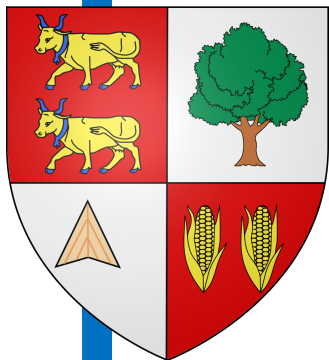




Département des Pyrénées Atlantiques
Commune de Carresse-Cassaber

Carresse Cassaber



Consultation du public

Réalisée du 13 avril 2026 au 13 juillet 2026

relative à la demande

**d'autorisation environnementale
pour l'exploitation d'une carrière
de granulats alluvionnaires**

présentée par

**la Société DPL Dragage du Pont de Lescar
(Groupe Daniel)**

**Rapport
et
conclusions
du
commissaire enquêteur**

Jean-Louis Levet
Commissaire enquêteur
levet.40@sfr.fr

Ce document a été édité en version numérique en 2 exemplaires destinés à :

- Monsieur le Président du Tribunal administratif de Pau
 - Monsieur le Préfet des Pyrénées Atlantiques à qui reviendra le soin de le transmettre à :
 - Monsieur le Maire de Carresse Cassaber
 - Madame la Présidente du Groupe Daniel
- et à demander à le faire publier sur le registre dématérialisé

Illustrations

J2L – Daniel Groupe - Public Domain Pictures - Pixabay

Le commissaire enquêteur remercie

- Le personnel du bureau de l'aménagement de l'espace à la préfecture des Pyrénées-Atlantiques
- Le personnel de la mairie de Carresse-Cassaber
- Le personnel de la mairie de Sorde-l'Abbay
- Les collaborateurs du Groupe Daniel

qui lui ont permis de conduire cette consultation du public dans les meilleures conditions.

Sommaire

Livre premier :

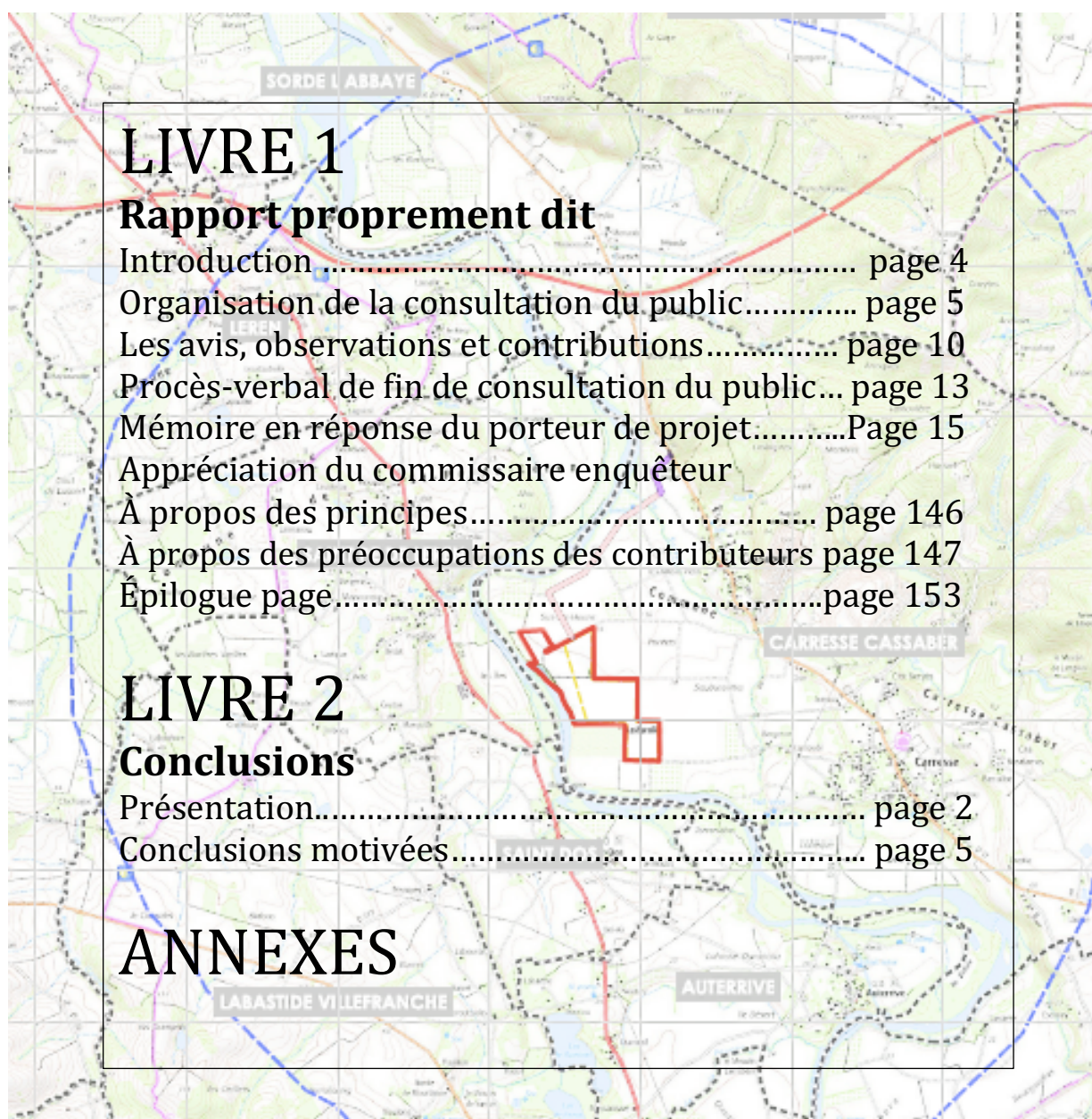
Rapport proprement dit

Livre second :

Conclusions motivées du commissaire enquêteur

Annexes :

Table des matières



LIVRE 1	
Rapport proprement dit	
Introduction	page 4
Organisation de la consultation du public.....	page 5
Les avis, observations et contributions.....	page 10
Procès-verbal de fin de consultation du public...	page 13
Mémoire en réponse du porteur de projet.....	Page 15
Appréciation du commissaire enquêteur	
À propos des principes.....	page 146
À propos des préoccupations des contributeurs	page 147
Épilogue page.....	page 153
LIVRE 2	
Conclusions	
Présentation.....	page 2
Conclusions motivées.....	page 5
ANNEXES	

Livre premier

RAPPORT
DE LA CONSULTATION
DU PUBLIC

relative à
la demande
d'autorisation environnementale
pour l'ouverture d'une carrière
de granulats alluvionnaires

présentée par
la Société DPL Dragage du Pont de Lescar
(Groupe Daniel)

1 -

Introduction

◆ 1-1 Le contexte

Le préfet de Pyrénées Atlantiques a demandé, le 17 juin 2025, au président du Tribunal administratif de Pau, la désignation d'un commissaire enquêteur pour conduire la procédure de consultation du public de trois mois (loi dite « Industrie verte ») relative à la demande d'autorisation environnementale déposée par la société Dragage du Pont de Lescar, filiale du Groupe Daniel.

Cette demande concerne l'ouverture d'une carrière de granulats alluvionnaires située sur le territoire de la commune de Carresse-Cassaber (Pyrénées Atlantique).

L'exploitation de la gravière de DPL à Carresse-Cassaber relève de la réglementation des Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et des installations, ouvrages, travaux, activités (IOTA). Elle avait été autorisée en 2016 par l'arrêté préfectoral n°12 330/2016/011. Un arrêté préfectoral complémentaire n°12 330/2021/002 avait été délivré le 26 janvier 2021 modifiant les conditions d'accès à la carrière.

Consécutivement à un recours introduit près le Tribunal administratif, ces deux arrêtés ont été annulés par le juge administratif. Celui-ci a fondé sa décision sur des conditions de sécurité insuffisantes pour la circulation des camions de transport des matériaux, sur le chemin d'accès à la carrière. En outre, le juge a relevé l'absence d'une étude sérieuse relative à la capacité technique du pont franchissant la rivière le Saleys à supporter le trafic induit par ledit transport des matériaux.

Le 3 juin 2025, la société de Dragage du Pont de Lescar a donc déposé une nouvelle demande d'autorisation environnementale en intégrant les modifications nécessitées par les insuffisances sur lesquels le Tribunal administratif a fondé sa décision.

C'est cette nouvelle demande qui fait l'objet de la présente procédure de consultation du public (Loi industrie verte).

La complétude du dossier ayant été établie, le préfet des Pyrénées Atlantiques a délivré un avis de consultation du public le 12 mars 2026.

◆ 1-2 Le dossier

Un dossier a été mis à la disposition du public,

- d'abord sur le site dématérialisé mis en place à cette occasion, accessible avec les références : <https://www.registre-dematerialise.fr/7192/>
- ensuite au siège de la consultation du public : la mairie de Carresse-Cassaber
- enfin à la préfecture des Pyrénées Atlantiques.

À noter que le commissaire enquêteur a pu disposer, lui aussi, d'une version papier du dossier et d'une version numérique.

Ce dossier était constitué de :

- L'avis de consultation du public délivré par Monsieur le préfet des Pyrénées Atlantiques ;
- La décision de désignation du commissaire enquêteur délivrée par Monsieur le président du Tribunal administratif de Pau ;
- La liste des organismes et autorités consultés ;
- La liste des collectivités locales consultées (distantes de moins de 3 km du projet) ;
- Le dossier de demande constitué par le pétitionnaire présenté en 3 tomes :

Tome1	Tome2	Tome3
Fichier accusé réception (1) Fichier synthèse dépôt télé procédure Pj1 - carte de localisation Pj2 - éléments graphiques Pj3 - maîtrise foncière Pj4b - résumé étude impact Pj7 - présentation non technique du projet Pj46 - description des activités Pi47 - capacités technique et financière Pj48 - plan d'ensemble et courrier dérogation Pj49 - étude des dangers et résumé Pj60-68 - garanties financières Pj60-68-61-62-63-70 - compilation Pj61 - état de pollution des sols Pj62 - avis des propriétaires sur la remise en état Pj63 - avis de la mairie sur la remise en état Pj70 - pgde 2025 ⁽¹⁾ Preuve de dépôt dossier fiche synthèse télé procédure	Pj4 - Étude d'impact	PJ4 - Annexes étude d'impact

2 -

Organisation et déroulement de la consultation du public

◆ **2-1 Désignation du commissaire enquêteur**

Le Président du Tribunal administratif de Pau, par sa décision ([annexe N°1](#)) numéro E25000074/64 du 27 février 2026, « annule et remplace » la décision du 17 juillet 2025, a désigné Monsieur Jean-Louis Levet, Conseil en communication en retraite, inscrit sur la liste d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur du département des Landes, pour conduire l'enquête publique.

Dans la même décision le Président du Tribunal administratif a désigné Monsieur Yves Goret en qualité de suppléant.

◆ **2-2 Modalités de la consultation du public**

Les modalités du déroulement de la consultation du public ont été arrêtées, d'un commun accord, entre le commissaire enquêteur et les responsables du Bureau de l'aménagement

¹ PGDE : *Plan de gestion des déchets d'extraction*

de l'espace de la préfecture des Pyrénées Atlantiques, publiées dans l'avis de Monsieur le préfet des Pyrénées Atlantiques du 12 mars 2018 ([annexe N°2](#)).

2-2-1 Les dates de la consultation du public

La consultation du public s'est déroulée du 13 avril 2026 au 13 juillet 2026 inclus.

2-2-2 Les dates de parution des annonces légales

Un avis de consultation du public par voie numérique a été inséré dans cinq journaux locaux par les soins des services de la préfecture des Pyrénées Atlantiques :

- Journal Sud-Ouest Landes, le 25 mars 2026 ([annexe N°3](#)) ;
- Les annonces landaises, le 25 mars 2026 ([annexe N°4](#))
- Journal La République, le 25 mars 2026 ([annexe N°5](#)) ;
- Journal Sud-Ouest Pays Basque, le 25 mars 2026 ([annexe N°6](#)) ;
- Journal Sud-Ouest Béarn, le 25 mars 2026 ([annexe N°7](#)).

2-2-3 L'affichage



L'affichage a été réalisé, par les soins des services du Groupe Daniel, en différents point du site objet de la présente procédure et sur les voies d'accès.

La même affiche a été apposée dans les mairies des différentes communes concernées.

Le commissaire enquêteur a pu constater personnellement l'effectivité de ces affichages tout au long de la consultation du public.

Au-delà l'observation de l'affichage par le commissaire enquêteur, le porteur de projet a produit le procès-verbal de constat d'un commissaire de justice.

2-2-4 Les jours de permanence et de réception du public par le commissaire enquêteur

Six permanences ont été fixées, aux jours, heures et lieux suivants :

- le lundi 13 avril 2026 – de 9 heures à 12 heures à la mairie de Carresse-Cassaber

- le mardi 5 mai 2026 – de 9 heures à 12 heures à la mairie de Carresse-Cassaber
- le vendredi 22 mai 2026 – de 9 heures à 12 heures à la mairie de Carresse-Cassaber
- le mercredi 10 juin 2026 – de 9 heures à 12 heures à la mairie de Sorde-l'Abbaye
- le samedi 27 juin 2026 – de 9 heures à 12 heures à la mairie de Carresse-Cassaber
- le lundi 13 juillet 2026 – de 17 à 17 heures à la mairie de Carresse-Cassaber

Les conditions d'accueil du public étaient parfaitement conformes aux dispositions de l'arrêté. Le commissaire enquêteur a assuré ses permanences aux jours et heures prévues.

2-2-5 Deux réunions publiques ont été organisées dans la salle des fêtes de Carresse-Cassaber.

- La première dite « réunion publique d'ouverture de la consultation » s'est tenue le vendredi 24 avril de 18 heures à 20 heures. En présence de Monsieur le maire de Carresse-Cassaber, des représentants du porteur de projet et animée par le commissaire enquêteur.

Environ 70 participants à 18 heures au démarrage de la réunion. Plusieurs personnes ont rejoint cette réunion en cours pour atteindre un effectif d'une centaine, à l'issue.

À noter que seules 72 participants ont accepté de s'identifier sur les feuilles d'émargement mises à disposition à cet effet.

Le compte rendu de cette réunion est annexé au registre dématérialisé

- La seconde réunion dite de « bilan de la consultation du public », organisée par le commissaire enquêteur et animée par lui, s'est déroulée le 8 juillet 2026, dans la salle des fêtes de Carresse-Cassaber de 18 heures à 20 heures 30.

Cette réunion publique s'est déroulée dans un climat plus houleux que la première. En effet, nombre de participants, manifestement venus pour contester, n'avaient pas compris qu'il s'agissait de faire le bilan des 3 mois de consultation du public. Bilan des observations, des craintes et préoccupations exprimées, des avis des personnes publiques consultées (PPC), des réponses du porteur de projet et des éventuelles évolutions du projet.

Le compte rendu de cette réunion est annexé au registre dématérialisé

◆ 2-3 Déroulement de la consultation publique

2-3-1 Climat et mobilisation des citoyens au cours de la consultation publique

La consultation du public s'est déroulée dans un climat de forte mobilisation, avec l'expression de positions nombreuses, antagonistes et tranchées.

Le commissaire enquêteur s'est entretenu avec de très nombreuses personnes, lors des réunions publiques, lors de ses permanences, lors de rendez-vous ou lors de ses pérégrinations sur place et, évidemment, il s'est nourri des nombreuses contributions du registre dématérialisé.

Cette consultation du public ne peut être détachée du contexte dans lequel elle s'est déroulée.

• **D'abord, l'antériorité.**

Un projet de carrière à ciel ouvert de graves alluvionnaires présenté par le Groupe Daniel a été autorisé par arrêté préfectoral du 2 juin 2016 et par un arrêté de prescriptions complémentaires du 26 janvier 2021.

Le tribunal administratif de Pau a annulé ces deux arrêtés préfectoraux, le 15 décembre 2021, au motif que la voie d'accès ne permettait pas de garantir la sécurité nécessaire.

« Les premiers juges ont indiqué au soutien de leur analyse, .../... que l'ensemble de cette voie d'accès est une voie privée appartenant aux propriétaires riverains, que les prescriptions de l'arrêté du 2 juin 2016 relatives aux aménagements de cette voie, élargissement et goudronnage, ne pouvaient, de ce fait, être légalement imposés à la société pétitionnaire et que les nouvelles prescriptions de l'arrêté modificatif du 26 janvier 2021, ne portant plus que sur la création de deux nouvelles aires de croisement et l'entretien de l'empierrement de la voie, ne suffisaient pas pour assurer la sécurité de la circulation des camions de transport de matériaux du fait de l'étroitesse du chemin et de la présence de deux virages à angle droit. Ils ont ajouté que le pont du Gouat, assurant le franchissement du Saleys, et les buses qui permettent l'écoulement de ruisseaux sous le chemin n'ont pas fait l'objet d'une étude sérieuse de leurs capacités techniques à supporter les passages de poids lourds à une fréquence aussi élevée que celle induite par l'exploitation de la carrière. »

La décision du juge Paloïs a été confirmée par la Cour administrative d'appel de Bordeaux et par le Conseil d'État, interrompant ainsi l'activité d'extraction de la carrière.

Nombre de citoyens n'ayant pas intégré le fait que l'annulation était justifiée par des problèmes de sécurité de l'accès à la carrière ont pu penser que le principe même d'une telle exploitation de carrière était remise en cause. Ce malentendu a été source d'une forte opposition.

• **Ensuite, le calendrier.**

La consultation du public est convoquée quelque trois semaines après l'élection municipale de mars 2026 qui fut l'occasion d'un réel affrontement local.

Commune de seulement 660 habitants, le village de Carresse-Cassaber n'a pas vu moins de trois listes concourir lors de cette élection. Il ne peut pas être exclu que la procédure de consultation du public ait pu jouer le rôle d'exutoire de rancœur, une sorte de revanche pour certains.

• **Enfin, la source de préoccupations légitimes.**

Depuis de nombreuses années ce projet d'exploitation est une raison d'oppositions diverses, de discorde. Or, ce genre de situations est souvent la source d'arguments quelques fois fragiles qui, au fil des mois, des années, prospèrent, enflent sans pour autant gagner en pertinence.

Le commissaire enquêteur a rencontré plusieurs personnes relai d'opinion (influenceurs ne dirait-on pas aujourd'hui ?) qui ne pouvaient ignorer l'inanité de leur propos mais les assénaient avec assurance et permanence.

En revanche, il a apprécié les très nombreuses contributions, il a reçu et s'est entretenu avec nombre de citoyens qui sans malice reproduisaient ces propos et faisaient montre de fortes et sincères préoccupations, d'inquiétudes, de craintes, de peurs, voire plus.

Hélas, le climat de chicane ne s'est pas montré propice à profiter des aspects positifs de la nouvelle procédure dont la finalité aurait dû être la réflexion commune, la recherche de solutions dans le respect des droits des uns et des autres.

2-3-2 Les registres mis à la disposition du public

Deux registres papier ont été mis à la disposition du public, l'un à la mairie de Carresse-Cassaber, l'autre à la mairie de Sorde-l'Abbaye.

Lors de ses permanences, le commissaire enquêteur a reçu 21 visiteurs à Carresse-Cassaber et 4 à Sorde-l'Abbaye.

Il a reçu 4 courriers à Carresse-Cassaber et 1 à Sorde-L'abbaye

L'un et l'autre clos le 13 juillet 2026 à l'issue de la dernière permanence du commissaire enquêteur.

2-3-3 Le registre dématérialisé

Un registre dématérialisé était à la disposition de tous sur le site Internet de cette consultation du public.

202 contributions (dont 6 parvenues par courriel) y ont été enregistrées dont il est fait l'analyse dans le chapitre 3 *supra*.

Le registre dématérialisé a été clos le 13 juillet 2026 à 24 heures, aucune contribution ne pouvant plus y être enregistrée.

◆ 2-4 La disponibilité du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur a évidemment rencontré à plusieurs reprises les responsables des services préfectoraux à Pau. Il a tout aussi évidemment rencontré autant que nécessaire les représentants du porteur de projet, au siège de la société comme sur le site du projet.

Il a pris l'initiative de nombreuses rencontres avec les élus locaux : maires, présidents de la communauté de communes, exploitants du moulin sur la rive opposée au projet, exploitants de l'activité de canoë sur le Gave, restaurateur, représentants d'organisations de producteurs.

Il a écrit au président de l'AFR (Association foncière de remembrement) de Carresse-Cassaber pour l'inviter (hélas sans succès) à le rencontrer, quand et où il souhaiterait.

3 -

Les avis, les observations et les demandes

3-1 Observations des personnes publiques consultées

3-1-1 Mission régionale d'autorité environnementale de Nouvelle Aquitaine MRAe

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

En application de l'article L.122-1 du Code de l'environnement, le maître d'ouvrage est tenu de mettre à disposition du public la réponse écrite à cet avis.

Consultée par le préfet de Pyrénées Atlantiques à propos du projet, la MRAe a produit un avis le 21 mai 2026

L'avis de la MRAe a été mis en ligne le 1^{er} juin 2026

Le porteur de projet a produit une réponse mise en ligne le 10 juillet 2026

3-1-2 La direction départementale des territoires et de la mer DDTM des Pyrénées Atlantiques

L'avis de la DDTM a été sollicité par la DRÉAL² Nouvelle Aquitaine, le 21 janvier 2026. Elle a rendu son avis le 20 mars 2026.

L'avis de la DDTM a été mis en ligne le 13 avril 2026

Le porteur de projet a produit une réponse mise en ligne le 10 juillet 2026

3-1-3 L'agence régionale de santé (ARS)

L'avis de l'ARS a été sollicité par la DRÉAL Nouvelle Aquitaine, le 21 janvier 2026. Elle a rendu son avis le 20 mars 2026.

L'avis de l'ARS a été mis en ligne le 13 avril 2026

Le porteur de projet a produit une réponse mise en ligne le 10 juillet 2026

3-1-4 Service départemental incendie et secours (SDIS)

L'avis du SDIS a été sollicité par la DRÉAL Nouvelle Aquitaine, le 21 janvier 2026. Il a rendu son avis le 19 février 2026.

L'avis du SDIS a été mis en ligne le 13 avril 2026

Le porteur de projet a produit une réponse mise en ligne le 10 juillet 2026

² DRÉAL : Direction régionale de l'aménagement et du logement Nouvelle Aquitaine
– Antenne territoriale de Bayonne

3-2 Observations des Collectivités locales

13 communes et 2 communautés de communes ont été invitées à donner leur avis sur le dossier

Consultations des collectivités locales		
Entités	date saisine	date réponse
Communauté de communes du Béarn des Gaves	16-mars-2026	
Communauté de Communes du Pays d'Orthe et Arrigans	16-mars-2026	
Carresse-Cassaber	16-mars-2026	5 mai 2026
Auterrive	16-mars-2026	20 avril 2026
Came	16-mars-2026	
Castagnède	16-mars-2026	
Lahontan	16-mars-2026	
Labastide-Villefranche	16-mars-2026	
Escos	16-mars-2026	
Léren	16-mars-2026	
Saint-Dos	16-mars-2026	
Saint-Pé-de-Léren	16-mars-2026	11 juillet 2026
Salies-de-Béarn	16-mars-2026	
Sorde-l'Abbaye	16-mars-2026	7 mai 2026
Saint-Cricq-du-Gave	16-mars-2026	

Les réponses des communes ont été mises en ligne au fur et à mesure de leur envoi.

3-2 Contributions du public

La consultation du public a été l'occasion d'une importante mobilisation des citoyens :

202 contributions ont été enregistrées sur le registre dématérialisé

20 visiteurs ont été reçus par le commissaire enquêteur à la mairie de Carresse-Cassaber

4 visiteurs ont été reçus par le commissaire enquêteur la mairie de Sorde-l'Abbaye

4 courriers (référéncés L1 à L4) ont été déposés à la mairie de Carresse-Cassaber

1 courrier a été déposé à la mairie de Sorde-l'Abbaye

8 courriels : 6 reçus dans la boîte aux lettres du registre dématérialisé et 2 dans la boîte personnelle du commissaire enquêteur.

Trois associations ont fait parvenir un document le dernier jour de la consultation

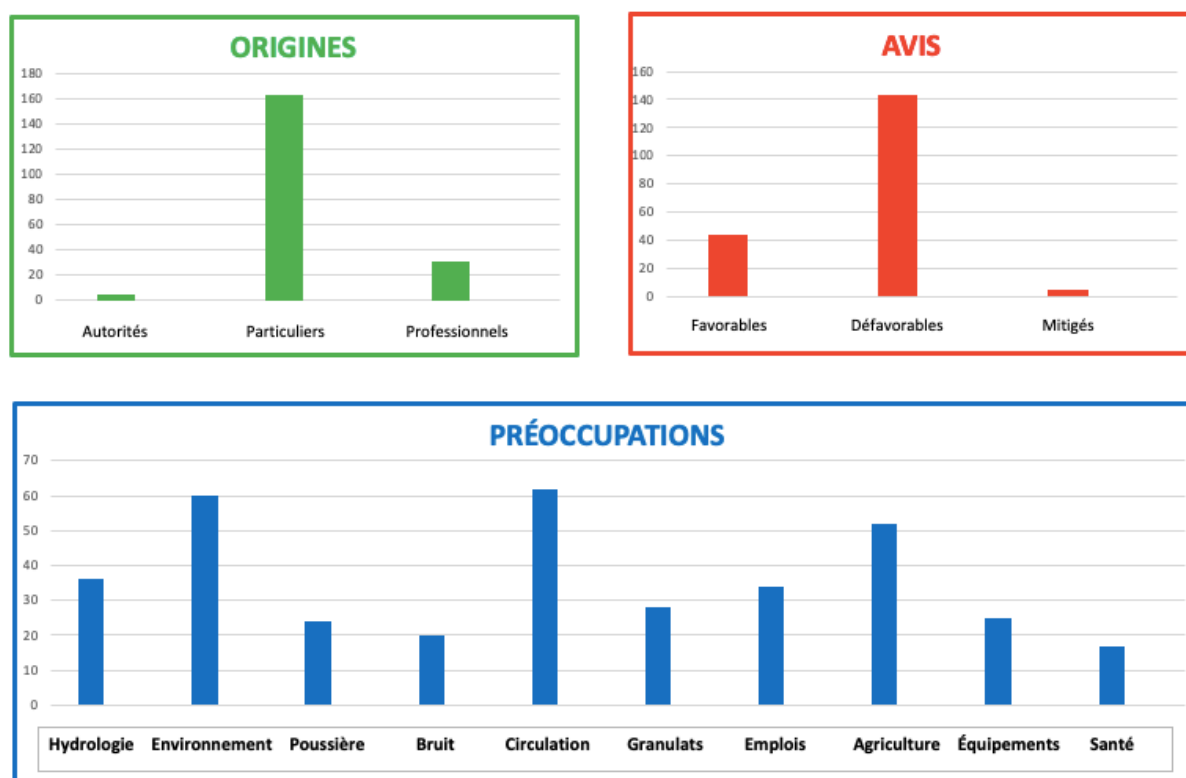
- SEPANSO 64 / SEPANSO 40 (contribution 173)
- APQV Béarn (contribution 161)
- Défense des Milieux Aquatiques (contribution 167)

Deux organisations professionnelles agricoles sont venues rencontrer le commissaire enquêteur et ont déposé une contribution.

- Garlampy
- La Sikig

La moitié de ces contributions sont anonymes, nombreuses sont des doublons ou redondantes. Il n'est donc pas question d'en faire une analyse statistique mais de traiter les sujets abordés.

Lors de la seconde réunion publique, le 8 juillet 2026 dans la salle des fêtes de Carresse-Cassaber, le commissaire enquêteur a déclaré : « la quantité n'a pas d'importance, ce qui compte c'est la pertinence des arguments ». En disant cela, il a déclenché une bronca qui ne l'a évidemment pas surpris et il confirme que les éléments chiffrés reproduits dans le tableau ci-dessous sont plus des indications d'atmosphère que des enseignements probants.



En revanche, plus que le nombre ce sont les natures des préoccupations exprimées ci-dessus, leur bien-fondé et leurs conséquences qui sont à prendre en comptes et méritent les réponses qui s'imposent.

◆ **3-3 Procès-verbal de fin de consultation du public**

À l'issue des trois mois de consultation du public, après clôture des registres en mairie et du registre dématérialisé, le commissaire enquêteur a fait une synthèse de toutes les contributions et en a extrait les thèmes des préoccupations exprimées.

Il a rédigé et remis en mains propres au porteur de projet le 15 juillet 2026, un procès-verbal de synthèse ([annexe N°8](#)) dans lequel il précise :

1 – Mobilisation des citoyens au cours de la consultation du public

La consultation du public a été l'occasion d'une importante mobilisation des citoyens :

- 196 contributions ont été enregistrées sur le registre dématérialisé
- 20 visiteurs ont été reçus à la mairie de Carresse-Cassaber
- 4 visiteurs ont été reçus à Sorde-l'Abbaye
- 4 courriers (référéncés L1 à L4) ont été déposés à la mairie de Carresse-Cassaber
- 1 courrier a été déposé à la mairie de Sorde-l'Abbaye
- 8 courriels : 6 reçus dans la boîte aux lettres du registre dématérialisé et 2 dans la boîte personnelle du commissaire enquêteur.

2 – Observations, remarques et questions des visiteurs

Les nombreuses contributions des citoyens reflètent les différentes préoccupations auxquelles le porteur de projet est invité à apporter les précisions et les réponses nécessaires.

Ces préoccupations ont été regroupées en 9 thèmes :

- *Hydraulique et l'hydrogéologie, eau de surface, eau souterraine, influence de la carrière*
- *Environnement, biodiversité et paysages, espèces protégées*
- *Vocation naturelle de la plaine, compatibilité de la carrière avec la production agricole*
- *Bruit, gêne redoutée, remèdes*
- *Poussière, parades*
- *Transport, circulation, dangers routiers*
- *Activités économiques et emplois de différentes natures*
- *Besoins de granulats et usages, alternatives*
- *Relations avec les populations, effet sur la santé*

En particulier, le commissaire enquêteur souhaite que le porteur de projet réponde aux contributions 124 à 131.

3 – Questions évoquées par courriels ou par courrier par des associations

- *SEPANSO 64 / SEPANSO 40 (contribution 173)*
- *APQV Béarn (contribution 161)*
- *Défense des Milieux Aquatiques (contribution 167)*

4 – Contributions des organisations professionnelles agricoles

- *Garlampy*
- *La Sikig*

5 – Collectivités locales

- *Auterrive*
- *Carresse-Cassaber*
- *SIGOM*
- *Sorde-l'Abbaye*
- *Saint-Pé-de-Léren (Madame Bigné contribution 172)*

6 – Toute question complémentaire que vous souhaiteriez aborder

Le porteur de projet a répondu par un courrier adressé par le canal électronique le 23 juillet 2026.

Dans son document, le porteur de projet répond point par point et avec force détails à toutes les questions posées, à tous les sujets évoqués. La redondance des sujets abordés par les contributeurs entraînant la redondance des réponses.

« Je vous écris une longue lettre parce que je n'ai pas le temps d'en écrire une courte. »

Blaise Pascal - Les provinciales (1656)

Le peu de temps imparti n'a pas permis de résumer, regrouper, synthétiser les propos, ni probablement pour son rédacteur, ni pour le commissaire enquêteur qui a pris l'option d'intégrer la réponse du porteur de projet dans son intégralité, dans les pages suivantes.

**DPL
GRANULATS**

**DRAGAGES
DU PONT
DE L'ESCAR**



MEMOIRE DE REPONSE AUX CONTRIBUTIONS DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION DU PUBLIC

13 /04/2026 au 13 /07/2026

Projet d'ouverture d'une gravière sur la commune de Carresse-Cassaber



Projet d'exploitation d'une gravière sur la commune de Carresse-Cassaber – Ancienne exploitation 2021-2024

20 Juillet 2026



SOMMAIRE

Préambule	7
Chapitre A : OBSERVATIONS, REMARQUES ET QUESTIONS DES VISITEURS	9
1. Hydraulique et hydrogéologie	11
1.1. hydraulique	11
1.1.1. Risque d'inondation de la plaine de Carresse-Cassaber	11
1.1.2. Fiabilité des débits de crue retenus	11
1.1.3. Méthode de définition de l'espace de mobilité du Gave	12
1.1.4. Horizon de projection de l'érosion (50 ans)	12
1.1.5. Risque de capture du Gave par la gravière et mesures de protection	13
1.1.5.1. Analyse du risque de capture	13
1.1.5.2. Caractéristiques, fiabilité et suivi à long terme des protections antiérosives	13
1.1.6. Analyse de la digue de protection du Gave (merlon) et risque de rupture	14
1.1.7. Prise en compte du seuil du moulin de Saint-Pé-de-Léren et fiabilité des modélisations	14
1.1.8. Rubrique IOTA 3.2.2.0, absence de PPRI, risque rive opposée et effets cumulés	15
1.1.9. Réponse spécifique à la contribution 126	15
1.1.9.1. Réponse aux insuffisances relevées par la DDTM sur les scénarios d'inondation	15
1.1.9.2. Incidence de l'absence de PPRI sur la capacité d'évaluation du commissaire enquêteur	16
1.2. hydrogéologie	17
1.2.1. Impact général de l'extraction sur la nappe alluviale et les captages AEP	17
1.2.2. Variation du niveau de nappe et impact sur les forages agricoles peu profonds	18
1.2.3. Impact du remblaiement sur la nappe et les forages agricole de la plaine	19
1.2.4. Risque d'infiltrations et de pollution diffuse en cas d'inondation du site	20
1.2.5. Insuffisance du dialogue engagé avec les acteurs de l'irrigation	22
2. Environnement, biodiversité et paysage	23
2.1. Le projet porte atteinte à l'environnement et détruirait la biodiversité	23
2.2. Caractère jugé dérisoire des mesures de compensation écologiqueS	24
2.3. Pérennité des zones humides de compensation face à l'érosion du Gave	25
2.4. Espèces protégées et ZNIEFF : Insuffisance de la démonstration écartant la dérogation	25
2.5. 4. Insuffisance de l'étude d'incidence Natura 2000	26
2.6. Rôle du Gave d'Oloron comme axe de migration des grands migrateurs (salmonidés)	27
2.7. Impact paysager	28
2.8. incidence sur l'attractivité touristique de Salies-de-Béarn	30
2.9. Objectivité de la synthèse des sensibilités environnementales, agricoles et sociales	30
3. vocation naturelle de la plaine/compatibilité production agricole	32
3.1. Un projet sur une surface bien définie	32
3.2. Vocation naturelle de la plaine : une implantation et un acces permettant le maintien de l'ensemble des activités	33
3.3. Consommation des espace agricole de forte valeur	35
3.4. Perte de surface agricole/objEctif SDAGE et loi ZAN	36
3.5. Compatibilité entre les activité d'extraction et les usages agricole de la plaine	37
3.6. Impact sur le système racinaire des kiwiS	38
3.7. Qualité agronomique de la zone de 2ha reconstituée pour la culture des kiwis	39
3.8. Absence de l'avis de la CDPENAF dans le dossier	40
4. Bruit, gêne redoutée, remèdes	41
4.1. impact du bruit de l'exploitation sur les riverains	41
4.2. impact du bruit associé spécifiquement au transport sur les riverains	44
4.3. impact du bruit sur les travailleurs et usagers de la plaine	45
4.4. Crainte de l'installation ultérieure d'un concasseur sur site, perçu comme source de nuisance sonore additionnelle.	45
5. thématique 5 : Poussières/parades	46
5.1. Poussières liées à l'extraction : impacts pour les riverains/risque de silicose /mesures	46
5.2. Poussières liées à l'extraction : impacts pour les ouvriers agricole et usagers de la plaine de silicose /Mesures	47
5.3. Poussières liées à la circulation sur les chemins : impacts pour les riverains /mesures	47
5.4. Poussières liées à la circulation sur les chemins : impact sur l'agriculture et plus spécifiquement sur les culture de kiwi/ mesures	48

5.5.	<i>compensation/indemnisation chiffrée pour les pertes d'exploitation</i>	50
5.6.	<i>Efficacité de l'arrosage, notamment en période de canicule</i>	51
5.7.	<i>Pertinence du dispositif de suivi des retombées de poussières</i>	51
6.	Transport, circulation, dangers routiers	54
6.1.	<i>Un itinéraire unique et sécurisé, sans traversée des bourgs de Carresse-Cassaber et de Salies-de-Béarn</i>	54
6.2.	<i>Inadaptation des voies empruntées et des Mesures organisationnelles pour limiter les risques sur le chemin de sus la houns</i>	56
6.3.	<i>des Mesures organisationnelles inadaptées pour limiter les risques sur le chemin de sus la houns</i>	58
6.4.	<i>entretien et Modalités de financement de la remise en état des voies communales dégradées par le trafic.</i>	62
6.5.	<i>Non-respect des règles de circulation par les camions/transporteur sous-traitant</i>	63
6.6.	<i>Accord avec l'Association Foncière de Remembrement (AFR)</i>	64
6.7.	<i>Accident déjà constaté (semi-remorque renversée 2023) comme preuve du risque routier et de la non maîtrise de DPL</i>	65
6.8.	<i>Volume réel du trafic de poids lourds et effets cumulés avec les autres flux du secteur</i>	65
6.9.	<i>Cohérence des itinéraires proposés : la destination du futur demi-échangeur A64 (direction Bayonne) ne correspondrait pas à la destination réelle des camions (site de traitement d'Abos, direction Pau), imposant un détour d'une quinzaine de km par Peyrehorade.</i>	67
6.10.	<i>Financement et statut d'aménagement du carrefour d'accès à la RD17.</i>	67
6.11.	<i>Effets cumulés du trafic avec la carrière de gypse et dimensionnement des mesures de compensation de voirie/ Demande explicite du commissaire enquêteur, réponse spécifique à la contribution</i>	130.
6.12.	<i>réponse spécifique aux contributions n°74 et n°83 déposées par M. Serre cousiné</i>	69
7.	activité économique et emplois de différentes natures	71
7.1.	<i>quelles seront les retombées économiques pour la commune et le territoire</i>	71
7.2.	<i>impact sur les activités touristiques et thermales des communes locale spécifiquement Salies de Béarn</i>	73
7.3.	<i>les emplois créés directs et indirect</i>	75
7.4.	<i>l'entreprise aura recours systématiquement à la sous-traitance au détriment d'emploi locaux</i>	76
7.5.	<i>L'activité de la carrière nuit à la création d'emploi pour l'agriculture sur la plaine</i>	77
8.	thématique 5 : besoin en granulats et usages, alternatives	78
8.1.	<i>intérêt et usage des matériaux alluvionnaires</i>	78
8.1.1.	Qualité des matériaux alluvionnaires : Peut-on remplacer ces matériaux alluvionnaires par des recyclés ?	78
8.1.2.	BESOINS NATIONAUX ET LOCAUX D'APPROVISIONNEMENT EN GRANULATS ALLUVIONNAIRES	
	DANS UN CONTEXTE DE PENURIE	79
8.1.3.	PENURIE DE MATERIAUX A L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE DU DÉPARTEMENT DES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES	80
8.1.3.1.	Une pénurie de matériaux établie par le Schéma Régional des carrières (SRC)	80
8.1.4.	Le site de Carresse-Cassaber, un maillon reconnu de l'approvisionnement départemental	82
8.2.	Alternative et substitution	82
8.2.1.	La substitution par les matériaux recyclés	83
8.2.1.1.	Un levier déjà pleinement mobilisé par le Groupe Daniel	83
8.2.2.	Une substitution techniquement impossible pour les usages du gisement de Carresse-Cassaber	83
8.2.3.	La substitution par les granulats de roches dures	83
8.2.3.1.	Des gisements limités, éloignés et contraints	83
8.2.3.2.	Un bilan environnemental et économique nettement défavorable	84
8.2.4.	La substitution par des carrières sèches alluvionnaires (gisements hors nappe)	84
8.2.4.1.	Des gisements de qualité et d'épaisseur moindres	84
8.2.4.2.	Une recherche de sites alternatifs déjà conduite et restée infructueuse	85
8.2.5.	Conclusion	85
9.	relation avec les populations, effets sur la santé	86
9.1.	<i>Manque de concertation avec la population, la commune et les exploitants de la plaine</i>	86
9.2.	<i>Non prise en compte des peurs de la population par DPL</i>	87
9.3.	<i>inquiétudes sur l'effet sur la santé conduisant à des risques psychosociaux</i>	88
10.	Réponses aux contribution 124 à 131	92
10.1.	<i>Analyse des contributions</i>	92
10.2.	<i>Réponse spécifique à la contribution n°124</i>	93

10.3.	Réponse spécifique à la contribution n°125	95
10.4.	Réponse spécifique à la contribution n°127	97
10.5.	Réponse spécifique à la contribution n°131	98
Chapitre B : Question évoqués par courriels ou par courriers par association		107
1.	Réponse spécifique à la contribution n°173 : SEPANSO64/SEPANSO 40	103
2.	Réponse spécifique à la contribution n°161 : APQV Béarn	108
3.	Réponse spécifique à la contribution n°187 Défense des milieux aquatiques	112
Chapitre C : Contributions des organisations professionnelles agricoles		121
1.	Réponse spécifique à la contribution « garlampey »	117
2.	Réponse spécifique à la contribution « sikig »	120
Chapitre D : Collectivités locales		127
1.	Réponse spécifique à l'avis de la commune d'auterive	123
2.	Réponse spécifique aux deux courriers de la commune de Carresse-cassaber	126
3.	Réponse spécifique à l'avis du SIGOM	128
4.	Réponse spécifique à l'avis de la commune de Sorde l'Abbaye	130
5.	Réponse spécifique à l'avis de la commune de St Pé-de-Ieren	131

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Impacts d'une gravière remblayée ou colmatée sur la piézométrie de la nappe (AC D'EAU, NA24-001, §4.1, BRGM, modifié).....	19
Figure 2 : Vue aérienne de la plaine avec le projet d'exploitation et les surface et chemins non affectés	33
Figure 3 : Plan de localisation des merlon périphériques proposés en limite est et de la haie arborée.....	42
Figure 4 : Plan schématique des conditions d'exploitation et du niveau d'évolution des engins en fonction de l'exploitation.....	43
Figure 5 : Proposition d'implantation de jauge de suivi des retombées de poussières dans le cadre de l'exploitation de la gravière de Carresse-Cassaber	52

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : tableau de synthèse des mesures organisationnelle proposées par DPL dans le cadre de l'usage du chemin de Sus la Houns.....	60
Tableau 2 : Comparatif des caractéristiques géotechnique des matériaux alluvionnaires, des calcaires et des matériaux recyclés	78
Tableau 3 : Récapitulatif des contributions à traiter spécifiquement	92
Tableau 4 : Récapitulatif des garanties financières	99

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Procès-verbal établi par M. Levet, commissaire-enquêteur en date du 15/07/2026
Annexe 2 : Rapport d'étude - Impact du seuil Dufau / Rapport ISL N° : 26F-099-RS-2 / 23/06/2026
Annexe 3 : Modélisation complémentaire - Impact des merlons bords de gravière/ Rapport ISL N° : 26F-099-RS-4/ 15/07/2026
Annexe 4 : Extrait du Schéma régional des Carrières (SRC) de Nouvelle Aquitaine justifiant la diminution des gisements alluvionnaires dans le bassin de consommation concerné et le scénario retenu pour éviter la pénurie
Annexe 5 : Contributions n°124 à n°131 ayant nécessité une réponse spécifique à la demande du commissaire-enquêteur
Annexe 6 : Contributions des associations ayant nécessité une réponse spécifique à la demande du commissaire-enquêteur
Annexe 7 : Contributions des organisations professionnelles agricoles
Annexe 8 : Avis des collectivités locales



Préambule

Conformément à l'article L. 181-10-1 du Code de l'environnement, issu de la loi n° 2023-973 du 23 octobre 2023 relative à l'industrie verte et de son décret d'application n° 2024-742 du 6 juillet 2024, les demandes d'autorisation environnementale déposées depuis le 22 octobre 2024 — dont relève le présent dossier — ne sont plus soumises à l'enquête publique de droit commun, mais à une consultation du public de forme hybride, conduite par un commissaire enquêteur et menée en parallèle de l'instruction administrative du dossier. À l'issue de cette consultation, le commissaire enquêteur rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trois semaines, après concertation avec le pétitionnaire ; ce rapport intègre une synthèse des observations et propositions du public ainsi que les réponses apportées par le pétitionnaire. Le présent mémoire constitue la contribution du maître d'ouvrage à cette concertation.

Il fait suite à la consultation du public conduite du 13 avril au 13 juillet 2026, relative à la demande d'autorisation environnementale déposée par la société Dragages du Pont de Lescar (DPL), filiale du Groupe Daniel, en vue du renouvellement de l'exploitation d'une carrière alluvionnaire sur la commune de Carresse-Cassaber, au lieu-dit « Lacouture ».

Le maître d'ouvrage tient à saluer la qualité et la diversité des contributions déposées dans le cadre de la consultation, qui témoignent de l'intérêt légitime porté par les riverains, les collectivités et les associations à ce projet, ainsi que de la vitalité du débat que permet cette procédure de participation du public. C'est dans cet esprit d'écoute que le présent mémoire a été élaboré : il ne vise pas à minimiser les préoccupations exprimées, mais à y répondre avec la rigueur et la transparence que le public est en droit d'attendre d'un maître d'ouvrage responsable.

Les observations recueillies, nombreuses et parfois redondantes, ont été regroupées par grands thèmes, correspondant chacun à une préoccupation distincte exprimée par le public. Chaque thème fait l'objet, ci-après, d'une réponse argumentée, appuyée sur les pièces du dossier de demande d'autorisation environnementale, en particulier l'étude d'impact et ses annexes, ainsi que, le cas échéant, sur des éléments complémentaires réunis depuis son dépôt. Le premier de ces thèmes porte sur la réalité et l'ampleur du besoin en matériaux alluvionnaires justifiant le projet, contestées par plusieurs observations formulées au cours de la consultation.

Le maître d'ouvrage reste à la disposition de M. le Commissaire enquêteur pour tout complément qu'il jugerait utile à la formation de son avis.



**Chapitre A : OBSERVATIONS,
REMARQUES ET QUESTIONS DES
VISITEURS**



1. HYDRAULIQUE ET HYDROGEOLOGIE

1.1. HYDRAULIQUE

1.1.1. Risque d'inondation de la plaine de Carresse-Cassaber

Contributions demandant une synthèse comparative du risque d'inondation : état actuel (sans gravière), avec gravière en crue décennale, avec gravière en crue centennale.

Le terrain sur lequel s'implante le projet se trouve, par nature, dans la zone que le Gave d'Oloron peut inonder. Ce constat ne dépend pas de la présence de la carrière : **la plaine serait tout aussi exposée si le projet n'existait pas**. La véritable question posée par les riverains est donc de savoir si la gravière aggrave ce risque déjà présent. Les études comparent systématiquement la situation avec et sans le talus qui borde le site, pour une crue fréquente comme pour une crue exceptionnelle. Dans les deux cas, l'eau atteint la zone du projet, qu'il y ait ou non une carrière : cela n'est jamais mis en doute. Ce qui varie, c'est l'ampleur du phénomène. Un talus en bon état abaisse la hauteur de l'eau d'une vingtaine à une trentaine de centimètres et en réduit un peu la force, sans jamais empêcher complètement l'inondation. Pour rappel : le talus correspond à la protection existante nommée localement « digue » réalisée à il a plusieurs décennies par les agriculteurs. Le projet ne crée donc pas de risque nouveau : il s'installe dans un risque déjà connu, et prévoit en conséquence des mesures de mise en sécurité adaptées, avec notamment une base de vie positionnée correctement topographique hors du niveau de crue et une procédure d'alerte en cas de crue.

Sources : ISL Ingénierie, 22F-121-RS-1 (11/02/2025) et 22F-121-RS-2 (28/10/2022) ; ISL Ingénierie, 26F-099-RS-1 (23/06/2026).

1.1.2. Fiabilité des débits de crue retenus

« Fiabilité des débits de crue retenus par ISL : écarts signalés entre les valeurs "officielles" et celles du dossier (crue décennale 1400 vs 1800 m³/s ; crue centennale 2000 vs 2500 m³/s) — demande de justification et de sourçage. »

Certains contributeurs ont relevé un écart entre les débits de crue mentionnés dans différents documents, y voyant une source d'inquiétude. Cet écart s'explique simplement : il ne s'agit pas de deux évaluations contradictoires, mais de deux études menées à une vingtaine d'années d'intervalle, avec des données différentes. La plus récente s'appuie sur les mesures des crues des dernières décennies, notamment les événements marquants survenus depuis un peu plus de dix ans, et sur une méthode statistique reconnue. C'est elle qui a été retenue dans le dossier actuel, car elle est la plus complète et la plus représentative de la réalité récente du cours d'eau. L'évolution des chiffres au fil du temps ne traduit donc pas une manipulation des données, mais l'amélioration naturelle de la connaissance du fleuve à mesure que les observations s'accumulent.

Sources : ISL Ingénierie, 22F-121-RS-1 (11/02/2025), tableau 2 p.5.

1.1.3. Méthode de définition de l'espace de mobilité du Gave

« Répondre à la remarque sur la méthode de définition de l'espace de mobilité du Gave, au regard du Guide méthodologique de l'Agence de l'Eau / SDAGE Rhône-Méditerranée et de l'arrêté ministériel du 22/09/1994. » — Contributions (notamment SEPANSO) affirmant que « la méthode employée pour définir l'espace de mobilité du cours d'eau permet de contourner la réglementation » et que le bureau d'étude « évite de suivre le Guide Méthodologique reconnu par tous ».

Une critique a été formulée selon laquelle la méthode utilisée pour définir l'espace de liberté du Gave chercherait à contourner la réglementation en vigueur.

L'espace de mobilité du cours d'eau a d'abord été déterminé en 2012, en suivant le guide technique de référence à cette époque, puis réexaminé dix ans plus tard à la lumière d'un guide plus récent, publié entre-temps par l'agence de l'eau compétente : **il ne s'agit donc pas d'une méthode alternative choisie librement par le bureau d'études, mais de l'application du cadre le plus à jour disponible.** Cette réévaluation ne s'appuie d'ailleurs pas sur une seule approche, mais sur le croisement de trois analyses indépendantes — l'étude de la géologie du secteur, l'observation de l'évolution du tracé du fleuve sur près de deux siècles de cartes, et le calcul réglementaire fondé sur la largeur du lit — dont les résultats convergent vers une même conclusion.

Le projet se tient à bonne distance de cet espace de mobilité, avec une marge de recul cumulée dépassant la centaine de mètres.

Enfin, cette méthodologie n'a pas été validée par le seul porteur de projet : elle a été examinée par les services de l'État en charge de l'instruction du dossier, qui l'ont approuvée (courrier DDTM) mais ont par ailleurs sollicité une expertise indépendante supplémentaire pour en confirmer les conclusions.

Sources : ISL Ingénierie, 22F-121-RS-2 (28/10/2022), §3.2, §3.3, §3.4 (figures 5, 18, 19, 21, 22) ; Mémoire en réponse à la MRAe, §2.2.1 ; avis DDTM.

1.1.4. Horizon de projection de l'érosion (50 ans)

« Horizon de projection de l'érosion limité à 50 ans dans l'étude ISL — demande de projection au-delà, conformément à la réglementation. »

Il a été demandé pourquoi l'étude de l'érosion du cours d'eau se limite à un horizon de cinquante ans, et non davantage. Ce choix n'est pas arbitraire : il correspond à la référence méthodologique en vigueur pour ce type de site, dont la durée d'exploitation prévue est bien inférieure à cette échéance. Autrement dit, **l'horizon retenu représente plus du double de la durée de vie du projet lui-même, ce qui constitue déjà une marge de précaution substantielle. Aucun texte réglementaire n'impose d'aller au-delà pour ce type d'installation.**

Pour rappel, le tracé du lit mineur du Gave d'Oloron n'a pratiquement pas évolué sur son tracé depuis les cartes d'Etat Major de 1852.

Sources : ISL Ingénierie, 22F-121-RS-2 (28/10/2022), §3.4.2.2.

1.1.5. Risque de capture du Gave par la gravière et mesures de protection

« Synthèse étude ISL : conclusion sur le risque de capture et mesures mises en place (remblaiement en pente douce et protection antiérosive). »

1.1.5.1. Analyse du risque de capture

L'étude hydraulique a examiné un risque spécifique : celui que le Gave, lors d'une crue exceptionnelle, ne finisse par emprunter le plan d'eau créé par l'exploitation plutôt que son cours naturel. Sans aménagement particulier, ce risque n'est pas négligeable. C'est précisément pour cette raison que **le projet intègre, dès sa conception, l'ensemble des protections préconisées par l'étude : des ouvrages de protection contre l'érosion sur un linéaire important des talus les plus exposés, ainsi que des berges façonnées en pente douce pour ralentir l'écoulement.**

Les talus périphériques du projet sont par ailleurs dimensionnés pour rester au-dessus du niveau d'eau attendu lors d'une crue exceptionnelle, et positionnés de manière à ne pas faire obstacle à l'écoulement naturel

Concernant le risque d'« avulsion », le précédent de Sorde-l'Abbaye souvent cité d'un cours d'eau ayant changé de tracé à quelques kilomètres en aval, il y a une quarantaine d'années, **concerne un site différent, qui ne disposait à l'époque d'aucune protection comparable à celles prévues ici.**

Enfin, la demande, formulée par l'autorité compétente (SIGOM) en matière de gestion des milieux aquatiques, de conserver une bande tampon végétalisée entre l'exploitation et le lit du cours d'eau, trouve une réponse équivalente dans le recul déjà prévu par le projet, qui dépasse la centaine de mètres.

Sources : ISL Ingénierie, 22F-121-RS-1 et 22F-121-RS-2 ; ISL Ingénierie, 26F-099-RS-1 (23/06/2026) ; PJ4b — Résumé de l'étude d'impact, mesures E2.2g-4 et R2.2r-4.

1.1.5.2. Caractéristiques, fiabilité et suivi à long terme des protections antiérosives

Les protections contre l'érosion prévues sur les talus les plus exposés seront constituées d'enrochements ou de dispositifs équivalents (géotextiles spécifiques et dimensionnés par exemple), dont le choix technique précis sera arrêté selon les règles de l'art, en fonction des contraintes calculées pour chaque secteur. Elles couvriront non seulement la partie visible des talus, mais aussi leur partie immergée, de manière à protéger l'ensemble de la hauteur susceptible d'être attaquée par le courant.

