



Mission régionale d'autorité environnementale  
Provence-Alpes-Côte d'Azur

**Avis de la Mission Régionale  
d'Autorité environnementale  
de Provence-Alpes-Côte d'Azur  
sur le projet de renouvellement et d'extension de la  
carrière de Sainte-Marthe exploitée par la société  
Bronzo Perasso à Marseille (13)**

n° MRAe – 2019 - 2202

## Préambule

Conformément aux dispositions prévues par les articles L. 122-1 et R. 122-7 du code de l'environnement, l'Autorité environnementale » a été saisie par le préfet des Bouches-du-Rhône (DREAL/UD13) sur la base du dossier de renouvellement et d'extension de la carrière de Sainte-Marthe située sur le territoire de la commune de Marseille (13). Le maître d'ouvrage du projet est la société Bronzo Perasso.

Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 (2) ;
- un dossier de demande d'autorisation ;
- une étude de dangers.

La DREAL PACA<sup>1</sup> a accusé réception du dossier le 23 avril 2019, date de départ du délai de deux mois pour formuler l'avis de l'Autorité environnementale.

Suite à la décision du Conseil d'État n°400 559 du 6 décembre 2017, la mission régionale d'autorité environnementale de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, a adopté le présent avis.

Pour établir son avis, la DREAL PACA a consulté, conformément aux dispositions prévues par l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'Agence régionale de santé (ARS) et le préfet de département au titre de ses attributions en matière d'environnement.

L'avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R. 122-7 du code de l'environnement, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R. 122-7 du code de l'environnement.

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-7-II, l'avis est également publié sur le SIDE (système d'information développement durable environnement) :

<http://www.side.developpement-durable.gouv.fr/EXPLOITATION/DRPACA/avis-ae-projets-paca.aspx>

accessible via le site internet de l'autorité environnementale / DREAL :

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/autorite-environnementale-r1406.html>

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L. 122-1-1, cette décision prendra en considération le présent avis.

L'article L. 122-1 du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'Autorité environnementale. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique. L'Autorité environnementale recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public.

Enfin, une transmission de la réponse à la DREAL serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets.

---

<sup>1</sup>- Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur

## Sommaire de l'avis

Préambule.....	2
Synthèse de l'avis.....	4
Avis.....	6
1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....	6
1.1. Présentation du projet, contexte et objectifs.....	6
1.2. Procédures.....	7
1.2.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale.....</i>	7
1.2.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public.....</i>	8
1.3. Enjeux identifiés par l'Autorité environnementale.....	8
1.4. Avis sur le contenu général du dossier, le caractère complet de l'étude d'impact et le résumé non technique.....	8
1.4.1. <i>Sur le périmètre et la présentation du projet.....</i>	8
1.4.2. <i>Sur la justification des choix, le scénario de référence et les solutions de substitution envisagées.....</i>	8
2. Avis sur le contenu de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet au regard des enjeux environnementaux en présence.....	10
2.1. Sur la biodiversité.....	10
2.2. Sur le paysage.....	13
2.3. Sur la qualité de l'air.....	13

## Synthèse de l'avis

La carrière exploitée par la société SNC des Carrières et Bétons Bronzo Perasso, filiale du groupe Colas, dite carrière de Sainte-Marthe est située à l'entrée nord de Marseille. Le site est exploité depuis 1887, initialement pour la production de gypse, désormais pour l'alimentation en granulats calcaires des chantiers de BTP. L'exploitation est actuellement autorisée jusqu'au 21 juin 2020. Le projet soumis à l'Autorité environnementale vise à obtenir un renouvellement de l'autorisation d'exploiter ainsi que l'extension de la carrière. Les principaux enjeux de ce projet concernent la biodiversité, le paysage et la qualité de l'air, très fortement impactés par l'extension de 9,2 ha.

Un premier avis de l'Autorité environnementale du 14 février 2018 portant sur la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Marseille (PLU(3)) en vue de l'extension de la carrière de Sainte-Marthe avait conclu en synthèse : « *Reprendre l'analyse des solutions de substitution en procédant à une réelle évaluation des incidences environnementales des différentes options et reconsidérer sur cette base le choix retenu de modification du zonage du PLU* » et « *À l'attention de l'Autorité décisionnaire, surseoir à la mise en compatibilité du PLU en attendant de disposer d'une évaluation environnementale complète étudiant ces solutions de substitutions* ».

Malgré cet avis, l'évaluation environnementale des différentes solutions de substitution et différentes variantes n'a toujours pas été correctement menée dans l'étude d'impact du projet.

De fait, elle ne permet pas de faire savoir à l'autorité décisionnaire du projet si d'autres solutions et d'autres variantes auraient été moins dommageables pour la biodiversité, le paysage et la qualité de l'air.

