la commune de SORDE L'ABBAYE et qui ont conduit à l'engagement d'une étude d'opportunité et de faisabilité d'un demi-échangeur orienté vers l'Ouest entre la RD29 et l'autoroute A64</p> <p>Par courrier du 8 septembre 2015, le Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche a validé cette première phase étude et engagé l'établissement du dossier de principe qui servira de support à la décision de réalisation de cet ouvrage qui permettra d'interdire toute circulation de transit poids lourds dans SORDE L'ABBAYE</p>	
<p>Le Conseil Départemental des Landes s'oppose à la délivrance d'une autorisation sur ce site d'extraction</p> <p>Il indique qu'il pourra reconsidérer sa position lors de la réalisation du demi-échangeur</p> <p>A ce titre la société Daniel devra confirmer son engagement à participer au financement de cet ouvrage à hauteur de 500 k€</p>	<p>Dans sa réponse aux observations du commissaire enquêteur, la société DPL a confirmé son engagement de participer financièrement à la réalisation du demi diffuseur de CARRESSE-CASSABER.</p>
<p>Une exploitation de site pourrait être envisagée dès le début des travaux de construction du 1/2 échangeur sous réserve qu'en attendant sa mise en service, la circulation des poids lourds à destination de Lescar soit répartie à parité entre la RD29 (traverse SORDE L'ABBAYE) et la RD 17 (traverse SALIES DE BÉARN)</p>	<p>La circulation poids-lourds est essentiellement à destination du site d'Abos, plutôt que celui de Lescar. Suivant la proposition de l'exploitant, il est proposé, à l'article 2.4 du projet de prescription joint au présent rapport, de limiter le volume de matériaux extraits à 100 000 t/an (au lieu de 300 000 t/an) soit 12 rotations de camions par jour, tant que le demi échangeur de CARRESSE CASSABER n'est pas opérationnel.</p> <p>Les options de trajet retenues sont un passage prioritaire par la RD17 et la RD 29 via SORDE L'ABBAYE et PEYREHORADE pour rejoindre l'autoroute, et un passage par la RD 17 et la RD 430 via les bourgs de CARRESSE, CASSABER et SALIES DE BÉARN si ce premier itinéraire est fermé, comme prévu à l'article 12 du projet de prescriptions joint au présent rapport.</p>

IV.4. Les avis des conseils municipaux

Le conseil municipal de la commune de CAME émet un **avis favorable** au projet.

Les communes d'ESCOS, SAINT PÉ DE LEREN, SORDE L'ABBAYE, AUTERIVE et SAINT DOS émettent un **avis défavorable**, pour les motifs suivants : destruction de terres agricoles, nuisances liées au transport des matériaux (augmentation du trafic, génération de poussières sur les vergers voisins), comparaison avec certains projets portés par les communes, refusés au titre du code de l'urbanisme à cause du mitage du territoire.

Les communes de CARRESSE-CASSABER et LABASTIDE VILLEFRANCHE indiquent dans leurs avis que le Conseil municipal s'est prononcé 50 % pour et 50 % contre le projet. Le conseil municipal de la commune de LEREN n'émet pas d'avis défavorable et demande à ce que la pleine exploitation du site coïncide avec l'ouverture de l'échangeur sur l'A64.

Concernant la disparition de terres agricoles, les terrains sont actuellement la propriété de particuliers. Ces derniers ont établi des contrats de forage avec le pétitionnaire en vue de l'exploitation de ces parcelles. Il n'y a pas de carte communale ou de plan local d'urbanisme sur la commune, ces terrains ne sont donc pas limités à une utilisation spécifique en tant que terres agricoles.

Sur le volet transport des matériaux, afin de limiter les impacts des passages des poids lourds dans SORDE L'ABBAYE et PEYREHORADE il est proposé, dans le projet de prescriptions joint au présent rapport, de limiter le tonnage annuel à 100 000 t/an et le nombre de rotations journalières (12 rotations de camions au maximum par jour) tant que le projet de demi-échangeur de CARRESSE-CASSABER n'est pas opérationnel.

Concernant les émissions de poussières sur les vergers voisins, ce type d'extraction (matériaux alluvionnaires en eau) est peu générateur de poussières, ce sont les rotations de camions qui peuvent générer ces nuisances. Il est prévu dans le projet de prescriptions joint au présent rapport, un enrobage du chemin « Sus Las Houns », de l'accès à la carrière jusqu'à la RD 17 afin de limiter les envols de poussières dus au passage des camions sur ce chemin.

La procédure d'autorisation ICPE est encadrée par le Code de l'Environnement, à ce titre les services en charge de l'urbanisme ont été consultés (cf. avis de la DDTM *supra*) et n'ont pas émis d'observation particulière sur le volet urbanisme du dossier.