Le dispositif initialement prévu a d'ailleurs été complété à la suite d'une étude plus récente, qui a mis en évidence des contraintes plus importantes que prévu sur la partie orientale du site : le projet en tient désormais compte, ce qui témoigne d'une démarche d'amélioration continue au fil des études plutôt que d'un dimensionnement figé une fois pour toutes.

Ce dimensionnement retient par prudence l'hypothèse la plus sévère parmi tous les scénarios étudiés. Un suivi est prévu dans la durée : après chaque épisode d'alerte météoFrance au niveau des pluies et des crues, l'état des protections sera contrôlé, toute anomalie étant immédiatement signalée à l'autorité de contrôle compétente, et un relevé du terrain et du fond du plan d'eau sera réalisé chaque année pour détecter toute évolution.

Cette vigilance s'est d'ailleurs traduite concrètement : en réponse à des demandes complémentaires formulées par les services instructeurs au cours de l'été 2026, deux nouvelles études ont été produites en quelques semaines pour approfondir la question du risque de rupture d'un talus et de l'effet d'éléments déjà présents sur le site, **confirmant à chaque fois l'absence d'impact significatif.**

Sources : ISL Ingénierie, 22F-121-RS-1 (11/02/2025), §6.4 ; ISL Ingénierie, 26F-099-RS-3 (10/07/2026) ; PJ4b — Résumé de l'étude d'impact, mesures R2.2p-5 et S6 (tableau des mesures de suivi).

1.1.6. Analyse de la digue de protection du Gave (merlon) et risque de rupture

« Rôle protecteur réel de la digue de protection du Gave d'Oloron (merlon) ? Analyse du risque de rupture, notamment évoqué à propos de la crue de 2023. »

Précision : l'ouvrage de protection en rive droite du méandre, parfois désigné par « digue » dans les contributions, n'est pas un système d'endiguement classé au sens de la compétence GEMAPI (décret Dignes du 12/05/2015). Il s'agit d'un merlon non classé, entretenu de façon informelle par le passé. Conformément à ce statut, les études hydrauliques ne lui accordent aucune garantie de protection par défaut : elles modélisent systématiquement les scénarios « merlon fonctionnel » et « merlon non fonctionnel / transparent hydrauliquement », ce qui constitue l'approche la plus prudente. C'est cette même distinction qui explique que les points « digue » et « merlon » soulevés séparément dans les contributions renvoient en réalité au même ouvrage.

Le talus qui borde le Gave en rive droite est parfois désigné, dans les contributions, sous le terme de « digue ». Il convient de préciser qu'il ne s'agit pas d'un ouvrage classé au sens de la réglementation sur les digues, mais d'un talus non classé, entretenu de façon informelle par le passé.

C'est justement pour cette raison que les études ne lui accordent aucune garantie de protection par principe : elles étudient systématiquement les deux hypothèses possibles, celle d'un ouvrage fonctionnel et celle d'un ouvrage qui ne jouerait plus son rôle, ce qui constitue l'approche la plus prudente possible.

Un diagnostic de terrain a d'ailleurs qualifié l'état général de cet ouvrage de dégradé, ce qui a conduit les modélisations les plus récentes à retenir, par précaution, l'hypothèse la plus défavorable. **Dans les faits, lorsqu'il est fonctionnel, ce talus réduit modestement la hauteur et la force de l'eau lors d'une crue, sans jamais empêcher l'inondation de se produire dans la zone du projet.**

Une étude complémentaire, réalisée en réponse à une demande des services instructeurs, a spécifiquement modélisé ce qui se passerait en cas de rupture de cet ouvrage lors d'une crue exceptionnelle. Sa conclusion est rassurante : **une telle rupture n'aggrave pas significativement la situation dans la zone du projet, l'effet d'une brèche restant limité et décroissant rapidement à mesure que l'on s'en éloigne.**

Sources : ISL Ingénierie, 22F-121-RS-2 (28/10/2022), §2.1 ; ISL Ingénierie, 26F-099-RS-1 (23/06/2026).

1.1.7. Prise en compte du seuil du moulin de Saint-Pé-de-Léren et fiabilité des modélisations

« Non prise en compte, selon un contributeur, du niveau NGF aval des seuils du moulin de Saint-Pé-de-Léren dans les modélisations de crue — modélisation complémentaire réalisée par ISL en juillet. »

Une contribution a signalé que le niveau d'eau en aval du seuil du moulin de Saint-Pé-de-Léren n'aurait pas été pris en compte dans les modélisations de crue. Une étude complémentaire, réalisée en juillet 2026 (Annexe2), précise les études principales avec l'évolution future de ce seuil précisée par ses propriétaires. **Ses résultats montrent que, pour une crue fréquente, l'eau observée en rive droite ne provient pas d'un débordement par-dessus le talus, mais d'un effet de remous provoqué par ce seuil lui-même, un phénomène désormais correctement identifié et pris en compte.**

Plus largement, la fiabilité de l'ensemble des modèles hydrauliques utilisés dans le dossier a été vérifiée en les recalant sur les crues réellement observées ces dernières années, ainsi que, pour la partie souterraine, sur une campagne de mesures effectuée directement sur le terrain.

L'écart entre les valeurs modélisées et les valeurs mesurées reste faible, ce qui témoigne d'un bon niveau de fiabilité au regard des données disponibles.

Sources : ISL Ingénierie, 26F-099-RS-1 (23/06/2026), p.1 ; AC D'EAU, NA24-001 (octobre 2025), §5.2.

1.1.8. Rubrique IOTA 3.2.2.0, absence de PPRI, risque rive opposée et effets cumulés

« Rubrique IOTA 3.2.2.0 : absence signalée d'étude et de calcul de compensation des déblais et d'accélération des vitesses de crue. Absence de PPRI. Risque d'inondation rive opposée. Effets cumulés avec les carrières CEMEX et ETEX. »

Plusieurs points distincts ont été soulevés autour de la gestion des crues.

Sur la question d'une éventuelle réduction de la capacité d'expansion des crues par les talus et zones de stockage temporaires du chantier : ces éléments sont par nature provisoires, suivent l'avancement de l'exploitation, sont réintégrés au fur et à mesure de la remise en état, et sont positionnés pour ne pas gêner l'écoulement ; **les modélisations montrent que leur effet sur la hauteur et la vitesse de l'eau reste limité, ce qui ne justifie pas de mesure de compensation spécifique à ce titre.**

Sur l'absence de plan de prévention des risques d'inondation pour la commune : cette situation est administrative, antérieure au projet, et totalement indépendante de celui-ci ; **en son absence, le porteur de projet a fait réaliser une cartographie du risque propre au site, plus précise qu'un document généraliste ne l'aurait été.**

Sur le risque pour la rive opposée, à Saint-Pé-de-Léren : les surélévations d'eau qui pourraient résulter d'une rupture de talus restent concentrées à proximité immédiate de la brèche et diminuent rapidement avec la distance ; **aucune aggravation significative n'est mise en évidence pour cette rive par rapport à la situation actuelle.**

Sur les effets cumulés avec les deux autres carrières présentes sur la commune : celles-ci exploitent une roche massive différente, sont situées hors de la zone inondable et hors de l'espace de mobilité du Gave, et n'ont donc pas d'interaction hydraulique avec le site du projet ; l'analyse des effets sur les écoulements de surface concerne donc essentiellement la gravière elle-même.

Sources : Préfecture des Pyrénées-Atlantiques, informations sur les risques naturels et technologiques, commune de Carresse-Cassaber ; ISL Ingénierie, 26F-099-RS-1 (23/06/2026) ; PJ4b — Résumé de l'étude d'impact.

1.1.9. Réponse spécifique à la contribution 126

« Comment l'étude d'impact répond-elle aux insuffisances identifiées par la DDTM sur les scénarios d'inondation, et comment l'absence de PPRI sur la commune de Carresse-Cassaber affecte-t-elle la capacité du commissaire enquêteur à évaluer l'adéquation des mesures proposées au regard des risques réels d'inondation pesant sur le site et ses environs ? »

1.1.9.1. Réponse aux insuffisances relevées par la DDTM sur les scénarios d'inondation

Sur le premier point, l'étude initiale a été complétée par deux études hydrauliques supplémentaires, produites en juin et juillet 2026 en réponse directe aux demandes des services instructeurs : l'une élargit les scénarios étudiés au-delà de la seule hypothèse favorable d'un talus fonctionnel, en modélisant également l'absence de talus et deux scénarios de rupture ; l'autre vérifie l'incidence

d'éléments déjà présents sur le site. Ces compléments répondent précisément à la demande de ne plus raisonner sur la seule hypothèse la plus favorable, mais d'objectiver le risque réel, y compris dans les configurations dégradées ; ils confirment que les dispositions de mise en sécurité prévues restent adaptées même dans le scénario le plus pénalisant.

Ces compléments répondent directement à la demande de la DDTM de ne plus raisonner sur la seule hypothèse favorable (merlon en bon état), mais d'objectiver le risque réel, y compris dans les configurations dégradées. **La présence ou la rupture du merlon ne modifie pas significativement l'aléa au droit de la zone de projet (écarts de 15 à 30 cm et de quelques dixièmes de m/s selon les scénarios), et la carte d'aléa centennal sans merlon confirme que les dispositions de mise hors d'eau prévues par le porteur de projet (base de vie surélevée, procédure d'alerte crue) restent adaptées même dans le scénario le plus pénalisant.**

1.1.9.2. 2. Incidence de l'absence de PPRI sur la capacité d'évaluation du commissaire enquêteur

L'absence de plan de prévention des risques pour la commune est une situation administrative préexistante, indépendante du projet. En son absence, le porteur de projet a fait établir une cartographie du risque propre au site, intégrant les différents scénarios de crue et de talus, avec et sans rupture. Cette cartographie dédiée offre, sur le périmètre qui concerne directement le projet, un niveau de précision supérieur à celui d'un document généraliste, qui ne tiendrait pas compte des caractéristiques particulières du site. Le commissaire enquêteur dispose donc, malgré l'absence de ce document réglementaire, des éléments nécessaires pour apprécier l'adéquation des mesures proposées au regard du risque réel.

1.2. HYDROGEOLOGIE

1.2.1. Impact général de l'extraction sur la nappe alluviale et les captages AEP

« Comment l'étude d'impact évalue-t-elle les effets de l'extraction des graves sur la géométrie et les conditions d'écoulement de la nappe alluviale, et comment ces effets se répercutent-ils sur les captages d'eau destinée à la consommation humaine situés dans le périmètre d'influence hydrogéologique du site ? » — [Demande explicite du commissaire enquêteur, réf. 128].

Le site de Carresse-Cassaber s'implante sur la nappe alluviale du gave d'Oloron : un aquifère poreux et continu, en connexion directe avec le cours d'eau, dont l'épaisseur varie de 9 à 15 mètres selon les secteurs. Cette nappe, proche de la surface, s'écoule globalement du sud-est vers le nord-ouest et présente des amplitudes de battement naturelles de 1,6 à 1,85 m, étroitement corrélées aux variations de débit du gave. Le projet de gravière s'inscrit dans un contexte hydrogéologique dynamique.

Afin d'évaluer les impacts du projet sur la nappe, une étude hydrogéologique spécifique a été réalisée dans le cadre de la demande d'autorisation. Elle s'appuie sur douze modélisations calées sur des mesures, et non sur une simple appréciation théorique. Ensuite, elle raisonne en ordres de grandeur, en comparant les prélèvements du projet aux flux naturels de la nappe et du gave. Enfin, elle examine explicitement les impacts du projet sur la nappe et les forages agricoles situés dans la plaine, pour conclure sur les incidences attendues.

Ainsi, durant la période d'exploitation de la gravière, avec un plan d'eau encore partiellement ouvert, les modélisations montrent des variations piézométriques marquées à proximité immédiate du plan d'eau (0,9 m à 2,4 m). Au niveau de la plaine, en s'éloignant du plan d'eau ces variations s'amortissent très rapidement. **L'impact estimé sur la nappe au niveau de la plaine, est de l'ordre de -0,3 m à -0,5 m selon la période (hautes eaux ou basses eaux), et reste globalement identique selon les scénarios modélisés.** Les forages agricoles recensés sont situés hors emprise du projet, et l'étude conclut que les incidences sur les usages voisins demeurent négligeables au regard des débits naturels transitant dans le méandre. Les modélisations ne mettent donc pas en évidence de rabattement durable ou de modification de la ressource susceptible d'affecter les forages agricoles.

S'agissant de l'alimentation en eau potable, le site n'impacte aucun périmètre de protection de captage. Les ouvrages les plus proches, exploités par le Syndicat de production d'eau d'Auterrive, sont situés à environ 3 km, en amont hydraulique du projet, c'est-à-dire du côté opposé à celui vers lequel s'écoule la nappe au droit du site : ils se trouvent donc hors du périmètre d'influence hydrogéologique généré par l'exploitation, ce que confirment les simulations. L'étude hydrogéologique souligne en outre que les effets attendus sur les usages voisins, y compris agricoles, sont négligeables, ce qui conforte la position selon laquelle le projet ne compromet pas la ressource souterraine.

Après remise en état, le projet ne crée pas de modification durable du fonctionnement de la nappe. La géométrie générale du système alluvial reste gouvernée par la dynamique naturelle du gave et par les caractéristiques du méandre aquifère, de sorte que la remise en état ne s'accompagne pas d'un effet résiduel important sur les écoulements souterrains.

L'étude d'impact et les modélisations hydrogéologiques montrent que le projet n'est pas susceptible de modifier significativement la géométrie de la nappe alluviale ni ses conditions d'écoulement, y compris dans la plaine agricole où se trouvent des forages. La nappe, libre et directement connectée au gave d'Oloron, présente un fonctionnement naturellement dynamique, dominé par des échanges importants entre le cours d'eau et le méandre aquifère. Les incidences attendues sur la piézométrie générale, sur les captages agricoles et sur les usages de la plaine sont négligeables, y compris après remise en état

Sources : - Rapport AC D'EAU NA24-001, (octobre 2025), §3.4, §3.5.1, §5, §6. ; chap. 2 à 8
 - Mémoire hydrogéologique AC D'EAU, chap. 1 « Demande de compléments de la MRAe », p. 4 ; chap. 2, p. 5

1.2.2. Variation du niveau de nappe et impact sur les forages agricoles peu profonds

Plusieurs contributions signalent qu'une variation de niveau de nappe de l'ordre de 30 cm pourrait rendre inopérants des forages agricoles peu profonds (8-9 m). D'une manière plus générale, il y a une crainte que la variation de la nappe associé au projet de gravière affecte, notamment en période estivale, les forages d'eau à usage agricole.

L'étude hydrogéologique fait apparaître que le projet de gravière n'est pas de nature à provoquer une baisse significative et durable de la nappe alluviale, ni aux abords immédiats du site ni, a fortiori, dans la plaine agricole où se situent les forages.

Toutefois, la crainte formulée au sujet de forages peu profonds, par exemple de 8 à 9 m, mérite une réponse nuancée. Elle repose sur une idée simple : si la nappe baisse trop, même temporairement, un forage dont le niveau d'eau est peu profond peut devenir moins productif, voire momentanément inopérant. Cette inquiétude est compréhensible, surtout en période estivale, lorsque la nappe est naturellement plus basse et que les besoins agricoles sont plus sensibles. Mais pour qu'un forage soit réellement affecté, il ne suffit pas d'une variation théorique ; il faut une baisse durable, d'amplitude suffisante et au bon endroit, c'est-à-dire au droit de l'ouvrage ou dans son aire d'alimentation.

Or les études réalisées ne montrent pas un tel scénario. La nappe étudiée est une nappe alluviale libre, connectée au gave d'Oloron, avec un écoulement naturel structuré et des fluctuations déjà existantes de 1,6 m à 1,85 m selon les campagnes piézométriques. Cela signifie que le système connaît déjà, en fonctionnement normal, des variations de niveau bien supérieures à quelques centimètres, sans que cela traduise forcément une rupture de fonctionnement pour les usages agricoles. Les modélisations hydrogéologiques réalisées durant l'exploitation et après remise en état ont montré que les incidences attendues sur la piézométrie générale, sur les captages agricoles et sur les usages de la plaine sont négligeables. **Ainsi, l'impact estimé sur la nappe au niveau de la plaine, où sont implantés les forage de production agricole est de l'ordre de -0,3 m à -0,5 m selon la période (hautes eaux ou basses eaux), et reste globalement identique selon les scénarios modélisés. Le projet ne génère pas une baisse de nappe étendue, progressive et durable qui viendrait dégrader l'alimentation des forages agricoles peu profonds.**

Il faut aussi rappeler qu'un forage peu profond ne dépend pas uniquement du niveau instantané de la nappe. Son fonctionnement dépend de plusieurs paramètres : profondeur de captage, position par rapport au gradient hydraulique, perméabilité des alluvions, état de l'ouvrage et parfois même colmatage local. Dans un système comme celui-ci, où la nappe est alimentée et régulée par les échanges avec le gave, la variation de niveau au droit d'un forage éloigné du projet a vocation à être fortement amortie. Cela explique pourquoi les études concluent à l'absence d'effet significatif sur les usages voisins, notamment agricoles.

Concernant la période estivale, la prudence est légitime, car c'est le moment où une nappe peut être au plus bas et où les forages peu profonds sont les plus sensibles. Mais justement, l'étude hydrogéologique ne conclut pas à un rabattement durable de la nappe à l'échelle de la plaine ; il conclut à des incidences négligeables au regard des débits naturels transitant dans le méandre aquifère. **En pratique, le projet de gravière ne modifie pas les conditions de la nappe dans une ampleur susceptible de faire basculer un forage agricole fonctionnel vers l'inopérance.**

La sensibilité des forages peu profonds à une baisse de nappe est réelle en principe, mais elle ne devient problématique que si une baisse durable et suffisamment ample est démontrée au droit des ouvrages ou dans leur aire d'alimentation. Or les études hydrogéologiques réalisées montrent une nappe alluviale libre, connectée au gave d'Oloron, dont le fonctionnement est déjà marqué par des fluctuations naturelles importantes. La modélisation calée du système conclut à des incidences négligeables sur la piézométrie générale et à des effets localisés, sans mise en évidence d'un rabattement durable susceptible d'affecter les forages agricoles peu profonds de la plaine, y compris en période estival

1.2.3. Impact du remblaiement sur la nappe et les forages agricole de la plaine

Certaines contributeurs s'inquiètent de l'impact du remblaiement à dominante argileuse utilisé pour la remise en état des parcelles agricoles et des berges en pente douce et craignent à cet effet une incidence sur la circulation de la nappe et les forages avoisinants.

Les inquiétudes exprimées à propos des remblais à dominante argileuse sont compréhensibles, car un matériau peu perméable peut, dans certains contextes, freiner localement les écoulements d'eau souterraine. Toutefois, dans le cas présent, les études hydrogéologiques montrent que le projet s'inscrit dans une nappe alluviale libre, connectée au gave d'Oloron, dont la dynamique est d'abord contrôlée par les échanges naturels entre le cours d'eau et le méandre aquifère. Autrement dit, l'impact potentiel de remblais localisés doit être apprécié à l'échelle du fonctionnement global de l'aquifère, et non comme s'il s'agissait d'un milieu fermé

Un remblai plus argileux peut réduire ponctuellement la perméabilité du sol, c'est-à-dire la facilité avec laquelle l'eau circule dans les premiers mètres. En théorie, cela peut créer un léger effet de frein local, surtout si le remblai est épais, continu et mal drainé.

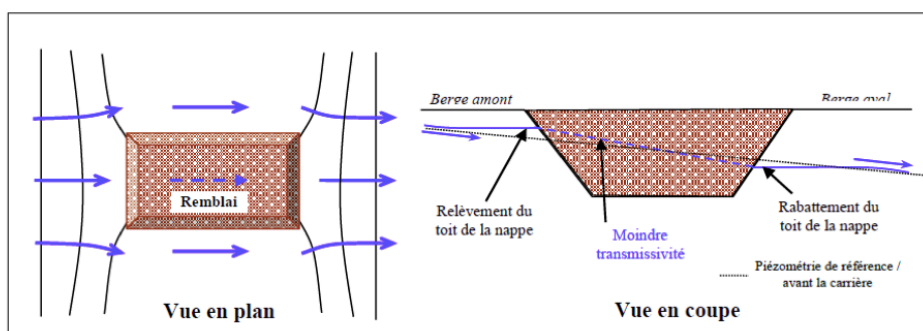


Figure 1 : Impacts d'une gravière remblayée ou colmatée sur la piézométrie de la nappe (AC D'EAU, NA24-001, §4.1, BRGM, modifié)

Mais cet effet reste limité au secteur directement concerné ; il ne se propage pas automatiquement à toute la nappe alluviale, surtout dans un contexte où les écoulements sont pilotés par cours d'eau et par une géométrie de plaine large

Deux raisons principales expliquent cette limitation. D'abord, la nappe étudiée est une nappe alluviale continue, peu profonde et réactive, qui échange naturellement avec le gave ; son comportement dépend donc surtout de la dynamique du cours d'eau, des niveaux saisonniers et des caractéristiques hydrodynamique de la nappe. Ensuite, les remblais déposés dans le cadre de la remise en état ne constituent pas une barrière hydraulique continue à l'échelle de la plaine ; ils restent des aménagements localisés, insérés dans un environnement où les circulations latérales et verticales de la nappe demeurent possibles.

Les modélisations hydrogéologiques après remblaiement concluent d'ailleurs à des incidences négligeables sur la piézométrie générale et sur les usages voisins. Cette conclusion est importante, car si les remblais argileux avaient un effet suffisamment marqué pour gêner la circulation de la nappe, on s'attendrait à voir apparaître dans la modélisation des variations plus nettes, durables et spatialement étendues, ce qui n'est pas le cas. Concernant les forages agricoles, les études font apparaître que le remblaiement n'est pas de nature, avec des variations attendues de l'ordre de 0,30 à 0,50 m, à modifier leur alimentation et leur productivité.

Concernant l'impact qualitatif associé à l'apport de terres extérieures, le remblaiement est conçu pour ne pas dégrader la qualité de la nappe alluviale. Cette conclusion repose sur la sélection de matériaux strictement inertes et non pollués, sur leur traçabilité, ainsi que sur les dispositions prévues pour prévenir les pollutions liées à l'exploitation.

Les matériaux admis ne sont pas des déchets de chantier mélangés. **Seules des terres et cailloux non pollués, relevant de la catégorie des déchets inertes, peuvent être utilisés.**

La maîtrise du risque repose également sur une **procédure d'acceptation préalable des terres**. Leur origine et l'historique du site dont elles proviennent doivent être connus ; les terres issues de sites potentiellement pollués doivent être écartées ou analysées avant admission. Chaque apport fait ensuite l'objet d'un contrôle documentaire et visuel à la réception. Tout chargement présentant une non-conformité, une odeur suspecte ou des déchets incompatibles est refusé. Les terres acceptées sont enregistrées et localisées dans la zone de remblaiement, ce qui assure une traçabilité complète des apports.

La loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (dite loi « antigaspillage ») consacre une part importante au renforcement de la traçabilité des déchets, des terres excavées et sédiments. La déclinaison de ce renforcement se traduit par des évolutions réglementaires, précisées dans le décret n° 2021-321 du 25 mars 2021 relatif à la traçabilité des déchets, des terres excavées et des sédiments : dématérialisation des bordereaux de suivi de déchets, élargissement du périmètre de l'obligation de tenir des registres chronologiques, obligation de transmettre le contenu de son registre chronologique ou encore la dématérialisation des registres relatifs aux opérations de sorties de statut de déchets

Ainsi, les terres extérieures admises ne constituent pas une source de pollution de la nappe : elles doivent être non polluées, contrôlées et intégralement traçables. Le remblaiement ne génère pas de rejet liquide direct dans le sol ou les eaux souterraines. **Sous réserve du respect effectif de ces prescriptions, l'impact qualitatif du remblaiement sur la nappe peut être qualifié de négligeable.**

1.2.4. Risque d'infiltrations et de pollution diffuse en cas d'inondation du site

Plusieurs contributions demandent des précisions sur le risque d'infiltrations et d'impact sur la nappe phréatique en cas d'inondation du site (débordements, pollution diffuse).

Le projet s'implante dans la plaine alluviale du Gave d'Oloron, c'est-à-dire un secteur naturellement susceptible d'être concerné par les débordements du cours d'eau et par les variations du niveau de la nappe. En cas de crue, l'eau peut recouvrir temporairement les terrains bas et circuler dans les matériaux alluviaux. Ce fonctionnement naturel ne provoque pas, en lui-même, une dégradation de la qualité de la nappe. Le risque apparaît seulement si l'eau de crue entre en contact avec une source de pollution (de l'huile, un déchet souillé ou des eaux d'extinction d'incendie) et permet son entraînement vers les sols, le plan d'eau ou les eaux souterraines.

Les matériaux extraits et les terres naturellement présentes sur le site ne constituent pas une source identifiée de pollution diffuse. Les apports extérieurs prévus pour la remise en état sont limités à des terres et cailloux non pollués provenant de sites non contaminés, soumis à une procédure de gestion et de contrôle. Dans ces conditions, leur submersion occasionnelle par une eau de crue ne doit pas conduire au relargage de substances polluantes dans la nappe. L'enjeu principal reste donc la prévention des pollutions accidentelles liées aux engins et aux produits nécessaires à leur fonctionnement.

Le projet prévoit que les produits présentant un risque soient maintenus en quantité limitée et dans une zone spécifiquement aménagée. La cuve de gazole non routier, d'un volume de 1 000 litres, est à double paroi, installée sur rétention et équipée d'un dispositif de détection de fuite. Les huiles sont stockées sous rétention ; le ravitaillement et l'entretien courant des engins sont réalisés sur une aire étanche. Des kits anti-pollution et des matériaux absorbants sont disponibles dans les engins et sur la base de vie pour permettre une intervention immédiate en cas de fuite.

La base de vie, qui comprend notamment le stationnement, le ravitaillement et l'entretien d'un engin, est implantée sur une plateforme rehaussée. Elle est positionnée au-dessus de la cote des plus hautes eaux retenue pour une crue centennale, soit 16,4 m NGF au droit de la zone considérée ; son rehaussement est d'environ 1,3 m par rapport au terrain naturel. Cet aménagement réduit fortement le risque que les équipements et les produits stockés soient atteints par les eaux de crue.

La plateforme est également conçue pour recueillir et traiter les eaux qui y tombent. Elle comporte une membrane géotextile, un séparateur d'hydrocarbures et un bassin de récupération de 30 m³ doté d'un obturateur. En fonctionnement normal, les eaux de ruissellement sont dirigées vers le séparateur, qui retient les éventuelles traces d'hydrocarbures. En cas d'incendie ou de pollution accidentelle, l'obturateur permet de fermer le système et de confiner les eaux potentiellement souillées dans le bassin, plutôt que de les laisser rejoindre le plan d'eau d'extraction ou les milieux naturels. Ce volume de rétention correspond aux besoins identifiés pour les eaux d'extinction.

La prévention repose aussi sur l'anticipation des crues. Le site fait l'objet d'un plan de prévention fondé sur les alertes météorologiques, les informations Vigicrues et la surveillance des abords du Gave et du Saleys. En cas de montée des eaux, les matériels non indispensables sont déplacés vers un point haut ; si le risque augmente, l'activité est arrêtée et les engins, produits polluants, cuves mobiles et déchets sont mis en sécurité ou évacués. Cette organisation vise à éviter que des équipements contenant des substances polluantes soient présents dans la zone inondable lors d'une crue importante. De plus, tout épisode de crue significatif ou tout incident impliquant un hydrocarbure donnera lieu à une inspection du site et, si nécessaire, à un contrôle de la qualité de la nappe. Ce suivi permettra de s'assurer de l'absence de transfert de pollution et d'adapter immédiatement les mesures de protection si une anomalie était constatée.

Le risque résiduel ne peut jamais être totalement nul, notamment dans le cas exceptionnel d'une crue très rapide ou d'un accident simultané. Néanmoins, le projet ne prévoit pas de rejet liquide direct, diffus ou permanent vers les sols ou la nappe. La combinaison de la limitation des produits stockés, de leur confinement, du traitement des eaux de plateforme, du dispositif de rétention, de la mise hors d'eau de la base de vie et du plan d'évacuation en cas de crue permet de considérer que le risque d'infiltration polluante et d'impact qualitatif sur la nappe est faible et maîtrisable.

1.2.5. Insuffisance du dialogue engagé avec les acteurs de l'irrigation

Plusieurs contribution ont évoqué l'Insuffisance du dialogue engagé avec les acteurs de l'irrigation (ASA irrigation), au regard du faible nombre d'hectares couverts par ces structures dans la plaine.

En tant qu'établissement public réunissant l'ensemble des propriétaires irrigants du secteur, l'ASA Irrigation constitue l'interlocuteur légitime et le plus efficace pour traiter collectivement des enjeux associée aux problématiques d'apport d'eau destinée à l'irrigation des cultures.

Pour rappel, sur la plaine agricole concernée, l'irrigation est assurée à la fois par un réseau collectif structuré et géré par l'ASA Irrigation et par des forages privés individuels. L'ASA irrigation exploite une station de pompage permettant un prélèvement dans le gave d'Oloron qui alimente ensuite une partie des parcelle de la plaine.

La création d'un plan d'eau associé à l'exploitation du site pourrait offrir à long terme une opportunité de prélèvement destinés à l'irrigation des cultures dans un contexte de changement climatique où il est fort probable que les enjeux de protection conduisent à réduire les prélèvements dans le Gave destiné à cet usage.

Un dialogue structuré avec l'ASA s'avère donc indispensable et permettrait ainsi de mutualiser les informations, d'éviter les incompréhensions locales, et de proposer solutions pour améliorer à long terme l'approvisionnement en eau

Une première réunion a été organisée le 1er juillet 2026 entre DPL et l'ASA Irrigation. Elle constitue, à ce titre, une première étape nécessaire qui si le projet d'exploitation aboutit sera maintenu. Ce dialogue répond ainsi directement à la demande de la MRAe, comble une lacune objective des bases de données mobilisées par l'étude, et s'inscrit dans la même logique de recherche d'accord amiable avec les gestionnaires collectifs du territoire déjà engagée par DPL sur d'autres dossiers (chemin de Sus Las Houns avec l'AFR).

2. ENVIRONNEMENT, BIODIVERSITE ET PAYSAGE

2.1. LE PROJET PORTE ATTEINTE A L'ENVIRONNEMENT ET DETRUIRAIT LA BIODIVERSITE

Plusieurs observations formulées au cours de la consultation du public indiquent de manière générale que le projet « porterait atteinte à l'environnement » ou « détruirait la biodiversité ».

Les observations formulées pendant la consultation du public, selon lesquelles le projet « porterait atteinte à l'environnement » ou « détruirait la biodiversité », ne sont pas confirmées par l'analyse du dossier. **En effet, l'étude d'impact repose sur une démarche ERC complète, avec évitement, réduction puis compensation des impacts résiduels, et rappelle que les mesures compensatoires ne sont mobilisées qu'en dernier recours lorsque des incidences négatives notables persistent.**

Concernant la biodiversité, il faut surtout souligner que les enjeux sont **globalement faibles à modérés, et non généralisés à l'ensemble du site. Ainsi 70% de l'emprise totale du projet concerne des habitats d'espèces faunistiques à enjeu très faible ou faible, ce qui signifie que la majorité du projet se développe sur des secteurs peu sensibles au regard de la biodiversité.** Les secteurs à enjeu modéré existent, mais ils sont localisés et déjà intégrés dans les mesures prévues, notamment le phasage, le suivi et les mesures d'accompagnement.

Les inventaires et actualisations de 2026 n'ont pas conduit à remettre en cause cette lecture. Au contraire, ils ont confirmé que plusieurs éléments déjà identifiés restaient pertinents, tandis que certaines espèces potentielles n'ont pas été confirmées, comme l'Agrion de mercure sur le fossé nord, ce qui a conduit à réajuster les enjeux à la baisse sur certains secteurs. Pour les amphibiens, les enjeux restent pris en compte, mais dans un cadre limité et suivi, avec des mesures ciblées et une réévaluation avant la phase 3 si nécessaire.

Sur les milieux naturels, le projet ne se traduit pas par une destruction indifférenciée. **Les zones humides ont été repérées, quantifiées et intégrées au dossier, avec des mesures de compensation prévues pour les atteintes résiduelles.** Cela montre que le projet traite l'enjeu de manière structurée, et non de façon approximative ou symbolique.

Au-delà de la biodiversité, les autres composantes de l'environnement ont également été prises en compte. **Le paysage est abordé par la limitation des emprises nouvelles, la réutilisation d'ouvrages et de voies existants, ainsi que par un phasage limitant l'effet visuel du chantier. Le milieu humain est pris en compte par l'organisation des circulations, la sécurisation des accès et l'encadrement des travaux, ce qui réduit les effets pour les riverains et les usages locaux.**

De la même manière, les nuisances temporaires liées au chantier, comme le bruit, les poussières et le trafic, font l'objet de mesures de réduction. Le dossier prévoit notamment l'arrosage des pistes et des matériaux, la mise en place de merlons périphériques et de haies arborées, le phasage des interventions et des dispositions de prévention des pollutions, afin de limiter les effets sur le voisinage et sur l'environnement immédiat. On n'est donc pas sur un projet sans contrôle, mais sur un projet dont les impacts sont identifiés et encadrés.

En conclusion il nous apparaît plus juste de parler d'un projet ayant des impacts localisés, analysés et maîtrisés, que d'un projet portant une atteinte générale à l'environnement. Les enjeux de biodiversité sont globalement faibles à modérés, les zones les plus sensibles ont été évitées ou prises en compte, et les autres composantes environnementales sont traitées par des mesures concrètes de réduction et de suivi qui permettront de réduire les nuisances pour les riverains.

*Sources : PJA : Étude d'impact DLP / ETEN, p. 39 à 41, p. 76 à 78, p. 182 à 210 ;
Mémoire en réponse à la MRAE / ETEN, p. 4 à 5 et p. 9*

2.2. CARACTERE JUGE DERISOIRE DES MESURES DE COMPENSATION ECOLOGIQUES

Plusieurs contributeurs évoquent le caractère dérisoire des mesures de compensation écologique proposées au regard des atteintes portées aux milieux naturels. : zone humide mais également espèce protégée (amphibien...)

Cette appréciation ne ressort pas du dossier, qui montre au contraire une séquence Eviter-Réduire-Compenser (ERC) structurée, des compensations ciblées et un niveau de justification suffisant à ce stade du projet.

D'abord, le dossier n'a pas retenu une logique de "compensation symbolique", mais une logique de **compensation fonctionnelle : les zones humides sont identifiées, quantifiées et intégrées dans le projet, avec une réponse spécifique dans la séquence ERC**. L'étude d'impact établit la présence de 2,989 ha de zones humides floristiques dans l'aire d'étude rapprochée, dont 1,533 ha dans l'aire d'étude immédiate, ce qui démontre que l'enjeu a été objectivé avant la définition des mesures.

Ensuite, le projet évite et réduit d'abord les impacts avant même de compenser. L'évitement du Gave et de ses abords, la réduction des impacts directs sur les zones humides, la mise en défens des secteurs sensibles et le phasage des travaux montrent que la compensation n'intervient pas seule, mais dans un dispositif global de limitation des effets. Le mémoire en réponse à la MRAE confirme d'ailleurs que les inventaires complémentaires de 2026 n'ont pas conduit à remettre en cause les niveaux d'enjeux déjà retenus.

Pour les amphibiens, la démonstration n'est pas insuffisante non plus. Le dossier identifie un enjeu lié aux habitats favorables à l'Alyte accoucheur, mais précise que le site est principalement occupé par des habitats à enjeu très faible ou faible, et que les secteurs à enjeu modéré ont été pris en compte dans le projet. Surtout, le mémoire explique qu'un secteur déjà exploité de 2021 à 2024 sera laissé sans exploitation pendant 10 ans pour permettre la mise en place à proximité et l'efficacité des mares et du corridor, avec un suivi environnemental annuel les cinq premières années : on est sur une logique de restauration écologique suivie dans le temps.

Enfin, la question de la dérogation espèces protégées doit être appréciée au regard des impacts réellement démontrés à ce stade. Or le mémoire en réponse indique qu'un nouvel état initial de la population d'Alyte sera réalisé avant la phase 3, et que la demande de dérogation ne serait envisagée que si l'espèce est toujours présente à ce moment-là et si un risque de destruction d'habitat ou d'individus est alors objectivé.

Ainsi, il ne peut pas être soutenu sérieusement que les compensations seraient dérisoires : les zones humides ont été quantifiées, les impacts ont été évités et réduits en priorité, puis des mesures de compensation et d'accompagnement ont été prévues avec suivi, délai de fonctionnement écologique et réévaluation avant la phase suivante. De même, la nécessité d'une dérogation espèces protégées n'est pas démontrée à ce stade pour les amphibiens, puisque le dossier repose sur des inventaires, des mesures de protection, et une réévaluation différée avant toute décision finale

Sources

PJ4 : Étude d'impact DLP / ETEN, chap. D « Mesures mises en place pour éviter, réduire ou compenser », p. 182 à 195 ; chap. I.7 « Zones humides », p. 76 à 78]
Mémoire en réponse à la MRAE / ETEN, p. 4 à 9]

2.3. PERENNITE DES ZONES HUMIDES DE COMPENSATION FACE A L'EROSION DU GAVE

Des contributeurs ont remis en cause la pérennité des zones humides de compensation, présentées par certains contributeurs comme situées dans une zone appelée à disparaître à terme sous l'effet de l'érosion du Gave.

Plusieurs contributeurs estiment que la zone humide de compensation (1,26 ha restaurés en compensation des 0,86 ha impactés) serait vouée à disparaître car implantée au sein de « l'espace de mobilité du gave », la bande de terrain que le lit du cours d'eau peut occuper en se déplaçant latéralement au fil du temps par érosion. **Cette remarque repose sur un phénomène réel, documenté par les études hydromorphologiques menées sur le méandre, mais qui mérite d'être resitué dans son échelle de temps réelle et dans son cadre réglementaire pour en apprécier la portée.**

L'espace de mobilité n'est en effet pas une échéance unique mais recouvre plusieurs horizons temporels. Les études distinguent un espace de mobilité « résiduel » à 50 ans, échelle pertinente pour un projet dont la durée d'exploitation est de 17 ans, et un espace « maximal », bien plus large, reconstitué sur près de deux siècles (1834-2018) à titre de référence conservatrice.

C'est d'ailleurs pour tenir compte de cette dynamique que la réglementation encadre strictement l'implantation des carrières : l'arrêté du 22 septembre 1994 interdit les exploitations de granulats dans l'espace de mobilité d'un cours d'eau, en raison du risque de « capture » d'un plan d'eau permanent par le lit mineur.

C'est précisément pour respecter cette exigence que le site d'extraction a été reculé d'au moins 100 m des berges du Gave, soit 10 m au-delà de l'espace de mobilité résiduel identifié. **Une prairie humide restaurée ne présente pas ce même risque : elle ne crée pas de plan d'eau et s'inscrit au contraire dans la logique naturelle d'un lit majeur inondable, ce qui justifie qu'elle ne soit pas soumise au même recul que la gravière elle-même.**

Cette proximité du Gave, loin d'être une fragilité, répond en réalité à une nécessité écologique. La séquence Éviter-Réduire-Compenser impose que la compensation soit réalisée à proximité immédiate du site impacté pour garantir une réelle équivalence écologique, et une zone humide ne fonctionne que parce qu'elle reste connectée à la nappe d'accompagnement du Gave, alimentée par le cours d'eau lui-même. Éloigner la mesure du fleuve pour la soustraire à toute influence fluviale reviendrait donc à lui retirer sa fonctionnalité même de zone humide. Les parcelles retenues, par ailleurs, sont aujourd'hui cultivées et déjà exposées à cette même dynamique fluviale : **le projet ne modifie ni sa position ni son exposition, il en améliore la valeur écologique.**

Enfin, la mise en œuvre de cette mesure fera l'objet d'un plan de gestion détaillé et d'un suivi régulier par un écologue chargé d'en vérifier l'efficacité tout au long de l'exploitation, permettant d'anticiper et d'adapter la gestion si une évolution du site venait à être constatée.

Le Gave d'Oloron est un cours d'eau mobile mais cette mobilité s'exerce à une échelle de temps très longue et latéralement très limitée. Cette mobilité se positionne donc sur des temps au-delà de l'échelle humaine, distincte du risque que la réglementation cherche à prévenir, et sans rapport avec la durée de vie du projet. La localisation de la mesure, dictée par une exigence d'équivalence écologique, reste cohérente avec les précautions déjà prises pour l'implantation du site d'extraction et sera accompagnée d'un suivi garantissant son efficacité dans la durée.

2.4. ESPECES PROTEGEES ET ZNIEFF : INSUFFISANCE DE LA DEMONSTRATION ECARTANT LA DEROGATION

Concernant les Espèces protégées, plusieurs contributeurs estiment insuffisante la démonstration écartant la nécessité d'une dérogation « destruction d'espèces protégées et de leurs habitats », notamment pour les amphibiens

Cette critique ne semble pas fondée au regard du dossier, qui identifie précisément les enjeux, les évite autant que possible, puis encadre les impacts résiduels par des mesures adaptées

Le dossier montre d'abord qu'aucune zone de reproduction avérée n'a été mise en évidence sur le site. Les inventaires indiquent l'absence de ponte ou de têtard dans la fosse en eau, qui n'est identifiée que comme un habitat de reproduction potentiel pour les amphibiens. Pour l'Alyte accoucheur, la présence de l'espèce est réelle, mais l'enjeu est qualifié de modéré et repose sur une utilisation probable du site pour le repos, l'accouplement et la ponte dans certains habitats favorables, sans démonstration d'une destruction inévitable d'un habitat de reproduction fonctionnel à l'échelle du projet.

Surtout, le projet a intégré des mesures d'évitement et de réduction ciblées sur ces milieux : **évitements du Gave et de ses abords, mise en défens et balisage des zones sensibles, phasage spatio-temporel des travaux, et réduction des impacts directs sur les zones humides. Le dossier précise aussi qu'un corridor écologique sera maintenu en prairie haute extensive dans le secteur concerné, afin de conserver des conditions favorables au déplacement et à l'installation des espèces.**

Les inventaires complémentaires de 2026 renforcent cette démonstration : le fossé nord franchi par la voie d'accès a bien accueilli un Crapaud épineux, mais il est explicitement décrit comme un fossé temporaire, non en eau à la saison favorable aux odonates, et déjà pris en compte dans les incidences et mesures ; le ruisseau du Saleys, lui, n'est pas directement impacté car le pont existant supporte déjà le trafic et reste suffisant. Le dossier précise que les enjeux et incidences restent inchangés après ces inventaires, ce qui signifie que les mesures prévues étaient bien calibrées pour les espèces et habitats concernés.

Enfin, le mémoire en réponse indique que le projet s'implante principalement sur des habitats d'espèces à enjeu très faible ou faible, et que les 6,6 ha d'habitats à enjeu modéré restants sont déjà intégrés à une logique de gestion et de suivi, avec notamment un suivi annuel pendant les cinq premières années d'exploitation et un nouvel état initial avant la phase 3. **Dans ces conditions, le dossier ne laisse pas apparaître une destruction certaine d'espèces protégées ou d'habitats de reproduction, ne justifiant pas à ce stade, une demande de dérogation espèces protégées pour les amphibiens.**

En conclusion, la démonstration repose sur des inventaires, sur l'identification précise des enjeux, sur l'évitement des secteurs sensibles, et sur des mesures de réduction et de suivi adaptées. Le dossier permet donc de soutenir qu'il n'y a pas, à ce stade, de base technique suffisamment établie pour imposer une dérogation « destruction d'espèces protégées et de leurs habitats » pour les amphibiens.

Sources :

PJ4 : Étude d'impact DLP / ETEN, chap. I.8.6 « Amphibiens », p. 130 à 132 ; chap. D « Mesures mises en place pour éviter, réduire ou compenser », p. 182 à 195]

Mémoire en réponse à la MRAE / ETEN, p. 4 à 5 et p. 9

2.5. 4. INSUFFISANCE DE L'ETUDE D'INCIDENCE NATURA 2000

Plusieurs observations estiment que l'étude d'incidences Natura 2000 serait insuffisante au regard de la proximité du projet avec le site Natura 2000 « Le Gave d'Oloron (cours d'eau) et marais de Labastide-Villefranche ».

Pour rappel, l'évaluation des incidences Natura 2000 ne consiste pas à apprécier uniquement la distance séparant un projet d'un site Natura 2000. Conformément au Code de l'environnement, elle

visé à déterminer si le projet est susceptible de porter atteinte aux objectifs de conservation du site, au regard de ses effets réels sur les habitats et les espèces ayant justifié sa désignation.

Dans le cas présent, une analyse spécifique a été intégrée à l'étude d'impact. Elle présente le site Natura 2000, les habitats et espèces d'intérêt communautaire concernés, puis évalue les incidences directes et indirectes du projet. L'étude repose ainsi sur une analyse écologique complète et non sur le seul critère de proximité.

Le dossier reconnaît explicitement la proximité du site Natura 2000. Il précise notamment que la voie d'accès franchit le Saleys, inclus dans le périmètre Natura 2000, que le site d'extraction est situé à environ 65 mètres du périmètre protégé et que certaines portions de la voie d'accès se trouvent à environ 80 mètres du Gave d'Oloron. Cette proximité a précisément motivé la réalisation d'une analyse détaillée des incidences potentielles.

L'étude conclut à l'absence d'incidence significative non pas en raison de la distance, mais au regard des caractéristiques du projet.

Le franchissement du Saleys s'effectue par un ouvrage existant, sans modification du lit du cours d'eau, sans destruction de berges ni création d'ouvrage hydraulique. Les travaux sont réalisés hors des habitats Natura 2000, lesquels ont été précisément cartographiés et se situent en dehors des emprises du projet.

Les espèces ayant justifié la désignation du site Natura 2000 ont également fait l'objet d'une analyse spécifique. Lorsque des incidences potentielles ont été identifiées, notamment pour l'Agrion de Mercure, des mesures adaptées ont été prévues afin de maintenir un niveau d'incidence non significatif.

L'évaluation a également porté sur les effets indirects susceptibles d'affecter le site Natura 2000, notamment les poussières, les risques de pollution accidentelle et les perturbations des espèces. Ces risques sont pris en compte par les mesures prévues dans le projet : maîtrise des eaux de ruissellement, prévention des pollutions accidentelles, limitation des envols de poussières et suivi environnemental tout au long de l'exploitation. De plus, cette analyse s'appuie sur plusieurs campagnes d'inventaires naturalistes, une cartographie détaillée des habitats, une expertise hydrogéologique et l'application de la séquence « Éviter – Réduire – Compenser », garantissant une évaluation complète et robuste.

Les observations mettant en cause l'insuffisance de l'étude Natura 2000 ne sont pas corroborées par le contenu du dossier. Celui-ci comporte une évaluation spécifique, réalisée conformément aux exigences réglementaires, fondée sur l'analyse des habitats, des espèces, des continuités écologiques et des effets directs comme indirects du projet.

Cette analyse démontre que le projet n'est pas susceptible de remettre en cause les objectifs de conservation du site Natura 2000 « Le Gave d'Oloron (cours d'eau) et marais de Labastide-Villefranche » et conclut, de manière argumentée, à l'absence d'incidence significative sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire.

Sources : PJ4 — Annexes de l'étude d'impact, §IX (Analyse d'incidences sur les sites Natura 2000) ; PJ4b — Résumé de l'étude d'impact, §5.4 Évaluation des incidences Natura 2000.

2.6. ROLE DU GAVE D'OLORON COMME AXE DE MIGRATION DES GRANDS MIGRATEURS (SALMONIDES)

Plusieurs contributeurs rappellent le rôle du Gave d'Oloron comme axe de migration des grands migrateurs (salmonidés) et dénoncent l'incidence du projet sur ce corridor écologique.

Plusieurs contributions soutiennent que le projet porterait atteinte au rôle du Gave d'Oloron comme axe de migration des grands migrateurs, notamment des salmonidés. Cette lecture ne correspond pas à ce que montre le dossier. PJ4-Annexes-Etude-Impact-DPL-v2_compressed.pdf+1

Le Gave d'Oloron constitue bien un corridor aquatique majeur à l'échelle du territoire, et le site Natura 2000 a d'ailleurs été désigné en raison de son intérêt pour la faune piscicole migratrice qui remonte les cours d'eau pour se reproduire.

Le dossier identifie clairement le Gave d'Oloron comme un élément majeur de la trame bleue et rappelle que l'aire d'étude est longée par ce corridor aquatique important. Mais il précise aussi que le projet n'intervient pas dans le lit du Gave, ni sur ses berges immédiates, puisque la conception du projet a intégré une mesure spécifique d'évitement du Gave et de ses abords. Cette mesure d'évitement prévoit que la limite ouest du site d'extraction soit implantée à 10 mètres de l'emprise de l'espace de mobilité résiduel minimal, soit à plus de 100 mètres des berges du Gave d'Oloron. Le dossier indique que ce retrait a précisément pour objet de préserver les milieux associés au Gave, y compris leur rôle de corridor écologique.

Pour rappel, un corridor de migration piscicole n'est altéré que si le projet crée un obstacle, modifie le lit, dégrade la continuité hydraulique, ou intervient directement dans les habitats aquatiques utilisés par les poissons. **Or le dossier conclut que les espèces piscicoles fréquentent le Gave d'Oloron, mais pas l'aire d'étude rapprochée du projet.**

Le seul cours d'eau traversé au droit de l'accès est le Saleys, via un pont existant déjà en place et conservé, que le dossier considère comme suffisant pour accueillir le trafic sans travaux dans le cours d'eau.

Le Gave continue quant à lui à jouer son rôle d'axe de migration, parce que **le projet se tient à l'écart du chenal, de la ripisylve rivulaire et des habitats aquatiques directement mobilisés par les poissons migrateurs. Il n'y a pas de coupure physique du corridor, pas de rétrécissement du lit, pas de barrage au déplacement, et pas d'intervention dans les secteurs identifiés comme fréquentés par les espèces piscicoles d'intérêt communautaire.**

De plus, l'évaluation spécifique des incidences sur le site Natura 2000 « Le Gave d'Oloron, cours d'eau et marais de Labastide-Villefranche » conclut qu'aucune incidence significative n'est attendue sur le site Natura 2000 ni sur les populations d'espèces d'intérêt communautaire qui le composent.

Ainsi, le projet a été conçu pour éviter le Gave et ses abords, maintenir le corridor écologique en bord de Gave, réutiliser un pont existant sur le Saleys sans intervention dans le lit, et limiter les risques indirects par des mesures de prévention des pollutions et de suivi environnemental. Dans ces conditions, il n'y a pas d'élément technique permettant de considérer que le projet porte atteinte au corridor de migration des grands migrateurs du Gave d'Oloron.

Sources :

PJ4 : Étude d'impact DLP / ETEN, mesure ME04 « Évitement du Gave et ses abords », p. 185 à 186

PJ4 : Étude d'impact DLP / ETEN, chap. I.9 « Trame verte et bleue », p. 152 à 154 ; chap. IX « Analyse d'incidences sur les sites Natura 2000 », p. 223 à 226

Mémoire en réponse à la MRAE / ETEN, p. 4 à 5

2.7. IMPACT PAYSAGER

Parmi les préoccupations exprimées au cours de la consultation publique, la question du paysage revient de manière récurrente. Plusieurs observations évoquent une « dégradation du cadre de vie » ou une « atteinte au paysage », sans toutefois préciser les mécanismes par lesquels le projet modifierait durablement les perceptions paysagères du territoire.

L'analyse paysagère réalisée dans le cadre de l'étude d'impact montre que ces incidences doivent être appréciées à l'échelle réelle du territoire et non à partir de la seule présence d'une activité extractive.

Le projet s'inscrit dans une vaste plaine alluviale du gave d'Oloron, caractérisée par une dominante agricole marquée, composée de cultures, de prairies, de haies bocagères, de boisements ponctuels et d'infrastructures agricoles. Ce paysage est celui d'un territoire productif, dont l'organisation résulte de plusieurs siècles d'activités agricoles et d'aménagements hydrauliques. Il ne s'agit donc pas d'un espace naturel vierge ou d'un paysage patrimonial remarquable demeuré exempt de toute intervention humaine.

Dans ce contexte, **l'exploitation projetée s'insère dans un paysage déjà fortement structuré par les usages agricoles, où les perceptions sont largement conditionnées par le relief très peu marqué, les nombreuses haies, les boisements rivulaires et les parcelles cultivées qui limitent naturellement les vues lointaines.**

L'une des caractéristiques majeures du projet réside dans sa faible visibilité depuis les principaux lieux de vie. Les bourgs de Carresse et de Cassaber sont situés à plusieurs centaines de mètres du site et bénéficient, entre les habitations et la future exploitation, d'une succession d'écrans végétaux, de parcelles agricoles, de haies et de boisements qui fragmentent les perspectives visuelles. Cette configuration réduit fortement les covisibilités directes et limite la perception de l'exploitation depuis les secteurs habités.

Les principaux axes routiers offrent également des perceptions limitées, le paysage étant rythmé par les haies, les bosquets et les changements de direction des voies. Les vues ouvertes sur l'ensemble de l'emprise demeurent ponctuelles et de courte durée.

Il convient également de rappeler que l'exploitation sera conduite de manière progressive. La carrière ne sera jamais entièrement ouverte sur l'ensemble de son emprise. Les secteurs exploités évolueront au fur et à mesure de l'avancement des travaux, tandis que les zones remises en état seront progressivement réintégrées au paysage. **Cette gestion phasée réduit sensiblement l'ampleur des perceptions paysagères par rapport à une exploitation simultanée de l'ensemble du site.**

En outre, **plusieurs mesures d'intégration paysagère accompagnent le projet.** La conservation des haies existantes, le maintien des boisements périphériques, la gestion des stocks de matériaux, la création de merlons paysagers lorsque cela est nécessaire ainsi que la remise en état progressive participent à limiter les effets visuels pendant toute la durée de l'exploitation.