L'Autorité environnementale constate également des insuffisances importantes concernant le régime de protection des espèces ainsi que la mise en œuvre de la séquence « éviter-réduire-compenser » en matière de préservation de la biodiversité, mais aussi de préservation du paysage au niveau de la ligne de crêtes et du vallon de la Mûre. Aucune évaluation des impacts de la circulation sur les voies d'accès à la carrière sur la qualité de l'air et en conséquence sur la santé des riverains n'est fournie.

En conclusion, l'Autorité environnementale considère que la prise en compte de l'environnement par le dossier est insuffisante et justifie une reprise de l'étude d'impact afin de combler les lacunes observées.

## **Recommandations principales**

- **Apporter la démonstration de l'intérêt de l'exploitation sur cette zone d'extension par rapport aux solutions alternatives, en produisant une évaluation des incidences environnementales de celles-ci démontrant que la solution choisie est celle du moindre impact.**
- **Démontrer que l'augmentation de production demandée (matériaux recyclés et matériaux extraits) est corrélée à une augmentation du besoin de matériaux dans les 30 prochaines années.**
- **Reprendre la séquence ERC sur la zone à enjeux forts et modérés et démontrer le respect des articles L. 110-1 concernant la zone au nord du site et L.411-1 concernant le Traquet oreillard ainsi que la DTA des Bouches-du-Rhône.**
- **Requalifier les impacts sur le paysage au niveau fort pour ce qui concerne la ligne de crête et le franchissement du vallon de la Mûre et mettre en place des mesures d'évitement ou de réduction à la hauteur des enjeux.**
- **Évaluer les impacts de l'augmentation de trafic due à l'augmentation de réception des déchets inertes, avec et sans chantier exceptionnel, sur la qualité de l'air et sur la santé des riverains du chemin des Bessons, et proposer des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation.**

# Avis

## 1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact

### 1.1. Présentation du projet, contexte et objectifs

La carrière de Sainte-Marthe est située au nord de la commune de Marseille à l'interface entre les secteurs fortement urbanisés et la « ceinture verte » formée par le relief du massif de l'étoile. Exploitée depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, et depuis 1998 par la société Carrières et Béton Bronzo Perasso, elle s'étend sur une surface de 28,1 ha et exploite un gisement de calcaire. L'arrêté préfectoral d'autorisation de cette carrière arrive à échéance le 21 juin 2020. Le projet prévoit une extension sur 9,2 ha, ainsi que le renouvellement de l'autorisation d'exploiter, portant la surface totale à 37,3 ha.

Les principales caractéristiques du projet sont les suivantes :

- surface d'extraction de 16,4 ha, dont 8,8 ha dans la zone d'extension ;
- gisement : 6 millions de m<sup>3</sup>, soit 15 millions de tonnes de calcaire ;
- capacité de production maximale de 500 000 t/an (inchangée par rapport à l'autorisation actuelle) ;
- durée 30 ans ;
- remblaiement par 12,5 millions de tonnes de déchets inertes non recyclables (remise en état) par l'apport de 200 000 à 500 000 tonnes annuelles.

Le PLU de Marseille a fait l'objet d'une mise en compatibilité (déclassement d'une partie de la zone NL (secteur d'espaces naturels remarquables au sens de la loi « Littoral » et d'espace littoraux, où l'extension de carrières existantes est interdite) en zone N (secteurs d'espaces naturels à protéger, où l'extension de carrières existantes est autorisée) approuvée le 28/06/2018 par la métropole Aix-Marseille-Provence. Cette mise en compatibilité a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 14 février 2018<sup>2</sup>.

Pour mémoire, l'avis de l'Autorité environnementale du 14 février 2018 sur la mise en compatibilité du PLU considérait que le dossier de mise en compatibilité ne permettait pas d'apprécier correctement les incidences sur l'environnement des solutions envisagées et recommandait en conséquence à l'autorité décisionnaire de surseoir à sa décision en attendant de disposer d'une évaluation environnementale complète étudiant ces solutions de substitutions.

Le présent avis porte cette fois, non plus sur la mise en compatibilité du PLU, mais sur le projet lui-même.

---

<sup>2</sup> [http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis\\_mrae\\_2018apaca6.pdf](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis_mrae_2018apaca6.pdf)



Figure 1 :Plan de situation (source : géoportail)

## 1.2. Procédures

### 1.2.1. Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale

Le projet de renouvellement et d'extension de la carrière de Sainte-Marthe, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-2 du code de l'environnement.