IV.5. Les conclusions du commissaire enquêteur

Par arrêté préfectoral n°2015/0273 du 14 septembre 2015, le Préfet des Pyrénées-Atlantiques a prescrit l'ouverture d'une enquête publique. Elle s'est déroulée en mairie de CARRESSE-CASSABER du 19 octobre 2015 au 23 novembre 2015 inclus.

Lors de l'enquête publique, le commissaire enquêteur a recensé 5 observations verbales, 29 notées sur le registre d'enquête, 23 reçues par courrier et 22 par courrier électronique. L'exploitant a fourni un mémoire en réponse au commissaire enquêteur le 10 décembre 2015, répondant à chaque observation.

Le commissaire enquêteur émet **un avis défavorable** à la demande. Son avis est motivé par les éléments suivants :

- acceptabilité sociale non établie pour le projet qui réunit contre lui, dans de nombreux domaines, la majorité des personnes qui se sont exprimées ;
- toute augmentation du trafic poids-lourds sur la RD17 est incompatible avec la tranquillité et la qualité de vie de la population ;
- si la réalisation d'un échangeur sur l'A64 à CASSABER est en bonne voie, l'accès à la RD17 est compromis et l'adaptation du chemin de Sus Las Houns ne permet pas la cohabitation des agriculteurs et des camions de la société DPL sans que des travaux autres qu'un enrobage ne soient effectués, notamment en ce qui concerne l'élargissement et le renforcement des accotements.

Concernant l'augmentation du trafic poids-lourds sur la RD17, il est proposé, dans le projet de prescriptions joint au présent rapport, de limiter le tonnage annuel à 100 000 t/an et le nombre de rotations journalières (12 rotations de camions au maximum par jour) tant que le projet de demi-échangeur de CARRESSE-CASSABER n'est pas opérationnel.

Sur l'accès à la RD17 et l'adaptation du chemin de « Sus Las Houns », il est prévu dans le projet de prescriptions joint au présent rapport, un aménagement du chemin de « Sus Las Houns » depuis l'accès à la carrière jusqu'à la RD17, la création de zones de croisement pour les camions et les engins agricoles empruntant cette voie et la création d'un accès à la RD17 en accord avec les services gestionnaires de cette voirie.

V. POSITIONNEMENT DE L'EXPLOITANT

Afin de faire connaître à l'exploitant l'avis des différents services et de l'analyse de l'inspection des installations classées, le projet a été communiqué à l'exploitant pour qu'il se positionne.

Les observations sur les prescriptions techniques, transmises par l'exploitant le 22 mars 2016, ont fait l'objet de discussions avec l'exploitant.

VI. ANALYSE DE L'INSPECTION DES INSTALLATIONS CLASSEES

La société Dragages du Pont de Lescar demande l'exploitation de cette nouvelle carrière de graves alluvionnaires afin de pérenniser l'alimentation en matériaux de son site de traitement d'ABOS.

Le pétitionnaire envisage de stocker des déchets inertes issus du BTP (terre et pierre, visée par la nomenclature déchets n° 17 05 04 et n°20 02 02) associés aux stériles de l'exploitation dans le cadre de la remise en état du site. L'apport de ces déchets inertes ne pourra se faire que dans les conditions prévues par le projet de prescriptions techniques annexé au présent rapport.

La situation géographique de cette carrière permet d'approvisionner les installations de traitement d'ABOS.

Le projet de création de cette exploitation s'intègre dans la continuité d'approvisionnement de la société, afin de permettre la pérennisation d'un site de traitement existant et des investissements qui y ont été réalisés.

La limitation du tonnage annuel ainsi que du nombre de rotations poids-lourds journalières, tant que la mise en service du projet de demi échangeur de CARRESSE-CASSABER n'est pas effective, et la restriction des conditions de trafic dans le bourg de Carresse Cassaber permettent de réduire les impacts liés au transport des matériaux dans les communes traversées.

Bien que le projet d'extension soit situé dans une zone à forte sensibilité environnementale, le dossier du pétitionnaire permet d'appréhender l'ensemble des enjeux environnementaux, paysagers et de sécurité.

VII. CONCLUSION

Compte tenu des résultats de l'instruction et des dispositions prévues par l'exploitant, 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 réserver une suite favorable à cette demande d'autorisation, sous réserve du respect des prescriptions contenues dans le projet d'arrêté ci-annexé.

Le Technicien Principal
de l'Économie et de l'Industrie
Inspecteur de l'Environnement



Xavier BARANGER

Vu et transmis avec avis
conforme