Il est également important de distinguer une modification du paysage d'une altération irréversible de celui-ci. Toute activité humaine, agricole, forestière, industrielle ou liée aux infrastructures, participe à l'évolution des paysages. **L'analyse paysagère consiste donc à apprécier si cette évolution demeure compatible avec les caractéristiques du territoire et avec la qualité du cadre de vie.**

Dans le cas présent de Carresse-Cassaber, les études réalisées montrent que les composantes structurantes du paysage local – relief, trame bocagère, boisements, organisation des espaces agricoles et perception des villages – sont préservées. Le projet introduit une évolution localisée et temporaire des occupations du sol, sans remettre en cause l'identité paysagère générale de la vallée du gave.

Enfin, il convient de souligner que **le projet prévoit une remise en état à vocation écologique et paysagère.** L'état final ne correspondra pas à un espace industriel abandonné mais à un paysage recomposé, intégrant des plans d'eau, des secteurs végétalisés et des habitats naturels susceptibles de renforcer la diversité paysagère du site. Cette évolution s'inscrit dans une logique de reconquête écologique largement reconnue pour les anciennes gravières, lesquelles constituent aujourd'hui, dans de nombreux territoires, des éléments à part entière du paysage local.

Ainsi, au regard des caractéristiques du site, de la distance aux zones habitées, de la présence d'écrans végétaux naturels, de l'exploitation progressive et des mesures d'intégration prévues, les incidences paysagères du projet apparaissent limitées, localisées et réversibles. Elles ne sont pas de nature à modifier durablement la perception générale du paysage de Carresse-Cassaber ni à porter une atteinte significative au cadre de vie des habitants.

2.8. INCIDENCE SUR L'ATTRACTIVITE TOURISTIQUE DE SALIES-DE-BEARN

Plusieurs observations du public indiquent que le projet de gravière serait susceptible de porter atteinte à l'attractivité de la commune de Salies-de-Béarn. Cette affirmation traduit une inquiétude compréhensible, mais elle n'est accompagnée d'aucun élément objectif permettant d'établir un lien direct entre le projet et une diminution de l'attractivité du territoire

L'attractivité d'une commune repose sur de nombreux facteurs tels que la qualité des services, l'emploi, l'accessibilité, le patrimoine, les équipements, le cadre de vie ou encore le dynamisme économique. Elle ne peut être appréciée au regard de la seule présence d'une activité extractive située à plusieurs kilomètres du centre urbain.

Le projet de Carresse-Cassaber présente plusieurs caractéristiques qui limitent très fortement son influence sur le fonctionnement et l'image de Salies-de-Béarn.

- **les flux de transport liés à l'exploitation n'emprunteront pas les voies traversant Salies-de-Béarn.** Les itinéraires de desserte ont été définis de manière à rejoindre directement le réseau routier adapté, sans générer de trafic supplémentaire dans la commune. Les habitants, les visiteurs et les usagers de Salies-de-Béarn ne seront donc pas confrontés à une augmentation de la circulation des poids lourds liée au projet.
- **le site d'exploitation est implanté dans un secteur agricole situé à distance des principaux lieux de vie, des secteurs touristiques et des espaces patrimoniaux qui fondent l'identité de Salies-de-Béarn.**
- **L'exploitation d'une ressource minérale contribue à l'activité économique du territoire,** à l'approvisionnement des chantiers locaux et au maintien d'emplois directs et indirects. Ces retombées participent au dynamisme économique du bassin de vie et constituent un facteur d'attractivité.
- **la perspective d'un demi-diffuseur autoroutier au niveau de Cassaber constitue un élément susceptible de renforcer l'accessibilité du secteur.** Une amélioration des conditions de desserte bénéficie généralement aux entreprises, aux habitants et aux visiteurs, en facilitant les déplacements et en renforçant l'attractivité économique du territoire. Sans être directement liée au projet de gravière, cette évolution des infrastructures tend à conforter le développement local plutôt qu'à le fragiliser.

Au regard de ces éléments, aucun élément technique ne permet d'établir que le projet serait de nature à diminuer l'attractivité de Salies-de-Béarn. Les principaux facteurs qui fondent le rayonnement touristique, résidentiel et économique de la commune demeurent inchangés, tandis que les incidences directes du projet sur son fonctionnement apparaissent très limitées.

2.9. OBJECTIVITE DE LA SYNTHESE DES SENSIBILITES ENVIRONNEMENTALES, AGRICOLES ET SOCIALES

Plusieurs contributeurs ont remis en cause l'objectivité de la synthèse des sensibilités environnementales, agricoles et sociales du site telles qu'elles ont été présentées dans le dossier.

Il convient de rappeler que cette synthèse ne constitue pas une appréciation personnelle du pétitionnaire. Elle résulte d'un travail collectif associant plusieurs bureaux d'études spécialisés, chacun intervenant exclusivement dans son domaine de compétence.

Ainsi, les inventaires naturalistes ont été réalisés par des écologues spécialisés, l'étude paysagère par un paysagiste-concepteur, les études hydrogéologiques par un hydrogéologue, les analyses acoustiques par un acousticien, les études relatives à la qualité de l'air, aux déplacements, à l'agriculture ou encore aux risques par des spécialistes de chacune de ces disciplines. Chacun intervient selon ses compétences propres et n'émet pas d'avis sur des domaines qui ne relèvent pas de son expertise.

Par ailleurs, chacune de ces études est réalisée conformément à des guides méthodologiques et à des référentiels techniques reconnus au niveau national. Les inventaires écologiques suivent les recommandations du ministère chargé de l'Environnement, de l'Office français de la biodiversité (OFB) et du Muséum national d'Histoire naturelle. Les études paysagères s'appuient sur les méthodes développées par le ministère et les écoles nationales du paysage. Les études hydrogéologiques respectent les référentiels du BRGM et les prescriptions des services de l'État. Les analyses acoustiques, de qualité de l'air ou de circulation répondent également à des normes et méthodes reconnues.

Cette pluralité d'intervenants, associée à l'application de méthodologies propres à chaque discipline, constitue une garantie importante de fiabilité et d'objectivité. Les conclusions ne résultent pas d'une appréciation subjective, mais d'observations de terrain, de mesures, de données scientifiques et de méthodes d'analyse partagées par l'ensemble de la profession.

Enfin, le dossier est ensuite examiné par les différents services de l'État et organismes consultés, chacun dans son domaine de compétence, qui vérifient la qualité des études produites, la cohérence des analyses et la pertinence des conclusions avant toute décision administrative.

Dans ces conditions, aucun élément objectif ne permet de considérer que la synthèse des sensibilités présentée dans le dossier manquerait d'objectivité. Elle résulte au contraire d'une démarche pluridisciplinaire, fondée sur des méthodes reconnues et soumise à un contrôle technique approfondi tout au long de la procédure d'instruction.

Sources : PJ4 — Annexes de l'étude d'impact, §1.10 (synthèse AFOM) et méthodologie des enjeux (Ministère en charge de l'environnement, 2010 ; Observatoire FAUNA Nouvelle-Aquitaine, 2021) ; Etude préalable agricole, CETIAC.

3. VOCATION NATURELLE DE LA PLAINE/COMPATIBILITE PRODUCTION AGRICOLE

3.1. UN PROJET SUR UNE SURFACE BIEN DEFINIE

Plusieurs contributions expriment la crainte d'une extension progressive du site au-delà des 20 ha d'emprise exploitable annoncés, jusqu'à une exploitation de l'ensemble de la plaine évoquée à hauteur de 250 ha, en s'appuyant sur des précédents observés dans le bassin des Gaves, notamment les carrières de Baudreix-Mirepeix-Bourdettes et d'Abos.

Le présent dossier porte sur une surface totale de 34,25 ha (dont 32,67 ha d'emprise de gravière et 1,59 ha de voie d'accès), pour une emprise effectivement exploitable de 20,05 ha, sur une durée de 17 ans dont 2 années de finalisation de la remise en état. Ce périmètre correspond très exactement à la liste des parcelles cadastrales identifiées dans la pièce relative à la maîtrise foncière, pour lesquelles DPL détient des contrats de forage conclus avec des propriétaires nommément désignés. **Il ne s'agit pas d'une simple déclaration d'intention mais d'un état de fait vérifiable dans les actes annexés au dossier.** Le porteur de projet rappelle d'ailleurs, dans le cadre de sa recherche de sites alternatifs conduite sur un rayon de 200 km autour de Pau, avoir abandonné plusieurs sites potentiels précisément faute d'avoir pu obtenir la maîtrise foncière des terrains concernés, preuve que cette contrainte est réelle et dépend de l'accord de propriétaires tiers, libres de le refuser.

Sur le plan juridique, l'autorisation environnementale sollicitée, si elle est délivrée, ne portera que sur le périmètre, les volumes (250 000 à 300 000 t/an) et la durée décrits dans le présent dossier. Toute extraction au-delà de cette emprise constituerait une exploitation illégale au regard de la réglementation des installations classées, exposant l'exploitant aux sanctions prévues par le code de l'environnement. Une extension éventuelle ne peut donc jamais résulter d'un glissement progressif : elle suppose l'acquisition de nouveaux droits fonciers auprès d'autres propriétaires, puis le dépôt d'une toute nouvelle demande d'autorisation environnementale, assortie de ses propres études d'impact et soumise à sa propre enquête publique, avec son propre commissaire enquêteur.

Les deux exemple cités par les opposants confirment ce mécanisme plutôt qu'ils ne l'infirmement : l'extension de Baudreix-Mirepeix vers Bourdettes a fait l'objet d'une enquête publique dédiée, distincte de l'autorisation initiale du site ; le projet d'extension d'Abos fait de même, depuis 2024, l'objet d'une procédure d'autorisation environnementale à part entière, avec sa propre enquête publique. Dans les deux cas, l'extension n'a pu être engagée qu'au prix d'un dossier complet et nouveau, soumis à l'avis de l'autorité environnementale et à la consultation du public — la même procédure, avec les mêmes garanties d'information, que celle dans laquelle s'inscrit la présente contribution. Ces deux sites, au demeurant géographiquement distincts de Carresse-Cassaber puisque situés sur le Gave de Pau, ne créent aucun droit ni aucun engagement pour le projet objet de la présente enquête.

Le projet de Carresse-Cassaber constitue donc un projet unique et précisément circonscrit à 34,25 ha, dont 20,05 ha exploitables, pour 17 ans. L'analyse des effets cumulés de l'étude d'impact, qui recense les projets connus dans un rayon de 10 km, n'identifie d'ailleurs aucun autre projet d'extraction alluvionnaire porté par le maître d'ouvrage sur ce secteur. Toute évolution future au-delà de ce périmètre resterait subordonnée à une procédure d'autorisation entièrement nouvelle, offrant les mêmes garanties d'évaluation environnementale et de participation du public que celles aujourd'hui mobilisées.

3.2. VOCATION NATURELLE DE LA PLAINE : UNE IMPLANTATION ET UN ACCES PERMETTANT LE MAINTIEN DE L'ENSEMBLE DES ACTIVITES

Un nombre important de contribution indique que le projet de gravière empêchera le maintien de l'ensemble des usages et activité récréative sur la plaine : promenade à pied, balade avec enfants, sortie à vélo, sport et loisir, canoë sur le gave ...

La plaine de Carresse est un espace rural multifonctionnel. Sa vocation est d'abord agricole, mais elle accueille également des usages de promenade, de marche, de course à pied, de découverte du paysage et de loisirs de pleine nature associés aux abords du gave, dont le canoë. L'analyse de l'insertion du projet doit donc apprécier ses effets à l'échelle de l'ensemble de la plaine et non au seul droit de son emprise.

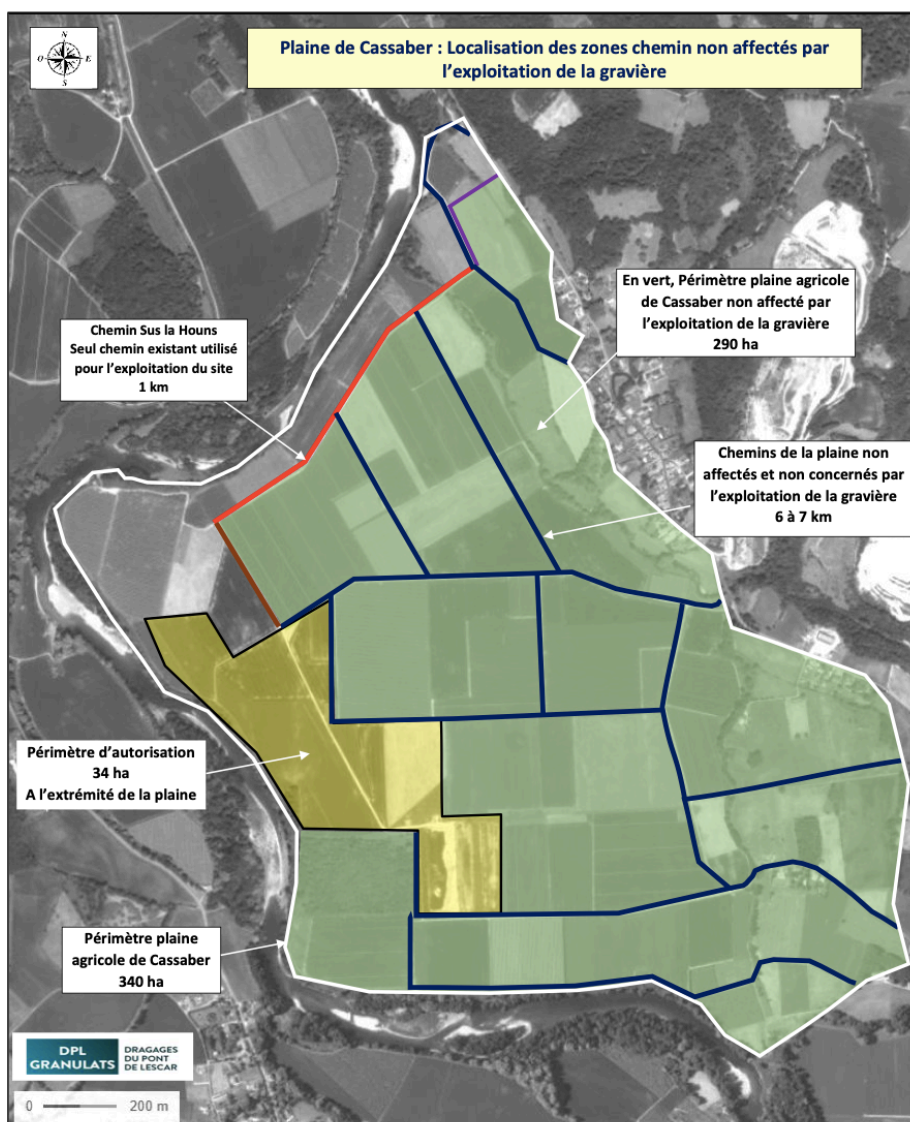


Figure 2 : Vue aérienne de la plaine avec le projet d'exploitation et les surface et chemins non affectés

La plaine couvre près de 340 ha. Le projet représente une emprise d'environ 34 ha, dont environ 20 ha correspondent à la zone d'extraction. Les 14 ha restants sont maintenus pendant l'exploitation en prairie de fauche et en zones d'aménagement écologique. **Ainsi, près de 290 ha, soit environ 85 % de la plaine, ne sont pas directement affectés par l'exploitation ni par les transports associés. Le projet est spatialement circonscrit et ne transforme pas la plaine dans son ensemble. La vocation agricole dominante demeure donc préservée à l'échelle de la plaine ; les parcelles situées hors emprise continuent d'assurer leur fonction productive et paysagère.**

Pour les piétons et les coureurs, le critère le plus important est le maintien de cheminements continus, variés et suffisamment éloignés des zones actives. L'exploitation mobilise uniquement le chemin de Sus la Houns, sur une longueur d'environ 1 km. **À l'inverse, entre 7 et 8 km de chemins sur un réseau total d'environ 9 km ne sont pas utilisés dans le cadre du projet. La majorité du réseau de circulation douce demeure donc disponible pour la marche, le footing, les balades familiales et les parcours de découverte. Les usagers conservent plusieurs possibilités d'itinéraires sans emprunter le tronçon concerné par les circulations de l'exploitation.**

L'effet du projet sur les loisirs pédestres est ainsi localisé : il porte principalement sur la perception et l'usage du secteur proche de l'emprise et sur le chemin de Sus la Houns. À l'échelle de la plaine, le maintien d'environ 85 % de la surface hors effet direct et de la très grande majorité des cheminements permet de préserver les continuités de promenade et de course. La contrainte est réelle mais localisée. Elle n'empêche pas la pratique générale de ces activités dans la plaine. Les loisirs de pleine nature associés au gave, notamment le canoë, restent également possibles : le projet est implanté dans la plaine et ne se substitue pas au cours d'eau, qui conserve sa fonction de support de ces activités.

Comme toute carrière, l'exploitation peut générer du bruit et des poussières, principalement à proximité immédiate des engins, des installations et du chemin de circulation utilisé.

Compte tenu de la localisation du projet et du maintien de près de 290 ha non directement affectés, les nuisances sonores et poussiéreuses ne sont pas susceptibles d'empêcher la marche ou la course à pied sur la majeure partie de la plaine. Elles seront principalement perceptibles à proximité des zones actives et du chemin de Sus la Houns, tandis que les autres chemins et secteurs de la plaine resteront accessibles pour les loisirs. En effet, ces impacts sont pris en compte et encadrés par la réglementation applicable aux installations classées. Le projet doit ainsi mettre en œuvre les mesures de prévention et de réduction prévues, notamment l'organisation et le phasage des travaux, l'entretien des engins et installations, la prévention des envols de poussières en période sèche, ainsi que le suivi du respect des prescriptions environnementales.

La coexistence des usages suppose néanmoins une information claire des usagers, une signalisation adaptée dans le secteur de circulation et le maintien de cheminements lisibles hors de la zone d'exploitation. Dans ces conditions, le projet s'insère dans une plaine à usages multiples sans remettre en cause sa vocation générale : l'agriculture demeure majoritaire, les promeneurs et les coureurs conservent l'accès à la plus grande partie des espaces et du réseau de chemins, et les loisirs de pleine nature liés au gave restent possibles.

La sécurité des enfants, des cyclistes et des autres usagers de la plaine constitue un point d'attention légitime. Le projet prévoit une organisation qui limite fortement l'exposition au trafic de carrière : les camions empruntent uniquement le chemin de Sus la Houns, sur environ 1 km. Les autres chemins de la plaine ne sont pas utilisés par l'exploitation : entre 7 et 8 km de chemins sur un réseau total d'environ 9 km restent donc sans circulation associée à la carrière. Les déplacements à vélo, les promenades familiales et les parcours des enfants peuvent ainsi se poursuivre sur la grande majorité des cheminements, en dehors du secteur concerné.

Sur le chemin de Sus la Houns, le risque n'est pas ignoré mais encadré par des mesures spécifiques. La circulation est cantonnée à des accès définis, avec un plan de circulation, une signalisation renforcée, des panneaux de limitation de vitesse et, si nécessaire, une organisation du sens de circulation. L'étude prévoit une vitesse limitée à 30 km/h sur les chemins carrossables de la plaine et à 10 km/h au droit du pont de Gouat. **Ces vitesses réduites, combinées à la signalisation et à la concentration du trafic sur un seul itinéraire, améliorent la prévisibilité des passages et réduisent le risque pour les usagers les plus vulnérables.** Cette prévisibilité, complétée par une signalisation visible et une information adaptée, est particulièrement importante pour les enfants et les cyclistes, qui peuvent identifier le seul secteur demandant une vigilance renforcée.

L'entreprise DPL veillera au respect de ces mesures, mais la sécurité du chemin relève également du rôle de police du maire. En vertu des articles L. 2212-1 et L. 2212-2 du Code général des collectivités territoriales, le maire est chargé de la police municipale afin d'assurer notamment la sûreté, la sécurité et la commodité du passage sur les voies ouvertes à la circulation. Il peut, si les conditions locales le justifient, fixer ou renforcer les limitations de vitesse, imposer une signalisation complémentaire, réglementer certains horaires ou modalités de passage, organiser la circulation et intervenir en cas de danger.

Le risque résiduel pour les riverains et l'ensemble des usages de la plaine peut ainsi être considéré comme faible à l'échelle de la plaine, sous réserve de l'application effective des mesures prévues et du suivi communal : trafic concentré sur environ 1 km, vitesse réduite, signalisation, itinéraire imposé et absence de trafic de carrière sur les autres chemins. Une vigilance normale demeure nécessaire sur le chemin de Sus la Houns, comme sur toute voie partagée, mais les vastes secteurs hors circulation de carrière conservent des conditions favorables aux déplacements de loisirs et aux usages familiaux.

Sources : PJ4 : Étude d'impact – Dragages du Pont de Lescar à Carresse-Cassaber, chap. II.3 « Méthode utilisée pour définir les mesures ERC », p. 39 à 41.

3.3. CONSOMMATION DES ESPACE AGRICOLE DE FORTE VALEUR

Plusieurs contributions reprochent au porteur de projet de consommer des espaces agricoles de forte valeur

L'étude préalable agricole établit que le projet affecte 27,8 ha de surfaces agricoles (18 ha en plan d'eau, 9 ha en gestion écologique, 0,8 ha en voiries) — un chiffre précis et assumé, à rapporter aux échelles auxquelles il produit ses effets.

À l'échelle de la plaine de Carresse-Cassaber (340 ha), ces 27,8 ha représentent environ 8 %, une part mesurable, qu'on ne saurait qualifier de négligeable en soi. Trois éléments la nuancent cependant : **l'emprise se situe à l'extrémité de la plaine, sans enclaver les 290 ha restants dont la fonctionnalité agricole reste intacte ; l'exploitation, phasée sur 15 ans en trois tranches de 6 à 8 ha, ne mobilise à un instant donné qu'environ 2 % de la plaine ; et 7,3 des 20 ha d'extraction n'étaient déjà plus cultivés depuis 5 ans avant le dépôt du dossier. La plaine conserve donc sa viabilité agricole d'ensemble.**

À l'échelle du territoire, en revanche, la portée change de nature : rapportés aux 11 083 ha de SAU du périmètre d'influence (20 communes), les 27,8 ha ne représentent que 0,25 %, **moins qu'une seule exploitation moyenne du secteur (35 à 38 ha).** À l'échelle du département, dont la surface agricole avoisine 400 000 ha (Agreste), la part devient statistiquement marginale : environ 0,007 %.

Rapportée au temps, la consommation moyenne s'établit à 1,6 ha/an sur les 15 ans d'exploitation, à comparer aux quelque 2 250 ha perdus chaque année par l'agriculture départementale (urbanisation, déprise agricole) — soit environ 0,07 % de ce recul structurel.

La consommation d'espace agricole du projet, réelle et déjà prise en charge par la séquence ERC, reste mesurable à l'échelle de la plaine (8 %) sans en compromettre la viabilité, et devient marginale à l'échelle du territoire et du département (0,25 % puis 0,007 %). Cette double lecture, par l'échelle et par le temps, objective le caractère négligeable de l'impact au-delà du site lui-même.

Sources : Etude préalable agricole, CETIAC, février 2025.

3.4. PERTE DE SURFACE AGRICOLE/OBJECTIF SDAGE ET LOI ZAN

« Comment l'étude d'impact quantifie-t-elle la perte irréversible de surfaces agricoles à forte valeur agronomique, et comment cette perte s'articule-t-elle avec les objectifs de protection des terres agricoles fixés par le SDAGE Adour-Garonne et avec les engagements de la France en matière de ZAN qui visent précisément à mettre fin à la consommation irréversible d'espaces agricoles ? » Demande explicite du commissaire enquêteur, réf. 129.

La contribution interroge la manière dont l'étude d'impact quantifie la perte de surfaces agricoles à forte valeur agronomique, et son articulation avec les objectifs du SDAGE Adour-Garonne et la trajectoire nationale de Zéro Artificialisation Nette (ZAN). La réponse est apportée en quatre temps.

Conformément au décret n°2016-1190 du 31 août 2016, le projet a fait l'objet d'une étude préalable agricole dédiée (CETIAC, 2025), qui quantifie précisément cette perte. Le bilan des surfaces agricoles affectées s'établit à 27,8 ha : 18 ha deviendront un plan d'eau non cultivable, 9 ha seront gérés en prairies de fauche tardive et mares et 0,8 ha seront occupés par les voiries d'accès.

Ces terres, des sols alluviaux profonds et irrigués génèrent à l'état initial 26 618 €/an de valeur ajoutée sur 24,4 ha effectivement cultivés, soit environ 1 090 €/ha/an. La perte de production alimentaire est chiffrée à 333 tonnes/an de maïs et céréales, et l'impact sur l'emploi à environ 2 équivalents temps plein, pour deux exploitations concernées.

Face à ce constat, une séquence Éviter-Réduire-Compenser complète a été mise en œuvre. L'emprise d'extraction a d'abord été réduite de 32 à 20 ha, avec maintien des sols sur les 10 ha de la zone de mobilité du Gave. À l'issue de l'exploitation, 2 ha seront ensuite remis en production agricole active (kiwi IGP ou grandes cultures), via reconstitution des horizons pédologiques et suivi agronomique d'au moins 3 ans avec la Chambre d'Agriculture ou l'INRAE.

Ces mesures de réduction ne pouvant être effectives avant 5 ans, une compensation agricole collective de 84 545 € est prévue, sous réserve de validation en CDPENAF. Toutefois il faut être précis sur la portée de ces mesures : seuls 2 ha retrouveront durablement une vocation agricole ; les 18 ha en eau et les 9 ha en gestion écologique ne seront pas rendus à l'agriculture, ce qui constitue une perte en grande partie définitive que la compensation financière vise à contrebalancer à l'échelle du territoire.

Sur le plan réglementaire, le SDAGE Adour-Garonne fixe des objectifs de gestion de l'eau et des milieux aquatiques — son orientation D concerne la préservation des milieux humides — mais ne fixe pas, en tant que tel, d'objectifs de protection du foncier agricole, cette mission relevant d'autres cadres. Les enjeux qui en relèvent effectivement pour ce projet sont associés à la masse d'eau des alluvions du Gave d'Oloron et sont traités par des mesures dédiées : retrait de 100 m des berges, maintien de la zone de mobilité du Gave, compensation des zones humides impactées (1,26 ha restauré pour 0,86 ha détruit).

Quant au ZAN, le décret n°2023-1096 du 27 novembre 2023 (article R.101-1 du code de l'urbanisme) classe explicitement les surfaces d'activités extractives en exploitation parmi les surfaces non artificialisées, au même titre que les sols nus ou couverts d'eau, en raison du caractère temporaire de l'activité et de son obligation légale de remise en état, garantie financièrement depuis 1994.

Le projet n'entre donc pas dans le décompte de la consommation d'espaces agricoles au sens strict de cette réglementation.

L'étude préalable agricole quantifie précisément la perte (27,8 ha, dont 2 ha seulement retrouveront une vocation agricole active) et met en œuvre une séquence ERC complète avec compensation financière collective. Sur le plan réglementaire, le projet relève du SDAGE pour la protection des milieux aquatiques du Gave, enjeu auquel il répond par des mesures dédiées, tandis qu'il est classé, au regard de la nomenclature nationale de l'artificialisation (décret du 27 novembre 2023), parmi les activités non comptabilisées dans la trajectoire ZAN du fait de son caractère temporaire et réversible. Cela n'exonère pas le maître d'ouvrage de traiter l'impact agronomique réel du projet, ce qu'il fait par les mesures ERC présentées ci-dessus.

3.5. COMPATIBILITE ENTRE LES ACTIVITE D'EXTRACTION ET LES USAGES AGRICOLE DE LA PLAINE

De nombreuses contributions font état de l'incompatibilité des activités d'extraction avec les activités agricoles de la plaine et qu'elles nuiront fortement à ces dernières par les nuisances qu'elles génèrent et les risques associés.

Le projet d'exploitation de la carrière alluvionnaire s'inscrit dans une plaine à vocation agricole, composée principalement de grandes cultures, de prairies et de vergers. Sa compatibilité avec l'activité agricole doit être appréciée à l'échelle de l'ensemble de la plaine, en tenant compte à la fois de l'emprise directement concernée et des effets indirects possibles liés aux circulations, au bruit, aux poussières et à l'eau.

La plaine représente environ 340 ha. Le projet couvre environ 34 ha, dont 20 ha destinés à l'extraction ; les surfaces restantes au sein de l'emprise sont maintenues en prairie de fauche ou dédiées à des aménagements écologiques pendant l'exploitation. **Ainsi, près de 290 ha, soit environ 85% de la plaine, ne sont pas directement concernés par l'extraction ni par le transport des matériaux. L'activité agricole conserve donc une place majoritaire dans le fonctionnement de la plaine.**

Le principal point de vigilance concerne les poussières, notamment celles pouvant être soulevées par la circulation des camions sur le chemin de Sus la Houns. Leur importance varie selon les périodes de sécheresse, le vent, l'état du chemin, la fréquence des passages et la proximité des parcelles agricoles. Le projet prévoit des mesures de réduction adaptées : limitation de la vitesse des poids lourds, entretien du chemin, bâchage des bennes, répartition des rotations sur la journée et arrosage des secteurs les plus sensibles lors des périodes sèches. L'arrosage doit être ajusté aux conditions météorologiques et renforcé si nécessaire, afin de limiter la remise en suspension des poussières au passage des véhicules.

Les opérations d'extraction constituent également une source potentielle de poussières, mais leur incidence est limitée par la nature humide des matériaux exploités et par les mesures d'arrosage prévues en période sèche. La présence de merlons et de végétation en périphérie du site contribue également à limiter la dispersion des émissions vers les parcelles voisines. Les mesures prévues doivent être suivies dans le temps et adaptées si des nuisances inhabituelles sont constatées.

Le bruit lié aux engins, au chargement et aux transports n'a pas d'incidence directe sur la croissance des cultures ou la qualité des productions agricoles. Son enjeu concerne principalement les conditions

de travail des agriculteurs et la tranquillité des usagers de la plaine. La limitation du nombre d'engins, l'entretien des matériels, l'organisation des horaires et l'absence d'activité nocturne, le week-end et les jours fériés permettent de contenir cette nuisance à proximité des zones actives et de l'itinéraire de circulation.

La circulation des camions est concentrée sur un seul itinéraire, le chemin de Sus la Houns. Cette organisation limite les interactions avec le reste de la plaine, dont les autres chemins ne sont pas utilisés pour l'exploitation. Les accès agricoles existants sont maintenus et une organisation avec les exploitants peut permettre d'adapter les circulations aux périodes de forte activité agricole, notamment lors des semis, des récoltes ou des interventions nécessitant le passage d'engins de grande largeur. La signalisation, la limitation de vitesse et l'aménagement d'une aire de croisement participent à la sécurité et à la fluidité des déplacements.

Concernant la nappe d'eau particulièrement utilisée par les exploitants agricoles, les études menées dans le cadre du projet ne mettent pas en évidence d'impact avéré sur les forages agricoles ou sur les cultures environnantes. Les effets sur la nappe seront suivis pendant l'exploitation afin de vérifier le maintien de cette situation. Les dispositions prévues pour prévenir les pollutions accidentelles (stockage sécurisé des carburants, ravitaillement encadré, matériels absorbants et procédure d'intervention en cas d'incident) complètent cette protection.

Le projet apparaît compatible avec le maintien de l'activité agricole à l'échelle de la plaine. Cette compatibilité repose sur la faible proportion des surfaces directement concernées, le maintien de la majorité des terres et des chemins hors exploitation, ainsi que sur la mise en œuvre effective des mesures relatives aux poussières, aux circulations, au bruit et à l'eau. Une concertation régulière avec les exploitants agricoles et un suivi des mesures permettront d'adapter l'organisation du projet aux situations rencontrées sur le terrain.

3.6. IMPACT SUR LE SYSTEME RACINAIRE DES KIWIS

Plusieurs contributions demandent si les variations de la nappe d'eau liées au projet d'exploitation auront des conséquences sur le système racinaire des kiwis particulièrement sensible à l'asphyxie.

Le kiwi de l'Adour, IGP et Label Rouge, est une production emblématique de la plaine de Carresse-Cassaber. La question appelle une réponse précise, qui distingue deux mécanismes bien différents pouvant affecter les racines du kiwi : l'engorgement en eau proche de la surface d'une part, et la position de la nappe phréatique en profondeur d'autre part.

Le kiwi (*Actinidia*) possède un système racinaire réputé superficiel, concentré dans les premiers décimètres de sol. Ses racines présentent un espace intercellulaire réduit — de l'ordre de 2 % de leur volume —, ce qui les rend particulièrement sensibles à l'asphyxie dès que le sol proche de la surface reste saturé en eau plus de quelques jours ; cette caractéristique est documentée par les instituts techniques de la filière (Bureau Interprofessionnel du Kiwi). Sur la plaine de Cassaber, cette vulnérabilité est déjà connue et documentée indépendamment du projet : **l'étude préalable agricole relève, parmi les enjeux propres aux exploitations du secteur, une « asphyxie racinaire du kiwi sur la plaine » et des rendements « en nette baisse » du fait de « l'asphyxie racinaire et de la mortalité de nombreux pieds », attribués aux « inondations à répétition » du Gave d'Oloron. C'est donc, avant même le projet, un phénomène préexistant, dont la cause identifiée est la submersion de surface lors des crues, non la position de la nappe en profondeur.** Le projet en tient d'ailleurs compte dans sa conception : la zone de mobilité du Gave (9 ha), régulièrement inondée, a été spécifiquement évitée par l'exploitant car jugée « difficilement compatible avec les productions pérennes comme le kiwi pouvant être asphyxié lors d'une immersion dépassant quelques jours ».

Reste la question de l'effet du plan d'eau créé par la carrière sur la nappe alluviale en profondeur. **Pour le risque d'asphyxie racinaire, c'est une éventuelle remontée de la nappe qui constitue un élément préjudiciable, une baisse va, elle, plutôt dans le sens d'un moindre risque d'engorgement.** Les modélisations hydrogéologiques réalisées durant l'exploitation et après remise en état ont montré que les incidences attendues sur la piézométrie générale, sur les captages agricoles et sur les usages de la plaine sont négligeables. **Ainsi, l'impact estimé sur la nappe au niveau de la plaine, l'est de l'ordre de -0,3 m à -0,5 m selon la période (hautes eaux ou basses eaux), et reste globalement identique selon les scénarios modélisés. Le projet ne génère pas une baisse de nappe étendue, progressive et durable.** Sur la zone remblayée elle-même, où 2 ha pourraient être remis en Kiwi IGP, la modélisation prévoit une remontée moyenne plus contenue, de 0,3 à 0,6 m, ramenant la nappe à une profondeur de 2,5 à 3,5 m — contre 3 à 4,5 m à l'état initial.

Or, même dans ce scénario de remontée, la nappe demeure à plus de 2,5 m de profondeur, très en-deçà de la zone d'activité du système racinaire superficiel du kiwi. Le risque d'interaction directe entre la nappe et les racines reste donc limité, y compris dans la zone la plus concernée par le projet. Par précaution, DPL prévoit d'ailleurs, pour les 2 ha destinés au Kiwi IGP, un accompagnement technique dédié incluant un système de drainage et un audit de plantation, afin de garantir des conditions d'enracinement favorables dès la remise en culture.

La vulnérabilité du kiwi à l'asphyxie racinaire sur la plaine de Carresse-Cassaber est un phénomène réel, documenté et antérieur au projet, dont la cause principale identifiée est la submersion de surface lors des crues du Gave, un risque que le projet n'aggrave pas et que sa conception (évitement de la zone de mobilité du Gave sur 9 ha) prend explicitement en compte. Quant à l'effet du plan d'eau sur la nappe en profondeur, il est réel, quantifié par modélisation, variable selon la position et la saison, mais les remontées identifiées restent contenues (0,3 à 0,6 m) et la nappe demeure, dans tous les scénarios simulés, à plus de 2,5 m de profondeur très en-deçà de la zone d'activité racinaire du kiwi.

3.7. QUALITE AGRONOMIQUE DE LA ZONE DE 2HA RECONSTITUEE POUR LA CULTURE DES KIWIS

Plusieurs contributions demandent si la parcelle remblayée par des terres extérieures disposera des qualités agronomiques suffisantes pour permettre la culture de 2ha de kiwi

La question posée part d'une observation exacte : les matériaux extérieurs apportés sur le site pour le remblaiement peuvent effectivement présenter des textures plus argileuses que les limons alluviaux naturels du site. **C'est précisément pour cette raison que le protocole de remise en état ne consiste pas à remblayer indifféremment la parcelle avec ces matériaux, mais à reconstituer un profil de sol stratifié et spécifié, couche par couche.**

Trois horizons distincts sont prévus. En profondeur, au-delà de 3 m, les terres inertes extérieures comblent le vide laissé par l'extraction ; à cette profondeur, hors d'atteinte du système racinaire superficiel du kiwi, leur texture exacte n'a pas d'incidence agronomique. Entre 3 m et 0,8 m de profondeur, sur 2,20 m d'épaisseur, un horizon sablo-limoneux, issu du décapage initial est mis en place : ce choix technique vise justement à garantir une bonne perméabilité et à éviter de reconstituer un horizon compact ou argileux qui favoriserait la stagnation d'eau et le risque d'asphyxie déjà identifié sur la plaine. Enfin, les 0,8 m superficiels sont reconstitués avec la terre végétale du site lui-même c'est-à-dire le même sol limoneux qui porte aujourd'hui les vergers de kiwi voisins, et non un apport extérieur.

Il faut d'ailleurs nuancer l'idée qu'une texture argileuse serait par principe défavorable au kiwi : les références techniques de la filière indiquent qu'un sol limono-argileux léger lui convient bien, à condition qu'il reste structuré et drainant. C'est la structure et le drainage, plus que la seule présence

d'argile, qui conditionnent le risque d'asphyxie. Cela explique le soin apporté par le protocole à la préparation du soubassement, destiné à assurer l'infiltration des eaux excédentaires, et à l'installation d'un système de drainage dédié sur la parcelle remise en état.

Dans le cadre de cette remise en état spécifique, un état des lieux agronomique sera réalisé par un organisme indépendant avant travaux, et servira de référence : les terres reconstituées devront à minima retrouver les caractéristiques agronomiques initiales. Un second état des lieux sera conduit après remblaiement pour caractériser le nouveau sol, puis un suivi annuel est assuré pendant plusieurs années avec un organisme spécialisé (Chambre d'Agriculture ou INRAE ou tout autre organisme spécialisé), portant sur la granulométrie, la richesse chimique et l'activité microbienne, mesurées avant travaux puis à intervalles réguliers jusqu'à 5 ans après remblaiement. Une période de convalescence de 2 à 3 ans, avec implantation de couverts structurants (luzerne, sorgho), précède obligatoirement toute reprise de production — pour un objectif affiché de retrouver des aptitudes agronomiques équivalentes à l'état initial en 4 ans.

Enfin, le choix définitif entre kiwi IGP et grandes cultures sur ces 2 ha n'est pas figé a priori : il sera arrêté sur la base d'un audit de plantation, destiné à vérifier que les conditions réellement obtenues permettent une implantation pérenne du kiwi.

3.8. ABSENCE DE L'AVIS DE LA CDPENAF DANS LE DOSSIER

Statut de l'avis de la CDPENAF, par plusieurs contributeurs ont signalé que l'avis de la CDPENAF était manquant au dossier présenté et demande des précisions à ce sujet

L'observation est exacte sur le constat : l'avis de la CDPENAF sur l'étude préalable agricole n'est effectivement pas encore rendu. Elle appelle cependant une clarification : cette situation ne constitue pas un vice de procédure, mais correspond au déroulement normal de ce type de dossier.

L'obligation d'étude préalable agricole découle de l'article L.112-1-3 du code rural, précisé par le décret n°2016-1190 du 31 août 2016, qui prévoit une procédure séquentielle distincte de l'enquête publique : une fois l'étude finalisée, le maître d'ouvrage la transmet au préfet, qui saisit la CDPENAF ; la commission rend un avis motivé sous deux mois, puis le préfet notifie le sien sous deux mois supplémentaires — soit quatre mois au total.

Il s'agit d'un avis simple, non conforme : le préfet doit le recueillir et le prendre en compte, sans y être juridiquement lié. **Et depuis la loi n°2018-148 du 2 mars 2018, seule l'intégration des éléments substantiels de l'étude préalable agricole dans l'étude d'impact est requise pour l'enquête publique. L'étude elle-même, et a fortiori l'avis de la CDPENAF qui lui fait suite, n'ont pas d'obligation légale d'y être joints. Le présent dossier va au-delà de ce minimum en annexant l'étude complète de CETIAC. Ce qui est en revanche indispensable, c'est l'obtention de cet avis avant l'autorisation environnementale elle-même.**

L'avis de la CDPENAF est une étape obligatoire de l'autorisation, mais intervient par construction après la présente consultation du public, sur un calendrier propre de quatre mois, et constitue un avis simple qui éclaire la décision préfectorale sans la lier. Son absence à ce stade ne manque donc à aucune exigence indispensable à l'enquête publique ; elle devra seulement être obtenue avant la délivrance de l'autorisation.

4. BRUIT, GENE REDOUTEE, REMEDES

4.1. IMPACT DU BRUIT DE L'EXPLOITATION SUR LES RIVERAINS

Plusieurs contributions expriment la crainte de la population concernant les nuisances sonores associées à l'exploitation et à la circulation des camions.

L'exploitation de la carrière et la circulation des camions engendreront nécessairement des émissions sonores, principalement liées aux engins d'extraction, aux opérations de chargement, aux manœuvres et au passage des poids lourds sur l'itinéraire d'accès. Toutefois, au regard de la configuration du site, de l'éloignement des habitations et des mesures prévues, les nuisances sonores attendues pour les riverains restent limitées et compatibles avec la réglementation applicable aux installations classées.

- **Une évaluation acoustique basée sur des mesures en conditions réelle d'exploitation**

L'appréciation du risque sonore pour les riverains de la carrière de Carresse-Cassaber présente une particularité qui en renforce la fiabilité : **elle ne repose pas sur une simulation théorique mais sur une campagne de mesures acoustiques réalisée en conditions réelles d'exploitation, le 20 juillet 2021, alors que le site était en activité dans le cadre de l'autorisation précédente (2021-2024) par des acousticiens indépendants selon l'arrêté ministériel de 1997.**

Ces mesures ont ainsi permis de caractériser l'ambiance sonore dans des conditions réelles, incluant le fonctionnement d'engins de carrière et les circulations associées. Les mesures ont été réalisées en limite de site ainsi qu'au droit des habitations les plus proches, correspondant aux zones à émergence réglementée. Les habitations concernées se situent à plusieurs centaines de mètres de la carrière, la plus proche étant à environ 550 m de l'emprise.

Les résultats obtenus en 2021 montrent que les niveaux sonores mesurés au droit des habitations restent faibles, comparables à une ambiance rurale influencée ponctuellement par les circulations sur les routes départementales et les activités agricoles. Les niveaux résiduels relevés se situaient entre 36,2 et 38,5 dB(A), tandis que les niveaux ambiants mesurés étaient compris entre 34,7 et 40,6 dB(A).

Sur l'ensemble des mesures réalisées, aucune non-conformité n'a été relevée ; l'étude conclut ainsi que « la contribution de la carrière au niveau sonore apparaît comme faible ». Ces résultats confirment que l'exploitation n'a pas généré de nuisance sonore significative au niveau des habitations riveraines dans les conditions observées.

Aussi, dans le cadre de l'exploitation future qui se déroulera dans les mêmes conditions, les impacts liés au bruit resteront donc très faibles pour les habitants environnants voire inexistantes pour les bourgs les plus éloignés (comme Escos, Labastide-Villefranche, Léré...etc.).

- **Mise en place de mesure de réduction organisationnelle**

Un certain nombre de mesures seront mises en place afin de limiter les nuisances sonores :

- ⇒ **Exploitation de la gravière en fosse, en partie en eau, sans forage ni tir de mines : limitation des émissions sonores dès la source d'extraction ;**
- ⇒ **Nombre d'engins réduit au strict minimum sur le site (une pelle ou une drageline, un chargeur, 4 ou cinq tombereaux., 1 bull ponctuellement) ;**
- ⇒ **Contrôle et entretien régulier des engins de manutention, permettant de limiter les nuisances sonores et de maintenir leurs performances (mesure R2.2b-1) ;**
- ⇒ **Insonorisation des matériels identifiés comme les plus bruyants (mesure R2.2b-7) ;**
- ⇒ **Engins équipés d'avertisseurs de recul à fréquence mélangée, dits « cri du lynx », dont le signal ne se diffuse pas dans l'environnement à la différence des avertisseurs classiques à**

bips, et n'est audible que par les personnes situées à proximité immédiate de l'engin (mesure R2.2b-8) ;

- ⇒ Interdiction de tout appareil de communication par voie acoustique (sirènes, avertisseurs, haut-parleurs), sauf usage exceptionnel lié à la sécurité (mesure R2.2p-13) ;
- ⇒ Aucune activité d'extraction ni aucun transport n'est prévu la nuit, le week-end ou les jours fériés (mesure E4.2b-1) : l'exploitation reste strictement diurne, ce qui exclut toute exposition aux horaires où la sensibilité au bruit ;
- ⇒ Vitesse des engins et camions limitée à 30 km/h dans l'enceinte du site et sur les chemins de la plaine alluviale, réduite à 10 km/h au droit du pont du Gouat (mesure R2.2a-1). Ces vitesses limitées réduisent le bruit de roulement, les accélérations, les freinages et les nuisances liées aux manœuvres.

- Proposition de mise en place d'un merlon associé à la haie arborée limite périphérique Est du site

Afin de renforcer la protection acoustique des secteurs situés à l'est du site, il est proposé la mise en place de merlons en limite périphérique Est du site sur les parties situées dans le sens d'écoulement des eaux. Ces merlons n'avaient pas été proposés dans le cadre du projet initial mais permettront de limiter les nuisances visuelle et sonore.

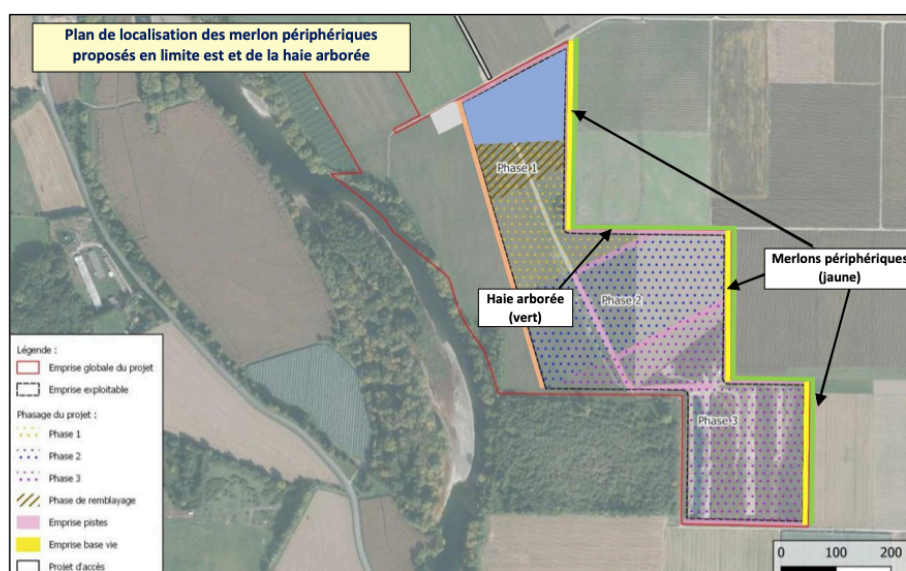


Figure 3 : Plan de localisation des merlons périphériques proposés en limite est et de la haie arborée

La mise en place de ces merlons périphériques a fait l'objet d'une modélisation hydraulique complémentaire (Annexe 3) afin de s'assurer qu'elle n'entraîne pas de risque supplémentaire en cas de crue du gave. Ils n'engendrent aucun impact significatif sur les hauteurs d'eau et les vitesses d'écoulement pour des crues décennales et centennales.

La mise en place d'écrans acoustiques naturels, tels que les merlons de terre, constitue une mesure d'atténuation efficace, durable et paysagère. Un merlon de terre agit comme un obstacle physique entre la source sonore et la zone à protéger. Il interrompt la propagation directe des ondes sonores et crée une zone d'ombre acoustique derrière lui. Et permet une réduction de 5 à 15 dB(A) selon la hauteur du merlon, la distance source/récepteur, la nature du sol et la végétation présente.

Dans le cas présent, les merlons seront mis en place sur une hauteur de 2 m par rapport à la topographie actuelle. Ils permettront d'envisager la configuration d'exploitation suivante favorable à la réduction des nuisances sonores associées à l'extraction des matériaux. Ils seront ensuite « régalingés » au fur et à mesure de l'avancée de l'exploitation lors de la remise en état.

Le décapage sera réalisé sur une épaisseur de 1,5 m. Les travaux d'extraction débuteront 1,5 m plus bas que la topographie actuelle et descendront jusqu'au niveau moyen de la nappe qui s'établit à 3,5 à 4 m par rapport au terrain naturel. Les engins d'exploitation seront situés entre 1,5 m et 4 m par rapport au terrain naturel et 3,5 m à 6 m par rapport au sommet des merlons qui seront mise en place comme l'illustre le schéma ci-dessous :

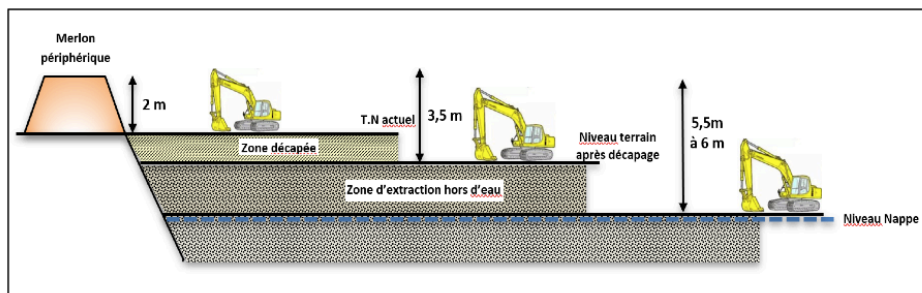


Figure 4 : Plan schématique des conditions d'exploitation et du niveau d'évolution des engins en fonction de l'exploitation

Ils seront positionnés avant la haie arborée prévue sur tout le linéaire périphérique Est prévue pour limiter l'impact visuel en formant un écran paysager et végétal entre la zone d'activité, les voies de circulation internes et les espaces riverains.

La haie arborée, plantée en avant du merlon, ajoute quant à elle un second écran, de nature différente et complémentaire. Son apport propre tient plutôt à l'absorption d'une partie de l'énergie sonore par le feuillage et les branchages — en particulier dans les fréquences moyennes et aiguës, celles des moteurs, des chocs mécaniques et des avertisseurs —, qui dispersent et absorbent une partie des ondes plutôt que de les réfléchir comme le ferait le talus nu du merlon. **Elle contribue également à un effet psychoacoustique bien identifié dans la littérature sur le bruit environnemental : en masquant le merlon et l'activité du site derrière un écran végétal, elle supprime le contact visuel direct avec la source de la nuisance, ce qui réduit sensiblement la gêne perçue par les riverains, indépendamment même de la baisse effective mesurée en décibels.**

- **Des mesures complétées par un suivi réglementaire**

Ce dispositif est enfin assorti d'un suivi réglementaire dans la durée. Conformément à son arrêté préfectoral, **l'exploitant réalisera des campagnes de mesure de bruit au droit des habitations les plus proches selon une fréquence définie par cet arrêté ; les points de mesure pourront être adaptés, en accord avec la DREAL, en fonction de l'avancement des phases d'exploitation, et leur fréquence pourra elle-même être renforcée sur certains points si nécessaire**, notamment pour objectiver le ressenti des riverains au-delà de la seule conformité réglementaire. Les rapports de mesure sont obligatoirement transmis à l'inspection des installations classées ; en cas de dépassement constaté, une analyse spécifique devra en déterminer l'origine et des mesures correctives seront mises en œuvre sans délai pour rétablir la conformité.

L'appréciation du risque sonore repose une mesure de terrain réalisée en conditions réelles d'exploitation et concluant à une conformité totale par rapport aux seuils réglementaires. Les mesures de réduction prévues, limitation du nombre d'engins, insonorisation, avertisseurs adaptés, exclusion de toute activité nocturne ou dominicale, et le dispositif de surveillance réglementaire, contrôlé par les services de l'État, garantissent que cette conformité sera maintenue et vérifiée tout au long de l'exploitation.

4.2. IMPACT DU BRUIT ASSOCIE SPECIFIQUEMENT AU TRANSPORT SUR LES RIVERAINS

Plusieurs contributions ont alerté sur le fait que la circulation des camions constituerait une nuisance sonore pour les riverains

L'appréciation du risque sonore lié à la circulation des poids lourds pour les habitants du bourg de Cassaber repose sur deux éléments, l'un relatif au tracé emprunté, l'autre à la distance, renforcés par un entretien actif du chemin et une organisation rigoureuse de la circulation.

Le premier élément, le plus déterminant, tient à l'organisation même des itinéraires de transport : **aucun camion lié à l'exploitation ne traverse le bourg de Cassaber**. Depuis leur sortie du chemin de Sus Las Houns, l'ensemble des poids lourds rejoint la RD17 en direction de Sorde-l'Abbaye, à l'opposé du centre du bourg. **Cette configuration signifie que les habitants résidant dans le bourg ne sont exposés à aucun passage direct de poids lourd devant leur domicile : il ne s'agit pas d'une réduction du trafic traversant le bourg, mais de son absence totale.**

Le second élément porte sur le point de sortie, seul secteur de proximité relative. La jonction entre le chemin de Sus Las Houns et la RD17 se situe à environ 300 m des premières habitations de Cassaber ; au-delà, les camions s'en éloignent immédiatement vers Sorde-l'Abbaye, de sorte que la distance ne fait ensuite qu'augmenter. Sur une telle distance, l'atténuation du son est substantielle : pour une source ponctuelle telle qu'un poids lourd isolé, chaque doublement de distance réduit le niveau sonore de l'ordre de 6 dB(A) en champ libre, auquel s'ajoutent, sur un terrain agricole dégagé, des pertes complémentaires liées au sol et à la végétation environnante. **À 300 m, le passage ponctuel d'un camion se confond ainsi largement avec l'ambiance sonore de fond du secteur.**

Un point important est associé aux caractéristiques du chemin de Sus la Houns qui est constitué majoritairement d'un revêtement empierré dégradé qui génère, à chaque passage, un bruit d'impact qui s'ajoute au bruit de roulement des camions. Aussi, bien qu'il n'en soit pas propriétaire, DPL assurera, en tant qu'usager, un entretien régulier de ce chemin :

- nivellement et reprofilage périodiques,
- reprise des ornières et zones dégradées dès leur constatation,
- apport ponctuel de matériaux pour reconstituer une surface homogène et compactée

A cette action volontaire s'accompagne de mesures organisationnelles complémentaires :

- répartition des rotations de camions sur la journée pour éviter toute concentration de passages sur de courtes périodes,
- vitesse strictement limitée à 30 km/h sur le chemin de Sus Las Houns
- sensibilisation des transporteurs aux consignes de conduite
- adaptation immédiate des cadences en cas de signallement.
- Une activité exclusivement diurne, sans aucune circulation la nuit, le week-end ou les jours fériés, complète ce dispositif.
- Mise en place de réunions de concertation et de suivi avec les exploitants de la plaine et les riverains pour échanger régulièrement sur les potentielles nuisances.