Déposé le 7 novembre 2018 au titre de l'autorisation environnementale (ICPE<sup>3</sup>, IOTA<sup>4</sup> et défrichage), il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre de la rubrique 1 (carrières) du tableau annexe du R. 122-2 en vigueur depuis le 16 mai 2017

Le contenu de l'étude d'impact est précisé à l'article R. 122-5 du Code de l'environnement.

<sup>3</sup> ICPE= installations classées pour la protection de l'environnement

<sup>4</sup> IOTA = installations, ouvrages, travaux et activités soumis à loi sur l'eau.

### **1.2.2. Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public**

Le projet relève de la procédure d'autorisation environnementale (procédures ICPE, IOTA et défrichement mentionnées dans le dossier).

### **1.3. Enjeux identifiés par l'Autorité environnementale**

Les enjeux identifiés par l'Autorité environnementale sont les suivants :

- la biodiversité avec des impacts notables sur une zone naturelle très riche, avec la présence d'espèces protégées qui seront détruites ;
- le paysage, avec un abaissement de la ligne de crête occasionnant un impact fort, notamment pour la perception proche ;
- la qualité de l'air, liée à l'augmentation du trafic de poids lourds dû au développement de la réception de déchets inertes, qui concernera en particulier les riverains du chemin des Bessons.

### **1.4. Avis sur le contenu général du dossier, le caractère complet de l'étude d'impact et le résumé non technique**

#### **1.4.1. Sur le périmètre et la présentation du projet**

Actuellement, 150 000 tonnes de déchets inertes du BTP sont accueillies annuellement sur le site dont 30 000 t sont recyclées et le reste est utilisé pour la remise en état du site. Le projet prévoit une nouvelle installation mobile de concassage-criblage dédiée à l'activité de recyclage, et donc un développement de l'apport de déchets inertes allant de 200 000 à 500 000 tonnes par an, permettant de recycler entre 150 000 et 175 000 tonnes d'ici 2020-2025.

L'étude d'impact ne précise, ni les lieux de provenance des déchets inertes, ni la compatibilité du site avec le futur plan régional de prévention et de gestion des déchets.

**Recommandation 1 : Préciser les lieux de provenance des déchets inertes et la compatibilité du projet avec le futur plan régional de prévention et de gestion des déchets.**

#### **1.4.2. Sur la justification des choix, le scénario de référence et les solutions de substitution envisagées**

Le dossier comporte une présentation et une comparaison des solutions de substitution (EI, p.277 à 305).

Pour la solution « importation des granulats naturels depuis les départements ou pays voisins, création d'une plateforme de recyclage et d'une installation de stockage de déchets inertes », l'étude d'impact indique (EI, P. 290) : « *L'impact de l'augmentation de la capacité de production de carrières, et à moyen terme l'extension des carrières existantes ne pourraient être moindres par rapport aux impacts résiduels du projet de renouvellement et d'extension de la carrière de Sainte-Marthe, considérées comme faibles à très faibles. Les impacts sur le milieu naturel et le paysage seraient, dans le meilleur des cas, équivalents aux impacts du projet de renouvellement et d'extension de la carrière de Sainte-Marthe* ».

Pour la solution « transfert des activités vers une autre exploitation de la frange urbaine », l'étude d'impact indique : « *du point de vue paysager et préservation de la biodiversité, les impacts sur le paysage et sur la biodiversité ne seraient pas évités mais seraient également reportés sur ces sites. La réserve exploitable devrait être augmentée de 15 millions de tonnes sur ces carrières pour compenser l'arrêt de l'exploitation du gisement de la carrière de Sainte-Marthe, la substitu-*



tion de production conduirait à augmenter les capacités de production, et à court et moyen terme, étendre ces carrières sur le milieu naturel pour poursuivre leur exploitation. Les impacts de ces augmentations de capacité de production et d'extension des carrières existantes ne pourraient être moindres par rapport aux impacts résiduels du projet de renouvellement et d'extension de la carrière de Sainte-Marthe sur la biodiversité et le paysage considérés comme faibles à très faibles. Ces impacts seraient, dans le meilleur des cas, équivalents aux impacts du projet de renouvellement et d'extension de la carrière de Sainte-Marthe. »

Les affirmations ci-dessus ne font pas l'objet de démonstrations précises. Il manque notamment une présentation de scénarios concrets (tonnages, durée...) qui combindraient, en les justifiant, la répartition du besoin sur plusieurs carrières, au moins dans les Bouches-du-Rhône voire dans les départements limitrophes. Il est également attendu de montrer si l'extension de l'exploitation sur d'autres sites alternatifs serait plus ou moins dommageable pour l'environnement que sur celui de Sainte-Marthe, en réalisant analyse succincte mais précise des incidences environnementales de chaque solution, démontrant d'une part les affirmations ci-dessus, et d'autre part démontrant que le choix du site est réellement celui du moindre impact environnemental sur la biodiversité et le paysage.