De plus, des mesures de bruit réglementaire seront réalisées pendant l'exploitation, au droit des habitations les plus exposées. Il permettra de vérifier, sur la base de mesures de bruit ambiant et de bruit résiduel, que les niveaux sonores et les émergences restent conformes aux exigences applicables aux installations classées. Si des mesures révélaient une nuisance inhabituelle ou un dépassement des seuils réglementaires, des adaptations seraient mises en œuvre : révision des conditions de circulation, entretien ou remplacement d'un équipement bruyant, modification de l'organisation des chargements

ou ajustement des horaires. Le dispositif garantit donc que l'impact sonore sera contrôlé et maîtrisé pendant toute la durée d'activité.

4.3. IMPACT DU BRUIT SUR LES TRAVAILLEURS ET USAGERS DE LA PLAINE

Plusieurs contribution indiquent que l'exploitation du site générera des nuisances sonores importantes pour les travailleurs et les usagers de la plaine

Les personnes présentes dans la plaine près du site, agriculteurs sur les parcelles voisines, ouvriers agricole, usagers des chemins..., ne sont pas protégées par les mêmes règles que les habitants des maisons, car ces règles concernent d'abord les bâtiments habités. **Pour ces personnes en extérieur, tout près de l'exploitation, une autre règle s'applique : le bruit ne doit jamais dépasser 70 décibels en limite du site, tout autour de la carrière.**

Une mesure faite sur le terrain en 2021, pendant que le site fonctionnait, a montré un niveau bien inférieur à cette limite.

Plusieurs précautions, prises à la source, profitent en premier lieu aux personnes de la plaine, les plus proches de l'activité. Peu d'engins fonctionnent en même temps sur le site, et les plus bruyants sont équipés pour limiter leur bruit. Les avertisseurs de recul, souvent gênants, sont d'un modèle moins strident que les habituels. Les camions et engins roulent lentement ce qui réduit à la fois le bruit du moteur et celui du roulement. Les passages de camions sont étalés sur la journée plutôt que groupés, et les chauffeurs sont sensibilisés à rouler calmement. Le chemin est entretenu régulièrement, ce qui limite aussi les chocs et les secousses qu'un chemin abîmé provoquerait. Et surtout : rien ne se passe la nuit, le week-end ou les jours fériés.

À cela s'ajoute une protection physique : des merlons de terre seront installés en limite périphérique Est du site, avec une haie plantée devant. Cette double barrière profite d'abord aux personnes de la plaine, puisqu'elles sont les plus proches. Le merlon bloque la vue directe sur le site, ce qui affaiblit le bruit qui doit passer par-dessus. La haie, elle, absorbe un peu de bruit avec son feuillage, mais surtout en cachant l'activité, elle rend le bruit moins gênant, même s'il reste le même — on est toujours moins dérangé par ce qu'on ne voit pas.

En résumé, pour les agriculteurs et les usagers de la plaine, le bruit du site reste très en dessous du seuil censé garantir leur tranquillité, grâce à des précautions prises à la source et à la double barrière du merlon et de la haie.

4.4. CRAINTE DE L'INSTALLATION ULTERIEURE D'UN CONCASSEUR SUR SITE, PERÇU COMME SOURCE DE NUISANCE SONORE ADDITIONNELLE.

Plusieurs contribution indique qu'un concasseur sera mis en place sur le site d'exploitation générant ainsi une source de nuisance sonore pour les riverains et usager de la plaine

Le dossier de demande d'autorisation ne prévoit pas une activité de concassage criblage (rubrique I.C.P.E. spécifique 2515 non nommée dans les activités). Aucune autre activité que l'extraction du tout-venant n'est prévue sur le projet de Carresse-Cassaber. **Il n'y aura pas de concasseur ou d'installation de traitement sur le site.**

5. THEMATIQUE 5 : POUSSIÈRES/PARADES

5.1. POUSSIÈRES LIEES A L'EXTRACTION : IMPACTS POUR LES RIVERAINS/RISQUE DE SILICOSE /MESURES

Plusieurs contributions expriment la crainte de la population concernant les émissions de poussières liées à l'extraction des matériaux et évoquent un risque de silicose pour les habitants

L'extraction elle-même, contrairement à ce que l'on pourrait craindre d'une carrière, n'est pas la principale source de poussières du projet. **Les matériaux sont prélevés directement sous l'eau, dans la nappe : ils restent donc constamment humides**, de leur arrachement jusqu'à leur transport, ce qui limite très fortement tout envol de particules dès la production, bien avant même que la question d'un éventuel transport ne se pose.

Il est vrai que le gisement alluvionnaire contient davantage de silice que le revêtement du chemin d'accès, ce qui a pu susciter, chez certains riverains, une inquiétude légitime sur un risque de silicose. Mais cette maladie professionnelle résulte d'une **inhalation prolongée et répétée, en milieu de travail rapproché, de poussière sèche de silice cristalline** — typiquement lors d'opérations de forage, de sciage ou de concassage à sec, menées sans interruption sur de longues périodes. Or aucune de ces opérations n'a lieu sur le site de Carresse-Cassaber : il n'y a ni forage, ni tir de mine, ni concassage, le broyage du tout-venant étant réalisé ailleurs, sur un site de traitement distinct, hors de portée des riverains du projet. Le seul moment où une poussière liée au gisement pourrait apparaître est celui, ponctuel et réalisé en plein air, du chargement des matériaux une fois ressuyés — une situation qui n'a rien de comparable avec les conditions d'exposition professionnelle prolongée et rapprochée qui caractérisent le risque de silicose. **Les rares journées de décapage, une dizaine par an tout au plus, seront en outre programmées en dehors des périodes sèches et venteuses, précisément celles où le risque d'envol est le plus élevé.**

Sur cette base, l'évaluation des risques sanitaires du dossier, menée selon les méthodes de référence en la matière, **conclut à un niveau de risque très faible pour les émissions de poussières liées à l'extraction, et à l'absence de risque attendu pour la santé des riverains.**

Cette conclusion sera vérifiée concrètement, tout au long de l'exploitation, par un dispositif de surveillance environnementale reposant sur **des jauges de retombées installées au droit des habitations les plus proches**. Ce suivi répond à un double objectif : d'une part s'assurer, par des mesures régulières et objectives, que les quantités de poussières réellement déposées restent conformes au seuil fixé par la réglementation, et d'autre part offrir aux riverains une donnée concrète et vérifiable, plutôt qu'une simple estimation théorique, ce qui contribue à rassurer la population sur la réalité de son exposition, indépendamment du seul ressenti. Cette conclusion s'appuie enfin sur l'éloignement : **les premières habitations se trouvent à environ 550 mètres du site**, une distance qui laisse le temps aux poussières de se disperser avant de les atteindre.

5.2. POUSSIÈRES LIÉES À L'EXTRACTION : IMPACTS POUR LES OUVRIERS AGRICOLE ET USAGERS DE LA PLAINE DE SILICOSE /MESURES

Plusieurs contributions expriment une crainte pour les ouvriers agricoles et les usagers de la plaine concernant les émissions de poussières liées à l'extraction des matériaux et évoquent un risque de silicose pour les habitants de Carresse-Cassaber

Qu'en est-il du risque de silicose pour les personnes qui travaillent ou circulent dans la plaine, et pour les salariés du site lui-même ?

Le même raisonnement s'applique, avec d'autant plus de force, aux agriculteurs des parcelles voisines, aux usagers des chemins, et aux salariés de DPL présents sur l'exploitation.

Le risque de silicose ne dépend pas de la distance à laquelle on se trouve, mais de la nature même de l'activité : en l'absence de forage, de tir de mine et de concassage à sec sur le site, le mécanisme même à l'origine de cette maladie professionnelle n'existe pas, quelle que soit la proximité de la personne concernée. Le cas des salariés de DPL le confirme : ce sont eux qui, par nature, sont les plus longtemps présents sur le site, et qui relèvent à ce titre des dispositions protectrices du Code du travail applicables aux métiers exposés à des poussières minérales, avec un suivi médical renforcé et des contrôles réguliers des niveaux d'exposition, encadrés par des valeurs limites réglementaires.

Ce cadre de protection, conçu précisément pour les situations les plus exposées, ne fait apparaître aucun enjeu particulier sur ce site et conforte la conclusion retenue pour l'ensemble des personnes présentes dans la plaine.

5.3. POUSSIÈRES LIÉES À LA CIRCULATION SUR LES CHEMINS : IMPACTS POUR LES RIVERAINS /MESURES

Plusieurs contributions évoquent les nombreuses poussières émises par la circulation des camions sur le chemin de Sus la Houns et la gêne potentielle pour les habitants de Carresse-Cassaber

La circulation des poids lourds sur le chemin de Sus Las Houns constitue la source la plus significative de poussières du projet pour l'environnement proche, et DPL en a pleinement conscience.

Ce chemin est recouvert d'un matériau calcaire ; **les poussières qu'il génère par abrasion et remise en suspension au passage des camions sont donc elles-mêmes calcaires, et non siliceuses : elles n'exposent donc à aucun risque de silicose**, ce risque étant spécifiquement associé à la silice cristalline. Cela ne dispense cependant pas de traiter ce risque avec rigueur, en mobilisant sans attendre les moyens réellement disponibles aujourd'hui.

Dans l'attente d'une solution définitive à la source, l'aménagement du chemin en enrobé, seul traitement susceptible de supprimer durablement la production de poussières calcaires par le revêtement lui-même, mais qui suppose l'accord préalable du propriétaire du chemin, **l'arrosage constitue à l'heure actuelle la mesure la plus directement mobilisable et la plus efficace** pour agir sur cette source. Cette situation impose une exigence particulière : cet arrosage ne peut se contenter d'être une mesure de principe, **il doit être pleinement assuré, dans la durée, avec des moyens dédiés et une présence effective sur le terrain**, faute de quoi son efficacité réelle serait compromise. Il doit surtout être conçu comme une **mesure, adaptée en permanence à la circulation elle-même et au développement des cultures environnantes** : intensifiée aux heures et sur les tronçons où le trafic de camions est le plus dense, et ajustée aux périodes du cycle végétatif où les cultures voisines sont les plus vulnérables.

Cette mesure centrale s'accompagne d'un ensemble de dispositions complémentaires, qui agissent chacune sur un mécanisme distinct d'émission :

- un bâchage systématique de toutes les bennes,
- une vitesse strictement limitée à 30km/h sur ce chemin,
- un entretien régulier du revêtement,
- une organisation des rotations de camions répartie sur la journée,
- et une sensibilisation continue des transporteurs.

À cela s'ajoute la configuration même des itinéraires : aucun poids lourd ne traverse les centres-bourgs de Carresse, de Cassaber ou de Salies-de-Béarn, tous repartant vers Sorde-l'Abbaye, ce qui évite toute exposition rapprochée et répétée pour les riverains des bourgs.

Sur le fond, DPL n'ignore pas que ces mesures organisationnelles, aussi rigoureusement appliquées soient-elles, restent par nature moins pérennes qu'un traitement définitif à la source. C'est pourquoi l'entreprise **a déjà proposé, à ses frais, dès 2019, l'aménagement du chemin en enrobé** à l'Association Foncière de Remembrement qui en est propriétaire, sans obtenir d'accord à ce jour, et reste pleinement disposée à reprendre cette démarche dès que le dialogue redeviendra possible.

5.4. POUSSIÈRES LIEES A LA CIRCULATION SUR LES CHEMINS : IMPACT SUR L'AGRICULTURE ET PLUS SPECIFIQUEMENT SUR LES CULTURE DE KIWIS/ MESURES

Plusieurs contribution évoquent leur inquiétude face à la problématique associées aux émission des poussières par les camions sur les cultures voisines et plus spécifiquement les culture de kiwis, particulièrement sensible

Toute parcelle agricole bordant les voies de circulation du chantier bénéficie, par principe, des mêmes mesures de réduction des poussières que celles déjà décrites : arrosage, bâchage des bennes, limitation de vitesse et entretien du chemin s'appliquent indépendamment de la nature des cultures environnantes, et ne se concentrent pas exclusivement sur un seul type de production.

Concernant les grandes cultures qui dominent la plaine, maïs et soja notamment, **la sensibilité aux dépôts de poussières reste, en comparaison, limitée** : leur feuillage retient nettement moins les particules que celui du kiwi, et surtout, il s'agit de **cultures annuelles**, semées et récoltées chaque année, qui ne conservent pas d'une saison à l'autre les organes — bois, écorce — sur lesquels un dépôt pourrait s'accumuler dans la durée. Un envol ponctuel de poussières y reste donc un phénomène limité dans ses effets comme dans le temps.

Concernant les culture de kiwis, c'est un tableau très différent qui se dessine et a réalité du risque n'est pas contestée par DPL. Le kiwi présente une sensibilité propre aux dépôts de poussières, pour deux raisons qui se cumulent. **Son feuillage, large et velu, retient facilement les particules déposées à sa surface**, ce qui peut réduire la photosynthèse en gênant les échanges gazeux, avec un effet sur la vigueur du plant et le calibre des fruits. **Il s'agit en outre d'une culture pérenne**, engagée sur plusieurs décennies : à la différence d'une culture annuelle comme le maïs ou le soja, qui repart chaque année sur une base neuve, un dépôt mal maîtrisé sur le kiwi ne disparaît pas d'une saison à l'autre et peut s'accumuler, année après année, sur le bois et l'écorce. **Cette combinaison, sensibilité physiologique et accumulation dans le temps, justifie que le kiwi fasse l'objet d'une vigilance particulière, sans commune mesure avec celle appliquée aux grandes cultures voisines.**

C'est précisément cette accumulation qui peut conduire à un déclassement de la production, et ce mécanisme mérite d'être expliqué clairement. **La peau du fruit du kiwi est duveteuse, donc particulièrement propice à retenir les poussières fines.** Or la valorisation du Kiwi de l'Adour sous IGP et Label Rouge repose sur un cahier des charges qui fixe des exigences précises de calibrage et d'aspect visuel du fruit. Un fruit dont la peau porte des traces visibles d'encrassement, même parfaitement sain sur le plan nutritionnel, peut ne plus satisfaire à ces critères d'aspect et se trouver de ce fait écarté de la catégorie premium, pour être commercialisé sous un circuit standard, à une valeur bien inférieure. **C'est donc un mécanisme économique réel et spécifique, distinct d'une simple perte de récolte :** le fruit existe, il est récolté, mais il perd la valorisation liée au label. L'écart de valeur ajoutée entre le Kiwi de l'Adour IGP — de l'ordre de 19 500 €/ha/an, pour un prix de vente d'environ 2 à 2,40 €/kg — et les grandes cultures de l'emprise du projet, environ 1 090 €/ha/an, donne la mesure de l'enjeu économique attaché à ce seul critère de qualité visuelle, et explique pourquoi les mesures de réduction des poussières sont concentrées en priorité sur les secteurs bordant les vergers.

Ces enjeux se traduisent concrètement par un ensemble de mesures organisationnelles, dont l'intensité est spécifiquement renforcée sur les tronçons et parcelles bordant les cultures les plus sensibles. **L'arrosage ciblé et adaptatif du chemin en constitue le socle :** il sera appliqué en priorité sur les segments jouxtant les vergers de kiwi plutôt que de manière uniforme, et sa fréquence est modulée selon les conditions météorologiques, avec un renforcement en période de forte chaleur ou de sécheresse — DPL prévoyant même, lors des épisodes les plus critiques, de faire coïncider les arrosages avec le passage des groupes de camions. Cette mesure centrale est complétée par un **bâchage systématique** de l'ensemble des chargements, qui agit sur une source distincte, le matériau transporté plutôt que le revêtement de la voie, par une **limitation stricte de la vitesse** des poids lourds sur ce chemin, qui réduit à la fois le volume de poussières générées et leur distance de projection latérale vers le feuillage et les fruits, ainsi que par un **entretien régulier du revêtement**, qui limite mécaniquement la production de poussières à trafic égal. Les périodes de décapage, ponctuelles, sont pour leur part programmées en dehors des conditions sèches et venteuses, et les rotations de camions sont organisées pour éviter toute concentration de trafic sur de courtes périodes, avec une sensibilisation continue des transporteurs aux bonnes pratiques. L'ensemble de ce dispositif est enfin suivi dans la durée par un responsable dédié, qui analyse systématiquement toute observation et adapte sans délai les mesures en cas de besoin. **C'est cette combinaison de mesures, agissant chacune sur un mécanisme distinct d'émission et concentrées en priorité là où les cultures sensibles sont exposées, qui constitue la première ligne de protection des vergers,** bien avant toute question de réparation. Ces mesures organisationnelles, aussi rigoureusement appliquées et priorisées soient-elles sur les secteurs à enjeu kiwi, restent par nature moins pérennes qu'un traitement définitif à la source elle-même. **La solution la plus efficace resterait l'aménagement du chemin de Sus Las Houns en enrobé,** qui supprimerait durablement la production de poussières calcaires par le revêtement, plutôt que de la limiter mesure après mesure. Cette solution n'est cependant pas, à ce jour, à la disposition de DPL : le chemin appartient à l'Association Foncière de Remembrement (AFR), dont l'accord préalable est nécessaire pour engager de tels travaux, et qui refuse à ce jour toute rencontre avec l'entreprise. **Ce n'est pas un choix de DPL :** dès novembre 2019, l'entreprise a soumis à l'AFR un projet de convention prévoyant, à ses frais, la réalisation d'une chaussée revêtue en enrobés, sans obtenir d'accord à ce jour. **DPL reste pleinement disposée à reprendre cette démarche dès que le dialogue redeviendra possible, un aménagement qui bénéficierait alors directement aux exploitants agricoles de la plaine, au même titre qu'aux habitations.**

5.5. COMPENSATION/INDEMNISATION CHIFFRÉE POUR LES PERTES D'EXPLOITATION

Plusieurs contributeurs demandent si des compensations ou indemnisations seront versées aux exploitants pour des pertes d'exploitation liées aux émissions de poussières

Reste la question posée frontalement par les opposants : pourquoi le dossier ne fixe-t-il pas, par avance, un barème chiffré de compensation ou d'indemnisation pour ce risque ?

Sur la question d'une compensation ou d'une indemnisation chiffrée par avance pour d'éventuels dépôts, le dossier ne prévoit pas de barème préétabli, que ce soit pour le kiwi ou pour les autres productions : **la démarche retenue privilégie la prévention à la source, déjà décrite ci-dessus, plutôt que l'indemnisation a posteriori d'un dommage qui, sur une culture pérenne, ne connaît pas vraiment de rattrapage : un plant affaibli ou une réputation commerciale entamée par un encrassement répété ne se répare pas simplement par un versement financier.**

Cela ne signifie cependant pas qu'aucun recours n'existerait en cas de dommage réel. En effet, tout exploitant qui constaterait un dommage effectif et démontré, imputable à l'activité du site, conserve la possibilité de le faire valoir selon les règles de droit commun de la responsabilité civile, indépendamment du cadre de l'autorisation environnementale elle-même. **La difficulté pratique d'un tel recours tient moins à son existence qu'à la preuve du lien de causalité entre le dommage constaté et l'activité du site, une difficulté que le dispositif présenté ci-après pourrait justement à réduire.**

C'est dans cette perspective que doit être lue la proposition formulée par les groupements de producteurs Sikig et Garlampy. **Elle consiste à réaliser, avant tout début d'exploitation, un état des lieux des vergers riverains — comptage des pieds et état sanitaire —, constaté par un huissier choisi conjointement par les parties, puis à reconduire ce suivi tous les deux ans** pendant la durée du chantier. L'intérêt d'une telle démarche est direct : elle fixerait une référence objective et contradictoire de l'état des vergers avant travaux, sur laquelle pourrait ensuite s'appuyer, le cas échéant, l'appréciation d'un dommage constaté — répondant ainsi, par la preuve plutôt que par un barème forfaitaire, à la préoccupation exprimée par les opposants.

Si l'autorisation est délivrée, cette proposition pourrait être examinée dans le cadre du dialogue à engager avec les exploitants agricoles, notamment à l'occasion des réunions de la commission locale de concertation et de suivi, et donner lieu, le cas échéant, à une convention entre les parties. Ses modalités précises — périmètre exact, prise en charge, articulation avec le suivi environnemental déjà prévu — restent à construire avec les groupements concernés, mais le principe d'un suivi contradictoire et régulier de l'état des vergers est une piste que DPL n'écartera pas.

5.6. EFFICACITE DE L'ARROSAGE, NOTAMMENT EN PERIODE DE CANICULE

Plusieurs contributeurs doutent de l'efficacité de l'arrosage prévu comme mesure de réduction des envols de poussière, en particulier en période de canicule

L'arrosage constitue la mesure la plus directement efficace contre l'envol de poussières, car il agit sur le mécanisme même de leur formation : l'eau humidifie la fine couche de particules calcaires présentes en surface du chemin, ce qui les fait adhérer entre elles et limite leur remise en suspension au passage des roues.

Son efficacité dépend cependant des conditions météorologiques, et la question se pose légitimement pour les périodes de forte chaleur, où l'eau s'évapore rapidement et où le risque d'envol est le plus élevé.

C'est précisément pour cette raison que l'arrosage n'est pas conçu comme une opération figée, réalisée selon un horaire fixe : sa fréquence et son intensité sont modulées selon les conditions réelles, avec un renforcement en période de chaleur, de sécheresse prolongée ou de vent. En période de forte canicule, DPL prévoit d'aller plus loin qu'un simple arrosage renforcé, en synchronisant les passages d'arrosage avec la circulation elle-même : le chemin est humidifié juste avant le passage d'un groupe de camions, de manière à ce que l'effet protecteur soit encore présent au moment où il est le plus utile, plutôt que dilué par une évaporation trop rapide.

Cette adaptation continue, associée aux autres mesures qui agissent sur des mécanismes distincts, bâchage des bennes, limitation de vitesse, entretien du revêtement, permet de maintenir une protection efficace y compris dans les conditions météorologiques les plus défavorables.

Le plan de surveillance des retombées, décrit ci-après, permettra en outre de vérifier concrètement, y compris lors des épisodes les plus chauds, que cette efficacité se maintient sur le terrain, avec un renforcement immédiat des mesures en cas de dérive constatée.

5.7. PERTINENCE DU DISPOSITIF DE SUIVI DES RETOMBÉES DE POUSSIÈRES

Plusieurs contributeurs s'interrogent sur la pertinence et l'efficacité du suivi des retombées de poussières qui serait mis en place dans le cadre du projet d'exploitation

Pour rappel, la mise en place de ce dispositif a été demandé par l'ARS dans le cadre de sa contribution au projet.

Le dispositif de suivi proposé repose sur une méthode reconnue et encadrée par la réglementation applicable aux carrières : des jauges de retombées, positionnées selon plusieurs principes cumulatifs : un point témoin représentatif d'un secteur non affecté par l'exploitation, un ou plusieurs points au droit des habitations les plus proches et sous les vents dominants, et des points en limite de site.

Concrètement, deux points ont été proposés par l'Agence Régionale de Santé au droit des habitations les plus exposées de chaque rive du Gave, complétés par deux points supplémentaires proposés par l'exploitant lui-même, au niveau des bourgs de Cassaber et de Saint-Dos.

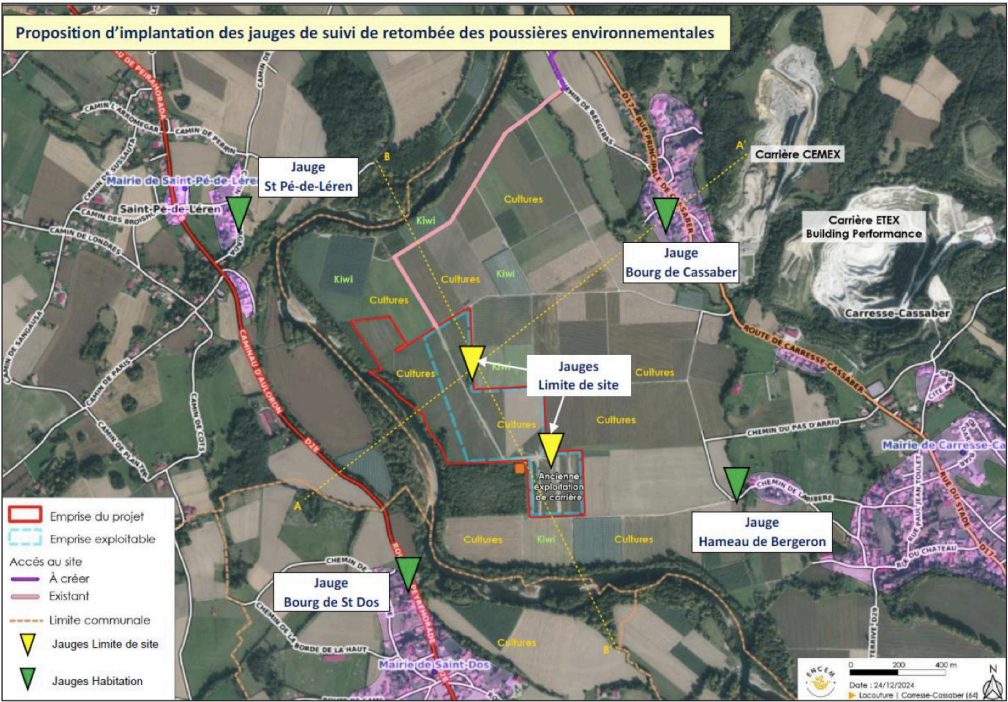


Figure 5 : Proposition d'implantation de jauge de suivi des retombées de poussières dans le cadre de l'exploitation de la gravière de Carresse-Cassaber

Ce maillage n'est pas figé : la présence, à proximité immédiate du bourg de Cassaber, de deux autres sites d'extraction de roche massive susceptibles eux aussi de générer des poussières a été signalée, et l'implantation des points de mesure pourra être ajustée, en accord avec les services de l'État, afin d'isoler au mieux la part réellement imputable à la gravière.

Le suivi lui-même est conçu pour être réactif : des campagnes de mesure régulières, resserrées les deux premières années puis espacées si les résultats restent conformes, avec un seuil de vigilance recommandé par l'Agence Régionale de Santé et un rapport transmis chaque année aux autorités de contrôle.

Ce dispositif paraît donc pertinent et suffisant pour ce qu'il vise en premier lieu : vérifier, dans la durée et avec une méthode reconnue, que l'exposition des habitants reste conforme à un seuil sanitaire de référence

6. TRANSPORT, CIRCULATION, DANGERS ROUTIERS

6.1. UN ITINERAIRE UNIQUE ET SECURISE, SANS TRAVERSEE DES BOURGS DE CARRESSE-CASSABER ET DE SALIES-DE-BEARN

De nombreuses contributions déposées dans le cadre de l'enquête publique affirment que les camions de la carrière traverseront les centres-bourgs de Carresse-Cassaber, et jusqu'à celui de Salies-de-Béarn, pour rejoindre leur destination

Cette affirmation est inexacte. Le projet repose sur un itinéraire unique, précisément défini, cartographié et validé par les autorités compétentes, qui ne traverse à aucun moment ces centres-bourgs. Il convient d'en détailler les caractéristiques, tronçon par tronçon, pour dissiper toute ambiguïté à ce sujet.

De la carrière à la RD17 : un tracé entièrement contenu dans la plaine agricole

Le trajet débute par la voie privée de sortie du site, implantée sur des parcelles privées appartenant à l'exploitant. Rectiligne et offrant une bonne visibilité sur le virage qui la relie au chemin de Sus Las Houns, cette voie est constituée en empiérement et présente une largeur comprise entre **3,5 et 5 mètres**, suffisante pour permettre la circulation et le croisement des camions, comme cela a été le cas sans incident durant la précédente période d'exploitation entre 2021 et 2024. Elle rejoint ensuite le chemin de Sus Las Houns, chemin d'exploitation de la plaine dont l'entretien (reprofilage, arrosage, remise en état après crue) sera assuré par DPL pendant toute la durée de l'exploitation, et sur lequel une aire de croisement revêtue d'enrobés a été aménagée pour sécuriser le passage des engins agricoles.

Le chemin de la plaine rejoint enfin une voie de circulation nouvellement créée sur une parcelle privée, dont DPL a acquis la maîtrise foncière spécifiquement pour ce projet. **Longue de 332 mètres et large de 9 mètres** — chaussée roulante et accotements compris —, cette piste a été conçue pour supprimer les virages à angle droit qui caractérisaient l'ancien tracé, et relie directement le chemin de Sus Las Houns au nouveau carrefour d'accès à la RD17. **À aucun stade de ce premier tronçon, le trajet ne s'approche d'une zone bâtie : il se développe intégralement au sein de la plaine agricole, à l'écart des bourgs.**

Un carrefour conçu, à l'origine, pour contourner le bourg de Cassaber

L'implantation du nouveau carrefour d'accès à la RD17 n'est pas le fruit du hasard ni d'une improvisation récente. Elle reprend précisément la zone étudiée dès 2006 par la Direction départementale de l'équipement des Pyrénées-Atlantiques, dans le cadre d'un **projet de déviation du bourg de Cassaber** : un projet abandonné par la collectivité en 2015, faute de suite donnée, mais dont les études techniques demeurent pertinentes et ont été reprises par DPL pour concevoir l'accès aujourd'hui soumis à autorisation, pensé dès l'origine pour éviter le centre de Cassaber.

Le Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, autorité gestionnaire de la RD17, a validé cette implantation par un **avis favorable renouvelé le 7 avril 2025**, portant sur l'aménagement tel que présenté dans le dossier actuel, après visite sur site des techniciens de l'unité départementale Gaves et Soubestre. Cet avis est assorti de prescriptions techniques précises — pente de raccordement inférieure à 5 % sur les vingt premiers mètres, revêtement en béton bitumineux sur cette même section, absence de tout obstacle à la visibilité en sortie, signalisation de police mentionnant la sortie de camions — qui garantissent la sécurité du raccordement.

Une direction unique, vers Sorde-l'Abbaye et Peyrehorade, à l'opposé des deux communes concernées

Ce carrefour n'autorise qu'un seul mouvement, clairement défini dans le plan de circulation validé par le Conseil départemental : **un tourne-à-gauche en direction de Sorde-l'Abbaye**. Ce point de raccordement se situe au nord du bourg de Cassaber ; tourner à gauche y conduit donc les camions vers le nord-ouest, en s'éloignant du bourg plutôt qu'en s'en approchant. L'itinéraire se poursuit ensuite en direction de Peyrehorade, où se trouve l'échangeur autoroutier complet permettant l'accès à l'A64.

C'est ce trajet unique (voie privée de sortie, chemin de Sus Las Houns, piste sur parcelle privée, carrefour sécurisé, puis direction Sorde-l'Abbaye et Peyrehorade) qui constitue l'itinéraire réel emprunté par l'ensemble des camions de la carrière, aussi bien pour l'expédition des matériaux extraits que pour l'apport des déchets inertes nécessaires à la remise en état du site.

Cet itinéraire ne comporte, à aucun stade, de passage par les centres-bourgs de Carresse ou de Cassaber. Le mémoire en réponse à l'Agence régionale de santé le confirme explicitement et sans ambiguïté : « les poids lourds ne traversent pas les centres-bourgs de Carresse et de Cassaber ». Il en va de même, et pour la même raison géographique, de Salies-de-Béarn : son centre-ville se situe au sud-est du site, dans une direction strictement opposée à celle empruntée par les camions, orientée au nord-ouest vers Sorde-l'Abbaye et Peyrehorade. Un itinéraire qui ne se dirige jamais vers le sud-est ne peut, par définition, conduire à la traversée d'une commune qui s'y trouve.

Le projet de demi-diffuseur de Cassaber : une amélioration possible, sans incidence sur ce constat

À plus long terme, une alternative à ce trajet est évoquée dans le dossier : le projet de demi-diffuseur autoroutier de Carresse-Cassaber, dont l'implantation est prévue à environ 1 kilomètre au nord du site, à proximité immédiate de l'actuel carrefour d'accès à la RD17. S'il venait à être réalisé, cet ouvrage offrirait un accès direct à l'A64 sans nécessiter le trajet jusqu'à l'échangeur de Peyrehorade, **réduisant d'autant le linéaire parcouru sur le réseau routier local**. Ce projet n'étant cependant pas confirmé lors de la réalisation du dossier, il n'a donc pas été intégré au plan de circulation soumis à la présente autorisation. **DPL s'est néanmoins engagée à l'emprunter dès sa réalisation.**

6.2. INADAPTATION DES VOIES EMPRUNTEES ET DES MESURES ORGANISATIONNELLES POUR LIMITER LES RISQUES SUR LE CHEMIN DE SUS LA HOUNS

De nombreuses contributions indiquent que le chemin de Sus la Houns et le pont de Gouat ne sont pas adaptés à la circulation des poids lourds en faisant référence à l'annulation de l'ancien arrêté préfectoral d'exploitation par le tribunal administratif et la Cour d'appel

L'accès général au site a été profondément revu depuis la précédente autorisation, annulée par le tribunal : la distance entre la RD17 et l'entrée de la carrière a été ramenée de 3 kilomètres à 1,3 kilomètre, et le trajet n'emprunte plus aujourd'hui qu'environ un kilomètre de chemin sur la plaine, contre un tracé bien plus long auparavant. DPL a ainsi réduit les nuisances dans la mesure de ce qu'elle pouvait effectivement décider seule — car ce dernier kilomètre, précisément, ne lui appartient pas.

Un chemin privé, en indivision

Le chemin de Sus la Houns est un chemin d'exploitation au sens du droit rural : une voie privée, en indivision entre les propriétaires riverains de la plaine, dont la gestion collective revient à l'Association foncière de remembrement. DPL, propriétaire d'une parcelle sur la plaine, en est membre au même titre que ses voisins agriculteurs. Concrètement, elle a la liberté d'usage du chemin mais elle n'a aucun droit d'engager seule des travaux de voirie sur ce chemin. Cette contrainte n'est pas nouvelle pour l'exploitant : une convention proposée en 2019 à l'association foncière, pour permettre notamment un revêtement en enrobé, n'a pas abouti à ce jour, faute d'accord entre les riverains concernés.

Le chemin de Sus la Houns : des caractéristiques qui permettent la circulation

Le chemin mesure, selon les relevés d'un géomètre expert réalisé en 2018, entre 3,5 et 5 mètres de large. C'est la largeur de la chaussée réellement circulaire, mesurée sur le terrain — une largeur modeste, mais conforme à ce qu'est un chemin d'exploitation. Cadastralement conformément au remembrement dans les années 1969-70, la largeur du chemin est de 6 à 8 m.

Sa capacité à porter le trafic a fait l'objet d'une vérification plus poussée que la seule mesure. En 2021, dans le cadre d'une expertise diligentée par la Sté DPL comprenant des experts judiciaires spécialisés dans la voirie et les ouvrages, l'entreprise Colas a conduit sur ce tracé une campagne de soixante essais dont sur cette portion d'accès vingt-six essais dits « à la dynaplaque ». Les résultats ont conclu à une portance suffisante pour la circulation de camions chargés à quarante-quatre tonnes. Seules quelques zones ponctuelles, fragilisées par les inondations de l'hiver 2021-2022, appelaient une reprise de l'assise — purge et remise en matériaux —, déjà prévue dans le cadre de la procédure de catastrophe naturelle. Ces réfections avaient été réalisées en suivant.

Cette largeur suffit à la circulation d'un véhicule, mais ne permet pas partout le croisement de deux poids lourds, ni celui d'un camion et d'un engin agricole volumineux. C'est précisément pour compenser cette contrainte, plutôt que pour la nier, qu'une aire de croisement a été aménagée sur le tracé : un peu plus d'un kilomètre après l'entrée du site, sur une emprise de cent vingt mètres carrés, revêtue d'enrobés, elle permet aux véhicules de se croiser sans manœuvre dangereuse au point du parcours où l'espace disponible est le plus contraint.

DPL ne considère pas ce dispositif comme figé : elle souhaite intégrer une seconde aire de croisement sur le tracé, et s'engage à œuvrer en ce sens dans le cadre de sa démarche d'amélioration continue.

Le pont du Gouat

Ce chemin conduit, à son terme, au franchissement du ruisseau du Saleys par le pont du Gouat, le seul passage possible compte tenu de l'implantation du site

Le pont est un ouvrage en béton précontraint construit au début des années 1980 sous maîtrise d'œuvre publique, un pont à poutres précontraintes par adhérence, c'est-à-dire dont le tablier repose sur des poutres traversées de câbles d'acier maintenus sous tension, une technique courante et éprouvée pour ce type d'ouvrage. Il mesure environ 12,80 mètres de long pour 3,70 mètres de large.

Deux experts indépendants, inscrits près la Cour d'appel de Bordeaux et près la Cour administrative d'appel de Bordeaux ont examiné les plans d'origine de l'ouvrage puis l'ont inspecté directement : ni déformation, ni fissure, ni flèche du tablier, des culées ou des piles. Seuls les enrochements protégeant les fondations ont souffert des inondations de cet hiver-là, sans aucune conséquence sur la solidité de l'ouvrage lui-même.

Pour objectiver ce constat visuel, un bureau d'études spécialisé a conduit des investigations plus poussées : une mesure de la tension encore présente dans les câbles d'acier noyés dans le béton, pour vérifier qu'ils n'ont rien perdu de leur capacité à soutenir la structure ; une auscultation par radar, qui détecte d'éventuels défauts invisibles à l'intérieur du béton sans avoir à le percer ; et des carottages avec prélèvements de béton analysés en laboratoire pour mesurer directement sa résistance. L'ensemble conclut que le tablier ne présente aucune insuffisance de capacité portante.

Le pont, conçu à l'origine pour des charges de treize tonnes par essieu, a été testé sur l'hypothèse d'un trafic de quatre-vingt-trois camions de quarante-quatre tonnes par jour — un scénario délibérément sévère, très supérieur aux cinquante camions par jour que prévoit au maximum le projet. Même dans ces conditions majorées, la conclusion reste favorable, à la seule condition d'une vitesse limitée à 10 km/h en amont comme en aval de l'ouvrage, déjà intégrée au plan de circulation (la modélisation n'ayant pas estimé un freinage fort, les experts ont souhaité diminuer à 10km/h la vitesse). Seuls points précisés par le bureau d'étude : une vérification obligatoire par le gestionnaire du pont (AFR) tous les 10 ans par des experts spécialisés, et une mise en conformité des garde-corps ainsi que quelques points d'entretien à moyen terme (dont gestion des eaux de ruissellement).

6.3. DES MESURES ORGANISATIONNELLES INADAPTEES POUR LIMITER LES RISQUES SUR LE CHEMIN DE SUS LA HOUNS

Nombre de contributions évoquent les risques associés à la circulation des poids lourds sur le chemin de Sus la Houns et estiment que les mesures prises seront insuffisantes pour garantir sa pérennité et la sécurité de usagers de la plaine dans le cadre d'une coactivité.

Au-delà des caractéristiques propres au chemin et à l'ouvrage, la sécurité de la circulation repose sur un ensemble de mesures organisationnelles, comportementales et technologiques, qui complètent le dispositif sans nécessiter de travaux sur la structure elle-même. Toutefois avant de préciser spécifiquement les mesures et engagement proposé, la société DPL précise **que** le principe directeur dans le cadre de l'usage du chemin est « **la priorité de sécurité aux riverains et aux exploitants agricoles** ».

En cohérence avec ce cadre, DPL propose et, pour partie, met déjà en œuvre les mesures organisationnelles suivantes, dont l'objectif commun est de garantir la sécurité des riverains et des exploitants agricoles face au trafic de camions, sans aménagement du chemin lui-même

- **Priorité systématique aux riverains et aux engins agricoles**
 - ⇒ Consigne stricte et intégrée au protocole transport : tout camion croisant un engin agricole, un véhicule riverain ou un piéton doit lui céder le passage et, si nécessaire, s'arrêter pour le laisser circuler en sécurité, en particulier au niveau de la zone de croisement existante ;
 - ⇒ Cette consigne est rappelée à chaque chauffeur intervenant sur le site, qui la signe individuellement dans le cadre du protocole transport.
- **Limitation et adaptation de la vitesse**
 - ⇒ **La vitesse des poids lourds est strictement limitée à 30 km/h sur le chemin de Sus la Houns.** Cette limitation est renforcée au droit des points de vigilance (zone de croisement, ouvrages de franchissement), où une vitesse encore réduite, voire un arrêt, peut être requis pour laisser la priorité aux autres usagers.
- **Plan de circulation, signalisation et information des usagers**
 - ⇒ Etablissement d'un plan de circulation formalisé pour l'accès au site, avec panneau informatif implanté à l'intersection avec la RD17 ;
 - ⇒ Mise en place d'une signalisation routière adaptée le long du tracé et de panneaux "sortie de carrière" (type A14) au carrefour avec la RD17 ;
 - ⇒ Signalisation de priorité au droit de la zone de croisement existante, afin d'alerter les chauffeurs de camions sur la possible présence d'engins agricoles ou de riverains.
- **Organisation renforcée pendant les périodes de forte activité agricole**
 - ⇒ Les activités agricoles de la plaine sont saisonnières et diffèrent selon les productions (tournesol, maïs, kiwi). Pendant les périodes de forte activité (récoltes d'été et d'automne notamment), DPL organise ses rotations de camions de manière à limiter les croisements aux heures de pointe des travaux agricoles, en concertation avec les exploitants concernés.
 - ⇒ DPL propose la mise en place d'une commission locale de concertation et de suivi, réunissant DPL, les exploitants agricoles riverains et la commune, afin d'ajuster au besoin

les modalités de passage et d'utilisation du chemin selon les saisons, et de traiter rapidement toute difficulté de cohabitation signalée.

- **Encadrement de la conduite des chauffeurs**

- ⇒ Signature individuelle par chaque chauffeur d'un protocole transport rappelant les règles de sécurité et de priorité applicables sur le chemin ;
- ⇒ Suivi par télématique embarquée (vitesse, géolocalisation) et formation à l'écoconduite, dans le cadre de la charte de bonne conduite du Groupe Daniel et de la charte de sécurité routière signée avec les préfetures des Landes et des Pyrénées-Atlantiques ;
- ⇒ Sensibilisation renforcée des chauffeurs à la présence d'engins agricoles lents et de riverains sur un chemin à usage partagé.

- **Organisation temporelle du trafic**

- ⇒ **Aucune circulation de camions n'est prévue en période nocturne, les week-ends ou les jours fériés**, ce qui exclut le trafic lié à la carrière des périodes où les riverains sont les plus exposés.

- **Entretien de la voie**

- ⇒ **Un entretien régulier du chemin** (reprofilage, contrôle et remise en état de l'assise après inondation) est assuré par DPL afin de maintenir une portance et une largeur de roulement compatibles avec une circulation partagée en sécurité, sans toutefois constituer un aménagement au sens d'une modification des caractéristiques du chemin.

- **Suivi et traitement des signalements**

- **Tout signalement d'un riverain, d'un exploitant agricole ou de la commune concernant une difficulté de sécurité ou de cohabitation sur le chemin fera l'objet d'une analyse systématique** par le responsable du site et, le cas échéant, d'une adaptation immédiate des modalités d'exploitation (adaptation des horaires, renforcement des consignes de priorité, information ciblée des chauffeurs).

L'ensemble des mesures est récapitulé dans le tableau suivant :

Mesure organisationnelle	Contenu / modalité	Bénéficiaire prioritaire
Priorité de passage aux riverains et engins agricoles	A la zone de croisement comme sur l'ensemble du linéaire, les camions de DPL cèdent systématiquement le passage à tout véhicule agricole, riverain ou de service ; consigne intégrée au protocole transport signé par chaque chauffeur	Riverains, exploitants agricoles
Limitation stricte de vitesse	30 km/h maximum sur le chemin de Sus la Houns, avec vitesse encore réduite au droit des points sensibles (zone de croisement, abords d'habitations, ouvrages de franchissement)	Tous usagers
Plan de circulation et signalisation adaptée	Etablissement d'un plan de circulation formalisé, panneau informatif à l'intersection avec la RD17, signalisation routière le long du tracé, panneaux "sortie de carrière" (type A14)	Tous usagers
Signalisation et priorité à la zone de croisement	Panonceaux de priorité et de visibilité au droit de l'aire de croisement existante (déjà revêtue), sans autre aménagement du chemin	Riverains, exploitants agricoles
Organisation renforcée en période de forte activité agricole	Coordination spécifique des rotations de camions avec les périodes de récolte (kiwis à l'automne, maïs en été-automne, tournesol), pour limiter les croisements aux heures de pointe agricole	Exploitants agricoles
Commission locale de concertation et de suivi	Instance réunissant DPL, exploitants agricoles riverains et commune, pour ajuster les modalités de passage et d'utilisation du chemin selon les saisons et signaler toute difficulté	Riverains, exploitants agricoles, commune
Protocole transport individuel	Signature par chaque chauffeur (et non le seul représentant de l'entreprise) d'un protocole rappelant les règles de sécurité, de priorité et de conduite sur le chemin	Tous usagers
Interdiction de circulation nocturne, week-ends et jours fériés	Aucune rotation de camion en dehors des horaires diurnes d'exploitation	Riverains
Suivi et télématique embarquée	Géolocalisation, suivi de la vitesse et du comportement de conduite de chaque camion ; formation écoconduite des chauffeurs	Tous usagers
Entretien de la voie et de ses ouvrages	Reprofilage régulier, contrôle de l'assise après inondation, maintien d'une largeur et d'une portance adaptées à la circulation partagée	Tous usagers
Traitement des signalements	Analyse systématique de toute observation ou incident signalé par un riverain, un exploitant agricole ou la commune, avec adaptation immédiate des modalités d'exploitation	Riverains, exploitants agricoles

Tableau 1 : tableau de synthèse des mesures organisationnelles proposées par DPL dans le cadre de l'usage du chemin de Sus la Houns

Des engagements à construire ensemble

Ce dispositif n'a pas vocation à se figer. DPL est disposée à formaliser la commission locale de concertation déjà envisagée, réunissant l'association foncière, la mairie, la chambre d'agriculture et les riverains avant chaque campagne agricole sensible. Un suivi télématique embarqué sur les camions — position et vitesse en temps réel — offrirait une donnée objective à quiconque le souhaiterait. Un numéro de signalement dédié, avec un engagement de réponse sous délai déterminé, permettrait de traiter chaque incident plutôt que de le laisser sans suite.

Sur le foncier, enfin, DPL reste prête à reprendre le dialogue engagé en 2019 avec l'association foncière, cette fois sur un périmètre plus restreint — un revêtement pérenne limité aux seules zones de croisement plutôt qu'à l'ensemble du linéaire —, en y associant éventuellement un fonds d'entretien mutualisé, financé par l'exploitant mais profitant à tous les usagers du chemin, agricoles comme industriels.

Le rôle du maire dans la police du chemin

L'exploitant tient également à rappeler que le chemin de Sus la Houns étant ouvert à la circulation d'engins agricoles, de riverains et de camions de carrière, **son bon usage et sa sécurité relèvent, au-delà des mesures propres à l'exploitant, du pouvoir de police du maire de Carresse-Cassaber**. C'est en effet au maire, au titre de son pouvoir de police générale (article L.2212-2 du Code général des collectivités territoriales), qu'il revient d'assurer le bon ordre, la sûreté et la commodité du passage sur les voies de la commune, y compris les chemins ruraux et d'exploitation ouverts à la circulation, et de faire respecter les règles d'usage entre les différentes catégories d'usagers.

A ce titre, la commune dispose de la faculté de prendre, en complément des mesures organisationnelles de DPL détaillées ci-après, toute mesure de police adaptée : arrêté municipal réglementant la circulation ou fixant des règles de priorité, prescriptions relatives à la signalisation, voire limitation ou organisation des usages en cas de danger avéré. DPL se tient à la disposition de la commune pour l'accompagner dans la définition de ces mesures et pour s'y conformer strictement.

En l'absence de maîtrise foncière du chemin de Sus la Houns, DPL ne peut engager aucun aménagement de voirie pour en améliorer la sécurité. Le dispositif proposé repose donc exclusivement sur des mesures organisationnelles : priorité systématique donnée aux riverains et aux exploitants agricoles, limitation stricte de vitesse, plan de circulation et signalisation adaptée, organisation renforcée pendant les périodes de forte activité agricole, encadrement individuel des chauffeurs et traitement réactif de tout signalement.

Ce dispositif s'inscrit en complémentarité avec le pouvoir de police du maire de Carresse-Cassaber, seul compétent pour réglementer formellement l'usage du chemin et faire respecter les règles de priorité entre catégories d'usagers. DPL se tient à la disposition de la commune pour construire, en concertation avec les riverains et les exploitants agricoles, les modalités les plus adaptées à la sécurité de tous.

6.4. ENTRETIEN ET MODALITES DE FINANCEMENT DE LA REMISE EN ETAT DES VOIES COMMUNALES DEGRADEES PAR LE TRAFIC.

Plusieurs contributeurs évoquent le fait que le passage des camions entrainera une dégradation importante du chemin de Sus la Houns et demandent quelles sont les modalités de financement de l'entretien de cette voirie

Le chemin de Sus la Houns dessert à la fois les champs et l'accès à la carrière : c'est un chemin partagé, dont l'entretien répond moins à une question de bonne volonté qu'à une obligation que la loi impose à chacun de ses usagers, à proportion de son intérêt.

Il s'agit en effet d'un chemin d'exploitation au sens des articles L. 162-1 et L. 162-2 du Code rural : la propriété en est présumée appartenir aux riverains, chacun pour ce qui le concerne, mais l'usage en est commun à tous les intéressés, et « tous les propriétaires dont les chemins desservent les fonds sont tenus les uns envers les autres de contribuer, dans la proportion de leur intérêt, aux travaux nécessaires à leur entretien et à leur mise en état de viabilité ». DPL, propriétaire d'une parcelle sur la plaine, est à ce titre membre de l'Association Foncière de Remembrement et usager de plein droit du chemin — au même titre que les agriculteurs riverains.

Ce n'est donc pas un engagement nouveau que prend l'exploitant, mais la poursuite d'une pratique déjà éprouvée. Durant toute la période d'exploitation du site entre 2021 et 2024, DPL a assuré l'entretien régulier des voiries empruntées, conformément à cette obligation.

Le présent dossier reconduit et précise cet engagement pour la nouvelle période d'autorisation, avec les travaux suivants :

- **recharge en matériaux de la couche superficielle** pour maintenir la portance du chemin ;
- **contrôle systématique de l'assise après chaque épisode d'inondation**, avec engagement de travaux de réfection dès lors qu'une fragilité est constatée (mesure R2.2b-6) ;
- **reprofilage et remise en état des zones dégradées** identifiées sur le chemin de Sus la Houns ;
- **arrosage régulier par temps sec ou venteux**, pour limiter à la fois l'envol de poussières et l'usure du revêtement ;
- **vitesse des poids lourds plafonnée à 30 km/h** sur ce tronçon, réduisant mécaniquement la dégradation liée au trafic.

À plus long terme, l'exploitant entend poursuivre les échanges avec l'AFR, propriétaire et gestionnaire du chemin afin d'étudier la faisabilité d'un revêtement pérenne, de type enrobé.

Concernant les modalités de financement, l'entretien d'un chemin d'exploitation incombe à ses usagers, non à la commune. Il est assuré par l'AFR dans le cadre des usages actuels sur la plaine. Toutefois, DPL, a assuré seul cet entretien pendant plus de trois ans dans le cadre de la précédente exploitation. DPL reconduit cet engagement d'entretien du chemin de sus la Houns à ses frais durant toute la période d'exploitation de la gravière, engagement qui va au-delà de sa simple quote-part légale.

L'exploitant propose également la création d'une **commission locale de concertation et de suivi**, associant commune, association foncière, agriculteurs et exploitant, pour faire le point régulièrement sur l'état du chemin.

6.5. NON-RESPECT DES REGLES DE CIRCULATION PAR LES CAMIONS/TRANSPORTEUR SOUS-TRAITANT

Plusieurs contributions indiquent que les règles de circulation ne seront pas respectées et que DPL aura recours à la sous-traitance du transport favorisant ainsi les risques d'accident, comme ce fut le cas lors de l'exploitation précédente

Les observations formulées par certains opposants paraissent faire référence à l'exploitation ayant eu lieu entre 2021 et 2024. Cette exploitation s'inscrivait dans un cadre spécifique, au titre d'un arrêté relatif à des mesures compensatoires, nécessairement temporaire et précaire. Elle était par ailleurs suspendue à l'issue du recours dont cet arrêté a fait l'objet.

Dans ce contexte limité dans le temps et juridiquement incertain, DPL avait dû organiser le transport des matériaux avec le concours d'entreprises de transport sous-traitantes. Cette organisation répondait aux contraintes propres de cette période transitoire ; elle ne préjuge pas de l'organisation qui sera retenue dans le cadre de l'autorisation pérenne sollicitée aujourd'hui.

Dans le cadre d'une autorisation pérenne, DPL donnera priorité au transport réalisé par les chauffeurs et les véhicules du Groupe Daniel, dont elle est une filiale. Le recours à des entreprises partenaires pourra être envisagé ponctuellement, en complément et selon les besoins effectifs des clients ou des chantiers, mais il ne constituera pas le mode principal ou exclusif d'organisation du transport.

Cette évolution permet une maîtrise renforcée des conditions de transport, par la mobilisation prioritaire de chauffeurs intégrés au Groupe, connus des responsables de l'activité Transport, formés aux pratiques de l'entreprise et soumis à ses procédures de suivi.

- **Une charte de bonne conduite**

Le Groupe Daniel dispose d'une **charte de bonne conduite**, affichée à l'entrée de son siège social de Lescar. Elle est signée par les chauffeurs du Groupe Daniel ainsi que par les responsables des entreprises partenaires susceptibles d'intervenir dans le transport des matériaux.

Cette charte fixe un cadre commun de comportement et de conduite. Elle a vocation à assurer le respect des règles de sécurité routière, des consignes de circulation applicables au projet et du respect des riverains, des usagers de la plaine et des autres utilisateurs de la voirie.

En cas de manquement signalé concernant un chauffeur du Groupe Daniel, celui-ci est convoqué par le responsable Transport afin d'examiner les faits et de rappeler les règles applicables. Selon la nature et la gravité du manquement, les suites peuvent aller du simple avertissement à la mise à pied, voire à toute mesure disciplinaire adaptée.

Lorsqu'un fait concerne un transporteur extérieur, l'entreprise de transport est informée de la nature du manquement signalé afin qu'elle puisse procéder au rappel des règles auprès du chauffeur concerné et, si elle l'estime justifié, prendre les mesures appropriées.

Le recours ponctuel à un transporteur partenaire ne signifie donc pas une absence de contrôle. Les entreprises partenaires sont intégrées dans le même cadre d'exigence, d'information et de suivi.

- **Des mesures de prévention concrètes**

La sécurité du transport ne repose pas uniquement sur une charte. Elle s'appuie sur une organisation concrète, des équipements adaptés et des consignes applicables à l'ensemble des conducteurs.

Le Groupe Daniel dispose d'une flotte de 125 véhicules dédiés au transport des matériaux, renouvelée tous les cinq ans et comprenant des véhicules de dernière génération répondant aux normes Euro 6 et

ayant obtenu le label Eco CO2 apr l'Ademe. Depuis 2025, le Groupe s'est également doté de cinq camions 100 % électriques Volvo, pour le transport de granulats.

Les actions mises en œuvre comprennent notamment :

- Le suivi de la maintenance des véhicules ;
- La télématique embarquée, incluant notamment le suivi des consommations et la géolocalisation ;
- Un système de management de la performance d'écoconduite ;
- La formation des chauffeurs à l'écoconduite ;
- L'établissement de plans de circulation optimisés ;
- La sensibilisation des chauffeurs au respect des vitesses et aux consignes de circulation ;
- La répartition des rotations sur la journée afin d'éviter la concentration des passages.

Dans le cadre du projet, la vitesse sera strictement limitée à 30 km/h. Aucune activité de transport ne sera réalisée la nuit, les week-ends ou les jours fériés. Le chemin de Sus Las Houns fera en outre l'objet d'un entretien régulier par DPL en tant qu'utilisateur, notamment par nivellement, reprofilage, reprise des zones dégradées et apport ponctuel de matériaux.

Il ne peut donc être déduit des conditions temporaires de l'exploitation 2021-2024 que le futur projet reposera exclusivement sur la sous-traitance, ni que son organisation constituerait par elle-même un facteur aggravant du risque d'accident.

L'autorisation pérenne permettra au contraire à DPL de privilégier les chauffeurs et les véhicules du Groupe Daniel, dans une organisation durable, connue et directement suivie. Cette organisation sera complétée par la charte de bonne conduite, le contrôle des manquements, les outils de suivi de la flotte, la formation des chauffeurs, les limitations de vitesse, l'entretien de l'itinéraire et l'absence de circulation nocturne, dominicale ou les jours fériés.

6.6. ACCORD AVEC L'ASSOCIATION FONCIERE DE REMEMBREMENT (AFR)

Plusieurs contributeurs rappellent que l'absence d'accord formalisé avec l'Association Foncière de Remembrement (AFR) sur l'usage des chemins avait été l'un des éléments ayant motivé les annulations juridictionnelles antérieures. Qu'en est-il pour ce nouveau projet ?

Le chemin de Sus la Houns n'appartient pas à DPL. Il en découle une conséquence directe sur cette observation précise : un revêtement en enrobé, assorti de toutes les mesures de sécurité nécessaires pour organiser la coactivité entre engins agricoles et poids lourds, ne peut être engagé qu'avec l'accord de l'AFR, seule habilitée à autoriser des travaux sur un chemin qu'elle gère collectivement au nom des propriétaires riverains. C'est cet accord qui avait été recherché lors de la précédente autorisation, et qui n'avait pas été obtenu. Ainsi l'ancien tracé emprunté, beaucoup plus long et sinueux avait été un des éléments ayant conduit à l'annulation de l'arrêté, puisque étant jugé insuffisamment sécurisé.

DPL en a tiré une conséquence concrète sur la conception même du projet : l'accès depuis la RD17 a été ramené de 3 kilomètres à 1,3 kilomètres, et le tracé actuel n'emprunte plus qu'environ un kilomètre de chemin relevant de l'AFR, contre un linéaire nettement plus long auparavant.

Cette recherche d'accord est en effet toujours d'actualité. DPL a adressé plusieurs demandes de rendez-vous à l'AFR, la plus récente datant de juin 2026. Chacune est restée sans suite : **l'association a systématiquement décliné** (et n'a pas même retiré le dernier courrier envoyé en recommandé avec accusé de réception). **DPL maintient néanmoins son souhait d'ouvrir la négociation et continue**

d'espérer une issue favorable, seule voie permettant d'envisager, à terme, un revêtement plus pérenne du chemin.

Cette absence de réponse ne laisse pas pour autant le chemin sans garanties. À la différence d'un revêtement en enrobé, les mesures organisationnelles mises en œuvre par DPL ainsi que son entretien ne nécessitent l'accord d'aucun tiers pour être appliquées, puisqu'elles relèvent de l'organisation propre de l'exploitant et non de travaux sur le foncier d'autrui.

6.7. ACCIDENT DÉJÀ CONSTATE (SEMI-REMORQUE RENVERSE EN 2023) COMME PREUVE DU RISQUE ROUTIER ET DE LA NON MAÎTRISE DE DPL

Plusieurs contributions évoquent un accident survenu lors de la précédente exploitation — un semi-remorque renversé, en 2023 — comme preuve du risque routier lié au projet.

Cet accident a bien eu lieu : un semi-remorque s'est renversé en 2023, alors que le conducteur repartait après avoir chargé des matériaux, dans le cadre d'un convoi de trois camions au départ échelonné.

Ce qui mérite d'être porté à la connaissance du commissaire enquêteur, c'est ce que l'analyse de cet accident a permis d'établir. Chacun des paramètres susceptibles d'être mis en cause a été examiné : la vitesse du véhicule, le trajet emprunté, la formation du conducteur aux règles de sécurité, le dimensionnement du camion, la conformité du camion, la charge transportée. Sur chacun de ces points, rien d'anormal n'a été relevé. Les circonstances observées — un temps d'attente prolongé, un véhicule quasiment à l'arrêt au moment des faits, engagé sur un accotement non stabilisé — orientent plutôt vers une erreur individuelle de conduite, sans qu'il soit possible d'en établir tous les détails avec une certitude absolue, les témoignages recueillis sur place restant partiels et contradictoires.

Cet accident n'a donc pas révélé une défaillance de l'itinéraire, du chemin ou des règles de circulation : il a révélé une défaillance ponctuelle, du côté du prestataire de transport alors sous-traitant, et non de l'organisation mise en place par DPL. La conséquence en a été tirée sans détour : l'exploitant a mis fin à sa collaboration avec ce sous-traitant.

Plus largement, c'est précisément pour éviter qu'un tel écart individuel ne se reproduise sans conséquence que chaque chauffeur, quel que soit son employeur, est tenu de signer personnellement le protocole de transport avant toute intervention sur le site — une obligation qui l'engage lui-même, et pas seulement l'entreprise qui le mandate. **Un accident, aussi regrettable soit-il, n'est la preuve d'un risque structurel que s'il se répète faute d'avoir été compris et traité. Ici, il a été analysé point par point, sa cause a été identifiée, et une décision concrète en a découlé.**

6.8. VOLUME REEL DU TRAFIC DE POIDS LOURDS ET EFFETS CUMULÉS AVEC LES AUTRES FLUX DU SECTEUR

Plusieurs contributions remettent en cause les chiffres associés au trafic généré par l'exploitation et sur l'analyse des effets cumulés avec les autres sites d'exploitation présents sur la commune de Carresse-Cassaber

Le trafic de poids lourds généré par l'exploitation du site n'a pas été estimé de manière approximative. Il a été calculé poste par poste dans l'étude d'impact, à partir des cadences d'extraction et des besoins de remise en état du site. Deux flux distincts le composent. Le premier correspond à l'expédition des matériaux extraits vers les installations de traitement du Groupe Daniel, prioritairement le site d'Abos, situé à environ 55 km de la carrière. Le second flux, de moindre ampleur, correspond à l'apport de déchets inertes extérieurs nécessaires aux travaux de remise en état.

Dans la pratique, une carrière fonctionne rarement de manière continue à son niveau maximal. Son activité dépend des besoins du marché, des programmes de travaux et des conditions d'exploitation. Pour le projet de Carresse-Cassaber, la production attendue se situe plus généralement entre **200 000 et 250 000 tonnes par an**. À ce rythme, représentatif du fonctionnement courant de l'installation, le trafic est estimé à **25 à 30 rotations quotidiennes**, soit environ **50 à 60 passages de poids lourds par jour** en comptabilisant les trajets aller et retour.

Les valeurs plus élevées figurant dans l'étude d'impact, **36 à 43 rotations quotidiennes**, soit **72 à 86 passages par jour** – correspondent exclusivement au scénario maximal retenu pour démontrer que le réseau routier demeure compatible avec le projet, y compris dans une configuration exceptionnellement soutenue. Les estimations évoquant jusqu'à une centaine de rotations quotidiennes apparaissent ainsi sensiblement supérieures aux niveaux de trafic réellement attendus et ne trouvent pas de fondement dans les caractéristiques de l'exploitation projetée.

Il convient également de replacer ces flux dans le contexte du trafic existant. Les voies empruntées assurent déjà la desserte d'un territoire marqué par une activité agricole et économique importante. Le trafic généré par la carrière vient s'insérer dans ce réseau sans en modifier fondamentalement le fonctionnement. Même dans l'hypothèse la plus défavorable retenue pour l'étude d'impact, l'augmentation représente **de l'ordre de 1 % du trafic journalier de la RD17**, ce qui demeure compatible avec les capacités de cette infrastructure.

S'agissant des effets cumulés, ceux-ci ont été pleinement pris en considération dans l'étude d'impact. Ils concernent principalement le secteur de Sorde-l'Abbaye, où le trafic généré par le projet rejoint celui des carrières exploitées par CEMEX et ETEX, ainsi que les circulations déjà existantes. En revanche, **les poids lourds ne traverseront ni le bourg de Carresse-Cassaber, ni celui de Salies-de-Béarn**, ce qui limite significativement les incidences sur les secteurs les plus urbanisés.

Les études réalisées montrent que, même en tenant compte de la coexistence des différentes activités extractives du secteur, les niveaux de circulation demeurent compatibles avec les caractéristiques de la voirie départementale. Les trafics supplémentaires générés par le projet représentent un apport mesuré au regard des flux déjà observés et ne sont pas de nature à entraîner une saturation du réseau ou une modification substantielle de son fonctionnement.

Par ailleurs, le dossier d'autorisation environnementale a été établi dans une hypothèse volontairement conservatoire, sans intégrer la réalisation du futur demi-diffuseur autoroutier de Carresse-Cassaber, dont l'issue demeurerait incertaine lors de l'élaboration de l'étude d'impact. Les études de circulation réalisées depuis par VINCI Autoroutes montrent que cet aménagement contribuerait, s'il était effectivement réalisé, à améliorer encore la répartition des flux sur le secteur de Sorde-l'Abbaye. Cette évolution constituerait un facteur favorable supplémentaire, mais elle ne remet pas en cause les conclusions du dossier, lequel démontre déjà la compatibilité du projet avec le réseau routier dans sa configuration actuelle.

Ainsi, les effets cumulés liés au transport ont été pleinement identifiés, localisés et évalués. Ils demeurent essentiellement concentrés sur le secteur de Sorde-l'Abbaye, sans affecter les centres-bourgs de Carresse-Cassaber et de Salies-de-Béarn. Les analyses réalisées concluent que ces effets restent compatibles avec les capacités des infrastructures existantes et ne sont pas susceptibles de compromettre le bon fonctionnement du réseau routier local.

6.9. COHERENCE DES ITINERAIRES PROPOSES : LA DESTINATION DU FUTUR DEMI-ÉCHANGEUR A64 (DIRECTION BAYONNE) NE CORRESPONDRAIT PAS A LA DESTINATION REELLE DES CAMIONS (SITE DE TRAITEMENT D'ABOS, DIRECTION PAU), IMPOSANT UN DETOUR D'UNE QUINZAINE DE KM PAR PEYREHORADE.

Plusieurs contributions relèvent une incohérence apparente entre la destination annoncée du futur demi-diffuseur de l'A64 — orienté vers Bayonne — et la destination réelle des camions de la carrière, à savoir le site de traitement d'Abos, situé à l'est, en direction de Pau. Selon ces contributions, emprunter ce futur accès imposerait un détour d'une quinzaine de kilomètres par l'échangeur de Peyrehorade pour rebrousser chemin.

Si le demi-diffuseur est réalisé et mis en service, les camions de DPL qui l'emprunteront devront effectuer ce détour qui résulte de la configuration de l'ouvrage, donnant accès à l'A64 dans la seule direction de Bayonne.

Le demi-diffuseur ne fait toutefois pas partie du projet soumis à consultation. Il n'existe pas à ce jour et sa création n'était pas actée lors du dépôt du dossier ; il n'a donc pas été retenu dans les hypothèses d'itinéraires et d'incidences du projet. Le dossier repose sur les infrastructures existantes.

Si cet ouvrage est réalisé, DPL privilégiera son utilisation afin d'éviter le passage des poids lourds dans Sorde-l'Abbaye. En effet, l'utilisation du ½ diffuseur ne rallongera pas le trajet initial tel qu'il est prévu actuellement à savoir sortie vers le Nord en direction de Sorde-l'Abbaye pour rejoindre Peyrehorade afin de prendre l'échangeur autoroutier direction Pau. L'utilisation du ½ diffuseur réduira même la distance et le temps de trajet qui est prévu actuellement.

La contribution souligne donc un effet réel d'une éventuelle utilisation du demi-diffuseur. Toutefois, cette évolution dépend de la réalisation effective de l'infrastructure et sera appréciée sur la base de ses caractéristiques définitives

6.10. FINANCEMENT ET STATUT D'AMENAGEMENT DU CARREFOUR D'ACCES A LA RD17.

Plusieurs contributions demandent des précisions sur le statut, l'aménagement et le financement du carrefour d'accès qui sera mis en place sur la RD17

La création d'un nouveau carrefour d'accès à la RD17 n'est pas une improvisation récente : elle s'inscrit dans la continuité d'une réflexion engagée par les pouvoirs publics dès 2006, lorsque la Direction départementale de l'équipement des Pyrénées-Atlantiques avait étudié, dans le cadre d'un projet de déviation du bourg de Cassaber, l'aménagement d'un accès sécurisé sur ce même secteur. Ce projet de déviation, qui constituait l'un des atouts majeurs du premier projet d'exploitation de la gravière déposé en 2015, a finalement été abandonné par la collectivité, contraignant l'entreprise à rechercher une solution alternative pour sécuriser l'accès entre la RD17 et la plaine. Une première tentative d'aménagement de ce même secteur, en 2020, n'avait pu aboutir faute d'accord avec les propriétaires fonciers concernés ; DPL dispose désormais de la maîtrise foncière nécessaire et a choisi de reprendre, en s'en inspirant directement, les études techniques de 2006, dont la pertinence n'a pas été remise en cause par le temps.

Cette implantation a fait l'objet d'une double validation par le Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, autorité gestionnaire de la RD17 : une première fois par courrier du **14 novembre 2014**, confirmant la pertinence du secteur retenu en 2006 ; une seconde fois, plus récemment, par un **avis favorable renouvelé en date du 7 avril 2025**, portant spécifiquement sur le projet d'aménagement tel que présenté dans le dossier actuel.

Les caractéristiques de cet aménagement sont précisément définies : une plateforme de raccordement de 332 mètres de long sur 9 mètres de large, intégrant la chaussée roulante et les accotements nécessaires au croisement aisé des camions, reliant le nouveau carrefour au chemin de Sus Las Houns. Sa configuration définitive et ses travaux d'aménagement suivront les préconisations du Conseil départemental, l'accès depuis la RD17 elle-même étant limité, dans un premier temps, à un mouvement de tourne-à-gauche en direction de Sorde-l'Abbaye.

S'agissant du financement, la réponse est sans ambiguïté : **l'intégralité de cet aménagement — la piste elle-même, le nouveau carrefour, et la voie privée de raccordement — est financée par DPL**, qui en assumera également l'entretien courant pendant toute la durée de l'exploitation. Aucune participation financière n'est sollicitée de la commune de Carresse-Cassaber à ce titre, la charge de cet investissement relevant intégralement de l'exploitant, conformément au principe selon lequel c'est à l'auteur d'un projet privé qu'il revient de financer les infrastructures nécessaires à sa réalisation. Il en sera de même pour son entretien tant que cet accès restera sous statut de voie de desserte privée.

6.11. EFFETS CUMULES DU TRAFIC AVEC LA CARRIERE DE GYPSE ET DIMENSIONNEMENT DES MESURES DE COMPENSATION DE VOIRIE/ DEMANDE EXPLICITE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR, REPONSE SPECIFIQUE A LA CONTRIBUTION 130.

Le contributeur estime que l'étude d'impact ne prendrait pas suffisamment en considération les effets cumulés du trafic de poids lourds généré par le projet avec ceux de la carrière de gypse existante et des autres activités du secteur, et que cette insuffisance conduirait à sous-évaluer les incidences sur la voirie communale.

L'analyse réalisée dans le cadre du dossier ne consiste pas à apprécier le trafic généré par la seule gravière projetée, mais à évaluer son incidence sur un réseau routier dont le fonctionnement intègre déjà l'ensemble des circulations existantes. Les études de trafic prennent en effet comme référence la situation actuelle, laquelle comprend les déplacements des particuliers, les flux agricoles, les transports liés aux entreprises implantées sur le territoire, ainsi que les poids lourds desservant les activités extractives et industrielles existantes.

Les effets cumulés évoqués par le contributeur sont donc intégrés dans l'état initial du dossier. L'incidence du projet est appréciée non pas de manière théorique, mais par comparaison entre le fonctionnement actuel du réseau et celui attendu après mise en exploitation de la gravière.

Cette analyse met en évidence que l'augmentation du trafic demeure limitée au regard de la capacité des infrastructures empruntées. Les voies concernées conservent un niveau de service satisfaisant et aucune situation de saturation, de congestion ou de dégradation des conditions de circulation n'est mise en évidence. Les caractéristiques structurelles du réseau permettent d'absorber les circulations supplémentaires dans des conditions normales d'exploitation.

Il convient également de rappeler que les poids lourds du projet emprunteront principalement le réseau départemental, conçu pour accueillir ce type de trafic. **Les itinéraires retenus évitent la traversée du centre-bourg de Carresse-Cassaber, limitant ainsi les interactions avec les secteurs urbanisés et les principaux lieux de vie.**

Par ailleurs, les différents flux de poids lourds présents sur le territoire ne se cumulent pas de manière permanente. Les horaires d'exploitation, les rythmes de production et les besoins des différents établissements varient selon les périodes de l'année et selon les chantiers approvisionnés. Les éventuels croisements de circulation demeurent ponctuels et ne conduisent pas à une augmentation durable des niveaux de trafic.

Surtout, l'analyse des effets cumulés ne peut être limitée à la seule circulation sur une voirie communale. Elle doit être appréciée à l'échelle du territoire et en comparaison avec les solutions alternatives.

À cet égard, le mémoire en réponse à la Mission régionale d'autorité environnementale démontre que l'absence du projet conduirait nécessairement à reporter l'approvisionnement du bassin de consommation vers des carrières plus éloignées. Une telle situation entraînerait un allongement significatif des distances de transport, une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, une hausse du nombre de kilomètres parcourus par les poids lourds et une sollicitation accrue d'un réseau routier beaucoup plus étendu. L'évaluation comparative réalisée montre qu'un approvisionnement depuis des carrières de roches massives éloignées conduirait à près de **2 565 tonnes supplémentaires de CO₂ par an** pour le seul transport des matériaux, auxquelles s'ajouteraient plusieurs milliers de kilomètres supplémentaires parcourus chaque année par les poids lourds.

Le maintien d'une production de granulats au plus près des besoins du territoire répond ainsi directement au principe de proximité inscrit dans le Schéma Régional des Carrières de Nouvelle-Aquitaine. Ce principe ne vise pas uniquement à réduire les émissions de gaz à effet de serre ; il tend également à limiter les flux routiers à longue distance et les nuisances qu'ils génèrent sur les territoires traversés.

Les mesures prévues dans le dossier sont donc proportionnées aux incidences réellement imputables au projet. Elles comprennent notamment l'organisation des itinéraires, le suivi des flux de circulation, l'entretien des véhicules, le nettoyage des chaussées si nécessaire, ainsi que la poursuite des échanges avec les gestionnaires de voirie afin d'améliorer durablement certaines sections de circulation, notamment le chemin de Sus la Houns.

Les effets cumulés du trafic ont bien été pris en considération dans l'analyse environnementale. Les études réalisées montrent que la contribution propre du projet demeure compatible avec les capacités du réseau existant et qu'à une échelle territoriale, la création d'un gisement de proximité constitue au contraire une solution permettant de limiter les circulations de poids lourds, les émissions atmosphériques et les nuisances qui résulteraient d'un approvisionnement depuis des carrières plus éloignées. Dans ces conditions, aucune mesure compensatoire spécifique supplémentaire relative à la voirie communale n'apparaît justifiée.

6.12. REPONSE SPECIFIQUE AUX CONTRIBUTIONS N°74 ET N°83 DEPOSEES PAR M. SERRE COUSINE

Cette demande n'est pas explicite de M. Le commissaire enquêteur mais DPL a souhaité y répondre eu égard aux ancienne fonction de M. Serre Cousiné qui a été maire de la commune de Salies de Béarn et également Conseiller Général (2008 à 2015) et à ses engagement pris lors de ces mandats.

Monsieur Serres-Cousiné a été un des acteurs territoriaux majeur pour défendre le projet de demi-diffuseur et également la déviation de Cassaber puisque qu'il avait suivi les études techniques d'un premier projet en 2006 porté par le Conseil Général à cette période, projet qui n'avait jamais pu aboutir.

Ainsi, dès les prémices du projet de la Sas DPL, il avait œuvré auprès des élus locaux et plus particulièrement de l'ancien maire de la commune de Carresse Cassaber pour que des dialogues réguliers soient instaurés, ce qui a été le cas, et pour soutenir ce projet qui permettait d'apporter au projet du demi-diffuseur des flux supplémentaires de camions consolidant le besoin local pour la création de cet ouvrage.

Par conséquent dès 2009, et ce jusqu'en 2016, des échanges réguliers ont été réalisés avec le maire de Salies de Béarn également Conseiller Général (2008 à 2015). Ainsi, le contenu des études réalisées pour le montage du premier dossier de demande dès 2009, les modifications de l'ancien accès selon les demandes de l'ancien conseil municipal de Carresse Cassaber, ont été transmises au fur et à mesure des années à Mr Serres Cousine.

Réponse à la Contribution n°74

La circulation des poids lourds liée à l'extraction et à l'évacuation des matériaux est un sujet existant depuis plus de 30 ans, sans l'existence du projet de la Sté DPL, étant donné que des camions s'approvisionnent en matière première auprès des carrières existantes sur la commune de Carresse – Cassaber soit en granulats calcaires, recyclés, soit en gypse (deux carrières présentes sur ce territoire de manière historique). Pour cette raison, la Sté DPL s'est toujours positionnée sur l'engagement d'une circulation uniquement en direction de l'autoroute et donc vers Sorde-l'Abbaye puis vers le futur demi-diffuseur s'il est réalisé, et n'a jamais prévu de trafic de semis dans les bourgs de Carresse, Cassaber et encore moins de la commune de Salies de Béarn. Le projet de tracé et de tourner à gauche présenté dans le dossier en est représentatif.

Concernant les impacts environnementaux et sur la qualité de vie des habitants (situés à plus de 500-600 m), les études d'impacts ont étudié ces éléments et évalués un moindre impact. Les terres de la plaine étant agricole, une étude préalable agricole a été réalisée conformément à la réglementation en vigueur et des compensations collectives seront mises en place et financées par la Sté DPL. D'ailleurs, l'exploitant, a souhaité une reconstitution de 2 ha agricoles et de 10 ha de prairies de fauche dans le cadre de la future remise en état du site.

Réponse à la Contribution n°83

Pour rappel, une réponse complète à l'avis de la MRAe a été transmise dans le cadre de la consultation du public répondant en partie aux remarques de M. Serre Cousine

Depuis 2008, la Sté DPL a toujours présenté le projet d'exploitation du tout-venant à Carresse Cassaber comme une extraction « simple » sans aucun traitement et transformation en granulats sur place (uniquement rubrique ICPE 2510 et pas de 2515). Cet approvisionnement en tout-venant alluvionnaire permettant initialement (études 2012) de compléter les matériaux alimentant les installations de traitement d'Abos afin d'économiser le gisement sur ce site. Toutefois, l'exploitation ayant été contrainte en tonnages et en durée (arrêtés préfectoraux de 2016-2021-2022), cette organisation n'a pas pu être mise en place. Néanmoins, les seules installations de traitement pouvant traiter ce type de matériaux et les plus proches appartenant à l'entreprise sont situées sur Abos. En effet, de par la dureté de ces graves alluvionnaires naturels, seul un process techniquement élaboré comprenant une configuration particulière avec des broyeurs spécifiques (broyeurs à cône) peut fournir des granulats concassés sur toutes leurs faces et répondant aux normes actuelles pour les routes. Il est donc indispensable d'envoyer le tout-venant alluvionnaire sur Abos.

De plus, il a été présenté précédemment l'intérêt d'un gisement dont la nature géologique rentre dans des critères géotechniques précis de dureté, d'abrasion et de frottement dans le cadre des essais relatifs aux normes en vigueur. Par conséquent ces matériaux ne peuvent être remplacés ni par des calcaires durs, ni par des matériaux recyclés bétons. Ainsi, si aucune autorisation sur Carresse Cassaber n'était obtenue, ce n'est pas 55 km que ces graves feraient, mais il serait nécessaire d'aller chercher à 220 km ou 300 km des roches de même qualité pour répondre aux besoins courants.... Sans compter le retour des poids lourds pour répondre aux besoins locaux des Pyrénées Atlantiques (cf. données Schéma Régional des Carrières pour la Nouvelle Aquitaine).

7. ACTIVITE ECONOMIQUE ET EMPLOIS DE DIFFERENTES NATURES

7.1. QUELLES SERONT LES RETOMBÉES ECONOMIQUES POUR LA COMMUNE ET LE TERRITOIRE

Plusieurs contributeurs demandent quelles seront les retombées économiques pour la commune et le territoire si la gravière est exploitée.

Pour rappel, Les terrains d'assiette du projet appartiennent à des propriétaires privés, avec lesquels la société Dragages du Pont de Lescar a conclu des contrats de forage. La commune de Carresse-Cassaber, n'étant pas propriétaire du foncier, ne percevra donc ni redevance de forage ni indemnité d'occupation.

La fiscalité économique locale : une recette qui ne dépend pas de la propriété du sol

Une installation classée en activité génère des recettes fiscales pour la commune indépendamment de la propriété des terrains. L'exploitation de la gravière donnera lieu au paiement de la cotisation foncière des entreprises (CFE), assise sur les biens passibles de taxe foncière utilisés pour l'activité, ainsi que des impositions foncières attachées aux aménagements réalisés. Selon le régime fiscal en vigueur au sein de la communauté de communes du Béarn des Gaves, ces produits bénéficient à la commune directement ou lui reviennent par le jeu des attributions et des dotations communautaires. Dans tous les cas, ils profitent au territoire dont Carresse-Cassaber est membre et dont elle bénéficie au travers des services et équipements intercommunaux.

L'emploi

Le Groupe Daniel, entreprise familiale béarnaise indépendante depuis 1904, emploie environ 300 collaborateurs dans les Pyrénées-Atlantiques, les Landes et les Hautes-Pyrénées. Le site de Carresse-Cassaber s'inscrit dans un système productif couplé avec la plateforme de traitement d'Abos : l'arrêt du site, tel que constaté depuis l'annulation des précédents arrêtés, met en jeu 53 emplois directs (Carresse et Abos) et environ 160 emplois indirects, en prenant en compte également la mise en péril de l'usine voisine Sopravem, spécialisée dans la préfabrication de tuyaux en béton pour l'ensemble du Sud-Ouest.

Au-delà des salariés du groupe, l'exploitation alimente un tissu de prestataires locaux, transporteurs, entreprises de travaux, mécaniciens, fournisseurs, géomètres, bureaux d'études, contrôleurs – sollicités pour des interventions ponctuelles ou régulières, effet d'entraînement que l'étude d'impact qualifie d'incidence positive sur les activités économiques. Le site sera par ailleurs ouvert aux entreprises locales du bâtiment et des travaux publics pour l'accueil de leurs terres inertes de chantier, dans un rayon d'environ 50 km : ce service de proximité leur épargne des transports longs et coûteux et participe directement à la compétitivité des chantiers du secteur.

Enfin, la disponibilité d'un granulat alluvionnaire de proximité est en elle-même une retombée économique pour le territoire. Les matériaux de Carresse-Cassaber alimentent les chantiers du bassin de consommation de Lacq-Orthez-Pau-Val d'Adour-Oloron, y compris les chantiers publics des collectivités – routes départementales et communales, réseaux, équipements. À défaut de production locale, le remplacement de 150 000 tonnes annuelles imposerait des importations depuis la Dordogne ou l'Espagne, avec un surcoût estimé entre 2,5 et 3,7 millions d'euros par an et quelque 10 000 rotations de camions supplémentaires.

Les engagements et contributions de l'exploitant au bénéfice direct du territoire

Plusieurs engagements inscrits au dossier se traduisent par des dépenses de l'exploitant qui, en d'autres circonstances, incomberaient à la collectivité ou aux riverains. Il en va ainsi de l'entretien régulier du chemin d'accès et des voiries empruntées que la société DPL a toujours assuré durant l'exploitation passée et s'engage à poursuivre, de l'aménagement à ses frais du nouveau carrefour sur la RD 17 selon les prescriptions du Conseil départemental, des aires de croisement revêtues d'enrobé et de la signalisation associée. Ces investissements profiteront à tous les usagers de la plaine, agriculteurs en premier lieu.

Le volet agricole du dossier comporte en outre une compensation collective de 84 545 euros, destinée non pas à indemniser des particuliers mais à financer des projets créateurs de valeur ajoutée agricole sur le territoire, portés par des agriculteurs locaux : investissements collectifs, irrigation, soutien aux filières. C'est une injection directe de capitaux privés dans l'économie productive du secteur.

À ces obligations s'ajoutent les contributions volontaires que la société DPL a proposées à la commune dans le cadre de ses derniers échanges, afin de participer concrètement à l'économie communale et territoriale. La commune n'a pas souhaité, à ce jour, donner suite à ces propositions ni poursuivre le dialogue ; l'exploitant en prend acte tout en maintenant ses offres sur la table. Il rappelle également sa proposition d'instituer une commission locale de concertation et de suivi, associant élus, riverains et exploitants agricoles, qui constituerait le cadre naturel pour définir ensemble l'affectation de ces contributions et ajuster, dans la durée, les modalités de cohabitation entre l'exploitation et la vie communale. La démarche s'inscrit dans une pratique constante du Groupe Daniel, qui mène des concertations locales sur la majorité de ses sites et soutient les clubs sportifs et associations culturelles des territoires où il opère.

Un patrimoine restitué à la commune et à ses habitants

La dernière retombée, et non la moindre, est différée : au terme de l'exploitation, le site laissera place à un plan d'eau d'environ 18 hectares aux berges végétalisées, accompagné d'aménagements écologiques et paysagers et de 2 hectares restitués à l'agriculture avec un protocole garantissant un potentiel agronomique au moins équivalent aux sols d'origine. Ce plan d'eau, à vocation de loisirs – promenade, pêche, découverte de la nature –, constituera pour la commune un élément d'attractivité résidentielle et de qualité de vie qu'elle n'aurait pas les moyens de créer par elle-même : de tels aménagements, financés intégralement par l'exploitant et garantis par les garanties financières réglementaires constituées au titre de la remise en état, représentent un investissement dont la collectivité recueillera durablement les fruits sans en avoir supporté le coût.

Si la commune de Carresse-Cassaber ne percevra pas de revenus fonciers directs, faute d'être propriétaire des terrains, elle n'en sera pas moins bénéficiaire du projet : par la fiscalité économique qui accompagne toute activité industrielle en fonctionnement ; par les 50 emplois directs et 160 emplois indirects que l'exploitation permet de préserver dans le bassin de vie ; par la commande adressée aux entreprises et prestataires locaux et le service rendu aux chantiers du secteur ; par les investissements de l'exploitant sur les voiries et les aménagements dont profitent tous les usagers ; par la compensation agricole collective injectée dans les filières du territoire ; et, à terme, par un plan d'eau aménagé qui enrichira durablement le patrimoine communal. Les contributions complémentaires proposées par la société DPL demeurent, quant à elles, entièrement disponibles : l'exploitant réaffirme sa volonté d'ouvrir avec la municipalité un dialogue constructif permettant de les concrétiser, dans l'intérêt partagé de la commune et de ses habitants.

7.2. IMPACT SUR LES ACTIVITES TOURISTIQUES ET THERMALES DES COMMUNES LOCALE SPECIFIQUEMENT SALIES DE BEARN

De nombreuses contributions évoquent les conséquences désastreuses du projet sur l'économie touristique des communes locale et plus particulièrement salies de Béarn, ville thermale.

- **Un site à l'écart des lieux de fréquentation touristique**

Le projet s'inscrit sur la plaine alluviale du gave d'Oloron, en rive droite, dans la partie ouest du territoire communal de Carresse-Cassaber. Cette plaine, entièrement dévolue à l'agriculture intensive et dépourvue d'habitations en raison de son caractère inondable, ne constitue pas un espace de fréquentation touristique : aucune zone de baignade déclarée auprès du ministère de la Santé n'y est recensée, aucun parcours de pêche n'y est identifié par la fédération de pêche des Pyrénées-Atlantiques, et aucun itinéraire de randonnée balisé ou site de visite n'emprunte les terrains concernés, desservis par de simples chemins d'exploitation agricole dont l'usage peut être interdit au public en application du Code rural.

Les bourgs de Cassaber et de Carresse, établis le long de la RD 17 en pied de coteaux, se situent respectivement à environ 1 km et 1,5 km de l'emprise du projet. Les habitations les plus proches sont à 390 m des limites du site, et les bourgs eux-mêmes à plus de 900 m. Quant à Salies-de-Béarn, la ville thermale se trouve à plusieurs kilomètres au nord-est, séparée du site par la vallée du Saleys et les coteaux qui l'encadrent : aucune covisibilité n'existe entre la cité du sel, ses thermes, son centre ancien et les terrains de la gravière, situés dans un compartiment paysager distinct, refermé par la ripisylve du gave d'Oloron et celle du Saleys qui constituent des écrans visuels naturels continus.

- **Aucun flux de camions dans la traversée des bourgs ni de Salies-de-Béarn**

C'est le point central de la démonstration : l'organisation logistique du projet a été conçue pour que les poids lourds n'empruntent jamais la traversée des bourgs de Carresse et de Cassaber, ni a fortiori celle de Salies-de-Béarn.

Le nouvel accès au site, d'un linéaire de 1,3 km seulement contre 3 km pour l'ancien tracé, relie directement l'emprise de la carrière à la RD 17 par le chemin de Sus las Houns, une voie privée nouvellement créée et un carrefour aménagé conformément aux prescriptions du Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques. Ce tracé a précisément été retravaillé pour délaissier les chemins de la plaine et rejoindre au plus court le réseau départemental structurant. Depuis la RD 17, **les matériaux sont expédiés vers les installations de traitement du groupe, principalement le site d'Abos, selon un itinéraire qui ne transite ni par le centre-bourg de Carresse-Cassaber ni par Salies-de-Béarn. La station thermale, sa ceinture verte et ses axes d'accès touristiques sont ainsi totalement étrangers au plan de circulation de l'exploitation.**

Le volume de trafic généré demeure modeste au regard de l'existant : la rotation quotidienne maximale de 50 camions représente, à l'échelle annuelle, 1,02 % du trafic de la RD 17, axe déjà emprunté par les poids lourds des deux carrières voisines en activité.

Ce trafic est exclusivement diurne, du lundi au vendredi, à l'exclusion des week-ends et jours fériés – c'est-à-dire précisément en dehors des périodes de plus forte fréquentation touristique et de loisirs.

- **Les composantes de l'attractivité touristique sont préservées**

Le paysage et le patrimoine. L'exploitation ne remet pas en cause l'allure générale de la vallée : l'organisation en terrasses alluviales est maintenue et les reliefs périphériques demeurent inchangés. Depuis les bourgs, la perception du site est limitée par l'éloignement (plus de 900 m) et par un angle de vue « écrasé » qui ne permet pas une vision distincte des terrains. Le château de Cassaber, inscrit à l'Inventaire des Monuments Historiques et situé à 1 km, reste en dehors du rayon de protection de 500 m ; la covisibilité résiduelle depuis ses étages s'exerce à une distance telle que l'œil nu ne distingue pas précisément les terrains exploités. Une haie champêtre plantée en limite est de l'exploitation, un réaménagement coordonné à l'avancement et l'entretien soigné des abords complètent ce dispositif, pour un impact paysager résiduel qualifié de faible dans l'étude d'impact.

La tranquillité des lieux. Les campagnes de mesures acoustiques réalisées en période d'activité en 2021 ont montré que l'activité du site était faiblement audible, l'ambiance sonore du secteur restant dominée par le trafic existant des RD 17 et RD 28. Le mode d'exploitation retenu limite par nature les émissions de poussières, encore réduites par l'arrosage des pistes, la limitation des vitesses et le lissage des rotations sur la journée. Ces nuisances, faibles et confinées à la plaine, sont sans commune mesure avec les distances qui séparent le site des lieux touristiques.

L'eau, la pêche et les loisirs nautiques. Le parcours de pêche le plus proche recensé par la fédération départementale est celui de Salies-de-Béarn, sur le Saleys, en amont hydrographique du projet : le Saleys prend sa source dans les coteaux, traverse Salies-de-Béarn puis conflue avec le gave d'Oloron à environ 1 km au nord du site. Le projet, situé en aval de la station thermique, ne peut par construction exercer aucune influence remontante sur ce cours d'eau ni sur les usages qui s'y attachent. Enfin, le pont supportant la voie d'accès préserve les flux du Saleys, dont la continuité hydraulique n'est pas modifiée.

- **Le cas particulier de Salies-de-Béarn, ville thermique**

La vocation touristique de Salies-de-Béarn repose sur son établissement thermal, son centre historique, son sel – dont l'IGP « Sel de Salies-de-Béarn » signe la notoriété – et la qualité d'ensemble de son cadre de vie. **Aucune de ces composantes n'entre en interaction avec le projet.** La distance qui sépare la station du site d'exploitation, l'absence de toute covisibilité, l'absence totale de trafic de camions issus du site d'exploitation dans la commune et sur ses axes d'approche touristiques, la position aval du projet sur le réseau hydrographique et l'indépendance des ressources en eau concernées conduisent à conclure à une incidence nulle du projet sur l'activité thermique et touristique salisienne. Il convient d'ajouter que le curiste ou le visiteur de Salies-de-Béarn n'aura, dans le déroulement ordinaire de son séjour, aucune occasion de percevoir l'existence même de l'exploitation.

- **À terme, un réaménagement porteur d'aménités nouvelles**

Loin d'hypothéquer l'attrait du territoire, le projet lui restituera, au terme de l'exploitation, un plan d'eau d'environ 18 hectares aux berges talutées et végétalisées, accompagné d'aménagements écologiques (hauts-fonds, roselières, radeaux végétalisés, haie champêtre, zone humide restaurée) et d'une vocation affirmée de loisirs : promenade, pêche et découverte de la nature. Ce type de réaménagement, éprouvé sur d'autres sites du groupe, tend à enrichir l'offre d'espaces de détente de proximité et s'inscrit en cohérence avec l'identité d'un territoire – le Béarn des Gaves – dont l'attractivité repose largement sur la nature et l'eau.

Le projet de carrière de Carresse-Cassaber se déploie dans un espace agricole inondable, dépourvu d'usages touristiques, éloigné des bourgs et sans aucune relation avec la station thermale de Salies-de-Béarn. Aucun camion issu de l'exploitation ne traversera Carresse, Cassaber ou Salies-de-Béarn ; le trafic généré, limité à 1,02 % de celui de la RD 17, s'écoulera en semaine et en journée sur un itinéraire direct vers le réseau départemental. Les composantes qui fondent l'attractivité touristique du territoire sont intégralement préservées, et le réaménagement final apportera au contraire une aménité nouvelle. L'incidence du projet sur les activités touristiques de Carresse-Cassaber peut ainsi être qualifiée de non significative, et celle sur Salies-de-Béarn de nulle.

7.3. LES EMPLOIS CREEES DIRECTS ET INDIRECT

Plusieurs contributions demandent quelles seront réellement les créations d'emplois associées à l'exploitation sur la commune et à l'échelle du territoire

L'exploitation de la gravière de Carresse-Cassaber constitue une activité génératrice d'emplois directs et de retombées économiques pour les entreprises du territoire. Elle assure l'extraction des graves alluvionnaires, leur chargement et leur transport vers les installations de traitement existantes du Groupe Daniel, principalement situées à Abos.

• Emplois directs

L'exploitation de la gravière de Carresse-Cassaber nécessite une présence permanente de personnels affectés à l'extraction, au chargement et au transport des matériaux vers les installations de traitement du Groupe Daniel, principalement situées à Abos. Les graves extraites sont chargées sur camions puis acheminées vers ces installations existantes pour être traitées et valorisées.

Le projet représente ainsi **15 emplois directs**, répartis entre :

- **2 à 3 emplois fixes sur le site**, comprenant notamment le chef de carrière et les conducteurs des engins d'extraction et de chargement ;
- **12 emplois de chauffeurs**, mobilisés pour assurer le transport régulier des matériaux.

Ces postes correspondent à des fonctions indispensables au fonctionnement quotidien de la carrière : suivi de l'exploitation, conduite de la pelle ou de la drageline, chargement, transport, entretien courant des matériels et respect des prescriptions de sécurité et de protection de l'environnement.

• Emplois indirects

À ces emplois directement mobilisés s'ajoutent les retombées pour les entreprises qui interviennent autour de l'activité : maintenance des engins et véhicules, fournitures et pièces détachées, carburants, contrôles réglementaires, prestations environnementales, clôtures, travaux, services administratifs et prestations diverses.

Dans l'industrie, il est couramment admis qu'un emploi direct soutient environ trois emplois indirects et induits dans l'économie locale. Sur cette base, les 15 emplois directs liés à la gravière de Carresse-Cassaber correspondent à environ 45 emplois indirects et induits.

Le projet représente ainsi un enjeu d'environ 60 emplois directs, indirects et induits, liés à l'extraction, au transport, au traitement des matériaux et aux prestations nécessaires à l'activité. Cette estimation traduit l'effet d'entraînement local de la filière ; elle ne constitue pas un nombre d'emplois salariés directement créés par DPL.

Continuité avec les activités sur le site d'Abos

Les matériaux extraits à Carresse-Cassaber alimenteront principalement le site de traitement d'Abos. Le projet contribue donc également au maintien de l'activité de cette filière existante, qui associe extraction, transport, traitement et fourniture de granulats destinés aux chantiers du territoire.

L'activité de DPL Abos représente 53 emplois directs ; en appliquant le même ordre de grandeur de trois emplois indirects et induits pour un emploi direct, elle soutient environ 160 emplois complémentaires. **Au total, l'enjeu à long terme de continuité de la filière représente donc environ 213 emplois directs, indirects et induits**, dont une partie dépend de la disponibilité durable de matériaux à traiter.

7.4. L'ENTREPRISE AURA RECOURS SYSTEMATIQUEMENT A LA SOUS-TRAITANCE AU DETRIMENT D'EMPLOI LOCAUX

Certaines contributions indiquent que DPL aura systématiquement recours à la sous-traitance, comme cela a été le cas lors de l'exploitation entre 2021 et 2024.

Cette affirmation ne tient pas compte du contexte particulier de cette période d'exploitation. L'activité exercée entre 2021 et 2024 était précaire, limitée dans le temps et suspendue à l'issue d'un recours. Dans ces conditions, il n'était pas possible d'envisager durablement le développement du site, ni de structurer pleinement une organisation stable reposant sur des recrutements directs. Cette situation a conduit à mobiliser des entreprises extérieures pour certaines prestations et certains besoins opérationnels.

Priorité à l'emploi direct

Dans le cadre de la future exploitation, DPL entend privilégier le recours à des **emplois directs**, en particulier pour les fonctions nécessaires au fonctionnement courant de la carrière : conduite des engins, suivi de l'extraction, chargement, gestion et encadrement du site.

Cette orientation est rendue possible par la durée d'exploitation sollicitée et par l'organisation durable du projet. Elle répond à la volonté de constituer une équipe stable, formée aux caractéristiques du site, aux règles de sécurité et aux mesures environnementales applicables pendant toute la durée de l'activité.

Sous-traitance et emploi local

Le recours à la sous-traitance peut néanmoins demeurer nécessaire pour des prestations spécialisées ou ponctuelles : entretien et réparation des engins, travaux de clôture, arrosage des pistes, travaux d'aménagement, contrôles réglementaires ou prestations environnementales.

Qu'un emploi soit exercé directement par DPL ou par une entreprise sous-traitante, il demeure un emploi et participe à l'activité économique du territoire. Il n'est donc pas justifié de considérer les emplois liés à la sous-traitance comme inexistantes ou de moindre valeur dans l'appréciation des retombées économiques du projet.

DPL s'engage à privilégier, lorsque cela est possible au regard des compétences requises, des disponibilités et des conditions économiques, les entreprises et prestataires de Carresse-Cassaber ou des communes avoisinantes. Cette démarche a déjà été mise en œuvre lors de la précédente période d'exploitation :

- Les clôtures ont été posées en 2021 par une entreprise de la commune.
- L'arrosage des pistes a été assuré par un prestataire local.

- Les entreprises du territoire seront prioritairement sollicitées pour les prestations pouvant être réalisées localement.

Le recours à la sous-traitance entre 2021 et 2024 résultait d'une exploitation temporaire et juridiquement incertaine ; il ne préjuge pas de l'organisation de la future exploitation. DPL privilégiera l'emploi direct pour les besoins permanents du site, tout en continuant, lorsque certaines prestations devront être externalisées, à rechercher prioritairement des entreprises

7.5. L'ACTIVITE DE LA CARRIERE NUIT A LA CREATION D'EMPLOI POUR L'AGRICULTURE SUR LA PLAINE

Les opposants indiquent que l'exploitation de la gravière créée nuira à la création d'emplois pour l'agriculture sur la plaine de Carresse-Cassaber car les terres du projet ne seront pas utilisées pour l'agriculture.

Le projet de gravière entraîne une réduction de surfaces agricoles : cette incidence est réelle, identifiée dans l'étude préalable agricole et prise en compte dans le projet. Elle ne signifie toutefois pas que l'activité agricole de la plaine ou de l'exploitation concernée disparaîtrait.

L'emprise du projet affecte 27,8 hectares, dont environ 20 hectares d'extraction. Une partie des terrains n'était déjà plus cultivée depuis plusieurs années et, sur l'emprise d'extraction, 12,7 hectares ont été effectivement exploités par l'agriculture au cours des années récentes. L'étude estime l'incidence globale à environ 2 équivalents temps plein pour la filière agricole ; il s'agit d'un indicateur économique global et non de la suppression de deux emplois agricoles identifiés.

L'exploitation agricole concernée est maintenue, de même que son système de production et son projet de transmission familiale. Les accès agricoles et les circulations dans la plaine sont préservés.

Tous les emplois comptent

Il n'est pas pertinent d'opposer un emploi agricole à un emploi créé ou maintenu dans une autre activité. **Un emploi est un emploi**, qu'il concerne l'agriculture, l'extraction, le transport, les travaux publics, l'entretien ou les services locaux.

Le projet représente 15 emplois directs — personnel de carrière et chauffeurs — ainsi que des retombées pour les entreprises de proximité. DPL privilégiera, lorsque cela est possible, les entreprises et prestataires de Carresse-Cassaber ou des communes voisines, comme cela a déjà été le cas pour la pose des clôtures en 2021 et l'arrosage des pistes par un prestataire local.

Le bilan territorial doit donc prendre en compte l'incidence agricole, estimée à environ 2 ETP de filière, mais aussi les emplois directs et les emplois indirects soutenus par la carrière et ses prestataires.

La plaine de Carresse-Cassaber a une vocation agricole importante, mais elle n'est pas légalement réservée au seul usage agricole. Il n'existe pas d'interdiction générale d'y implanter une carrière.

Une activité extractive peut y être autorisée sous réserve du respect des règles d'urbanisme et de l'ensemble des prescriptions environnementales, hydrauliques, agricoles et de sécurité applicables. Le projet est précisément soumis à une procédure d'autorisation environnementale et à des études détaillées de ses incidences.

Le projet ne remet donc pas en cause l'agriculture dans la plaine : il organise, sur une emprise et pour une durée encadrées, la coexistence d'une activité agricole maintenue et d'une activité économique locale nécessaire à l'approvisionnement du territoire en granulats.

8. THEMATIQUE 5 : BESOIN EN GRANULAT ET USAGES, ALTERNATIVES

8.1. INTERET ET USAGE DES MATERIAUX ALLUVIONNAIRES

De nombreuses contributions ne comprennent pas pourquoi le porteur de projet insiste pour exploiter des matériaux alluvionnaires et ne comprend pas pourquoi on ne peut pas les remplacer par des matériaux recyclés

DPL se propose de répondre en présentant :

- l'intérêt des matériaux alluvionnaire et l'impossibilité de les remplacer par du recyclage au regard de leur caractéristiques et des volumes de production attendus
- les usages et besoins en matériaux alluvionnaires

8.1.1. Qualité des matériaux alluvionnaires : Peut-on remplacer ces matériaux alluvionnaires par des recyclés ?

L'industrie des granulats distingue trois grandes familles de matériaux : les granulats alluvionnaires, extraits des terrasses fluviale, les granulats calcaires, issus des carrières de roche massive, et les granulats recyclés qui sont de deux type :

- **Matériaux issus de la démolition constitués essentiellement de bétons** : traités et concassés en granulats. Toutefois de par leurs caractéristiques de dureté, ils ne se rapprochent que des calcaires. Impossible techniquement de les utiliser en matériaux de substitution pour l'alluvionnaire naturel : cf. tableau ci-dessous.
- **Granulats issus de fraisais d'enrobés** : ne sont utilisés que de l'ordre de 15 à 25 % dans la formulation de fabrication des enrobés. Sur certaines centrales d'enrobés construites récemment, leur incorporation peut atteindre 50 %. Le restant correspond à des granulats alluvionnaires naturels. Il convient de rappeler que les enrobés sont composés de 94 % environ de granulats et le reste en liant. Il reste donc encore une grande part de matériaux naturels alluvionnaires à apporter.

Contrairement à une idée répandue, ces trois familles ne sont pas interchangeables. La fabrication des enrobés bitumineux destinés aux couches de roulement routières obéit à la norme NF EN 13043, qui impose des seuils de dureté et de résistance à l'usure mesurés par deux essais normalisés : l'essai Los Angeles (LA), qui caractérise la résistance à la fragmentation, et l'essai Micro-Deval (MDE), qui caractérise la résistance à l'usure.

Origine GRANULATS	LOS (essai sur la fragmentation/dureté)	MDE (essai sur l'usure)	Code	Utilisables pour les routes (bétons bitumineux) ?
Alluvionnaire	15	10	Bnc	OUI
Calcaire	27	22	Dnc	NON
Matériaux recyclés	35	32	Enc	NON

Tableau 2 : Comparatif des caractéristiques géotechnique des matériaux alluvionnaires, des calcaires et des matériaux recyclés

Seuls les granulats alluvionnaires satisfont durablement ces exigences ; les calcaires, plus friables, et les granulats recyclés issus du béton concassé, plus hétérogènes, affichent des coefficients LA et MDE sensiblement supérieurs, qui interdisent leur incorporation au-delà de 15 à 20 % sans compromettre la tenue, et in fine la sécurité, des couches de roulement.

Pour rappel, au niveau des normes applicables, les calcaires et les matériaux recyclés, au-delà de 15-20 %, ne sont pas admis pour la fabrication des enrobés. Or, pour la réfection d'1 km de route départementale, 900 tonnes de matériaux sont nécessaires.

Concernant les quantités fabriquées de matériaux recyclés, elles restent minoritaires : au final, ce sont 2,729 millions de tonnes de matériaux qui sont recyclés en Nouvelle Aquitaine. Cette production de granulats recyclés couvrirait près de 5,5 % des besoins en matériaux de la région en 2019. Selon les prospectives et hypothèses (développement de la filière des recyclés) du nouveau Schéma Régional des Carrières en Nouvelle Aquitaine, à l'horizon de 2035, cette production de granulats recyclés s'élèverait à 4 millions de tonnes et couvrirait 10 % des besoins en granulats contre 7 % actuellement. Ces chiffres comprennent l'ensemble des matériaux recyclés (bétons, fraisas routiers...etc.). Seuls les fraisas routiers peuvent être utilisés pour les formules d'enrobés et non les recyclés béton.

De plus, le développement de cette filière a été abordée récemment lors du colloque du 02/07/2015 regroupant la profession (UNPG-UNICEM) faisait référence aux difficultés de produire des matériaux recyclés.

En effet, cette filière est liée d'une part à la présence de volumes suffisants de matériaux à recycler en quantité et en qualité, et d'autre part à la proximité des centres de consommations, pénalisant ainsi le secteur rural.

8.1.2. BESOINS NATIONAUX ET LOCAUX D'APPROVISIONNEMENT EN GRANULATS ALLUVIONNAIRES DANS UN CONTEXTE DE PENURIE

Les granulats alluvionnaires :

- ⇒ Représentent la **3^{ème} ressource naturelle** la plus utilisée après l'eau et l'air (consomme annuelle de 5,5 tonnes par habitant en France).
- ⇒ Sur le bassin de consommation de Lacq-Orthez-Val d'Adour-Oloron : 9 tonnes/an/habitants avec à l'horizon 2035 (données SRC de N.A.) 8,5 tonnes/an/habitants, soit près de 3,5 millions de tonnes/an.
- ⇒ Ils sont **omniprésents dans notre quotidien**, en produits bruts ou transformés par des process industriels. Les minéraux sont employés aussi bien dans le secteur de la construction (infrastructures, équipements publics, habitat) que ceux de la santé, de l'aéronautique, des industries, de la décoration, des cosmétiques, etc.
- ⇒ **Cette ressource stratégique est aujourd'hui déficitaire** : avec une production annuelle nationale de 328 millions de tonnes de matériaux, la France doit en importer 13,4 millions de tonnes par an.
- ⇒ Cette situation de dépendance extérieure est d'autant plus problématique en période de pénurie et de tensions des marchés.
- ⇒ Ces matériaux alluvionnaires sont indispensables à la fabrication des enrobés, composés à 94 % environ de granulats et le surplus en liants. Il reste donc encore une grande part de matériaux naturels alluvionnaires à apporter, même avec une proportion de fraisas routiers de l'ordre de 25 %.

- ⇒ De plus afin d'accepter ces proportions de fraisas routiers, les centrales d'enrobés doivent disposer des caractéristiques techniques nécessaires : en effet, une centrale d'enrobés qui accepte 50 % de fraisas routiers est différente de celle accueillant 25 ou 30%. Uniquement une fois en 2018, une route avait été réalisée avec 100 % de fraisas routiers. Même dans ce cas, il faudrait des installations adaptées.... Et pour avoir l'ensemble des usines d'enrobage dans le Sud-ouest pouvant accueillir 100 % de fraisas, entre les autorisations administratives et le montage, il faudrait presque 10 ans. Il est donc primordial aujourd'hui et pendant de nombreuses années encore de pouvoir toujours alimenter en ressources naturelles les granulats à destination de ces couches de roulement et donc des enrobés. De plus, afin d'avoir des fraisas routiers, il faut avoir des travaux de rénovation des routes et donc un approvisionnement en granulats alluvionnaires naturels.
- ⇒ La fabrication des enrobés dépend de la norme NF P 13043, qui définit les caractéristiques nécessaires en dureté, abrasion, frottements (LA, MDE, PSV) des granulats à destination des enrobés, ne permet pas l'incorporation des calcaires en grande quantité et des recyclés béton, inappropriés. Toutefois, afin d'économiser le gisement alluvionnaire du site d'Abos, la Sté DPL, depuis 2022, a commencé à incorporer de l'ordre de 15-20 % des matériaux calcaires dans la trémie d'alimentation de la zone d'extraction. Ce mélange a été réalisé en collaboration avec les fabricants d'enrobés afin que ces derniers adaptent leurs formules. Toutefois, il est impossible d'aller au-delà de ces 20 % faute de quoi la norme ne pourrait pas être respectée et la qualité des couches de roulement routières impactées d'un point de vue de la qualité et surtout de la sécurité.
- ⇒

8.1.3. PENURIE DE MATERIAUX A L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE DU DÉPARTEMENT DES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES

8.1.3.1. Une pénurie de matériaux établie par le Schéma Régional des carrières (SRC)

Le risque de pénurie ne repose pas sur la seule appréciation du porteur de projet. Il est analysé dans le SRC de Nouvelle-Aquitaine, qui prend en compte les besoins des bassins de consommation, les provenances des matériaux, les autorisations existantes et l'évolution des capacités de production. Les éléments extraits du SRC illustrent les différents propos et sont présentés ci-dessous.

Une forte dépendance au bassin local

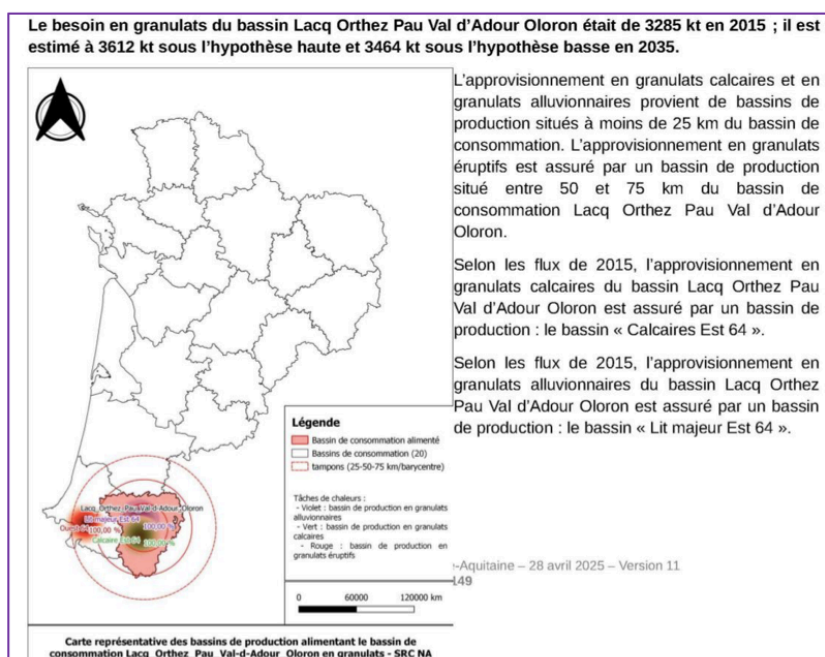
Le bassin Lacq – Orthez – Pau – Val d'Adour – Oloron consommait environ 1,02 million de tonnes de granulats alluvionnaires en 2015, soit environ un tiers de sa consommation totale de granulats. Le SRC retient une part de 32,4% pour les matériaux alluvionnaires dans la consommation totale de ce bassin.

En 2015, 95,8% de l'approvisionnement alluvionnaire du bassin provenait du bassin de production « Lit majeur Est 64 », correspondant au lit majeur du Gave de Pau. Les distances habituelles d'approvisionnement se situaient entre 5 et 30 km.

Cette organisation montre que le territoire est déjà très largement dépendant de sa production locale. Toute diminution de cette capacité se répercute directement sur les centrales d'enrobage, les entreprises de travaux publics et les collectivités du secteur.

Le bassin de consommation de Lacq Orthez Pau Val d'Adour Oloron utilise en 2015 1 020 000 tonnes de granulats alluvionnaires pour son territoire, soit 33 % de sa consommation totale en matériaux annuelle.

Ces 1 020 000 tonnes sont fournies par des extractions alluvionnaires autorisées du secteur dont la gravière d'Abos qui apporte environ 400 000 tonnes à elle seule (500 000 tonnes/an maximum autorisées), soit presque la moitié des besoins totaux du bassin Lacq Orthez Pau Val d'Adour Oloron. Cette consommation est restée identique ces dernières années car elle répond aux besoins courants de ce bassin avec ces matériaux de qualité pour des destinations adaptées comme les enrobés.



Les histogrammes et analyses présentées en annexe 4 démontrent que quel que soit la base des chiffres de 2015 ou selon la mise à jour de 2022 avec de nouveaux sites autorisés, nous sommes actuellement en tension depuis l'année 2024. Ainsi fatalement, si aucune nouvelle extension n'est autorisée, une chute inévitable des tonnages de matériaux alluvionnaires pour atteindre seulement 8 % des volumes actuellement autorisés et ne pourra en aucun cas répondre aux besoins de ce bassin.

Une diminution annoncée des capacités

Le SRC a étudié la situation dans laquelle il n'y aurait ni renouvellement, ni prolongation, ni extension, ni création de carrières. Dans cette hypothèse, les capacités de production alluvionnaire disponibles en 2035 ne représenteraient plus que **8%** du niveau de référence.

Le risque de tension est identifié dès 2024. Les renouvellements et nouvelles autorisations accordés entre 2017 et 2022 ont permis de retarder cette échéance, mais le SRC maintient qu'un risque critique demeure pour l'approvisionnement en granulats alluvionnaires du bassin.

Cette situation s'explique également par la nature des gisements. Les dépôts alluvionnaires sont souvent peu épais ; l'approfondissement des carrières existantes est donc limité et ne permet pas toujours de prolonger leur activité. Le SRC indique ainsi que les renouvellements et approfondissements des carrières alluvionnaires sont fréquemment contraints par la faible épaisseur des gisements.

Par conséquent, le scénario 2 a donc été retenu dans le SRC de NA, évitant la tension d'approvisionnement en granulats alluvionnaires. Le projet d'extension de Carresse-Cassaber est bien situé et classé en GPE dans l'atlas cartographique du SRC. Le projet de la Sté DPL répond donc parfaitement au SRC en ces points.

8.1.4. Le site de Carresse-Cassaber, un maillon reconnu de l'approvisionnement départemental

Le site de Carresse-Cassaber se caractérise par gisement alluvionnaire de qualité, dont les matériaux présentent d'excellentes caractéristiques qualitatives permettant de satisfaire les usages les plus exigeants, béton de haute performance et granulats destinés à la fabrication d'enrobés pour les couches de roulement. Implantée dans la plaine alluviale du Gave d'Oloron, dont l'hydrogéologie est particulièrement favorable à la formation de graves de qualité, la carrière n'est donc pas un site de production quelconque, mais un gisement reconnu pour son aptitude aux usages les plus exigeants de la filière.

La société DPL joue depuis plusieurs décennies un rôle stratégique dans l'alimentation des centrales d'enrobés du Béarn et de l'Est du Pays basque.

En 2015, le bassin de consommation de Lacq-Orthez-Pau-Val d'Adour-Oloron consommait 1 020 000 tonnes de granulats alluvionnaires, soit le tiers de sa consommation totale annuelle en matériaux, un tonnage fourni pour moitié par la seule gravière d'Abos (400 000 tonnes par an) et complété, entre juin 2021 et avril 2024, par les matériaux extraits sur le site de Carresse-Cassaber. Au total, ce sont aujourd'hui 397 000 tonnes de matériaux que le Groupe Daniel fournit chaque année aux centrales d'enrobés desservant les secteurs de Pau, Pau Sud, Orthez, Lacq et Soule, permettant l'entretien, la création ou la transformation de plus de 640 kilomètres de réseau routier, au bénéfice de plus de 360 000 habitants.

L'arrêt de Carresse-Cassaber, consécutif à l'annulation contentieuse de ses autorisations, a immédiatement soustrait 100 000 tonnes à ce marché déjà tendu. Cette perte se double d'une échéance plus lourde encore : la gravière d'Abos, exploitée par DPL, arrive, elle aussi, progressivement à épuisement. Elle a obtenu une nouvelle autorisation en mars 2026 mais pour une extraction de 7 ans, ce qui retranchera, d'ici sept ans, 400 000 tonnes supplémentaires de l'offre locale. La conjonction de ces deux échéances — l'une déjà effective, l'autre programmée — place le bassin de consommation face à un risque de rupture d'approvisionnement qui dépasse largement le seul cadre du site de Carresse-Cassaber.

8.2. ALTERNATIVE ET SUBSTITUTION

La présente note a pour objet d'examiner les possibilités de substitution des matériaux alluvionnaires qui seront produits par la gravière de Carresse-Cassaber, au regard des trois alternatives généralement évoquées : le recours aux matériaux recyclés, l'approvisionnement en granulats issus de roches dures (roches massives), et l'exploitation de gisements alluvionnaires « à sec », c'est-à-dire situés hors nappe (terrasses alluviales anciennes).

Il est rappelé en préambule que la question des alternatives d'approvisionnement a déjà fait l'objet d'une analyse détaillée dans le cadre du mémoire en réponse à l'avis de la MRAe Nouvelle-Aquitaine (n°2026-015709/A du 21 mai 2026), lequel comporte notamment une étude des gisements de roches massives mobilisables dans un rayon de 200 km autour de Pau. La présente note en reprend les principales conclusions, sans reproduire l'intégralité des développements, et les complète sur les volets « matériaux recyclés » et « carrières sèches alluvionnaires ».

8.2.1. La substitution par les matériaux recyclés

8.2.1.1. Un levier déjà pleinement mobilisé par le Groupe Daniel

Le recours aux matériaux recyclés constitue un axe fort des politiques publiques (Schéma Régional des Carrières de Nouvelle-Aquitaine, économie circulaire, objectifs de valorisation des déchets du BTP). Le Groupe Daniel, dont la société DPL est une filiale, est engagé de longue date dans cette démarche et dispose de ses propres outils de valorisation :

- un centre fixe de recyclage de matériaux de démolition à Artiguelouve (64) ;
- une plateforme de recyclage de matériaux inertes à Pontonx-sur-l'Adour (40) ainsi qu'une ISDI dans les Landes ;
- la réincorporation des bétons de déconstruction et des retours de chantiers dans de nouvelles formules béton.

Le recyclage est ainsi déjà mis en œuvre, en priorité, pour tous les usages qui l'admettent techniquement (remblais, couches de forme, graves de valorisation, certaines formulations béton). Il participe directement à l'économie des gisements naturels du Groupe.

8.2.2. Une substitution techniquement impossible pour les usages du gisement de Carresse-Cassaber

Les matériaux alluvionnaires de Carresse-Cassaber sont destinés à des usages dits « nobles » : production d'enrobés, bétons spécifiques et hautes performances, préfabrication. Pour ces destinations, les granulats recyclés issus de la démolition (comme d'ailleurs les calcaires) ne répondent pas aux exigences des normes techniques en vigueur et ne peuvent donc pas se substituer aux graves alluvionnaires. C'est précisément pour cette raison que les sites d'extraction alluvionnaires du Groupe sont affectés uniquement à ces destinations spécifiques et non substituables.

Par ailleurs, le gisement de déchets inertes valorisables disponible localement demeure limité en volume et en régularité au regard des besoins du bassin de consommation (plus d'un million de tonnes de granulats alluvionnaires consommées à l'échelle du bassin Lacq – Orthez – Pau – Val d'Adour – Oloron). Le recyclage constitue donc un complément indispensable, mais en aucun cas une alternative à la production alluvionnaire pour les usages visés par le projet.

En conclusion : les filières de recyclage sont déjà pleinement exploitées par le pétitionnaire pour les usages qui s'y prêtent ; elles ne permettent pas, techniquement et quantitativement, de répondre aux besoins couverts par les matériaux alluvionnaires de Carresse-Cassaber (enrobés et bétons à hautes performances notamment).

8.2.3. La substitution par les granulats de roches dures

Pour rappel, cette alternative a fait l'objet d'une analyse complète dans le mémoire en réponse à la MRAe (chapitre 1.2 « Analyse des alternatives en matériaux durs dans un rayon de 200 km. Les principaux enseignements en sont rappelés ci-après.

8.2.3.1. Des gisements limités, éloignés et contraints

L'analyse menée dans un rayon de 200 km autour de Pau a porté sur les seules roches massives présentant des caractéristiques mécaniques comparables aux graves alluvionnaires : ophites, Iherzolites et granites. Il en ressort que :

- les gisements d'ophites pyrénéennes (Saint-Étienne-de-Baïgorry, Souraïde, vallées d'Aspe et d'Ossau, Ariège) sont discontinus, de dimensions limitées, soumis à de fortes contraintes topographiques, paysagères et environnementales, et ne disposent pas de capacités industrielles susceptibles de se substituer à l'approvisionnement du bassin de consommation ;
- les lherzolites, roches géologiquement exceptionnelles, ne sont pas exploitées à l'échelle industrielle et présentent un intérêt scientifique et patrimonial majeur ;
- les ressources granitiques les plus proches (Sidobre, Limousin, Pyrénées centrales) se situent entre 180 et plus de 300 km, alimentent leurs propres bassins de consommation et ne disposent pas de capacités excédentaires ;
- les granulats de roches massives ne présentent pas systématiquement les mêmes caractéristiques techniques que les alluvionnaires roulés (régularité des approvisionnements, certaines formulations béton, enrobés), et leur production nécessite des consommations énergétiques supérieures de 20 à 40 % (tirs de mines, concassage intensif).

8.2.3.2. Un bilan environnemental et économique nettement défavorable

Le mémoire en réponse à la MRAe a évalué les conséquences d'un report de l'approvisionnement vers les roches massives :

- bilan carbone théorique : environ 4 050 t de CO₂/an pour un approvisionnement moyen à 150 km, contre 1 485 t de CO₂/an pour le scénario local Carresse-Cassaber – Abos, soit près de 2 565 t de CO₂ supplémentaires chaque année au seul titre du transport ;
- cas concret n°1 – Carrières de Thiviers (Dordogne, diorites) : 652 km aller-retour, 10 269 t de CO₂ supplémentaires par an et un surcoût de + 25 € HT/tonne (soit 3,75 M€/an pour 150 000 t) ;
- cas concret n°2 – Ofita Navarra (Espagne, ophites) : 444 km aller-retour, 6 992 t de CO₂ supplémentaires par an et un surcoût de + 16,79 € HT/tonne (soit 2,52 M€/an) ;
- une intensification des flux de poids lourds sur longue distance (de l'ordre de 12 000 trajets de semi-remorques par an pour 300 000 t) et des nuisances associées pour les territoires traversés.

Ces recherches, menées par la société DPL, démontrent que le report vers les roches dures ne présente pas un bilan environnemental global plus favorable que le maintien d'une ressource alluvionnaire locale, et qu'il serait contraire aux orientations du SRADET et du Schéma Régional des Carrières favorisant les approvisionnements de proximité.

8.2.4. La substitution par des carrières sèches alluvionnaires (gisements hors nappe)

L'exploitation de gisements alluvionnaires « à sec », situés sur les terrasses anciennes hors nappe, a également été examinée par le pétitionnaire dans le cadre de sa recherche de sites alternatifs. Cette solution se heurte toutefois à plusieurs limites.

8.2.4.1. Des gisements de qualité et d'épaisseur moindres

Les terrasses alluviales anciennes (moyennes et hautes terrasses) présentent des caractéristiques géologiques défavorables par rapport aux alluvions récentes de la basse plaine :

- des matériaux plus altérés, à forte charge argileuse, imposant des opérations de lavage et de traitement plus lourdes et pénalisant la qualité des produits pour les usages nobles (enrobés, bétons hautes performances) ;
- des épaisseurs exploitables généralement réduites, sous une couverture de découverte proportionnellement plus importante, conduisant à un ratio découverte/gisement défavorable ;
- en conséquence, une emprise foncière – le plus souvent agricole – sensiblement plus importante à tonnage équivalent, en contradiction avec les objectifs de limitation de la consommation d'espace.

À l'inverse, le gisement de Carresse-Cassaber offre une épaisseur moyenne exploitable d'environ 10 m de graves de grande qualité sous une découverte limitée (2 à 2,5 m en moyenne), soit un rendement au sol particulièrement favorable.

8.2.4.2. Une recherche de sites alternatifs déjà conduite et restée infructueuse

Préalablement au choix du site de Carresse-Cassaber, la société DPL a analysé plusieurs sites d'implantation potentiels sur les communes avoisinantes, en bordure du gave d'Oloron ou du gave de Pau. Ces sites ont été abandonnés pour les raisons suivantes :

- gisement exploitable trop profond (raisons techniques) ;
- impossibilité d'obtenir les maîtrises foncières ;
- terrains situés en amont immédiat du périmètre de protection rapprochée du champ captant d'Auterrive dédié à l'alimentation en eau potable (contrainte environnementale majeure) ;
- terrains trop proches du gave, avec risque de capture de la future gravière.

Aucun gisement alluvionnaire hors nappe de qualité équivalente, de capacité suffisante et libre de contraintes rédhibitoires n'a ainsi pu être identifié dans le secteur pour se substituer au projet.

8.2.5. Conclusion

Les trois pistes de substitution examinées – matériaux recyclés, roches dures et carrières sèches alluvionnaires – ont toutes été étudiées par le pétitionnaire :

- les matériaux recyclés sont déjà valorisés au maximum de leurs possibilités par le Groupe Daniel, mais ne peuvent répondre aux normes exigées pour les usages nobles auxquels sont destinés les alluvionnaires de Carresse-Cassaber ;
- les roches dures mobilisables dans un rayon de 200 km ne disposent ni des capacités ni de l'équivalence technique nécessaires, et leur mobilisation dégraderait fortement le bilan carbone (jusqu'à + 10 269 t de CO₂/an) et le coût des matériaux (+ 2,5 à 3,75 M€/an) ;
- les gisements alluvionnaires hors nappe du secteur, de qualité et d'épaisseur moindres et plus consommateurs d'espace agricole, ne constituent pas une alternative crédible, comme l'a confirmé la recherche de sites menée par DPL.

Au regard de ces éléments, le maintien d'une production alluvionnaire locale sur le site de Carresse-Cassaber, affectée exclusivement à des usages spécifiques et non substituables, apparaît comme la solution présentant le meilleur équilibre technique, environnemental et territorial pour répondre durablement aux besoins du bassin de consommation.

9. RELATION AVEC LES POPULATIONS, EFFETS SUR LA SANTE

9.1. MANQUE DE CONCERTATION AVEC LA POPULATION, LA COMMUNE ET LES EXPLOITANTS DE LA PLAINE

Certains opposants au projet regrettent ce qu'ils qualifient de manque de concertation de la société Dragages du Pont de Lescar avec la population, la commune et avec les exploitants agricoles de la plaine.

Nous rappellerons dans le cadre de cette réponse les démarches d'association du public et des acteurs locaux effectivement conduites, les rencontres tenues pendant la consultation publique, et les dispositifs de dialogue prévus pour toute la durée de l'exploitation, étant rappelé qu'une concertation suppose deux volontés, et que celle de l'exploitant n'a jamais fait défaut.

Un processus participatif complet

Le dossier a suivi chaque étape de la participation du public organisée par le Code de l'environnement : étude d'impact et résumé non technique accessible à tous, avis des autorités compétentes (MRAe, ARS, SDIS, Conseil départemental), et pour chacun de ces avis un mémoire en réponse écrit, circonstancié et rendu public conformément à l'article L.122-1. La consultation publique s'est déroulée du 13 avril au 13 juillet 2026, soit trois mois pleins offrant à chaque habitant la possibilité de consulter le dossier et de consigner ses observations. Les observations des opposants eux-mêmes, et la présente réponse, attestent que le débat contradictoire a bien eu lieu : c'est la fonction même de la procédure.

Le monde agricole associé

Un porteur de projet ne négocie pas individuellement avec chaque exploitant d'une plaine ; la concertation s'organise légitimement à deux niveaux.

Dans un premier temps, les exploitants et propriétaires des parcelles concernées par l'emprise ont été directement associés : l'étude préalable agricole repose sur les données qu'ils ont eux-mêmes fournies (rendements, assolements, projets de transmission), les contrats de forage ont été librement négociés, et leurs avis sur la remise en état figurent au dossier (PJ 62 et 63).

Dans un second temps, les structures collectives de la plaine, l'ASA d'irrigation et l'ASA de défense du gave, qui fédèrent les exploitants autour de l'eau et de la protection contre les crues ont accepté de rencontrer la société DPL le 1er juillet 2026, dans le cadre de la consultation publique. Cette double association prolonge une conception du projet pensée pour la cohabitation agricole : abandon des chemins d'Artigues et de Larriberot, maintien de tous les accès, organisation saisonnière des rotations en période de récolte, aires de croisement et entretien des voiries assuré par l'exploitant.

La municipalité

La société DPL a rencontré la mairie de Carresse-Cassaber pendant la consultation publique afin de lui proposer des contributions concrètes au bénéfice de l'économie communale et territoriale. Le conseil municipal a rejeté ces propositions en juin 2026, en exprimant le souhait de ne plus négocier avec l'exploitant. Ce choix lui appartient et la société DPL le respecte ; mais on ne saurait, sans contradiction, reprocher à l'exploitant un défaut de concertation alors qu'il a sollicité et obtenu une rencontre, formulé des propositions, et que la décision de rompre le dialogue est venue de l'autre partie.

Les propositions demeurent sur la table, et l'exploitant reste disponible pour reprendre les échanges à tout moment.

Un dialogue institué pour la durée de l'exploitation

Pour les 17 années de l'autorisation sollicitée, la société DPL a proposé une commission locale de concertation et de suivi associant élus, riverains et exploitants agricoles, y compris ceux non concernés par l'emprise, pour ajuster en continu la cohabitation entre l'exploitation et la vie de la plaine : elle est la réponse structurelle à la préoccupation exprimée. L'exploitant s'est en outre engagé auprès de l'ARS à un dialogue permanent avec les riverains, avec examen de toute plainte, traçabilité des signalements et retour d'information, ainsi qu'à la désignation d'un interlocuteur dédié, conformément à la pratique du Groupe Daniel sur l'ensemble de ses sites.

La participation du public a été assurée dans toutes ses composantes ; les exploitants concernés ont été associés directement et la plaine l'a été par ses structures collectives, rencontrées le 1er juillet 2026 ; la municipalité a été rencontrée et s'est vu proposer des contributions, avant de décider elle-même, en juin 2026, de rompre les négociations. Pour l'avenir, commission de concertation, traitement tracé des signalements et interlocuteur dédié garantiront un dialogue continu. La concertation n'a pas manqué du côté du porteur de projet ; elle demeure ouverte, et ne demande qu'à être saisie.

9.2. NON PRISE EN COMPTE DES PEURS DE LA POPULATION PAR DPL

Certaines contributions font état des peurs que le projet de gravière suscite au sein de la population et reprochent à la société Dragages du Pont de Lescar de ne pas prendre en compte

Prendre une crainte au sérieux ne consiste pas seulement à l'entendre ; cela consiste à l'examiner par des études, à mettre en œuvre des mesures concrètes et à organiser des contrôles dans la durée. C'est précisément la démarche suivie dans le dossier.

Des études et mesures dédiées

Ainsi à titre d'exemple, le risque de crue du Gave d'Oloron a été placé au cœur du projet. Les études hydrauliques et hydromorphologiques du méandre ont été actualisées en 2025 puis complétées en 2026 par ISL Ingénierie. Elles ont étudié des situations défavorables, dont l'effacement ou la rupture des merlons lors de crues décennales et centennales. Ces études ont conduit à prévoir des protections antiérosives sur environ 1 800 mètres, des merlons discontinus de faible hauteur, des stockages orientés dans le sens des écoulements, ainsi qu'une base de vie et une aire de stationnement implantées au-dessus de la cote de crue centennale.

Concernant les problématiques hydrogéologique, plusieurs modélisations de la nappe alluviale ont été réalisées par un hydrogéologue spécialisé, puis complétée à la demande de la MRAe afin d'examiner plus précisément les incidences possibles sur les usages locaux de l'eau. Aucun captage d'eau potable n'est présent sur le méandre et les captages AEP les plus proches sont situés à environ 3 km en amont du projet.

De plus, l'évaluation des risques sanitaires conclut à l'absence de risque pour la santé publique. L'exploitation se fera sans forage, sans tirs de mines et sans concassage sur site ; les matériaux étant extraits humides, les émissions de poussières sont limitées à la source. L'arrosage des pistes, la limitation de vitesse et des jauges de surveillance des retombées de poussières complètent ce dispositif. Les mesures acoustiques réalisées aux habitations les plus proches lors de l'exploitation antérieure ont relevé des émergences comprises entre 0 et 2,1 dB(A), pour un seuil réglementaire diurne de 6 dB(A). L'activité sera exclusivement diurne, en semaine, sans fonctionnement la nuit, le week-end ou les jours fériés. Les engins seront entretenus et équipés de dispositifs sonores adaptés ; les rotations de camions seront organisées, les vitesses limitées et un plan de circulation appliqué afin d'assurer la sécurité des riverains, des usagers et des exploitants agricoles.

Des réponses aux autorités

Les avis de la Mission régionale d'autorité environnementale, de l'Agence régionale de santé et du SDIS ont porté sur les mêmes sujets que ceux évoqués par la population : eau, santé, poussières, milieux naturels et sécurité.

DPL a répondu à ces avis par des mémoires publics et a produit des études complémentaires lorsque cela était demandé : compléments hydrogéologiques, modélisations hydrauliques sur des scénarios de rupture et inventaires écologiques supplémentaires. Cette démarche permet que les engagements pris soient examinés et contrôlés par les services compétents.

Des contrôles pendant l'exploitation

Les garanties ne s'arrêtent pas à l'autorisation du projet. Le dossier prévoit des suivis de la nappe et de la qualité de l'eau, des mesures de bruit, des jauges de retombées de poussières, des contrôles de voirie et une surveillance des protections contre l'érosion.

Toute observation ou plainte d'un riverain devra faire l'objet d'un examen spécifique, avec recherche de l'origine du problème et mise en œuvre de mesures correctives si nécessaire. DPL prévoit également un interlocuteur dédié et propose la mise en place d'une commission locale de concertation et de suivi associant élus, riverains et exploitants agricoles.

Les inquiétudes exprimées n'ont pas été ignorées : elles ont conduit à réaliser des études spécifiques, à définir des mesures de prévention et à prévoir des contrôles tout au long de l'exploitation.

Entendre une crainte ne signifie pas renoncer automatiquement au projet. Cela signifie l'instruire objectivement, sous le contrôle des autorités compétentes, puis mettre en œuvre les mesures nécessaires. DPL s'engage à poursuivre cette démarche pendant toute la durée de l'exploitation, par des mesures vérifiables, un suivi régulier et une réponse aux signalements des riverains.

9.3. INQUIETUDES SUR EFFET SUR LA SANTE CONDUISANT A DES RISQUES PSYCHOSOCIAUX

Plusieurs contributions à la consultation publique expriment des craintes concernant les nuisances sonores, la poussière, l'impact paysager et la circulation des camions liés au projet d'exploitation de la gravière qui pourrait conduire à des risques psychosociaux pour les habitants de Carresse-Cassaber

Au-delà des risques physiques et sanitaires, mesurés et objectivés par les études techniques du dossier, le projet de gravière de Carresse-Cassaber suscite chez une partie de la population des inquiétudes d'une autre nature : la crainte, diffuse mais réelle, de voir son cadre de vie quotidien altéré par la proximité d'une activité industrielle – son paysage, ses bruits familiers, l'air qu'on y respire, les routes qu'on y emprunte. Ces inquiétudes relèvent de ce que l'on désigne, dans l'analyse des projets industriels, comme le risque psychosocial : non un dommage physique mesurable, mais une atteinte potentielle au bien-être mental et social des populations riveraines, liée au ressenti et à l'anticipation autant qu'à l'exposition réelle.

Ce risque, la société DPL ne le découvre pas et ne le minore pas. Elle a elle-même rappelé, en réponse à l'Agence régionale de santé, la définition que l'Organisation mondiale de la santé donne de la santé : un état de complet bien-être physique, mental et social, et non la seule absence de maladie.

La présente réponse vise à expliciter la manière dont les différents nuisances susceptible de conduire à un risque psychosocial, bruit, poussières, paysage et circulation des camions ont été prise en compte dans l'élaboration du projet, et les mesures qui conduisent, in fine, à qualifier les risques associés de négligeable à très faible.

Risque associé au paysage

Un risque psychosocial lié au paysage apparaît généralement lorsqu'une infrastructure industrielle se situe à proximité immédiate des habitations, occupe le premier plan visuel du quotidien ou modifie fortement les repères familiers d'un territoire. L'Agence régionale de santé a elle-même rappelé, dans son avis, qu'une structure perçue comme inesthétique par les riverains ne relève pas seulement d'une question d'esthétique environnementale : la « pollution visuelle » peut générer des sentiments de contrariété, d'irritation et de stress, avec des conséquences psychosomatiques bien réelles pour ceux qui la subissent au quotidien.

Dans le cadre du dossier de demande d'autorisation, une étude paysagère spécifique a été conduite, identifiant précisément les points de vue les plus sensibles et produisant des photomontages destinés à objectiver, plutôt qu'à supposer, ce que percevront réellement les riverains. Sur cette base, une analyse des risques psychosociaux liés au paysage a été formellement conduite, examinant si les critères de proximité, de premier plan visuel et de modification des repères du quotidien étaient réunis. (Cf. mémoire en réponse à l'ARS)

Cette analyse conclut qu'aucun de ces critères n'est réuni. Les habitations les plus exposées du bourg de Cassaber se situent à plus de 900 mètres du site, selon un angle de vue « écrasé » qui ne permet pas de distinguer les détails de l'exploitation ; les premières habitations sont en partie protégées par la ripisylve du Gave d'Oloron et du Saleys ; le château de Cassaber, en situation de surplomb, ne permet pas davantage une distinction précise des terrains à l'œil nu. Une haie champêtre sera plantée en limite est du site pour réduire encore l'impact visuel, et le réaménagement final présentera un caractère naturel s'intégrant durablement dans le paysage de vallée.

Au regard de ces distances et de ces mesures, le risque psychosocial lié à l'impact paysager est qualifié, dans le dossier, de négligeable à très faible pour les habitants de Cassaber, de Carresse et des hameaux environnants.

Risque psychosocial associé au paysage

Le bruit présente une dimension psychosociale propre, distincte de son seul impact auditif. Ses effets sur la santé sont complexes, du fait de la grande subjectivité des personnes qui le reçoivent : un même niveau sonore, objectivement mesuré, peut être vécu très différemment selon que l'on identifie sa source comme familière ou comme extérieure et imposée. La crainte de nuisances répétées, de troubles du sommeil ou d'une dégradation générale de la tranquillité constitue ainsi un risque psychosocial à part entière, y compris lorsque les niveaux mesurés restent conformes aux seuils réglementaires.

C'est précisément parce que cette dimension subjective a été identifiée que le dossier ne se limite pas à une conformité réglementaire silencieuse. Des campagnes de mesures acoustiques seront réalisées au droit des quatre zones à émergence réglementée les plus proches, ainsi qu'en limite de site, et l'exploitant s'est engagé à ce que la fréquence de ces mesures puisse être adaptée, en accord avec les services de la DREAL, non seulement pour vérifier la conformité réglementaire mais explicitement, selon ses propres termes, pour rassurer la population, notamment vis-à-vis de son ressenti.

Les mesures réalisées en 2021 ont montré des émergences comprises entre 0 et 2,1 dB(A) pour un seuil réglementaire de 6 dB(A), l'activité du site étant qualifiée de faiblement audible sur la plupart des stations, l'ambiance sonore locale restant dominée par le trafic des RD 17 et RD 28. Ces résultats seront confortés par des engins insonorisés et équipés d'avertisseurs à fréquence mélangée, une activité strictement diurne excluant les week-ends et jours fériés, une vitesse limitée sur l'ensemble des voies internes, et un traitement systématique de toute plainte, avec analyse de son origine et mesures correctives si nécessaire. **L'évaluation des risques sanitaires conclut, sur cette base, à un impact résiduel nul pour le bruit.**

Risque psychosocial associé aux nuisances « poussières »

Les poussières constituent sans doute la nuisance la plus immédiatement perceptible d'une exploitation de matériaux : un dépôt visible sur une voiture, une terrasse ou du linge séchant dehors rappelle, chaque jour, la présence de l'activité industrielle, bien au-delà de sa réalité physique mesurée. **Cette perception s'accompagne fréquemment d'une inquiétude sanitaire – la crainte, notamment, de pathologies respiratoires – qui amplifie le risque psychosocial indépendamment du niveau réel d'exposition.**

Sur ce point, l'exploitant a choisi une position claire, exprimée sans détour dans sa réponse à l'Agence régionale de santé : il est pleinement conscient de la problématique poussières, associée essentiellement au transport des matériaux et à la circulation sur la piste d'accès. Bien que la réglementation applicable à ce type d'activité ne rende pas obligatoire une surveillance environnementale spécifique des retombées de poussières, l'exploitant s'est engagé, sur recommandation de l'ARS, à mettre en place un suivi annuel par jauges de retombées, positionnées en limite de site et au droit des habitations les plus proches de chaque rive du Gave. Il a même proposé d'adapter ce positionnement pour isoler, autant que possible, sa propre contribution de celle des deux sites de roche massive voisins, également susceptibles d'influencer les mesures – preuve d'une démarche qui vise l'objectivité plutôt que la seule conformité.

Sur la question spécifique de la silicose, le dossier ne l'étudie pas davantage. L'évaluation des risques sanitaires identifie nommément la silice libre, classée cancérigène par le Centre international de recherche sur le cancer, comme le traceur de risque déterminant pour les carrières : l'inhalation chronique et répétée de fortes concentrations de poussières silicatées peut effectivement conduire à des pneumoconioses, dont la silicose, avec des complications cardiaques et pleuropulmonaires bien documentées par la médecine du travail. Le dossier ne minimise donc pas la gravité de la maladie ; il examine, avec la même rigueur, si les conditions de son apparition sont réunies sur ce site précis.

Le mode d'exploitation retenu et les mesures proposées limiteront les émissions de poussières à la source. **De fait, les conditions d'apparition de la silicose ne sont précisément pas réunies ici.** Cette maladie résulte d'une exposition prolongée à de fortes concentrations de poussières fines, typiquement générées par des opérations de concassage ce qui ne sera absolument pas le cas sur Carresse-Cassaber.

Ce constat rejoint celui d'une étude nationale de référence, conduite en 2022-2023 par le bureau d'études EVADIES pour le compte des fédérations professionnelles UNPG et Minéraux Industriels-France, selon une méthodologie validée avec le ministère de la Transition écologique et l'ANSES : sur l'ensemble des sites étudiés, les concentrations de silice mesurées au droit des habitations situées à 200 mètres des sources d'émission ne présentent aucun risque pour la santé des populations, le facteur déterminant étant la distance au site – et non son tonnage ou sa surface –, et les seuils réglementaires de qualité de l'air sont partout respectés au voisinage des carrières.

Le projet de Carresse-Cassaber s'inscrit précisément dans ce cas général, ses habitations les plus proches se situant bien au-delà de ce rayon de 200 mètres. Sur ces bases, l'évaluation des risques sanitaires du dossier conclut qu'aucun risque sanitaire, y compris de silicose, n'est à attendre pour les riverains de l'exploitation ; le principe d'amélioration continue propre aux installations classées s'appliquera néanmoins si le retour d'expérience en révélait la nécessité.

Risque psychosocial associé à la circulation des camions sur la plaine et la RD17

De toutes les nuisances redoutées, celle liée au passage des camions dans un centre-bourg est sans doute la plus vive : sentiment d'insécurité pour les piétons et les enfants, bruit et poussières perçus à très courte distance, impression que le village lui-même est traversé par une activité qui ne le concerne pas directement. C'est une nuisance concentrée, quotidienne et visible, qui marque durablement la perception qu'ont les habitants d'un projet – bien plus qu'une exploitation tenue à l'écart, même de taille comparable.

C'est précisément ce risque que la conception même de l'accès au site a cherché à écarter. Le nouveau tracé, qui ramène la distance entre la RD 17 et l'entrée du site de 3 km à 1,3 km, a été redessiné pour rejoindre directement le réseau départemental sans emprunter les voies traversant les bourgs. Ce choix prend un relief particulier lorsqu'on le compare à la situation existante : la commune de Carresse-Cassaber accueille en effet deux autres carrières en activité, la carrière de calcaire exploitée par CEMEX Granulats Sud-Ouest, à 1,3 km du site DPL et à proximité immédiate du bourg de Cassaber, et la carrière de gypse exploitée par ETEX Building Performance, à 1,5 km, implantée entre les bourgs de Carresse et de Cassaber. Le dossier constate d'ailleurs lui-même, au titre de l'état existant du territoire, que le secteur connaît déjà de fortes nuisances dues au trafic des poids lourds de ces deux exploitations voisines. Autrement dit, le trafic de poids lourds que subit aujourd'hui la population des bourgs ne provient pas, et ne proviendra pas, de l'activité de DPL.

L'accès direct à la RD 17 et l'ensemble des mesures organisationnelles proposées par DPL pour sécuriser la cohabitation avec les riverains et les exploitants agricoles forment un dispositif entièrement tourné vers un objectif simple : qu'aucun habitant de Carresse ou de Cassaber n'ait, dans son quotidien, à croiser un camion de la gravière DPL dans sa rue. Ce n'est pas une différence de degré avec les deux autres carrières présentes sur la commune, mais une différence de nature : là où leur trafic contribue aux nuisances déjà constatées dans les bourgs, celui de DPL s'en tient, par construction, entièrement écarté.

Sur chacune des problématiques source de nuisance potentielle pour la population, le dossier ne s'est pas contenté de démontrer une conformité réglementaire. Il a, en effet, cherché à traiter la dimension psychosociale du risque, c'est-à-dire l'écart entre l'exposition réellement mesurée et le ressenti des habitants. Cette démarche est explicite pour le paysage ; elle l'est tout autant pour le bruit, dont le suivi est conçu pour rassurer la population sur son ressenti autant que pour vérifier des seuils ; pour les poussières, où l'exploitant s'engage volontairement, au-delà de ses obligations, à un suivi que la réglementation n'imposait pas ; et pour la circulation, où l'ensemble du tracé d'accès a été pensé pour que les bourgs de Carresse et de Cassaber restent, contrairement à ce qui prévaut aujourd'hui avec les deux autres carrières de la commune, à l'écart du passage des camions.

Pour chacun de ces risques, l'analyse conduit à qualifier le risque résiduel, physique comme psychosocial, de négligeable à très faible. Mais cette conclusion n'est pas une finalité, elle s'accompagne, en effet, d'engagements de suivi, d'un traitement systématique de toute plainte, et d'une disponibilité de l'exploitant pour adapter ses mesures au fil de l'exploitation.

10.REPONSES AUX CONTRIBUTION 124 A 131

10.1. ANALYSE DES CONTRIBUTIONS

Dans le cadre de son procès-verbal, M. Le Commissaire- enquêteur a demandé au porteur de projet de répondre spécifiquement aux contributions 124 à 131, présentée en Annexe 1 du présent document.

La liste et le contenu de ces contribution sont présentées dans le tableaux suivant. Les contributions n°126, n°128, n°129 et n°130 ont été traités directement dans le cadre des thématique. Le tableau indique dans quel partie du mémoire, la réponse est accessible.

Les autres contributions ont été considérées hors thème et sont traités par la suite.

Réf.	Thématique de rattachement	Question à traiter	Référence dans rapport
124	Hors 9 thèmes point juridique / procédural	Quelles décisions judiciaires ou administratives ont été rendues sur des projets antérieurs de carrière sur ce site ou dans son environnement immédiat, et comment le présent dossier démontre-t-il qu'il répond aux motifs ayant conduit à ces décisions — motifs qui, s'ils ne sont pas traités, constitueraient des moyens d'annulation de l'autorisation éventuellement délivrée ?	Chap.10.1.1, p.91-92
125	Hors 9 thèmes Point juridique / procédural	Quelle est la nature précise de la dérogation demandée dans le courrier versé à la pièce PJ48, quelle règle ou prescription réglementaire est-il demandé de ne pas appliquer dans ce projet, et sur quel fondement juridique cette dérogation est-elle sollicitée — fondement qui devra être examiné par le commissaire enquêteur pour vérifier la légalité de l'autorisation éventuellement délivrée ?	Chap.10.1.2, p.93-94
126	Hydraulique	Comment l'étude d'impact répond-elle aux insuffisances identifiées par la DDTM sur les scénarios d'inondation, et comment l'absence de PPRI sur la commune de Carresse-Cassaber affecte-t-elle la capacité du commissaire enquêteur à évaluer l'adéquation des mesures proposées au regard des risques réels d'inondation pesant sur le site et ses environs ?	Chap.1.1, p.9
127	Hors 9 thèmes Régularité de la procédure de consultation	À quelle date l'avis de la MRAe Nouvelle-Aquitaine a-t-il été versé au dossier de consultation, et si ce versement est intervenu après l'ouverture de la consultation le 13 avril 2026, quelles mesures ont été prises pour s'assurer que les contributeurs ayant déposé leurs observations avant ce versement ont eu la possibilité d'en prendre connaissance et, le cas échéant, de compléter leur contribution à la lumière des observations de l'autorité environnementale indépendante ?	Chap.10.1.3, p.95-96
128	Hydrogéologie	Comment l'étude d'impact évalue-t-elle les effets de l'extraction des graves sur la géométrie et les conditions d'écoulement de la nappe alluviale, et comment ces effets se répercutent-ils sur les captages d'eau destinée à la consommation humaine situés dans le périmètre d'influence hydrogéologique du site ?	Chap.1.2.1, p.9
129	Vocation agricole / plaine	Comment l'étude d'impact quantifie-t-elle la perte irréversible de surfaces agricoles à forte valeur agronomique, et comment cette perte s'articule-t-elle avec les objectifs de protection des terres agricoles fixés par le SDAGE Adour-Garonne et avec les engagements de la France en matière de ZAN qui visent précisément à mettre fin à la consommation irréversible d'espaces agricoles ?	Chap.3.4, p.28-29
130	Transport / circulation / dangers routiers	Comment l'étude d'impact évalue-t-elle les effets cumulés du trafic de camions généré par la gravière projetée avec celui de la carrière de gypse existante et des autres flux de poids lourds dans le secteur, et comment ces effets cumulés ont-ils été pris en compte dans le dimensionnement des mesures de compensation proposées pour la voirie communale ?	Chap.6.11, p.60-61
131	Hors 9 thèmes garanties financières / démantèlement	Comment les garanties financières versées aux pièces PJ60-68 et le Plan de Gestion et de Démantèlement des Équipements (PGDE) de la pièce PJ70 démontrent-ils que le montant et les modalités des garanties constituées sont adéquats au coût réel et actualisé de la remise en état complète du site, y compris la gestion à long terme des plans d'eau résiduels, et quelles dispositions contractuelles garantissent la pérennité de ces engagements en cas de cessation d'activité ou de défaillance financière de DPL Granulats ?	Chap.10.1.4, p.97-98

Tableau 3 : Récapitulatif des contributions à traiter spécifiquement

10.2. REPONSE SPECIFIQUE A LA CONTRIBUTION N°124

Quelles décisions judiciaires ou administratives ont été rendues sur des projets antérieurs de carrière sur ce site ou dans son environnement immédiat, et comment le présent dossier démontre-t-il qu'il répond aux motifs ayant conduit à ces décisions — motifs qui, s'ils ne sont pas traités, constitueraient des moyens d'annulation de l'autorisation éventuellement délivrée ?

La contribution n°124 pose une question précise et légitime, à laquelle DPL doit une réponse tout aussi précise : quels sont les motifs d'annulation des autorisations antérieures, et comment le dossier actuel y répond-il. Les éléments ci-dessous reprennent la chronologie complète des décisions rendues, jusqu'au Conseil d'État, puis répondent point par point à chacun des trois motifs retenus par les juridictions.

Rappel chronologique des décisions rendues

- 2 juin 2016 : arrêté préfectoral d'autorisation n°12 330/2016/011.
- 26 janvier 2021 : arrêté préfectoral complémentaire n°12 330/2021/002, modifiant les conditions d'accès à la carrière.
- Dès avril 2017 : recours déposés contre ces autorisations.
- 15 décembre 2021 : le Tribunal Administratif de Pau annule les arrêtés précités, au motif (i) d'une sécurité insuffisante du chemin d'accès à la carrière depuis la RD n°17, (ii) de capacités techniques jugées insuffisantes du Pont du Gouat, et (iii) de capacités techniques jugées insuffisantes des deux buses permettant le franchissement du ruisseau de Labarthe. Le Préfet fait appel devant la Cour Administrative d'Appel de Bordeaux.
- 13 avril 2022 : à la demande de DPL, un arrêté préfectoral de mesures conservatoires (n°12 330/2022/003) autorise la poursuite de l'exploitation pour 2 ans, à charge pour DPL de déposer une nouvelle demande d'autorisation environnementale dans un délai d'un an, intégrant l'ensemble des impacts liés à la circulation des camions entre la RD17 et la carrière.
- 13 avril 2024 : cet arrêté conservatoire arrive à échéance, la Cour Administrative d'Appel de Bordeaux ayant confirmé que l'accès depuis la RD17 ne présentait pas de garantie suffisante en matière de sécurité.
- 2024 : le Conseil d'État est saisi d'un pourvoi et n'y fait pas droit, confirmant ainsi en dernier ressort la décision de la Cour Administrative d'Appel de Bordeaux.

Le site a été exploité entre 2021 et 2024 (2 ha décapés, 0,91 ha extrait, environ 86 700 tonnes), avant l'arrêt lié à cette décision définitive. Le présent dossier constitue une nouvelle demande d'autorisation environnementale, déposée sur la base d'un accès entièrement reconçu.

Réponse aux trois motifs d'annulation

⇒ **Sécurité insuffisante du chemin d'accès depuis la RD17**

L'accès a été intégralement repensé : la distance entre la RD17 et l'entrée du site est réduite de 3 km à 1,3 km ; l'ensemble des virages serrés et à angle droit présents sur l'ancien tracé a été supprimé ; un nouveau carrefour d'accès à la RD17 est créé, conforme aux prescriptions du Conseil Départemental (zone validée dès 2014) ; le tracé n'emprunte plus le chemin d'Artigues ni le chemin de Larriberot, identifiés comme sensibles dans l'ancien schéma de circulation.

⇒ **Capacités techniques du Pont du Gouat jugées insuffisantes.**

Une étude structurelle dédiée (SETEC-DIADES, juin 2022) a modélisé un trafic de 83 poids lourds de 44 tonnes par jour, sensiblement supérieur au trafic du projet moyen (50 à 60 camions/jour) et conclut que le tablier ne présente pas d'insuffisance de capacité portante vis-à-vis des règlements applicables à l'époque de construction, avec une vitesse limitée à 10 km/h sur l'ouvrage.

⇒ **Capacités techniques des deux buses permettant le franchissement du ruisseau de Labarthe.**

Ce motif ne trouve plus à s'appliquer au projet actuel : le nouveau tracé d'accès n'inclut pas le franchissement du ruisseau de Labarthe. Les seuls ouvrages de franchissement du nouvel itinéraire sont le Pont du Gouat (traité au point 2) et un fossé d'eaux pluviales au droit du nouveau carrefour RD17, pour lequel des prescriptions techniques spécifiques sont prévues (support des charges lourdes, transparence hydraulique et écologique).

Les trois motifs ayant fondé l'annulation de l'autorisation de 2016, confirmée jusqu'au Conseil d'État, trouvent chacun une réponse spécifique et documentée dans le dossier actuel : un accès totalement reconçu et raccourci, une étude structurelle dédiée du Pont du Gouat, et la suppression pure et simple du franchissement qui posait problème.

10.3. REPONSE SPECIFIQUE A LA CONTRIBUTION N°125

Quelle est la nature précise de la dérogation demandée dans le courrier versé à la pièce PJ48, quelle règle ou prescription réglementaire est-il demandé de ne pas appliquer dans ce projet, et sur quel fondement juridique cette dérogation est-elle sollicitée — fondement qui devra être examiné par le commissaire enquêteur pour vérifier la légalité de l'autorisation éventuellement délivrée ?

Nature de la dérogation demandée

Le terme « dérogation » employé dans l'intitulé de la pièce PJ48 ne renvoie à aucune dispense d'appliquer une règle de fond relative à la protection de l'environnement, à la santé ou à la sécurité publique. La demande porte exclusivement sur le format de représentation graphique d'une seule pièce du dossier : l'échelle à laquelle est établi le plan d'ensemble de l'installation. Il s'agit d'un aménagement cartographique, et non d'une exemption d'une norme applicable au projet lui-même.

Le projet relevant du régime des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (rubrique 2510-1 – exploitation de carrière), le contenu du dossier de demande d'autorisation environnementale est complété, pour les ICPE, par les pièces énumérées à l'article D.181-15-2 du Code de l'Environnement. Le 9° du I de cet article prévoit qu'un plan d'ensemble doit en principe être établi à l'échelle 1/200e minimum et permettre d'identifier l'aménagement projeté de l'installation, l'usage des parcelles et bâtiments alentour, ainsi que les réseaux enterrés déjà présents.

Ce même article, dans la phrase qui suit immédiatement cette règle, organise expressément la possibilité d'y déroger : une échelle réduite peut être admise par l'administration, sur demande motivée du pétitionnaire. Le courrier de la Présidente de DPL Granulats du 2 juin 2025 (PJ48) s'inscrit très exactement dans ce cadre :

- il est adressé à l'autorité compétente pour l'accorder (Monsieur le Préfet des Pyrénées-Atlantiques) ;
- il vise expressément le texte qui l'autorise (référence au « 9° du I. de l'article D.181-15-2 du Code de l'Environnement ») ;
- il est motivé par la superficie de la carrière et la nature du projet envisagé.

Il ne s'agit donc pas d'une auto-dérogation décidée unilatéralement par le pétitionnaire, mais de la mise en œuvre d'une faculté explicitement prévue par le règlement lui-même et subordonnée à l'accord préalable de l'administration.

L'échelle de 1/200e est calibrée pour des installations de faible emprise. Le projet de Carresse-Cassaber porte sur une carrière alluvionnaire d'une emprise totale de 34,25 ha, dont 20,05 ha exploitables. Représenter une telle superficie au 1/200e imposerait un support cartographique de plusieurs dizaines de mètres carrés, inexploitable tant pour l'instruction du dossier que pour sa consultation par le public. Le recours à une échelle réduite (1/4 000e) permet de représenter l'intégralité du site sur un format usuel, sans en dénaturer le contenu. Cette demande constitue effectivement une pratique très courante dès lors que la superficie d'un projet ICPE dépasse quelques hectares, comme c'est le cas pour la grande majorité des carrières.

Le changement d'échelle ne retire aucune information exigée par la réglementation. La légende de la pièce PJ48 atteste que l'ensemble des éléments requis y figure : emprise du projet et emprise exploitable, limites communales, parcelles cadastrales et leurs références, accès existants et à créer, bornage, limite de l'espace de mobilité du Gave d'Oloron, cotes NGF et courbes de niveau, base de vie, aménagements anti-érosion des berges, secteurs de création d'habitat pour l'Alyte accoucheur et de zones humides, haies champêtres, secteur remblayé, piézomètres et réseaux électriques.

Les autres pièces du dossier (PJ1 – carte de localisation, PJ2 – éléments graphiques, cartographies de l'étude d'impact en PJ4/PJ4b) apportent, à des échelles différentes adaptées à leur objet, les compléments de précision utiles sur des secteurs particuliers.

L'auteur de la contribution a raison de souligner que le fondement de cette demande doit pouvoir être vérifié : c'est précisément l'objet des développements ci-dessus.

À la différence d'une dérogation touchant au fond du projet, par exemple une dérogation « espèces protégées » au titre de l'article L.411-2 du Code de l'Environnement, qui suppose une appréciation de l'impact sur la biodiversité, la dérogation d'échelle ne laisse aucune marge d'appréciation sur l'acceptabilité environnementale du projet.

Sa légalité s'apprécie uniquement au regard du respect des conditions de forme posées par l'article D.181-15-2, I, 9° : une demande motivée du pétitionnaire, adressée à l'autorité compétente, qui l'admet. Le dossier comprenant cette pièce a nécessairement fait l'objet, comme le prévoit la procédure d'autorisation environnementale, d'un examen de complétude et de régularité par les services de l'Etat préalablement à l'ouverture de l'enquête publique.

Il appartiendra naturellement à Monsieur le commissaire enquêteur, comme il en a la faculté, de porter dans son rapport toute appréciation qu'il jugerait utile sur ce point

10.4. REPONSE SPECIFIQUE A LA CONTRIBUTION N°127

À quelle date l'avis de la MRAe Nouvelle-Aquitaine a-t-il été versé au dossier de consultation, et si ce versement est intervenu après l'ouverture de la consultation le 13 avril 2026, quelles mesures ont été prises pour s'assurer que les contributeurs ayant déposé leurs observations avant ce versement ont eu la possibilité d'en prendre connaissance et, le cas échéant, de compléter leur contribution à la lumière des observations de l'autorité environnementale indépendante ?

Déposée le 11 juin 2026 par un contributeur anonyme, la contribution n°127 interroge la date à laquelle l'avis de la MRAe Nouvelle-Aquitaine a été versé au dossier de consultation, et demande, dans l'hypothèse où ce versement serait intervenu après l'ouverture de la consultation du public le 13 avril 2026, quelles mesures ont été prises pour permettre aux contributeurs ayant déjà déposé leurs observations d'en prendre connaissance et, le cas échéant, de compléter leur contribution.

Rappel chronologique des faits

- 13 avril 2026 : ouverture de la consultation du public sur la demande d'autorisation environnementale, pour une durée de trois mois jusqu'au 13 juillet 2026.
- 23 mars 2026 : saisine de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) Nouvelle-Aquitaine par la DREAL, antérieurement à l'ouverture de la consultation du public.
- 21 mai 2026 : production de l'avis de la MRAe.
- 23 mai 2026 : dépôt de l'avis de la MRAe sur le registre de consultation, soit environ six semaines après l'ouverture de la consultation et près de trois semaines avant sa clôture.
- 10 juillet 2026 : publication du mémoire en réponse de DPL à l'avis de la MRAe, soit trois jours avant la clôture de la consultation le 13 juillet 2026.

Les obligations réglementaires applicables au délai de production de l'avis

En application de l'article R.122-7 du Code de l'environnement, l'autorité environnementale, ici la MRAe agissant pour le compte de la mission régionale d'autorité environnementale, dispose d'un délai de deux mois à compter de sa saisine par l'autorité compétente pour rendre son avis sur l'étude d'impact. En l'absence d'avis émis dans ce délai, la MRAe est réputée n'avoir aucune observation à formuler, ce qui n'a pas été le cas en l'espèce.

La saisine de la MRAe étant intervenue le 23 mars 2026, le délai réglementaire de deux mois expirait le 23 mai 2026. **L'avis a été produit le 21 mai 2026 et déposé sur le registre le 01 juin 2026, soit très exactement à l'échéance du délai légal.** DPL souligne donc que la MRAe a rendu son avis dans le strict respect du délai qui lui est imparti par les textes, sans dépassement ni retard imputable à l'autorité environnementale.

Dans ce cadre, l'avis de la MRAe a été mis à disposition du public 43 jours avant la clôture de la consultation prévue le 13 juillet 2026, laissant ainsi à l'ensemble des contributeurs, y compris ceux ayant déposé une contribution antérieurement au 01 juin 2026, un délai suffisant pour en prendre connaissance et déposer, s'ils le souhaitent, une contribution complémentaire à la lumière des observations de l'autorité environnementale. Le dispositif de consultation électronique reste en effet ouvert à tout moment de la période pour l'ensemble des contributeurs, qui peuvent déposer autant d'observations qu'ils le souhaitent jusqu'à la date de clôture, sans limitation liée au dépôt d'une première contribution.

10.5. REPONSE SPECIFIQUE A LA CONTRIBUTION N°131

Comment les garanties financières versées aux pièces PJ60-68 et le Plan de Gestion et de Démantèlement des Équipements (PGDE) de la pièce PJ70 démontrent-ils que le montant et les modalités des garanties constituées sont adéquats au coût réel et actualisé de la remise en état complète du site, y compris la gestion à long terme des plans d'eau résiduels, et quelles dispositions contractuelles garantissent la pérennité de ces engagements en cas de cessation d'activité ou de défaillance financière de DPL Granulats ?

Précision liminaire sur la pièce PJ70

Une clarification s'impose avant de répondre sur le fond : la pièce PJ70 ne constitue pas un « Plan de Gestion et de Démantèlement des Équipements ». Il s'agit du Plan de Gestion des Déchets Inertes et des Terres Non Polluées, également désigné PGDE pour « Plan de Gestion des Déchets d'Extraction », document prévu par l'article 16 bis de l'arrêté ministériel du 22 septembre 1994 modifié relatif aux exploitations de carrières. Il porte exclusivement sur la gestion des déchets issus de l'extraction elle-même (terres de découverte, matériaux stériles) et sur leur réemploi pour les opérations de remise en état — en aucun cas sur le démantèlement d'équipements. Cette précision ne retire rien à la pertinence de la question posée, à laquelle répondent les éléments suivants.

Pourquoi des garanties financières sont-elles constituées ?

L'article L.516-1 du Code de l'Environnement subordonne la mise en activité d'une carrière à la constitution de garanties financières, destinées à assurer la surveillance du site et le maintien en sécurité de l'installation, les interventions en cas d'accident avant ou après la fermeture, et la réhabilitation après fermeture. Cette obligation, précisée aux articles R.516-1 et suivants, vise précisément à couvrir le risque de défaillance financière de l'exploitant : **si DPL Granulats se trouvait dans l'incapacité de réaliser elle-même la remise en état, les garanties permettent à l'Etat de faire exécuter les travaux par un tiers, sans attendre l'issue d'un contentieux ou d'une procédure de recouvrement contre la société.** Le guide de lecture du dossier (PJ7) résume d'ailleurs cet objectif en termes simples : en cas de défaillance de la société, le site sera remis en état grâce à la constitution de ces garanties.

Comment le montant est-il déterminé et actualisé pour rester adéquat au coût réel de la remise en état ?

Le montant n'est pas fixé librement par l'exploitant : il résulte d'une méthode de calcul nationale et normée, définie par l'arrêté du 9 février 2004 modifié par l'arrêté du 24 décembre 2009, applicable à toutes les carrières. Pour Carresse-Cassaber (exploitation mixte sous eau/hors d'eau), la formule retenue (« autres carrières à ciel ouvert ») est :

$$C = \alpha \times (S1 \times C1 + S2 \times C2 + S3 \times C3)$$

- S1, S2, S3 : surfaces (infrastructures ; zones en chantier ; fronts et berges restant à réaménager), retenues à leur valeur maximale atteinte sur chaque période de 5 ans — c'est-à-dire dans la configuration la plus défavorable, ce qui garantit que le montant couvre l'intégralité de la remise en état à tout moment de la période, y compris en cas d'arrêt brutal de l'exploitation ;
- C1, C2, C3 : coûts unitaires nationaux de remise en état (15 555 €/ha, 34 070 €/ha et 17 775 €/ha TTC) ;
- α : coefficient d'actualisation, calculé à partir de l'indice TPO1 (travaux publics) et du taux de TVA en vigueur.

C'est ce coefficient α qui répond directement à l'exigence d'un montant « actualisé » : plutôt qu'une valeur figée à la date du dossier, il rattache le montant à un indice public reflétant l'évolution réelle du coût des travaux. Calculé au 1er décembre 2025 (dernier indice connu : novembre 2024), il s'élève à 1,3847, soit une réévaluation de près de 38 % par rapport à la valeur de référence de 2009. Les montants actualisés qui en résultent pour le site sont les suivants :

Période	Montant actualisé des garanties financières
Années 0 à 5 (phase 1)	304 888 €
Années 5 à 10 (phase 2)	333 275 €
Années 10 à 17 (phases 3 et 4)	424 925 €

Tableau 4 : Récapitulatif des garanties financières

Enfin, conformément à l'article R.516-2, II, du Code de l'Environnement, l'arrêté préfectoral d'autorisation fixera lui-même le montant définitif des garanties ainsi que ses modalités d'actualisation : le contrôle de l'adéquation du montant ne s'arrête donc pas au dépôt du dossier, il se poursuit tout au long de la vie de l'installation, avec une réactualisation à chaque période quinquennale.

Quelles dispositions garantissent la pérennité de ces engagements en cas de cessation d'activité ou de défaillance financière ?

C'est le cœur de la question, et la réponse tient à la forme choisie pour ces garanties. Conformément à l'article R.516-2, I, elles sont constituées sous la forme d'un acte de cautionnement solidaire, conforme au modèle fixé par l'arrêté du 31 juillet 2012, souscrit par un établissement de crédit ou une entreprise d'assurance — et non par DPL Granulats elle-même. Concrètement :

- la validité et la solvabilité de la garantie reposent sur un tiers financier indépendant, lui-même soumis à des règles prudentielles strictes (contrôle bancaire ou assurantiel), et non sur la situation financière de DPL Granulats ;
- l'article R.516-3 prévoit expressément que le préfet met en œuvre (« appelle ») ces garanties en cas de non-exécution des travaux de remise en état après mise en demeure restée sans effet, d'ouverture d'une procédure de liquidation judiciaire à l'encontre de l'exploitant, ou de disparition juridique de celui-ci — soit précisément les hypothèses de cessation d'activité ou de défaillance financière évoquées par la contribution ;
- une fois la garantie appelée, c'est l'établissement de crédit ou l'assureur qui est tenu de verser les sommes correspondantes, indépendamment de la situation de DPL Granulats à ce moment-là ;
- cette garantie doit enfin être constituée avant même la mise en activité de la carrière : l'exploitation ne peut légalement démarrer sans que la sécurité financière de la remise en état soit déjà assurée.

Sur la gestion à long terme des plans d'eau résiduels

L'article L.516-1 précité inclut explicitement, dans l'objet des garanties financières, la surveillance du site et le maintien en sécurité de l'installation aussi bien avant qu'après la fermeture, ce qui couvre le suivi post-exploitation — dont celui des plans d'eau résiduels — en complément des dispositions de réaménagement et de suivi détaillées dans l'étude d'impact (PJ4/PJ4b).

Le lien réel entre PJ70 et les garanties financières

Si le PGDE ne porte pas sur un démantèlement d'équipements, un lien existe bien entre les deux pièces : l'article R.516-2, IV, prévoit que, lorsque le site comporte des installations de stockage de déchets inertes issues de l'exploitation — ce qui est le cas ici et décrit précisément en PJ70 — le montant des garanties financières intègre également le coût de la surveillance de ces installations et d'une intervention en cas d'accident majeur (par exemple l'effondrement d'un merlon). Le lien entre les deux pièces porte donc sur la gestion des déchets d'extraction, non sur des équipements à démanteler.



**Chapitre B : Question évoqués par
courriels ou par courriers par
association**



1. REPONSE SPECIFIQUE A LA CONTRIBUTION N°173 : SEPANSO64/SEPANSO 40

La société Dragages du Pont de Lescar (DPL) a pris connaissance avec attention du courrier adressé le 11 juillet 2026 par la SEPANSO Pyrénées-Atlantiques à MM. les commissaires enquêteurs, dans le cadre de l'enquête publique relative au projet d'exploitation d'une carrière alluvionnaire à Carresse-Cassaber. Elle salue la précision de l'argumentaire, qui permet un débat contradictoire de qualité, et souhaite y répondre point par point, en reprenant l'ordre et l'intitulé des sept observations formulées par l'association, sur la base des pièces techniques versées au dossier d'enquête.

Sur deux points précis – la localisation exacte de la zone de compensation humide au regard de la figure 152 p.340 de l'étude d'impact, et l'allégation de dégradations sur des pompes agricoles – DPL ne dispose pas, à ce stade, d'éléments lui permettant de confirmer ou d'infirmer les affirmations de la SEPANSO ; ces deux points sont signalés comme tels ci-après plutôt que traités par affirmation.

Sur les voies d'accès

Les chemins de la plaine de Carresse-Cassaber, dont le chemin de Sus Las Houns, appartiennent juridiquement à l'Association Foncière de Remembrement (AFR) et relèvent, non du régime des voies communales, mais de celui des chemins d'exploitation régis par les articles L.162-1 et L.162-2 du Code rural. Ce régime confère un droit d'usage commun à l'ensemble des propriétaires riverains, dont fait partie la société DPL en tant que propriétaire de parcelles sur la plaine et membre à ce titre de l'AFR. Ce droit d'usage n'est donc pas subordonné à un accord distinct et renouvelé de l'AFR pour chaque exploitant riverain : il procède directement de la loi. DPL rappelle par ailleurs qu'elle a toujours assuré, durant l'exploitation 2020-2024, l'entretien régulier des voiries empruntées, engagement qu'elle renouvelle pour la période à venir (mesure R2.2b-6).

S'agissant du carrefour d'accès à la RD 17, il ne s'agit ni d'une hypothèse non chiffrée ni d'un aménagement en déshérence : son emplacement a été validé par le Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques dès 2014, et cette validation a été reconduite par un avis favorable du 7 avril 2025. Cet aménagement, comme l'ensemble du nouvel accès qui ramène la distance entre la RD 17 et le site de 3 km à 1,3 km, figure au nombre des travaux préparatoires du projet et sera intégralement financé et réalisé par le pétitionnaire avant tout début d'extraction, conformément aux prescriptions du Conseil départemental. Il n'existe donc pas d'ambiguïté sur son financement : celui-ci incombe à DPL, non à une collectivité.

2 Sur la consistance du projet

Le projet ne porte ni sur 250 ha ni sur « toute la plaine ». La demande d'autorisation environnementale porte sur une emprise totale de 34,25 ha, se décomposant en 32,66 ha d'emprise de carrière et 1,59 ha d'emprise d'accès. Après application du retrait réglementaire de 10 m depuis les limites cadastrales (décret n°80-331 du 7 mai 1981) et de l'exclusion de l'espace de mobilité du Gave d'Oloron, la surface effectivement exploitable est de 20,05 ha (20 ha 05 a 48 ca).

Ces chiffres ne sont pas des ordres de grandeur : ils résultent du recensement cadastral parcelle par parcelle figurant à la pièce jointe n°3 du dossier (maîtrise foncière), qui identifie nommément chaque propriétaire et la surface exacte concernée pour chacune des parcelles sollicitées.

Loin d'avoir grossi, l'emprise a été réduite au fil des variantes étudiées depuis 2016 précisément pour s'éloigner des habitats Natura 2000 et de la zone de mobilité du Gave. C'est donc une trajectoire de réduction, et non d'extension, que documente le dossier.

S'agissant des précédents cités par la SEPANSO sur d'autres sites du Groupe DANIEL (Baudreix/Mirepeix, Bourdettes, Abos/Bézingrand), DPL rappelle qu'il s'agit de dossiers distincts, portés sur des communes distinctes, instruits dans le cadre de procédures d'autorisation et de consultations publiques qui leur sont propres. La présente demande porte exclusivement sur les parcelles identifiées à Carresse-Cassaber.

Sur les atteintes à l'activité agricole

L'impact agricole du projet a fait l'objet d'une étude préalable agricole dédiée, rendue obligatoire par le cumul des trois conditions posées par le décret n°2016-1190 du 31 août 2016, et soumise à l'avis de la Commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF). Cette étude quantifie précisément l'impact : 27,8 ha concernés au total, dont 20 ha d'emprise d'extraction proprement dite, elle-même composée de 7,3 ha déjà extraits et sans activité agricole actuelle, et de 12,7 ha de surfaces aujourd'hui en production. La valeur ajoutée agricole de référence est estimée à 26 618 €/an, et une compensation agricole collective de 84 545 € est prévue, ciblée sur les filières directement affectées, conformément à la méthodologie CETIAC et sous réserve de la validation en CDPENAF.

Sur les poussières, le mode d'exploitation limite les émissions à la source ; s'y ajoutent l'arrosage des pistes, la vitesse limitée à 30 km/h et une haie champêtre plantée spécifiquement pour confiner les envols de poussières à l'intérieur de l'emprise. Un réseau de jauges de retombées, positionné au droit des habitations et des parcelles agricoles les plus proches, permettra d'objectiver ces engagements dans la durée.

Sur l'encombrement des chemins, des aires de croisement revêtues de 120 m² ont été spécifiquement aménagées pour sécuriser la cohabitation entre camions et engins agricoles, et une organisation saisonnière des rotations est prévue pour les périodes de récolte (tournesol, maïs, kiwis). DPL a proposé la mise en place d'une commission locale de concertation et de suivi pour ajuster ces modalités avec les exploitants concernés.

Sur le « grignotage des terres par pure spéculation foncière » : DPL n'acquiert aucune terre par voie d'expropriation ou de préemption ; elle exploite les parcelles concernées dans le cadre de contrats de forage librement négociés avec des propriétaires privés identifiés nommément au dossier. À l'issue de l'exploitation, 2 ha seront restitués à l'agriculture, avec un protocole de restauration du potentiel agronomique suivi par un organisme indépendant.

Sur les pompes agricoles prétendument vandalisées, DPL indique n'avoir connaissance, à ce jour, d'aucun fait précis – date, localisation, procès-verbal – qui lui aurait été signalé ou imputé en lien avec son activité. S'il s'agit de faits établis, DPL invite la SEPANSO à en communiquer les éléments circonstanciés afin qu'ils puissent être examinés sur leur base propre plutôt que par affirmation générale.

Sur les atteintes à l'environnement

La compensation des zones humides n'est pas symbolique : l'impact résiduel, de l'ordre de 0,84 à 0,86 ha selon les pièces du dossier, est compensé à hauteur de 150 %, soit 1,26 ha minima, restaurés en prairie humide à proximité immédiate de l'emprise, selon les préconisations du guide du Conservatoire botanique national Sud-Atlantique, avec un plan de gestion intégré au dossier « loi sur l'eau ». C'est une mesure quantifiée, positionnée et suivie, non un geste de principe.

Sur le positionnement de cette zone de compensation, DPL rappelle que le Gave d'Oloron est un cours d'eau mobile mais cette mobilité s'exerce à une échelle de temps très longue, distincte du risque que la réglementation cherche à prévenir, et sans rapport avec la durée de vie du projet. La localisation de la mesure, dictée par une exigence d'équivalence écologique, reste cohérente avec les précautions déjà prises pour l'implantation du site d'extraction et sera accompagnée d'un suivi garantissant son efficacité dans la durée.

Sur le bruit, la campagne de mesures réalisée aux quatre zones à émergence réglementée les plus proches a montré des émergences comprises entre 0 et 2,1 dB(A), pour un seuil réglementaire de 6 dB(A), l'activité du site étant qualifiée de faiblement audible sur la plupart des stations mesurées ; l'ambiance sonore locale reste dominée par le trafic des RD 17 et RD 28. L'activité est de surcroît strictement diurne, à l'exclusion des nuits, des week-ends et des jours fériés. Ces résultats mesurés ne corroborent pas l'affirmation d'une hausse permanente du bruit sur Carresse et sur Cassaber.

Sur la tranquillité et la « convivialité » des bords de Gave, aucune zone de baignade n'est déclarée auprès du ministère de la Santé à proximité du site, et aucun parcours de pêche n'est recensé par la fédération départementale à proximité immédiate, le plus proche étant celui de Salies-de-Béarn, en amont. La plaine demeure un espace agricole privé, desservi par des chemins d'exploitation dont l'usage public n'a jamais constitué un droit acquis. Il n'existe donc pas, en l'état, de « convivialité » publique préexistante que le projet viendrait supprimer ; à l'inverse, la remise en état finale prévoit explicitement une vocation de loisirs – promenade, pêche – autour d'un plan d'eau de 18 ha, usage que le site n'offre pas aujourd'hui.

Sur les risques de recoupement de méandre

Ce point appelle une réponse développée, tant l'accusation de négation du risque hydraulique est sérieuse et mérite d'être examinée pièce en main.

⇒ Sur la négation alléguée du risque

L'étude complémentaire d'ISL Ingénierie de juin 2026, versée au présent dossier, énonce explicitement que la visite de terrain du 5 juillet 2022 « a montré que l'état actuel du merlon ne permettait pas » de faire l'hypothèse d'un ouvrage stable et parfaitement fonctionnel, hypothèse qui n'est retenue qu'« à titre théorique » pour étudier un scénario alternatif, et que « le risque de rupture est fort en cas de mise en charge ou de surverse sur le merlon ».

C'est l'exact inverse d'une négation : il s'agit d'une reconnaissance écrite et sans ambiguïté de la fragilité de l'ouvrage, figurant dans l'étude soumise à la présente enquête. La caractérisation de 2016 que cite la SEPANSO n'est pas celle que défend le dossier actuel : trois campagnes successives (2022, février 2025, juin 2026 – cette dernière achevée quelques semaines avant le courrier de la SEPANSO) l'ont depuis actualisée par des visites de terrain répétées, une analyse diachronique et une modélisation explicite du risque de rupture.

⇒ ***Sur les valeurs de crue prétendument réécrites***

Le tableau comparatif figurant dans l'étude ISL 2025 rassemble quatre sources : SOGREAH 1994 (27 ans de données, 1965-1992) donne un débit décennal de 1400 m³/s et centennal de 2000 m³/s ; ISL 2009 (87 ans de données, 1922-2009) donne 1800 et 2500 m³/s ; la Banque Hydro 2022, qui intègre les crues réelles les plus récentes (2013, 2018, 2021, 2022), donne 1746 et 2511 m³/s ; le modèle statistique national SHYREG donne 1570 et 2620 m³/s. Trois sources indépendantes et plus riches en données convergent donc vers des débits supérieurs à ceux de l'étude SOGREAH de 1994, laquelle reposait sur un historique deux fois plus court. Le dossier indique explicitement que les crues récentes ne modifient pas sensiblement ces estimations statistiques. Autrement dit, la révision s'est faite à la hausse, non à la baisse : retenir un débit de projet supérieur est, par construction, une hypothèse plus conservatrice et plus protectrice, non l'inverse. Les crues réellement observées ces dernières années (juin 2018 : 1650 m³/s ; décembre 2021 : 1710 m³/s ; janvier 2022 : 1410 m³/s) se situent d'ailleurs cohérentes avec cette fourchette actualisée, ce qui atteste de la robustesse du jeu de données retenu plutôt que d'une manipulation.

⇒ ***Sur l'analyse de l'espace de mobilité***

Cette analyse ne contourne pas le Guide méthodologique de référence : elle en applique la méthode, croisée avec deux approches complémentaires. Trois méthodes indépendantes ont été mobilisées – l'analyse diachronique du lit mineur de 1834 (cadastre napoléonien) à 2018 (photographies aériennes), majorée d'une marge d'érosion potentielle de 150 m sur un horizon d'environ 200 ans ; l'analyse géomorphologique par largeur de plein bord, retenant un périmètre morphologique optimal de 387 m (6 fois la largeur de plein bord), conformément au guide EBF actualisé de 2016 ; et l'analyse géologique de l'extension des alluvions Fx-y.

Ces trois approches convergent vers une enveloppe cohérente, et l'emprise d'extraction a été positionnée en dehors de cette enveloppe, avec un retrait minimal de 100 m par rapport aux berges du Gave.

⇒ ***Sur le risque d'avulsion et la référence à Sorde (1982)***

DPL ne dispose pas d'éléments dans le présent dossier lui permettant de commenter l'événement de Sorde-l'Abbaye de 1982 tel que rapporté par la SEPANSO. Ce que le dossier apporte, en réponse directe à la crainte d'un recoupement brutal du méandre, est une modélisation quantifiée du risque de rupture du merlon, réalisée en juin 2026 sur deux emplacements de brèche distincts pour la crue centennale : l'impact supplémentaire au droit de la zone de projet, par rapport à un merlon résistant, est limité à + 15 à + 20 cm de hauteur d'eau et + 0,15 à + 0,4 m/s de vitesse, ce que l'étude qualifie elle-même d'absence de « sur-aléa significatif au niveau de la zone de projet ». C'est la réponse précise, chiffrée et localisée que ce dossier apporte à la crainte d'une plaine « dévastée » par un recoupement.

DPL rappelle enfin avoir commandé, depuis 2022, trois campagnes hydrauliques et hydromorphologiques successives et de plus en plus détaillées, la dernière ayant été livrée quelques semaines avant le courrier de la SEPANSO, précisément pour répondre aux demandes de compléments de la MRAe. C'est la trace d'un dossier qui approfondit continuellement le sujet, non qui le nie.

Sur les incohérences reprochées à l'administration

Sur le fondement juridique de l'usage des chemins de la plaine, DPL renvoie à la réponse apportée au point 1° ci-dessus. Elle rappelle que le présent dossier constitue une demande d'autorisation entièrement nouvelle, déposée après l'annulation par le Tribunal administratif de Pau, le 15 décembre 2021, des arrêtés préfectoraux de 2016 et 2021, au seul motif de la sécurité insuffisante du chemin d'accès depuis la RD 17, du Pont du Gouat et des buses de franchissement du ruisseau de Labarthe, motif que le nouvel accès de 1,3 km, validé par le Conseil départemental en 2014 et confirmé en 2025, a précisément vocation à lever.

Sur le dossier de Bourdettes évoqué par la SEPANSO, il s'agit d'une commune, d'un site et d'une procédure distincts, sur lesquels DPL n'a pas à se prononcer dans le cadre de la présente enquête ; si des irrégularités de procédure sont alléguées sur ce dossier, elles relèvent des voies de recours qui lui sont propres.

Sur l'opposition entre les études SOGREAH, Rivière-Environnement, Saunier-Techna d'une part et ISL d'autre part, DPL renvoie au point 5° ci-dessus : le dossier actuel ne repose pas sur une étude ISL isolée mais sur trois campagnes ISL successives (2022, 2025, 2026), dont les valeurs de crue sont corroborées par les bases de données nationales Banque Hydro et SHYREG, et dont la plus récente reconnaît explicitement la fragilité du merlon plutôt que de l'écarter.

Sur le courrier de la DIREN de 1994 relatif au secteur d'Auterrive, DPL n'est pas en mesure d'authentifier un document interne à l'administration qu'elle n'a ni produit ni vérifié. Ce que le dossier actuel documente, en revanche, est que la recherche de sites alternatifs conduite par DPL a précisément examiné, puis écarté, des terrains à proximité d'Auterrive, en raison de leur proximité avec le périmètre de protection rapprochée du champ captant destiné à l'alimentation en eau potable, une logique de protection en tout point cohérente avec celle que la SEPANSO attribue à la position de 1994. Loin de l'ignorer, le processus de sélection du site actuel semble l'avoir intégrée, ce qui explique pour partie que Carresse-Cassaber, hors de tout périmètre de captage, ait été retenu.

Sur la cohérence des services de l'État

Ce dernier point porte une appréciation générale sur le bilan administratif de la préfecture des Pyrénées-Atlantiques à l'échelle du département, qui excède le champ technique du dossier de Carresse-Cassaber et sur lequel DPL, pétitionnaire privé, n'a pas vocation à se substituer à l'appréciation des commissaires enquêteurs ou des juridictions compétentes. DPL observe seulement que la présente demande n'est pas une reconduction du dossier de 2016 : elle fait suite à une annulation contentieuse fondée sur un motif précisément identifié, la sécurité de l'accès, et y répond par un accès repensé, raccourci et validé par le Conseil départemental ; elle a par ailleurs fait l'objet, depuis 2022, de trois cycles de renforcement technique (études hydrauliques et hydromorphologiques, étude préalable agricole, évaluation des risques sanitaires, réponses détaillées à la MRAe, à l'ARS et au SDIS) qui excèdent sensiblement le contenu du dossier initial.

2. REPONSE SPECIFIQUE A LA CONTRIBUTION N°161 : APQV BEARN

La société Dragages du Pont de Lescar (DPL) a pris connaissance de la contribution de l'Association pour la Protection de la Qualité de Vie en Béarn des Gaves (APQV), déposée dans le cadre de la consultation publique relative au projet de carrière de Carresse-Cassaber. Ce courrier retrace huit années d'implication locale et exprime une lassitude que DPL entend prendre au sérieux. Il mêle des éléments d'histoire de la procédure, des interrogations techniques sur le risque hydraulique, des préoccupations concrètes sur la circulation, les poussières et la filière kiwi, et une appréciation de l'équilibre économique du projet. La présente réponse reprend ces différents thèmes dans l'ordre où ils apparaissent dans le courrier.

Sur l'historique de la procédure et le grief d'un projet « en tout point identique »

Sur l'absence de réunion publique en 2016, DPL n'est pas en mesure, dix ans plus tard, de reconstituer précisément les actions de communication alors engagées ; elle constate simplement que la procédure actuelle a comporté une consultation publique de trois mois (13 avril – 13 juillet 2026), la mise à disposition de l'étude d'impact et de son résumé non technique, ainsi que la publication des mémoires en réponse détaillés adressés à la MRAe, à l'ARS et au SDIS.

Sur l'annulation obtenue par les associations : DPL confirme que le Tribunal administratif de Pau a, par décision du 15 décembre 2021, annulé les arrêtés préfectoraux de 2016 et 2021, mais précise le motif exact de cette annulation, tel qu'il figure au dossier : une sécurité insuffisante du chemin d'accès à la carrière depuis la RD 17, des capacités techniques du Pont du Gouat et des deux buses permettant le franchissement du ruisseau de Labarthe. Il s'agit donc d'un motif tenant à la sécurité de la desserte, non d'un jugement sur le fond hydraulique ou agricole du projet. Une autorisation provisoire de mesures conservatoires, accordée en avril 2022 pour deux ans, est tombée le 13 avril 2024 après que la Cour administrative d'appel de Bordeaux a confirmé cette insuffisance de sécurité d'accès. Le site a été exploité entre 2021 et 2024 (2 ha décapés, 0,91 ha extrait, environ 86 700 tonnes), puis l'exploitant a cessé toute activité, faute d'autorisation.

C'est précisément ce motif que le projet actuel a été redessiné pour lever : le nouvel accès ramène la distance entre la RD 17 et le site de 3 km à 1,3 km, par un carrefour dont l'emplacement a été validé par le Conseil départemental dès 2014 et confirmé par un avis favorable du 7 avril 2025. Le projet n'est donc pas, contrairement à ce qu'affirme le courrier, « en tout point identique » : l'accès a été intégralement repensé ; trois campagnes hydrauliques et hydromorphologiques successives ont été conduites depuis 2022 (2022, février 2025, juin 2026), la dernière incluant une modélisation explicite de rupture de merlon qui n'existait pas dans le dossier de 2016 ; l'étude préalable agricole a été reprise selon une méthodologie quantifiée, assortie d'une compensation de 84 545 € ; l'évaluation des risques sanitaires a été actualisée ; un suivi volontaire des poussières a été proposé ; et des mémoires détaillés ont été apportés en réponse à chacune des autorités consultées.

Sur le rôle de l'AFR dans cette annulation, DPL rappelle que les chemins de la plaine relèvent du régime des chemins d'exploitation défini par les articles L.162-1 et L.162-2 du Code rural, qui confère à tout propriétaire riverain – dont DPL, propriétaire de parcelles sur la plaine – un droit d'usage commun, indépendant d'un accord ponctuel de l'association foncière.

Sur la tentative de dissolution de l'AFR par le préfet également évoquée, il s'agit d'un acte de l'administration préfectorale, non de DPL, qui n'a pas vocation à en répondre.

Sur les procès engagés contre des « défenseurs du bien commun », DPL reconnaît avoir engagé une procédure pénale pour diffamation au nom du Groupe Daniel et au nom de M. Daniel en son nom propre. Si la procédure au nom du Groupe Daniel a été déboutée, la procédure en nom propre menée par M. Daniel a abouti à une condamnation des personnes concernées.

Toutefois, DPL rappelle simplement qu'elle n'a jamais entendu décourager l'expression, publique ou contentieuse, des oppositions à son projet, laquelle fait partie intégrante du débat démocratique que la présente consultation organise à partir du moment où elle ne devient pas diffamatoire.

Sur le risque hydraulique et l'espace de mobilité du Gave

Que le bureau d'études ISL soit rémunéré par le pétitionnaire ne l'exonère d'aucune rigueur technique : c'est l'architecture même de la procédure d'autorisation environnementale française, dans laquelle le maître d'ouvrage finance les études nécessaires à son dossier, études qui sont ensuite examinées de façon indépendante par la Mission régionale d'autorité environnementale, l'ARS et la DREAL. La MRAe a d'ailleurs demandé des compléments sur ce volet hydraulique, auxquels DPL a répondu par les études de 2025 et 2026 versées au dossier.

Sur le fond, les « diagrammes rassurants » évoqués par le courrier retiennent en réalité des débits de crue supérieurs, et non inférieurs, à ceux de la référence historique de 1994 : l'étude SOGREAH de 1994, fondée sur 27 années de mesures, retenait 1400 m³/s pour la crue décennale et 2000 m³/s pour la centennale ; l'étude ISL de 2009, fondée sur 87 années de données, retient 1800 et 2500 m³/s ; la Banque Hydro 2022, qui intègre notamment la crue de 2018 citée par le courrier, ainsi que celles de 2021 et 2022, confirme des valeurs proches (1746 et 2511 m³/s) ; le modèle statistique national SHYREG retient 1570 et 2620 m³/s. Le dossier indique explicitement que les crues récentes, dont celle de 2018, ne modifient pas sensiblement ces estimations. Loin d'avoir été « redessinées » pour minimiser le danger, ces valeurs ont donc été révisées à la hausse par trois sources indépendantes plus riches en données que la référence de 1994.

Sur l'affirmation que la plaine constituerait, dans son ensemble, l'espace de mobilité fonctionnel du Gave où « personne ne peut creuser quoi que ce soit » : l'étude hydromorphologique a précisément déterminé cet espace par trois méthodes indépendantes et convergentes – l'analyse diachronique du lit mineur de 1834 à 2018, majorée d'une marge d'érosion de 150 m ; l'analyse géomorphologique par largeur de plein bord (périmètre de 387 m) ; et l'analyse géologique de l'extension des alluvions récentes. L'emprise d'extraction a été positionnée en dehors de cette enveloppe, avec un retrait minimal de 100 m par rapport aux berges. Il existe, en hydromorphologie fluviale, une distinction entre l'emprise inondée par une crue – qui peut être très étendue et gouvernée par la seule topographie, ce que confirme la crue de 2018 – et l'espace de mobilité proprement dit, qui concerne la capacité du lit lui-même à migrer latéralement.

Sur la circulation, la sécurité routière et le pont du Gouat

DPL corrige un premier point : le dossier ne prévoit pas 80 camions par jour quotidien en configuration d'exploitation moyenne et normale. Ce chiffre est valable dans la configuration d'exploitation maximale (300 000 T/an) ce qui dans les faits s'avère extrêmement rare. Dans les faits avec une exploitation moyenne comprise entre 200 000 et 250 000 T/an une rotation quotidienne maximale de 50 à 60 camions par jour, correspondant à 1,02 % du trafic annuel de la RD 17 est cohérente, un chiffre vérifiable dans le résumé non technique de l'étude d'impact.

Sur la sécurité, plusieurs dispositions concrètes encadrent cette circulation : le chargement de chaque camion est contrôlé par un godet peseur pour respecter les poids autorisés (PTAC/PTRA) ; chaque chauffeur signe individuellement un protocole de transport ; un plan de circulation est affiché à l'intersection avec la RD 17 ; la vitesse est limitée à 30 km/h sur les accès et abaissée à 10 km/h au droit du pont du Gouat ; une aire de croisement revêtue de 120 m² sécurise le passage des engins agricoles ; aucun transport n'a lieu la nuit, le week-end ou les jours fériés. En période de récolte (tournesol, maïs, kiwis), une organisation spécifique est prévue pour concilier rotations de camions et circulation agricole, et DPL a proposé une commission locale de concertation pour ajuster ces modalités si nécessaire.

Sur le pont du Gouat lui-même, dont la fragilité inquiète légitimement l'auteur du courrier, et qui fut, avec les buses de Labarthe, l'un des deux motifs précis de l'annulation de 2021, le dossier actuel indique que cet ouvrage, qui franchit le ruisseau du Saleys, est considéré comme suffisamment dimensionné pour le trafic envisagé et sera réutilisé sans modification, la limitation de vitesse à 10 km/h y étant spécifiquement appliquée par précaution supplémentaire.

Sur les poussières et la filière kiwi

La préoccupation exprimée pour la filière kiwi, dont l'épiderme duveteux retient effectivement davantage les particules fines que d'autres cultures, est concrète et légitime. Les mesures prévues au dossier réduiront proportionnellement l'empoussièrement le long du parcours, y compris à proximité des vergers riverains, sans toutefois avoir été conçues spécifiquement pour la commercialisation du kiwi.

DPL indique honnêtement ne pas disposer, dans le dossier actuel, d'une étude quantifiant spécifiquement le dépôt de poussières sur le fruit et son effet sur le déclassement commercial. C'est précisément le type de question, concrète, localisée, propre à une filière, que la commission locale de concertation proposée par DPL a vocation à traiter, en lien avec les organismes de la filière déjà identifiés dans l'étude agricole (coopératives Lur Berri, SIKIG).

Sur l'équilibre économique du projet

Le calcul proposé par le courrier, 300 000 tonnes par an pendant 17 ans à 20 € la tonne, soit environ 100 millions d'euros, appelle une double précision. D'une part, l'autorisation porte sur une extraction moyenne de 250 000 tonnes par an (300 000 tonnes au maximum) sur 15 années d'extraction effective, les 17 années couvrant l'ensemble de l'autorisation, remise en état finale comprise. D'autre part, DPL ne dispose pas d'éléments lui permettant de confirmer actuellement un prix de vente à la tonne, qui n'est pas publié au dossier et qu'elle ne saurait ni confirmer ni infirmer ici.

Plus fondamentalement, un chiffre d'affaires ne se compare pas directement à un revenu agricole net. Il finance les salaires, le matériel, le forage versé aux propriétaires des parcelles – les agriculteurs et propriétaires de la plaine eux-mêmes –, le transport et le traitement des matériaux, la fiscalité locale, ainsi que les mesures de compensation 84 545 € de compensation agricole collective, restauration de zones humides à 150 %, garanties financières pour la remise en état du site. L'activité soutient par ailleurs, à l'échelle du groupe, des emplois directs et indirects non délocalisables dans le bassin de vie.

Sur le déroulement de la consultation publique de 2026

DPL rappelle les éléments factuels de cette consultation : un dossier et son résumé non technique mis à disposition du public durant trois mois (13 avril – 13 juillet 2026), des mémoires en réponse détaillés et publics adressés à la MRAe, à l'ARS et au SDIS, et près de 200 contributions déposées. Sur la forme retenu, consultation publique, comme sur la conduite de la commission d'enquête, DPL, en tant que pétitionnaire, n'a pas vocation à se prononcer : l'organisation de la procédure relève de l'administration, et l'indépendance du commissaire enquêteur est une garantie de l'ensemble du processus, non un point sur lequel les parties ont à porter une appréciation.

Sur l'origine professionnelle de certaines contributions favorables, relevée par l'auteur du courrier, DPL précise qu'elle n'a organisé ni sollicité aucune campagne coordonnée de dépôt de contributions. Les salariés du groupe sont également des habitants et des citoyens directement concernés par la pérennité de leur emploi ; leur expression, comme celle de tout autre contributeur, doit être appréciée par la commission sur son contenu, non écartée en raison de la profession de son auteur.

3. REPONSE SPECIFIQUE A LA CONTRIBUTION N°187 DEFENSE DES MILIEUX AQUATIQUES

La société Dragages du Pont de Lescar (DPL) a pris connaissance de la contribution n°187, déposée le 13 juillet 2026 par M. Philippe Garcia au nom de l'association Défense des Milieux Aquatiques (DMA), exprimant une opposition formelle au projet de carrière alluvionnaire de Carresse-Cassaber. DPL y répond ci-après, dans l'ordre des huit griefs successivement formulés, sur la base des pièces techniques versées au dossier de demande d'autorisation et des compléments apportés dans le cadre de la consultation du public

Sur le financement et la finalisation des voies d'accès

Contrairement à ce qu'affirme la contribution, l'aménagement du carrefour avec la RD 17 n'est ni indéfini ni non financé. Son emplacement a été validé par le Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques dès 2014, validation confirmée par un avis favorable du 7 avril 2025. Cet aménagement, comme l'ensemble du nouvel accès qui ramène la distance entre la RD 17 et le site de 3 km à 1,3 km, figure parmi les travaux préparatoires du projet et sera intégralement financé et réalisé par le pétitionnaire, avant tout début d'extraction. Le financement de cet accès incombe donc sans ambiguïté à DPL, non à une collectivité.

Sur la crainte d'une extension progressive à l'ensemble de la plaine

Le projet ne porte pas sur 20 ha « présentés » comme tels par commodité, mais sur une emprise cadastralement définie, parcelle par parcelle, dans la pièce jointe n°3 du dossier (maîtrise foncière) : 34,25 ha au total (32,66 ha de carrière et 1,59 ha d'accès), dont 20,05 ha effectivement exploitables après application du retrait réglementaire de 10 m et de l'exclusion de l'espace de mobilité du Gave. Ces surfaces ne sont pas indicatives : elles bornent juridiquement l'autorisation sollicitée.

Sur le risque d'une extension future non maîtrisée : une autorisation environnementale ICPE ne confère aucun droit à une extension ultérieure. Toute évolution de l'emprise autorisée, quelle qu'en soit l'ampleur, nécessiterait une nouvelle procédure d'autorisation à part entière, nouvelle étude d'impact, nouveaux avis de la MRAe, de l'ARS et du SDIS, nouvelle consultation du public, strictement soumise, comme la présente demande, au contrôle des mêmes autorités. La crainte d'un « prétexte » à extension ne trouve ainsi pas de fondement dans le droit applicable : elle reviendrait à préjuger d'une procédure qui n'existe pas et qui, si elle devait un jour être engagée, offrirait les mêmes garanties de consultation que la présente enquête.

Sur les atteintes à l'agriculture locale

L'impact agricole a fait l'objet d'une étude préalable dédiée, rendue obligatoire par le cumul des conditions posées par le décret n°2016-1190 et soumise à l'avis de la CDPENAF. Elle quantifie l'impact à 27,8 ha (dont 20 ha d'emprise d'extraction, elle-même composée de 7,3 ha déjà extraits sans activité agricole actuelle et de 12,7 ha en production), pour une valeur ajoutée agricole de référence de 26 618 €/an, et prévoit une compensation agricole collective de 84 545 €, ciblée sur les filières directement affectées. S'y ajoutent des mesures de réduction concrètes des nuisances évoquées par la contribution : haie champêtre confinant les poussières, arrosage des pistes, aires de croisement sécurisées, organisation saisonnière des rotations de camions en période de récolte, et une commission locale de concertation proposée pour ajuster ces modalités avec les exploitants concernés. Les tensions foncières ne procèdent pas d'une appropriation contrainte : DPL exploite les parcelles dans le cadre de contrats de forage librement négociés avec des propriétaires privés identifiés nommément au dossier.

Sur le caractère prétendument dérisoire des mesures de compensation écologique

Les mesures de compensation ne sont pas symboliques : l'impact résiduel sur les zones humides, de l'ordre de 0,84 à 0,86 ha, est compensé à hauteur de 150 %, soit 1,26 ha minima restaurés en prairie humide selon les préconisations du Conservatoire botanique national Sud-Atlantique, avec un plan de gestion intégré au dossier loi sur l'eau. S'y ajoutent la création d'habitats favorables à l'Alyte accoucheur, la mise en place d'un corridor écologique et de mares, le maintien de 9 ha en gestion écologique non extraits, et un réaménagement final conçu pour une vocation écologique durable. Chacune de ces mesures est chiffrée, localisée et assortie d'un suivi (passages annuels d'un écologue, suivi de la population d'Alyte sur cinq ans) : ce sont des engagements vérifiables, non des déclarations de principe.

Sur les études hydrauliques et leur prétendue critique devant la justice administrative

DPL conteste formellement l'affirmation selon laquelle les études hydrauliques d'ISL auraient été « largement critiquées devant la justice administrative ». Le seul contentieux documenté au dossier est l'annulation prononcée par le Tribunal administratif de Pau le 15 décembre 2021, confirmée par la Cour administrative d'appel de Bordeaux en 2024 : cette annulation est fondée exclusivement sur la sécurité insuffisante du chemin d'accès depuis la RD 17, sur les capacités du Pont du Gouat et sur les buses de franchissement du ruisseau de Labarthe, un motif de sécurité routière, non une invalidation du contenu hydraulique ou hydromorphologique de l'étude ISL relatif aux crues, à l'érosion ou au recoupement du méandre. Si DMA dispose d'une décision juridictionnelle distincte portant spécifiquement sur ce contenu hydraulique, DPL l'invite à la produire ; à défaut, cette affirmation ne trouve pas de fondement dans le dossier.

Sur le fond, les études successives (2022, février 2025, juin 2026) ne minimisent pas les risques mais les documentent explicitement : la dernière reconnaît que l'état actuel du merlon ne permet pas de le supposer stable et que le risque de rupture est « fort » en cas de surverse, et modélise deux scénarios de brèche pour la crue centennale. Les débits de crue retenus (1800 et 2500 m³/s pour ISL 2009, confirmés par la Banque Hydro 2022 à 1746 et 2511 m³/s) sont en outre supérieurs à ceux de la référence historique de 1994 (1400 et 2000 m³/s) : c'est une hypothèse plus conservatrice, non plus complaisante, qui a été retenue.

Sur l'espace de mobilité et le contournement allégué de la réglementation

La détermination de l'espace de mobilité ne contourne pas la réglementation applicable : elle en applique la méthode, croisée avec deux approches complémentaires. Trois analyses indépendantes, diachronique (évolution du lit de 1834 à 2018, majorée d'une marge d'érosion de 150 m), géomorphologique (largeur de plein bord, périmètre de 387 m conforme au guide EBF de 2016) et géologique (extension des alluvions récentes), convergent vers une enveloppe cohérente, en dehors de laquelle l'emprise d'extraction a été positionnée, avec un retrait minimal de 100 m par rapport aux berges du Gave. Le dossier documente une méthode triple et croisée, non un contournement.

Sur l'absence alléguée d'étude sérieuse de solutions alternatives

L'affirmation d'un refus d'étudier sérieusement des solutions alternatives ne correspond pas à la démarche documentée dans le dossier. DPL a mené, pendant plus d'un an à temps plein, une recherche de sites de roches massives de qualité géotechnique équivalente (ophites, diorites) dans un rayon de 200 km autour de Pau, sans succès. Le Groupe DANIEL exploite par ailleurs cinq carrières de roches massives (Asson, Asasp-Arros, Ger, Montaut, Louvie-Juzon), toutes calcaires : or les matériaux alluvionnaires sont irremplaçables pour certains usages, bétons à haute performance, enrobés, pour lesquels les granulats calcaires ne répondent pas aux normes techniques en vigueur (NF P 13043).

Posséder des carrières de roches massives ne signifie donc pas disposer d'une alternative techniquement équivalente pour ces usages. Plusieurs autres sites de gravière ont en outre été examinés et écartés pour des raisons techniques, foncières ou environnementales, dont des terrains à

proximité d'Auterrive, abandonnés en raison de leur proximité avec le périmètre de protection rapprochée du champ captant d'eau potable, une logique de protection cohérente avec les orientations que la contribution attribue à l'administration depuis 1994. C'est donc un processus de sélection documenté, non une absence d'examen, qui a conduit au choix de Carresse-Cassaber.

Sur l'absence alléguée d'élément nouveau depuis l'annulation

Cette affirmation ne résiste pas à la lecture du dossier. L'accès au site, motif exact et unique de l'annulation de 2021, a été intégralement repensé : nouveau tracé de 1,3 km au lieu de 3 km, nouveau carrefour validé par le Conseil départemental. Trois campagnes hydrauliques et hydromorphologiques ont été conduites depuis 2022, dont la plus récente (juin 2026) inclut une modélisation de rupture de merlon absente du dossier initial. L'étude préalable agricole a été reprise selon une méthodologie quantifiée et une compensation chiffrée. L'évaluation des risques sanitaires a été actualisée, un suivi volontaire des retombées de poussières a été proposé, et des mémoires détaillés ont été apportés en réponse à la MRAe, à l'ARS et au SDIS, donnant lieu à des compléments d'étude spécifiques. Le dossier soumis à la présente consultation n'est donc pas une reconduction du dossier annulé : il en constitue une révision substantielle, centrée précisément sur le motif ayant justifié l'annulation.

DPL répond ainsi point par point aux huit griefs de la contribution n°187 : un accès financé par le pétitionnaire et validé par le Conseil départemental ; une emprise cadastralement bornée à 20,05 ha exploitables, sans droit à extension automatique ; des impacts agricoles quantifiés et compensés à hauteur de 84 545 € ; des mesures de compensation écologique chiffrées et suivies dans la durée ; des études hydrauliques qui reconnaissent explicitement la fragilité du merlon et retiennent des débits plus conservateurs que la référence de 1994, sans qu'aucune décision de justice n'en ait à ce jour invalidé le contenu ; une recherche de sites alternatifs documentée sur plus d'un an ; et un dossier substantiellement révisé depuis l'annulation de 2021, centré sur le motif précis qui l'a justifiée. DPL demeure à la disposition de MM. les commissaires enquêteurs pour tout complément technique qu'ils jugeraient utile.

**Chapitre C : Contributions des
organisations professionnelles
agricoles**



1. REPONSE SPECIFIQUE A LA CONTRIBUTION « GARLAMPY »

La société Dragages du Pont de Lescar (DPL) a pris connaissance avec attention des observations formulées par l'Organisation de Producteurs Garlampy concernant le projet de carrière alluvionnaire de Carresse-Cassaber. DPL mesure pleinement l'importance économique de la filière Kiwi de l'Adour (IGP, Label Rouge) pour le territoire et pour les 35 hectares de vergers verts et jaunes exploités par les adhérents de Garlampy dans la plaine.

Le projet a été conçu, dès l'origine, selon la séquence Éviter-Réduire-Compenser (ERC), avec pour objectif explicite de limiter ses interactions avec les activités agricoles environnantes — le kiwi étant identifié comme un enjeu de la filière locale dans l'étude préalable agricole réalisée par le cabinet CETIAC. Les éléments qui suivent reprennent, pour chacune des trois problématiques soulevées, les données et les mesures issues du dossier technique du projet.

Sur la question de l'eau

⇒ Fluctuation des niveaux de nappe et forages environnants

Une expertise hydrogéologique dédiée (AC D'EAU, actualisée en octobre 2025 et complétée en juillet 2026 en réponse à la MRAE et à l'ACDEAU) a modélisé le comportement de la nappe alluviale du Gave d'Oloron selon plusieurs scénarios. Pour la configuration retenue par le projet (remblaiement partiel, aménagement des berges), les résultats montrent :

- des variations piézométriques localisées (de l'ordre de -0,3 à -0,9 m selon les secteurs et les périodes), qui s'atténuent sur quelques centaines de mètres ;
- au point de prélèvement agricole le plus proche identifié dans l'étude (« Pountet »), une baisse simulée de -0,3 à -0,5 m selon les scénarios — à comparer à l'amplitude naturelle de la nappe déjà mesurée sur site, qui varie de 1,6 à 1,85 m selon les points et les saisons ;
- l'absence de tout débordement supplémentaire imputable au projet dans les scénarios retenus.

Aucun captage pour l'alimentation en eau potable n'est recensé sur le méandre de Carresse-Cassaber. Les forages AEP les plus proches se situent à environ 3 km en amont (communes de Castagnède et Aterrive), hors de tout périmètre de protection concerné par le projet.

⇒ Pollution des nappes, brassage, carburant et huiles

Les analyses réalisées sur les piézomètres du site montrent des teneurs en nitrates, sulfates et hydrocarbures très inférieures aux seuils de qualité des eaux destinées à la consommation humaine. Le dossier prévoit la poursuite de ce suivi qualitatif pendant toute la durée d'exploitation, avec un élargissement aux sulfates et aux métaux, dont le cuivre, dont la présence dans le secteur est notamment associée aux traitements phytosanitaires déjà utilisés sur les cultures pérennes environnantes.

Le risque de pollution accidentelle (carburant, huiles) fait l'objet d'un dispositif déjà validé par avis favorable du SDIS des Pyrénées-Atlantiques :

- cuve de GNR à double paroi, rétention et alarme de fuite ;
- huiles stockées en local fermé, sur rétention réglementaire ;
- kit anti-pollution dans chaque engin, réserves de produits absorbants ;
- aire de stationnement et de ravitaillement étanche, positionnée au-dessus de la cote de crue centennale ;
- barrage flottant disponible en cas de pollution accidentelle du plan d'eau ;
- protocole d'alerte et d'intervention immédiate en cas d'incident.

Il n'y a par ailleurs aucun rejet liquide direct de l'installation vers la nappe : l'eau industrielle utilisée sur site (arrosage des pistes) est prélevée dans le plan d'eau d'extraction lui-même et non rejetée à l'extérieur.

Au global, l'expertise hydrogéologique indépendante conclut que « les impacts quantitatifs et qualitatifs du projet sur la nappe alluviale paraissent acceptables », au regard du contexte local et des usages recensés.

Sur la question de la poussière

Le projet se distingue structurellement d'une carrière de roche massive : il s'agit d'une extraction de graves alluvionnaires en eau, sans forage, sans tir de mine et sans concassage primaire. Les matériaux, extraits sous le niveau de la nappe, sont naturellement humides, ce qui limite fortement les envols de poussières dès la source. Les principales émissions diffuses résiduelles sont liées à la circulation des engins et des poids lourds, et sont encadrées par plusieurs mesures opérationnelles.

La vitesse des engins et des poids lourds est limitée à 20-30 km/h selon les secteurs, ce qui réduit la remise en suspension des particules. Les pistes et le chemin font l'objet d'un arrosage lors des périodes sèches ou venteuses, afin de limiter les envols de poussières, et les rotations de camions sont réparties sur la journée pour éviter les pics de circulation.

Les bennes sont par ailleurs systématiquement bâchées pour limiter les pertes de matériaux en transport, et une haie champêtre est maintenue en limite Est du site pour confiner les émissions à l'intérieur de l'emprise. Enfin, le chemin de Sus la Houns fait l'objet d'un entretien régulier — reprofilage, remise en état des zones dégradées — afin de limiter la production de poussière liée à un revêtement dégradé.

Sur le chiffre de 70 camions/jour mentionné en réunion publique : l'organisation des rotations mise en place par DPL, décrite ci-dessus, vise à maintenir le trafic généré par le site à un niveau plus proche, en moyenne, de 50 à 60 camions par jour, soit de l'ordre de 1,0 à 1,2 % du trafic actuel de la RD17.

Sur l'impact spécifique aux fruits (dépôts sur épiderme, risque de déclassement en catégorie 3), le dossier ne comporte pas, à ce stade, de seuil quantifié de dépôt de poussières applicable à une culture pérenne comme le kiwi. C'est précisément pour objectiver ce type d'impact que DPL s'engage à mettre en place, dès le démarrage de l'exploitation, un plan de surveillance des retombées de poussières (jauges de retombée). A la demande de l'ARS. Tout écart ou toute réclamation fondée donnera lieu à une analyse immédiate et, si nécessaire, à un renforcement des mesures (arrosage accru, adaptation temporaire des rotations).

Sur la question de la circulation

Comme indiqué ci-dessus, le trafic généré par le site est organisé pour rester, en moyenne, plus proche de 50 à 60 camions par jour. Ces mouvements sont strictement encadrés :

- aucun transport de nuit, le week-end ou les jours fériés ;
- vitesse limitée sur tout le parcours (30 km/h sur les chemins de la plaine, 10 km/h au pont de Gouat, 30 km/h sur le chemin de Sus la Houns) ;
- plan de circulation formalisé et signalétique dédiée (panneaux « sortie de carrière ») ;
- aménagement d'une aire de croisement revêtue de 120 m² sur le chemin d'accès, destinée à sécuriser le croisement entre poids lourds et engins agricoles ;
- contrôle du chargement des camions (godet peseur) pour respecter les poids autorisés.

Le dossier identifie explicitement le kiwi, aux côtés du maïs et du tournesol, comme l'une des productions saisonnières de la plaine à prendre en compte pour organiser la circulation. En période de

forte activité agricole, l'exploitant s'organisera pour assurer la sécurité entre les rotations de camions et le passage des engins agricoles. Le dossier propose, pour cadrer cette organisation dans la durée, la mise en place d'une commission locale de concertation et de suivi, permettant d'ajuster au besoin les modalités de circulation et d'usage du chemin selon les saisons et les cultures.

DPL propose que Garlampy soit associée à cette commission dès sa mise en place, afin que le calendrier des rotations puisse tenir compte des périodes les plus sensibles pour la récolte et l'entretien des vergers de kiwi.

DPL partage l'objectif de Garlampy de préserver la vocation agricole et la qualité de production de la plaine de Carresse-Cassaber. Le projet a été dimensionné pour limiter ses interactions avec les vergers voisins : extraction en eau sans forage ni concassage, trafic organisé pour rester en moyenne autour de 50 à 60 camions par jour, dispositifs de prévention de la pollution validés par le SDIS, suivi hydrogéologique et suivi des retombées de poussières engagés dans la durée.

DPL propose à Garlampy un échange direct afin de préciser l'implantation des points de surveillance environnementale au regard des parcelles les plus exposées, et de définir ensemble, au sein de la commission locale de concertation, les modalités de cohabitation durant les périodes de récolte du kiwi.

2. REPONSE SPECIFIQUE A LA CONTRIBUTION « SIKIG »

DPL fait suite à l'échange du 10 juin 2026 à Sorde l'Abbaye entre Mme Virginie Pédelucq, gérante de la SCEA Labouhure, et M. Le Commissaire-enquêteur, ainsi qu'au courriel qui en formalise les points. DPL partage le constat posé conjointement lors de cette rencontre : le développement du projet de carrière ne saurait se faire au détriment de l'activité économique déjà existante que représente la production de kiwis, portée par le groupement Garlampy et commercialisée par la SIKIG. Les éléments ci-dessous confirment et complètent, sur la base du dossier technique du projet, les réponses déjà apportées oralement le 10 juin.

Sur l'eau et le suivi sanitaire des vergers

Comme indiqué dans notre précédente réponse à Garlampy, l'expertise hydrogéologique dédiée (AC D'EAU, octobre 2025, complétée en juillet 2026) montre des impacts piézométriques localisés et limités : au point de prélèvement agricole le plus proche identifié dans l'étude, la baisse simulée est de -0,3 à -0,5 m selon les scénarios, à comparer à l'amplitude naturelle de la nappe déjà mesurée sur site (1,6 à 1,85 m selon les points et les saisons). Sur le plan qualitatif, les teneurs en nitrates, sulfates et hydrocarbures relevées sur les piézomètres du site sont très inférieures aux seuils de qualité des eaux, et ce suivi qualitatif se poursuivra pendant toute la durée d'exploitation.

Sur la proposition d'une expertise contradictoire des vergers (comptage et état sanitaire, constat par huissier choisi conjointement, suivi biennal de la mortalité et de son origine, réparation en cas de dépérissement racinaire imputable) : **DPL considère cette proposition recevable dans son principe, dans la continuité de ce que M. Le Commissaire-enquêteur a pu vous indiquer le 10 juin.** Cette démarche s'inscrit d'ailleurs dans la même logique que les engagements déjà pris dans le dossier, suivi piézométrique, suivi qualitatif de la nappe, surveillance des retombées de poussières — avec adaptation des mesures en cas d'écart constaté.

DPL propose que les modalités précises soient définies conjointement avec Garlampy et la SIKIG : périmètre des parcelles concernées, périodicité, choix de l'huissier et de l'expert agronome, et surtout critères permettant de distinguer, le cas échéant, un dépérissement lié au projet de causes indépendantes déjà documentées dans le secteur, notamment les crues du Gave, dont l'étude hydraulique confirme qu'elles affectent significativement la plaine indépendamment du projet. Sous réserve de cette clarification des critères d'imputabilité, DPL est disposée à examiner la mise en place d'un état des lieux initial contradictoire avant le démarrage de la nouvelle phase d'activité.

2. Sur les voies de circulation

⇒ Sur le bitumage et l'entretien

DPL confirme ici ce que **M. Le Commissaire-enquêteur** vous a exposé, en précisant le contexte foncier : le chemin de Sus la Houns, comme les autres chemins de la plaine, appartient à l'Association Foncière de Remembrement (AFR) et non à DPL — il s'agit juridiquement d'un chemin d'exploitation au sens du Code rural (article L.162-1), dont la propriété est répartie entre les ayants droit. Dans le cadre de la précédente autorisation, DPL avait précisément proposé à l'AFR une convention portant sur l'aménagement de ces chemins, incluant un traitement plus pérenne de la voirie ; cette proposition n'avait pas été retenue par l'AFR. À ce jour, l'AFR ne souhaite engager aucun échange avec DPL sur ce sujet. C'est cette réalité foncière, et non un refus de principe de la part de DPL, qui explique le « problème d'ordre juridique » évoqué par M. Levet. **DPL maintient son engagement à reprendre cette discussion avec l'AFR dès que les conditions le permettront.**

Chapitre D : Collectivités locales



1. REPONSE SPECIFIQUE A L'AVIS DE LA COMMUNE D'AUTERRIVE

La société Dragages du Pont de Lescar (DPL) a pris connaissance avec attention de la délibération n°22-2026 par laquelle le Conseil municipal d'Auterrive, réuni le 20 avril 2026 sous la présidence de M. le Maire Philippe Labache, a émis un avis défavorable au projet de carrière alluvionnaire de Carresse-Cassaber, par 10 voix pour et une abstention. DPL mesure le poids institutionnel de cet avis, rendu par une collectivité voisine dans l'exercice de ses prérogatives, et souhaite y répondre avec le même sérieux sur chacun des cinq points soulevés.

DPL note que la délibération indique elle-même que ces arguments sont « de même nature que ceux déjà évoqués dans la délibération n°15-25 du 23 novembre 2015 », soit onze ans plus tôt. Cette continuité de position mérite d'être respectée ; elle appelle cependant une précision : le dossier technique sur lequel elle s'appuyait en 2015 n'est pas celui aujourd'hui soumis à la consultation. Depuis 2022 notamment, l'accès au site a été intégralement repensé, trois campagnes d'études hydrauliques et hydromorphologiques ont été conduites, l'étude agricole et l'évaluation des risques sanitaires ont été reprises, et des mesures de compensation chiffrées ont été proposées. DPL souhaite porter ces éléments à la connaissance du Conseil, sans contester la légitimité de son appréciation.

Sur le désaveu de l'activité agricole et la problématique des kiwis soumis aux poussières

L'impact sur l'agriculture a fait l'objet d'une étude préalable dédiée, rendue obligatoire par le cumul des conditions posées par le décret n°2016-1190 et soumise à l'avis de la CDPENAF. Elle quantifie l'impact à 27,8 ha, pour une valeur ajoutée agricole de référence de 26 618 €/an, et prévoit une compensation agricole collective de 84 545 €, ciblée sur les filières directement affectées, dont la kiwiculture, très présente sur ce territoire et valorisée par l'IGP Kiwi de l'Adour.

Sur les poussières, le mode d'exploitation limite les émissions à la source. S'y ajoutent l'arrosage des pistes, une vitesse limitée à 30 km/h, une haie champêtre plantée pour confiner les envois de poussières, et un réseau de jauges de retombées positionné au droit des habitations et des parcelles les plus proches. DPL indique cependant, en toute honnêteté, ne pas disposer d'une étude quantifiant spécifiquement le dépôt de poussières sur le fruit et son effet sur le déclassement commercial du kiwi. C'est un point concret que la commission locale de concertation proposée par DPL, associant notamment les coopératives Lur Berri et SIKIG déjà identifiées dans l'étude agricole, aurait vocation à instruire précisément, verger par verger, plutôt que dans l'abstrait.

Sur le trafic de camions vers Sorde-l'Abbaye et Peyrehorade et le préalable du demi-échangeur

Le trafic généré par le projet n'est pas incessant : il correspond à un trafic quotidien moyen de 50 à 60 camions soit 1,02 % du trafic annuel de la RD 17, exclusivement en semaine et en journée, à l'exclusion des nuits, des week-ends et des jours fériés. Le dossier rappelle par ailleurs que le secteur connaît déjà, indépendamment du présent projet, de fortes nuisances dues au trafic de poids lourds liées à l'exploitation de deux autres carrières implantées sur la commune de Carresse-Cassaber.

Sur le projet de demi-échangeur à Sorde-l'Abbaye, mentionné dans le dossier comme un élément du contexte des infrastructures de transport du secteur, DPL précise qu'il s'agit d'une infrastructure distincte, relevant d'une maîtrise d'ouvrage et d'une procédure propres, étrangères à la présente demande d'autorisation environnementale.

Le désengorgement de Sorde-l'Abbaye et de Peyrehorade, s'il constitue un enjeu réel pour ces communes au regard du trafic global de la RD 17 et de l'A64, ne saurait être juridiquement conditionné à l'autorisation d'un site d'extraction dont la contribution au trafic reste, comme indiqué ci-dessus, très minoritaire.

Sur la proximité du Gave d'Oloron, les grands migrateurs et le risque hydrologique

DPL confirme que le Gave d'Oloron est concerné, au droit du secteur, par le site Natura 2000 « Le Gave d'Oloron (cours d'eau) et marais de Labastide-Villefranche », désigné notamment pour son intérêt vis-à-vis de la faune piscicole migratrice. L'évaluation des incidences Natura 2000 versée au dossier précise que les espèces piscicoles fréquentent le Gave d'Oloron mais non l'emprise rapprochée du projet, que les travaux se situeront en dehors du périmètre Natura 2000 et conclut à une incidence non significative sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire. Les dispositifs de prévention des pollutions accidentelles (kits anti-pollution, barrage flottant, aires étanches pour le stationnement des engins) participent directement à la protection de la qualité de l'eau et, par suite, des espèces piscicoles.

Sur le risque hydrologique, DPL ne conteste pas que le site, situé en zone inondable, soit exposé aux crues du Gave d'Oloron : c'est un fait que le dossier documente pleinement, et non une réalité qu'il chercherait à dissimuler. C'est précisément pour cette raison qu'un dispositif opérationnel complet est prévu : abonnement du responsable de site au service Vigicrues, procédure d'alerte à plusieurs niveaux, mise en sécurité et évacuation du personnel et des engins, base de vie positionnée au-dessus de la cote de crue centennale, procédure au demeurant déjà testée en conditions réelles par le Groupe DANIEL lors de la crue de juin 2013 sur un autre site. Ce risque d'inondation, géré opérationnellement, doit être distingué du risque plus spécifique de recoupement du méandre par érosion, qui a fait l'objet d'une modélisation dédiée : les scénarios de rupture du merlon étudiés en juin 2026 montrent un impact supplémentaire limité au droit de la zone de projet (+ 15 à 20 cm de hauteur d'eau, + 0,15 à 0,4 m/s de vitesse), que l'étude elle-même qualifie d'absence de « sur-aléa significatif ».

Sur la proximité de Salies-de-Béarn et le risque d'image pour son image touristique et thermique

DPL comprend l'attachement de la commune à l'image de la station thermique voisine, mais observe que la configuration du projet ne l'expose pas à ce risque. Le site se trouve à plusieurs kilomètres de Salies-de-Béarn, séparé par la vallée du Saleys et les coteaux qui l'encadrent, sans aucune covisibilité avec le centre thermal, protégé par les ripisylves du Gave d'Oloron et du Saleys. Aucun camion issu de l'exploitation ne traverse Salies-de-Béarn ni ses axes d'approche touristiques : l'itinéraire emprunté relie directement le nouvel accès à la RD 17 en direction du site de traitement d'Abos. Le projet se situe de surcroît en aval du Saleys par rapport à Salies-de-Béarn, ce qui exclut toute incidence hydraulique remontante sur la ville. Il convient enfin de rappeler que ce territoire accueille depuis plusieurs décennies deux autres carrières, sans que la vocation thermique et touristique de Salies-de-Béarn, solidement établie depuis le XIX^e siècle, en ait été affectée.

Sur les conséquences pour la santé physique et psychologique des populations riveraines

Ce point rejoint la préoccupation la plus exigeante du dossier, et DPL y répond sur ses deux volets. Sur le plan sanitaire, l'évaluation des risques sanitaires, conduite selon les référentiels de l'INERIS, conclut formellement à l'absence de risque pour la santé publique, sur l'ensemble des vecteurs examinés – poussières, silice cristalline, bruit, rejets vers la nappe. Les mesures acoustiques réalisées aux habitations les plus proches montrent des émergences de 0 à 2,1 dB(A) pour un seuil réglementaire de 6 dB(A).

Sur le plan psychosocial, c'est-à-dire le ressenti et la qualité de vie des riverains, distincts du seul risque physique mesuré, DPL indique qu'une analyse spécifique a déjà été menée pour le volet paysager, en réponse à une observation de l'Agence régionale de santé, concluant à un risque psychosocial négligeable à très faible compte tenu des distances et des écrans végétaux existants.

Cette dimension n'est pas éludée pour les autres nuisances : le suivi acoustique peut être adapté, au-delà de la seule vérification des seuils, pour rassurer la population sur son ressenti ; le suivi des poussières a été proposé alors qu'il n'était pas rendu obligatoire par la réglementation ; et l'exploitant s'est engagé à examiner toute plainte ou signalement, avec retour d'information systématique.

DPL considère que la meilleure réponse à une inquiétude, y compris psychologique, est un dispositif de mesure, de suivi et de dialogue vérifiable dans la durée, non une simple déclaration d'intention.

DPL répond ainsi aux cinq observations de la délibération du 20 avril 2026 : une compensation agricole chiffrée avec une attention spécifique à porter à la filière kiwi dans le cadre d'une concertation locale ; un trafic de camions moyen limité à 50 à 60 rotations quotidiennes, sans lien juridique avec le projet de demi-échangeur de Sorde-l'Abbaye ; une évaluation Natura 2000 concluant à une incidence non significative sur les espèces piscicoles migratrices, et un risque de recoupement du méandre spécifiquement modélisé et quantifié ; l'absence de toute interaction du projet avec Salies-de-Béarn ; et une évaluation sanitaire et psychosociale qui conclut à un risque négligeable à très faible, assortie d'un dispositif de suivi et de dialogue dans la durée. DPL se tient à la disposition du Conseil municipal d'Auterrive pour présenter directement ces éléments, actualisés depuis 2015, s'il le jugeait utile.

2. REPONSE SPECIFIQUE AUX DEUX COURRIERS DE LA COMMUNE DE CARRESSE-CASSABER

DPL a pris connaissance avec attention des deux avis du Conseil municipal de Carresse-Cassaber, ainsi que des éléments issus de la Concertation locale des citoyens et de la délibération du 10 juin 2026. DPL mesure la légitimité du temps que le nouveau Conseil municipal, installé le 27 mars 2026, a consacré à l'examen de ce dossier dans un délai contraint, et respecte la décision prise le 10 juin de ne pas engager de négociation à ce stade. Les éléments ci-dessous visent à apporter, point par point, les précisions factuelles utiles au dossier soumis à enquête publique.

Sur l'implantation

Le secteur de Carresse-Cassaber n'est, à ce jour, classé en Zone Agricole Protégée par aucun acte administratif ; DPL prend note de l'intérêt du Conseil pour cette qualification et de la richesse agricole du secteur, largement documentée dans l'étude préalable agricole du dossier.

Sur le mitage : l'emprise sollicitée porte sur 32,6 ha, dont 20 ha effectivement exploitables. Une partie de cette emprise (7,3 ha) a déjà fait l'objet d'une première extraction entre 2021 et 2024 et n'est plus en production agricole ; sur les 24,4 ha encore cultivés, le projet prévoit la restitution de 2 ha à une production de Kiwi IGP à l'issue de l'exploitation.

Sur le risque d'inondation, DPL souhaite être pleinement transparente : les études hydrauliques les plus récentes (actualisation de février 2025 et complément de juillet 2026) confirment que la zone de projet est effectivement inondée de manière importante lors d'une crue centennale, que le merlon soit fonctionnel ou non, et que la fréquence de submersion du méandre peut être plus élevée qu'estimée initialement lorsque l'ouvrage est dégradé. DPL ne prétend pas que le merlon supprime ce risque. C'est pour cette raison que la sécurité des personnes ne repose pas sur cet ouvrage, mais sur un plan de prévention et d'alerte structuré : abonnement VIGICRUES, astreinte avec vérifications régulières sur site, procédure de mise en sécurité et d'évacuation du personnel et des engins, testée sur un autre site du Groupe lors de la crue de juin 2013.

Sur le risque que des merlons permanents redirigent les écoulements vers les parcelles agricoles voisines : les merlons prévus au projet sont volontairement de faible hauteur, discontinus, et percés d'ouvertures hydrauliques régulières, précisément afin de ne pas faire obstacle aux écoulements de crue, à la différence d'un ouvrage plein et permanent. Des modélisations complémentaires ont été réalisées en juin 2026 suite aux remarques formulées par la DDTM afin de s'assurer du faible impacts des cordons et merlons mis en place dans le cadre de l'exploitation. Elles ont confirmé l'absence d'impact significatif sur les hauteurs d'eau et les vitesses d'écoulement dans le cadre de crue décennale et centennale.

Sur l'exploitation

Sur les nappes phréatiques : la modélisation hydrogéologique réalisée par AC D'EAU comporte, comme toute modélisation, une part d'incertitude, que le bureau d'études recommande de réduire par la poursuite du suivi piézométrique déjà engagé sur le site, suivi que DPL maintient pendant toute la durée d'exploitation.

Sur un éventuel poste de concassage futur : le dossier actuellement soumis à autorisation exclut explicitement toute opération de concassage ou de criblage des matériaux extraits. **DPL n'a jamais déposé une telle demande et n'a jamais eu l'intention de le faire.**

Sur le parallèle avec la société CEMEX : DPL n'est pas en mesure de commenter les engagements pris par un tiers dans le cadre d'une procédure distincte.

Sur le réseau routier

Sur le chemin de Sus las Houns : DPL confirme que ce chemin, comme les autres chemins de la plaine, appartient à l'Association Foncière de Remembrement (AFR) et non à DPL. Une convention portant sur l'aménagement de ce chemin avait été proposée par DPL à l'AFR dans le cadre de la précédente autorisation ; elle n'avait pas été retenue par l'AFR, qui ne souhaite à ce jour engager aucun échange sur ce sujet avec DPL, malgré des relances de l'entreprise en juin 2026. DPL prend acte de la préoccupation du Conseil, et notamment de celle exprimée par Monsieur le Maire quant à sa responsabilité sur les voies privées ouvertes au public ; DPL reste disponible pour toute démarche conjointe auprès de l'AFR que la commune jugerait utile d'initier.

Sur le Pont du Gouat : une étude structurelle dédiée, réalisée par le bureau SETEC-DIADES en juin 2022, a modélisé un flux de 41 rotations par jour de véhicules de 44 tonnes sur cet ouvrage. L'étude conclut que « le tablier du pont sur le Gouat ne présente pas d'insuffisance de capacité portante vis-à-vis des règlements applicables à l'époque de construction », et permet le transit de poids lourds de 32 tonnes sur 4 essieux comme de 44 tonnes sur 5 essieux, à raison de 83 poids lourds par jour sur 220 jours ouvrés. Les experts rappellent la nécessité d'une vitesse limitée à 10 km/h sur l'ouvrage, au moyen d'une signalisation en amont et en aval, disposition déjà intégrée au dossier.

Sur le contournement du bourg de Cassaber et son financement

DPL confirme avoir transmis à la mairie de Carresse-Cassaber, dans le cadre de la précédente autorisation, un courrier daté du 11 juillet 2011, dans lequel l'entreprise s'engageait à réaliser la déviation du bourg de Carresse-Cassaber, que ce soit avec ou sans les autres entreprises de carrières concernées sur la commune.

DPL confirme par ailleurs qu'une convention distincte a été signée engageant sa participation au financement du demi-échangeur permettant l'accès à l'A64, cette participation étant conditionnée à l'obtention de l'autorisation d'exploiter. Ce financement concerne spécifiquement l'accès à l'A64 et est indépendant de l'engagement relatif à la déviation du bourg évoqué ci-dessus.

DPL note que le projet de contournement porté par la commune se heurte, comme le rappelle le Conseil, à des obstacles indépendants de DPL (restructuration du bureau de l'AFR, réactualisation du coût des travaux). DPL se tient prête à participer aux échanges nécessaires pour faire avancer ce dossier, dans la mesure de ses moyens et de son cadre légal d'intervention sur le domaine privé de l'AFR.

Sur l'historique contentieux

DPL rappelle que l'autorisation obtenue en 2016 a été annulée par le Tribunal administratif de Pau, décision confirmée en appel puis par le Conseil d'État, en raison d'une problématique liée à la sécurisation de l'accès au site. Le dossier aujourd'hui soumis à autorisation a été retravaillé pour tenir compte de cet historique : la voie d'accès entre la RD17 et le site d'exploitation a notamment été réduite de 3 km à 1,3 km, limitant d'autant les points d'exposition identifiés dans le précédent contentieux.

Sur les échanges avec la commune

DPL confirme avoir transmis à la Mairie, le 28 mai 2026, des idées de contributions et propositions, dans un esprit constructif faisant suite à la contribution défavorable de la commune à l'enquête publique. DPL prend acte de la décision du Conseil municipal, en date du 10 juin 2026, de ne pas donner suite à ces propositions à ce stade, et respecte cette décision. DPL reste disponible si le Conseil souhaitait, à l'avenir, revenir sur ce sujet.

3. REPONSE SPECIFIQUE A L'AVIS DU SIGOM

DPL remercie le Syndicat mixte des gaves d'Oloron et de Mauléon pour son avis, et reconnaît pleinement la compétence GEMAPI du SIGOM sur ce secteur. Le risque de capture de la gravière par le Gave d'Oloron a fait l'objet, dans le dossier, d'une étude hydraulique et hydromorphologique dédiée, actualisée en 2025. Les éléments ci-dessous en présentent les principales conclusions et les mesures qui en découlent.

Sur le risque de capture par érosion régressive

⇒ **Évitement.**

La conception du projet a d'abord cherché à éloigner l'extraction du Gave : la limite Ouest du site est positionnée à 10 m de l'espace de mobilité résiduel du Gave d'Oloron, soit un retrait d'au moins 100 m par rapport aux berges. Ce retrait, très supérieur à un simple recul réglementaire, permet également d'éviter environ 2 ha d'habitats naturels et de corridor écologique riverains (forêt résiduelle de frênes, aulnes, saules et chênes ; habitat d'hivernage des amphibiens et de nidification des passereaux protégés).

⇒ **Évaluation technique du risque résiduel.**

Le risque n'a pas été sous-estimé : l'étude hydraulique a modélisé, avec le logiciel HECRAS 2D, le cas le plus défavorable (crue centennale, merlon considéré non fonctionnel). Les contraintes tracées obtenues sur les hauts de talus atteignent 400 N/m², avec des vitesses jusqu'à 4 m/s. Sur cette base, l'étude conclut explicitement que « **le risque de capture de la gravière est non négligeable en l'absence d'aménagements spécifiques** ». DPL partage donc le constat du SIGOM, ce risque doit être pris au sérieux, ce qui explique le niveau de détail des mesures prévues.

⇒ **Réduction.**

Les berges du plan d'eau seront remblayées en pente douce 3H/1V par apport de terres extérieures inertes. Sur ces berges, seront ensuite mise en place des protections antiérosives sur un linéaire de 1 800 mètres, protégeant les talus sur leur partie émergée et jusqu'à 1 m sous le niveau de nappe en crue. Les protections contre l'érosion prévues sur les talus les plus exposés seront constituées d'enrochements ou de dispositifs équivalents (géotextiles spécifiques et dimensionnés par exemple), dont le choix technique précis sera arrêté selon les règles de l'art, en fonction des contraintes calculées pour chaque secteur. Elles couvriront non seulement la partie visible des talus, mais aussi leur partie immergée, de manière à protéger l'ensemble de la hauteur susceptible d'être attaquée par le courant.

Le dispositif initialement prévu a d'ailleurs été complété à la suite d'une étude plus récente, qui a mis en évidence des contraintes plus importantes que prévu sur la partie orientale du site : le projet en tient désormais compte, ce qui témoigne d'une démarche d'amélioration continue au fil des études plutôt que d'un dimensionnement figé une fois pour toutes.

Ce dimensionnement retient par prudence l'hypothèse la plus sévère parmi tous les scénarios étudiés. Un suivi est prévu dans la durée : après chaque épisode d'alerte Météo France au niveau des pluies et des crues, l'état des protections sera contrôlé, toute anomalie étant immédiatement signalée à l'autorité de contrôle compétente, et un relevé du terrain et du fond du plan d'eau sera réalisé chaque année pour détecter toute évolution.

⇒ **Suivi.**

Après chaque épisode de fortes précipitations, l'exploitant assure une surveillance de l'efficacité et de l'évolution des protections antiérosives, avec signalement de toute anomalie à l'inspecteur des installations classées.

Sur les zones tampons végétalisées

La suggestion du SIGOM rejoint une mesure déjà intégrée au projet : la bande de 100 m en retrait des berges n'est pas laissée à l'état de simple recul, mais maintenue en prairie haute extensive dès le début de la phase 1, formant un corridor écologique continu le long du Gave. Cette bande contribue à la fois à la biodiversité et à la stabilité des berges. DPL reste ouverte à examiner avec le SIGOM, au titre de son expertise GEMAPI, si des aménagements complémentaires de cette bande (densification végétale ciblée, essences spécifiques) apporteraient une plus-value par rapport à la configuration actuelle.

DPL considère que le risque signalé par le SIGOM a été anticipé et dimensionné sur la base d'hypothèses volontairement défavorables, avec un dispositif de protection et de suivi proportionné à l'enjeu. DPL reste à la disposition du SIGOM dans le cadre d'échange technique pour partager le détail de l'étude hydromorphologique et affiner ensemble, le cas échéant, la conception des zones tampons.

4. REPONSE SPECIFIQUE A L'AVIS DE LA COMMUNE DE SORDE L'ABBAYE

DPL a pris connaissance avec attention de la délibération n°2026-038 par laquelle le Conseil municipal de Sorde-l'Abbaye a émis un avis favorable, assorti de réserves, à la demande d'autorisation environnementale du projet de carrière de Carresse-Cassaber. DPL remercie le Conseil pour cet avis favorable et prend note des réserves formulées, relatives à la sécurité et au cadre de vie de la commune.

Sur la traversée du centre-bourg

Le dossier de DPL a été conçu sur la base de la desserte routière existante, à savoir la RD17 traversant Sorde-l'Abbaye, itinéraire identique à celui déjà emprunté par les poids lourds des carrières CEMEX et ETEX, actuellement en activité dans le secteur.

Le projet n'intègre donc pas, à ce stade, la réalisation du demi-échangeur. Le trafic généré par le site sera soumis aux mêmes règles de circulation que celles d'ores et déjà en vigueur et applicables aux poids lourds traversant le bourg, sans régime dérogatoire.

Sur le calendrier du demi-échangeur

Le demi-échangeur relève de la maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental, non de DPL. DPL soutient ce projet et participera à son financement si l'autorisation d'exploiter la gravière Carresse-Cassaber lui est accordée. DPL s'engage à basculer son trafic sur le demi-échangeur dès sa mise en service. En faire un préalable absolu à l'exploitation reviendrait à conditionner un projet instruit et autorisé à l'achèvement d'un ouvrage tiers dont DPL ne maîtrise ni le calendrier ni le financement.

5. REPONSE SPECIFIQUE A L'AVIS DE LA COMMUNE DE ST PE-DE-LEREN

La commune de Saint-Pé-de-Léren exprime deux préoccupations principales : d'une part, la crainte que le projet puisse modifier le fonctionnement hydraulique du gave et accroître le risque d'inondation sur son territoire ; d'autre part, l'existence d'incertitudes quant aux incidences environnementales du projet, notamment sur le milieu aquatique.

Le pétitionnaire prend pleinement en considération ces interrogations, qui ont constitué l'un des axes majeurs des études techniques réalisées dans le cadre de l'étude d'impact.

Une analyse hydraulique approfondie du fonctionnement du gave

L'hypothèse d'une modification du cours du gave ou d'une aggravation du risque d'inondation a fait l'objet d'investigations spécifiques confiées à un bureau d'études spécialisé en hydraulique fluviale. Les simulations démontrent que le projet n'entraîne aucune modification du lit mineur du gave. Les travaux demeurent implantés en retrait du cours d'eau et aucune intervention n'est réalisée dans le chenal actif.

L'étude hydraulique conclut également que le projet ne modifie pas les lignes d'eau lors des crues de référence. L'exploitation ne constitue pas un obstacle aux écoulements, ne crée aucun effet de barrage et ne provoque aucun report des écoulements vers la commune de Saint-Pé-de-Léren.

Concernant le milieu aquatique, le dossier repose sur des études hydrologiques et hydrogéologiques ayant permis de caractériser les échanges entre la nappe alluviale et le gave et de démontrer la compatibilité du projet avec le fonctionnement hydraulique du secteur.

Le dossier a été élaboré selon une approche pluridisciplinaire mobilisant des compétences en hydraulique, hydrogéologie, géotechnique, environnement et exploitation de carrières. Les mesures prévues seront intégrées aux prescriptions de l'autorisation environnementale et feront l'objet d'un suivi pendant toute la durée de l'exploitation.

En conclusion, les craintes exprimées par la commune ne sont pas corroborées par les résultats des études techniques produites dans le dossier. Les modélisations hydrauliques et les investigations hydrogéologiques démontrent que le projet préserve le fonctionnement naturel du gave, n'aggrave pas le risque d'inondation des territoires voisins et demeure compatible avec les caractéristiques hydrauliques du site.

4 -

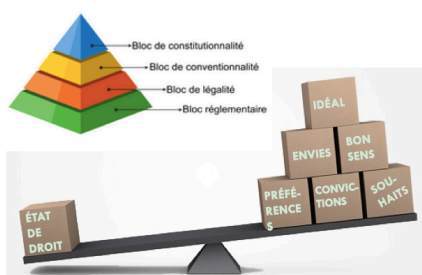
L'appréciation du commissaire enquêteur

◆ 4-1 À propos des principes

4-1-1 De la neutralité du commissaire enquêteur

Lors de la réunion publique du 8 juillet 2026, Monsieur Chevalier, président de l'APQV (Association pour la Protection de la Qualité de Vie en Béarn des Gaves) s'est publiquement interrogé sur la neutralité du commissaire enquêteur. Interrompant la présentation du contexte juridique, il a déclaré :

LE CONTEXTE JURIDIQUE - 1



« Vous êtes en train de présenter les arguments du porteur de projet et vous ne présentez pas nos arguments. Et nous on cherche un défenseur dans ce dossier. Et là, je trouve que je ne vois pas de neutralité dans votre part. Déjà, vous présentez là l'état de droit, ça veut dire avec une balance qui va vers l'État et ça veut dire que tous les autres souhaits de l'autre côté sont en haut de la balance. »

Pourtant, dans son introduction de la réunion, le commissaire enquêteur avait déclaré : « Le commissaire enquêteur n'est ni le porte-parole des citoyens, ni le porte-parole du porteur de projet, ni son opposant, ni le porte-parole de l'administration qui a engagé cette procédure. »

Il précise qu'il est signataire de la « charte de déontologie de la Compagnie nationale des commissaires enquêteurs ».

Pour autant, s'il défend jalousement son indépendance et sa neutralité, le commissaire enquêteur n'est pas indifférent, fade et sans avis. Mais chacune de ses positions doit être motivée, justifiée.

C'est pourquoi, devant les très nombreuses contributions remettant en cause les grands principes ou relayant des informations inexactes (pour ne pas dire des fausses informations), et sans vouloir jouer au professeur de droit, il lui est apparu nécessaire d'introduire son propos en rappelant le contexte juridique dans lequel se déroulait la consultation du public :

- Le respect du droit de propriété ;
- Son contenu ;
- Ses limitations par la loi, notamment le code de l'environnement et la loi « industrie verte » justifiant la procédure en cours.

Ce simple rappel a provoqué l'intervention de Monsieur Chevalier.

4-1-2 Du déroulement de la procédure

Cette procédure nouvelle constituait une sorte de baptême pour le commissaire enquêteur, comme pour les services de la préfecture.

Le principe d'une procédure de 3 mois avec des consultations des personnes publiques en cours de procédure permet de faire vivre le dossier, de le voir évoluer. Les contributions

du public peuvent être prises en compte dans cette évolution. Le terme contribution lui-même, plutôt qu'avis ou observation, milite en ce sens.

Hélas, la consultation un peu tardive des personnes publiques consultées et les délais de leurs réponses font que les éléments nouveaux du dossier apparaissent tardivement. Les réponses du porteur de projet à ces avis en sont tout autant retardées, sans oublier les délais de transmission entre préfecture, commissaire enquêteur et gestionnaire du registre dématérialisé.

Il n'est pas sûr que chaque citoyen ait pu aisément prendre connaissance de toutes ces évolutions du dossier.

Hélas aussi, les associations de défense de l'environnement, qui ont pris l'habitude de déposer leurs observations le dernier jour des enquêtes publiques, ont conservé la même pratique à l'issue de la présente consultation du public. De ce fait, leurs contributions n'ont pu être prises en compte que dans le procès-verbal de fin du commissaire enquêteur et la réponse du porteur de projet. Elles n'ont malheureusement pas contribué au débat.

◆ 4-2 À propos des préoccupations des contributeurs

Le commissaire enquêteur a identifié 9 préoccupations majeures exprimées par les contributeurs au cours des 3 mois de la consultation. Il a interrogé le porteur de projet sur chacune d'elles et il a pris connaissance de ses réponses.

Toutefois, contrairement à ce que semble suggérer l'auteur anonyme des contributions 124 à 131, il n'entre pas dans les prérogatives du commissaire enquêteur de faire une analyse technique et une analyse juridique de ces réponses. Le commissaire enquêteur s'assure que les réponses ont bien été données mais sa compétence reste celle d'un « citoyen éclairé ». Il ne se substitue pas aux différents services de l'État auxquels ces analyses reviennent.

4-2-1 Hydraulique et l'hydrogéologie, eau de surface, eau souterraine, influence de la carrière

- Ce que l'on étudie sous le vocable hydraulique c'est la vie de la rivière, le Gave d'Oloron, au droit du projet, son profil, ses débordements et donc les inondations de la plaine, et l'impact éventuel de la carrière sur ces phénomènes.

Risque d'inondation de la plaine de Carresse-Cassaber, méthode de définition de l'espace de mobilité du Gave, risque de capture du Gave par la gravière et mesures de protection, caractéristiques, fiabilité et suivi à long terme des protections antiérosives, analyse de la digue de protection du Gave (merlon) et risque de rupture.

Prise en compte du seuil du moulin de Saint-Pé-de-Léren et fiabilité des modélisations.

Réponse aux insuffisances relevées par la DDTM sur les scénarios d'inondation.

Sont autant de questions auxquelles le porteur de projet répond dans son mémoire. Il appartient aux responsables compétents des services de l'État d'en apprécier la pertinence.

- Ce que l'on étudie sous le vocable hydrogéologie c'est la vie de la nappe phréatique immédiate et donc l'impact éventuel de la carrière sur sa mobilité et ses niveaux.

Impact général de l'extraction sur la nappe alluviale et les captages AEP (alimentation en eau potable), variation du niveau de nappe et impact sur les forages agricoles peu profonds, impact du remblaiement sur la nappe et les forages agricole de la plaine, risque d'infiltrations et de pollution diffuse en cas d'inondation du site, insuffisance du dialogue engagé avec les acteurs de l'irrigation.

Là encore, le porteur de projet répond à l'ensemble de ces questions dans son mémoire. Il appartient aux responsables compétents des services de l'État d'en apprécier, sur le plan technique, la pertinence.

Le commissaire enquêteur note que, loin des propos suspicieux de certains contributeurs, assénés le dernier jour de la consultation et fondés sur des études vieilles de plus de trois décennies, la DDTM écrit dans son avis du 20 mars 2026 : « *Le site de la carrière est entièrement situé dans l'enveloppe de la zone inondable de l'atlas des zones inondables (AZI) et de l'étude hydraulique d'ISL.*

L'utilisation de données plus récentes, la mise en œuvre d'une modélisation hydraulique et l'analyse de différents scénarios améliorent la fiabilité du phénomène d'inondation sur le secteur, offrant une étude plus objective que l'AZI.

De ce fait, notre analyse s'appuiera sur les études d'ISL pour un évènement de période retour 100 ans (Q100). »

Il semble bien que les services de l'État compétents ne partagent pas les doutes de ces contributeurs pour le moins dubitatifs.

4-2-2 Environnement, biodiversité et paysages, espèces protégées

Certaines contributions affirment que le projet porte atteinte à l'environnement et détruirait la biodiversité, sans véritablement étayer ces affirmations.

Le porteur de projet, dans son mémoire reprend les différentes mesures ERC (éviter, réduire, compenser) du dossier, mesures de compensation écologiques, étude d'incidence Natura 2000, rôle du Gave d'Oloron comme axe de migration des grands migrateurs (salmonidés), impact paysager, incidence sur l'attractivité touristique de Salies-de-Béarn, objectivité de la synthèse des sensibilités environnementales, agricoles et sociales.

Là encore, il appartient aux responsables compétents des services de l'État, notamment en matière de biodiversité, d'en apprécier, sur le plan technique, la pertinence.

4-2-3 Vocation naturelle de la plaine, compatibilité de la carrière avec la production agricole

- Il est incontestable que la commune de Carresse-Cassaber, avec quelque 1400 hectares est une commune rurale avec une forte activité agricole. Le commissaire enquêteur a noté que la fiche INSEE de la commune recense 15 agriculteurs mais il n'a pas su identifier la véritable population active du domaine : bailleurs de terres, exploitants, salariés, saisonniers.

La plaine comprise entre le méandre du Gave d'Oloron et la route départementale 17 représente une superficie de l'ordre de 340 ha. Le projet de carrière ne mesure que 34 ha dont 20 ha consacrés à l'extraction. Il est situé à l'extrémité de la plaine. Cette faible proportion de la carrière par rapport à l'ensemble de la plaine ne semble pas de nature à remettre en cause l'activité agricole du reste du territoire.

- En revanche, la crainte exprimée par certains contributeurs de voir cette exploitation s'agrandir au fil du temps doit être examinée avec précision.

Aucune extension de la carrière ne peut se faire, en catimini, petit à petit. Pas un mètre carré de surface supplémentaire ne pourrait faire l'objet d'une quelconque exploitation en l'absence d'une nouvelle procédure complète, similaire à celle d'aujourd'hui. Et surtout elle ne saurait être imaginée sans la volonté des propriétaires des parcelles.

Les opposants au projet, qui ont reproché au commissaire enquêteur de rappeler le caractère imprescriptible du droit de propriété, doivent être conscients que c'est le même droit de propriété qui constitue le verrou le plus efficace contre toute extension de la carrière. Il suffit pour cela que propriétaires et exploitants ne soient pas volontaires.

4-2-4 Bruit, gêne redoutée, remèdes

- La crainte de subir la nuisance du bruit du fait de l'activité de la carrière est une des plus légitime mais elle est aussi la crainte qui devrait être la plus simple à apaiser tant il est vrai que la loi du 31 décembre 1992 définit clairement les obligations de l'exploitant et les limites à ne pas dépasser.

Impact du bruit de l'exploitation sur les riverains, impact du bruit associé spécifiquement au transport sur les riverains, impact du bruit sur les travailleurs et usagers de la plaine sont autant de points auquel le porteur de projet apporte des réponses.

DPL, évidemment, est tenté de se baser sur les mesures faites lors de son exploitation interrompue pour corroborer ses propos.

- Lors de sa permanence à la mairie de Sorde-l'Abbaye, le commissaire enquêteur a reçu Madame Aline Tornare responsable de l'entreprise 2X Aventures qui organise des activités nautiques, notamment de canoës en eau-vive "Parcours Cassaber". Sans en préciser l'intensité, elle a déclaré que le bruit de l'exploitation de la carrière, lorsqu'elle a existé, s'entendait lors des passages sur le Gave. Peut-être serait-il intéressant de ne pas négliger cet aspect des choses.

- En revanche, la crainte entretenue par certains « faux informateurs » de l'installation ultérieure d'un concasseur sur le site ne doit pas survivre une seconde. Une telle installation, qui ne fait pas partie de la demande du porteur de projet, est formellement exclue par les services instructeurs consultés.

4-2-5 Poussière, parades

Le problème des poussières est un des plus prégnants tant il est vrai qu'il implique plusieurs facteurs tels que l'extraction, le transport, la circulation sur le chemin Sus las Houns, les cultures voisines.

- Autant l'affirmation selon laquelle l'extraction réalisée en milieu humide n'est que très peu à l'origine de diffusion de matière en suspension est peu contestable, autant les déplacements et transports sur le chemin d'accès, constitué de calcaire, représentent une nuisance réelle en période de sécheresse.

La seule parade retenue dans le dossier contre ce phénomène consiste en un arrosage régulier du chemin.

- On notera que le porteur de projet a proposé de revêtir ce chemin d'un enrobé qui, sur un plan technique, réglerait tout problème d'envolée de poussière. Cette solution se heurte à l'opposition de l'AFR (association foncière de remembrement), propriétaire du chemin. Il est constant que le président de l'AFR, opposé au projet de carrière (contribution 146), n'entend pas modifier sa position.

- Au cours de la consultation, le commissaire enquêteur a rencontré deux représentants d'organisations professionnelles de kiwiculteurs (Garlampy et Sikig) qui lui ont expliqué : *« Quel sera l'impact de la volatilité des poussières sur nos fruits dont l'épiderme est poilu en kiwi vert et duveteux en kiwi jaune ? Présence de taches ou salissures signifie un déclassement du fruit en catégorie 3, catégorie qui est interdite à la commercialisation. »*

Ils poursuivent :

« Préjudice culturel donc économique pour les kiwiculteurs...

Préjudice économique pour la structure en charge du conditionnement...

Préjudice écologique

Préjudice en matière de sécurité pour les travailleurs et riverains de la zone »

« Il est nécessaire de prévoir le bitumage des routes empruntée et leur entretien pour éviter les poussières... »

Le choix est clair.

On ne peut s'empêcher de penser : qui dit préjudice dit réparation. Mais alors qui est le fautif du préjudice ? Celui qui soulève la poussière (camions de la carrière, engins agricoles, véhicules de transport des stagiaires canoë, véhicules particuliers) ou celui qui empêche la mise en place d'une solution pérenne pour éviter la poussière ?

4-2-6 Transport, circulation, dangers routiers

Le problème de la circulation des camions est un point crucial des débats autour du dossier de la carrière puisque c'est justement cette question qui a justifié la décision d'annulation du précédent arrêté préfectoral au motif que *« la création de deux nouvelles aires de croisement et l'entretien de l'empierrement de la voie, ne suffisent pas pour assurer la sécurité de la circulation des camions de transport de matériaux du fait de l'étroitesse du chemin et de la présence de deux virages à angle droit. Ils ont ajouté que le pont du Gouat, assurant le franchissement du Saleys, et les buses qui permettent l'écoulement de ruisseaux sous le chemin n'ont pas fait l'objet d'une étude sérieuse de leurs capacités techniques à supporter les passages de poids lourds à une fréquence aussi élevée que celle induite par l'exploitation de la carrière. »*

L'accès du nouveau projet, très largement réduit en longueur, n'emprunte plus la partie du chemin contestée par le juge *« l'étroitesse du chemin et de la présence de deux virages à angle droit »* ainsi que *« les buses qui permettent l'écoulement de ruisseaux sous le chemin »* et le pont du Gouat a fait l'objet d'une expertise réalisée par un bureau d'étude expert.

- Quant aux règles de la circulation et de la signalisation, s'agissant de voies ouvertes à la circulation publique depuis plus de 30 ans, comme en atteste de très nombreuses contributions (promenade, sport, cyclisme, accès des véhicules de transport des stagiaires de canoë), il semble bien que cette question relève des pouvoirs de police du maire.

Dans sa réponse, le porteur de projet précise l'itinéraire de ses camions, qui ne traversent ni les bourgs de Carresse ni de Cassaber ni la ville de Salies-de-Béarn, et les règles et obligations des chauffeurs de l'entreprise.

4-2-7 Activités économiques et emplois de différentes natures

- Le commissaire enquêteur en convient, il est très peu réceptif au discours de décroissance, au « arrêtons la course au développement », et « halte au béton ». Ce type de slogan est d'autant plus facile à scander quand on est bien logé dans une ville ou un village bien desservi et bénéficiant d'équipements publics adaptés.

Sérieusement, qui peut prétendre que notre pays ne manque pas de logements, que notre réseau routier est suffisant et en état satisfaisant, qu'aucun équipement public nouveau ou a réhabilité n'est nécessaire ?

S'il confesse une certaine propension à encourager les activités économiques (seules sources de richesses), le commissaire enquêteur considère qu'elles ne peuvent se concevoir que dans le strict respect du développement durable qui repose sur un équilibre entre les trois piliers : environnemental (ressources, biodiversité), social (équité, santé, conditions de travail) et économique (viabilité financière et utilité à long terme). Les personnes publiques consultées sont garantes du respect de cet équilibre par leurs exigences dans les études des dossiers et leurs contrôles des réponses et engagements du porteur de projet.

- En ce qui concerne l'emploi, le commissaire enquêteur s'est insurgé contre les contributions qui s'ingéniaient à trier les emplois, à les discriminer : les bons, les néfastes, ceux que l'on aime, ceux que l'on n'aime pas, ceux que l'on méprise et ceux que l'on sacralise.

Agriculteurs, salariés agricoles, saisonniers, artisans, maçons, paysagistes, employés du groupe Daniel, administratifs, commerciaux, ouvriers, chauffeurs... tous méritent le même respect.

Lors de la réunion publique du 8 juillet 2026 le commissaire enquêteur a déclaré : « *Pour moi, tout emploi, tout travail, toute personne qui travaille mérite le respect et mérite considération.* »

4-2-8 Besoins de granulats et usages, alternatives

- Dans son avis, la MRAe recommande de produire une argumentation plus étayée concernant l'absence d'alternative valable d'un point de vue environnemental dans un rayon de 200 km autour de Pau.

Dans sa réponse le porteur de projet présente les différentes catégories de minéraux (calcaires, ophites, granites) et aborde les usages respectifs en fonction de leurs qualités propres et des normes applicables. Il rappelle la pénurie au niveau national et départemental, les alternatives à l'exploitation locale par importation du site de Dordogne ou de l'Espagne.

Il présente un inventaire détaillé des gisements au plan régional et la pertinence de leur éventuelle exploitation. Les géologues patentés apprécieront.

- Plusieurs contributeurs demande que des matériaux recyclés soient substitués à ceux d'une éventuelle extraction à Carresse-Cassaber.

Le porteur de projet précise que ce recours aux matériaux recyclés constitue un axe fort des politiques publiques (Schéma Régional des Carrières de Nouvelle-Aquitaine, économie circulaire, objectifs de valorisation des déchets du BTP).

Il déclare être engagé de longue date dans cette démarche et posséder ses propres outils de valorisation : Un centre de recyclage de matériaux de démolition à Artiguelouve ; une plateforme de recyclage de matériaux inerte à Pontonx-sur-l'Adour ; la réincorporation des bétons de déconstruction dans de nouvelles formules de béton.

Les matériaux alluvionnaires de Carresse-Cassaber sont eux destinés à des usages dits nobles d'enrobés ou de bétons spécifiques pour lesquels les matériaux recyclés ne répondraient pas aux normes.

4-2-9 Relations avec les populations, effet sur la santé

En conclusion de son avis, le responsable de l'agence régionale de santé (ARS) écrit :

« Pour rappel, l'organisation mondiale de la santé (OMS) définit la santé comme un état de complet bien-être physique, mental et social et ne consistant pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité, il est donc nécessaire que le pétitionnaire prenne en compte cette définition et prévoit de minimiser les nuisances issues de sa propre activité. Afin de protéger le bien-être et la santé des riverains du projet, le pétitionnaire devra mettre en œuvre, si nécessaire, des mesures de gestion en cas de signalement ou de plainte des riverains. »

Préoccupation majeure, le commissaire enquêteur a rencontré nombre de personnes sincèrement persuadées qu'elles allaient tomber malades, que toute la plaine était sacrifiée pour accueillir un complexe industriel polluant, bruyant, que l'accès n'y serait plus possible, que tous les agriculteurs en seraient chassés, que les biens de chacun seraient dépréciés, que l'argent permet tout, etc... à s'en rendre malade de stress et malheureux. Ces personnes s'attachent à leurs certitudes nourries par un argument imparable : « On me l'a dit ! »

Le commissaire enquêteur qui aime l'étude de dossier, qui apprécie la confrontation des idées, l'approfondissement des concepts, qui recherche la réflexion et l'intelligence collectives et la délibération se retrouve bien impuissant face à certaines prises de position.

La contribution 170 est emblématique. *« mafia du caillou ou du BTP / les passe-droits de DANIEL DPL, et des complaisances administratives / L'alternative d'une carrière sèche dans le secteur existe / Falsification des données et des chiffres par le Bureau d'Étude ISL / 250ha et non pas de 20ha comme le prétend le groupe DANIEL / les positions des services de l'État sont incompréhensibles, incohérentes et parfois illégales. L'économie et les intérêts de quelques entreprises font voler en éclat des décennies de respect de l'intérêt général et de protection des territoires »...*

Et que dire du ton de certaines contributions. Lorsqu'elles ne sont pas insultantes, elles dénotent d'un mépris profond pour le porteur de projet ou pour le préfet, les experts, etc.

Fort heureusement, les contributions agressives, violentes, insultantes ou diffamatoires sont très minoritaires et le plus souvent l'œuvre de militants, totalement extérieurs à la commune. Mais certaines affirmations font florès et prospèrent.

« Tout ce qui est excessif est insignifiant » dit l'adage. Mais il ne faudrait pas que ces excès masquent les vrais problèmes et les vraies préoccupations rapportés *infra* et que les autorités oublient de les traiter de façon pérenne.

4-3 En conclusion

Tout au long de la procédure, le commissaire enquêteur s'est attaché à remplir sa mission avec engagement et une disponibilité totale. Il s'est assuré que toutes les formalités fussent accomplies conformément à la législation en vigueur : publications, affichages, site Internet, mise à disposition du dossier, visites aux élus locaux, permanences et réception du public, consultation des personnes publiques associées, réponses du porteur de projet. Il a pris connaissance de toutes les contributions et n'en a négligé aucune, même si certaines ont pu le heurter. Il en a fait l'analyse et les a appréciées en conscience.

Dans le cadre de la procédure nouvelle de consultation du public (loi industrie verte) le commissaire enquêteur n'a pas à donner un avis favorable ou défavorable. Il se gardera donc bien de le faire.

Pour autant, il n'est pas un intervenant ectoplasmique, sans couleur, sans odeur, sans saveur. Sans parti pris, tout au long de ce rapport, il a posé des questions, il a tenté de faire le part des choses, d'analyser avec mesure et dit ce qu'il croyait juste, bon, souhaitable. Il s'est abstenu de trancher des questions trop techniques, considérant que ce rôle incombait aux services *ad hoc* de l'administration.

Tous le monde invoque l'intérêt général mais personne n'en donne une définition ou un contenu si ce n'est : « *l'intérêt général c'est penser comme moi !* ». Au-delà de la boutade, l'intérêt général existe. Il est fait de causes souvent opposées, de sollicitudes souvent opposées, d'enjeux souvent opposés, de passions souvent opposées, de vérités toujours opposées. Dans le département, c'est le préfet qui est en charge de l'intérêt général sous le contrôle du juge administratif. Quoi qu'en pensent les « complotistes » de tout poil ce système n'est probablement pas le plus critiquable et le moins efficace.

Le commissaire enquêteur espère que la procédure engagée et le rapport qu'il en a fait contribueront à éclairer la décision du préfet.

« En notre temps, la seule querelle qui vaille est celle de l'homme. C'est l'homme qu'il s'agit de sauver, de faire vivre et de développer. »

Signé Jean-Louis Levet

Fait à Dax, le 4 août 2026

Par Jean-Louis Levet

Commissaire enquêteur

Inscrit sur la liste d'aptitude établie par la préfecture des Landes