Pour l'Autorité environnementale, les éléments fournis sur les solutions de substitution ne permettent pas à l'autorité décisionnaire de s'assurer que la solution choisie est bien celle de moindre impact environnemental, tel qu'indiqué dans le dossier.

L'Autorité environnementale constate donc que les recommandations 1 et 2 de l'avis du 14 février 2018 n'ont été prises en compte, ni par la collectivité responsable du plan, ni par le maître d'ouvrage.

Par ailleurs la DTA des Bouches-du-Rhône (1) indique, pour les milieux à forte valeur patrimoniale :

*« La création de carrières ou de centre d'enfouissement technique est interdite. Les extensions de périmètre et la prolongation de l'exploitation peuvent être accordées en tenant compte des caractéristiques écologiques et paysagères du site, si l'intérêt de l'exploitation par rapport aux solutions alternatives est démontré, et s'agissant des carrières eu égard à la spécificité des matériaux. ».*

Le projet ne démontre pas qu'il respecte cette disposition.

L'Autorité environnementale constate également qu'aucune solution de substitution, ni de variante du projet, n'est proposée d'un point de vue paysager, en particulier pour éviter le franchissement de la ligne de crête et sa perception visuelle (en particulier depuis le vallon de la Mure).

**Recommandation 2 : Apporter la démonstration de l'intérêt de l'exploitation sur cette zone d'extension par rapport aux solutions alternatives, en produisant une évaluation des incidences environnementales de celles-ci démontrant que la solution choisie est celle du moindre impact.**

La justification de la nécessité de l'extension pour répondre aux besoins de l'agglomération marseillaise fait référence au schéma des carrières des Bouches du Rhône à de multiples reprises (EI, p.277 à p.305).

La mention du schéma départemental des carrières, adopté en 2008, ne peut tenir lieu de seule justification ni de démonstration, car il n'a pas à ce jour été actualisé, et de nombreux éléments et paramètres à prendre en compte pour effectuer une évaluation environnementale des solutions de substitutions n'y figurent pas ou ne correspondent plus à ce qui est nécessaire pour une analyse complète et objective de la situation actuelle.

De plus, la capacité actuelle de production de la carrière est de 500 Kt/an + 30kt/an de matériaux recyclés ) soit 530 kt/an. Dans le projet, la production sera de 500 kt/an + 150 à 175 kt/an de ma-

tériaux recyclés, soit 650 à 675 kt/an, correspondant à une augmentation de production de 22 à 27 %.

Or, le schéma des carrières des Bouches-du-Rhône identifie un besoin de 9 670 kt/an pour répondre à la demande du département des Bouches-du-Rhône dont 3 540 kt/an pour celle de l'aire marseillaise. Le schéma indique aussi : *"Il est supposé d'une part que les besoins en matériaux, hors grands travaux et enrochements, seront constants d'ici 2020 (bien que simplificatrice, cette tendance se confirme effectivement globalement dans le département depuis plusieurs années), et d'autre part que les autorisations actuelles arrivant à échéance d'ici 2020 ne seront pas renouvelées"*

Pour l'Autorité environnementale, sauf à démontrer une augmentation du besoin de 22 à 27 % dans les 30 prochaines années (durée demandée pour l'autorisation), la justification du projet n'est pas démontrée : si la production de 150 à 175 kt/an de matériaux recyclés va bien dans le sens d'un moindre impact environnemental en évitant de puiser dans le milieu naturel, le maintien de la production de matériaux extraits à 500 kt/an n'est pas justifié dans le document présenté.

**Recommandation 3 : Démontrer que l'augmentation de production demandée (matériaux recyclés et matériaux extraits) est corrélée à une augmentation du besoin de matériaux dans les 30 prochaines années.**

## 2. Avis sur le contenu de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet au regard des enjeux environnementaux en présence

L'Autorité environnementale constate que l'étude d'impact présente plusieurs lacunes importantes qu'elle détaille dans la suite du présent avis.

### 2.1. Sur la biodiversité

La zone retenue pour l'extension se situe :

- dans le site Natura 2000 ZSC<sup>5</sup> « chaîne de l'Étoile – massif du Garlaban »,
- dans la Znieff de type I « plateau de la mure »,
- dans la Znieff de type II « chaîne de l'Etoile »,
- dans le domaine vital « Est Bouches-du-Rhône » de l'Aigle de Bonelli, bénéficiant d'un plan national d'action en sa faveur,
- dans un réservoir de biodiversité à remettre en état, mentionné dans le SRCE (4).

Le SRCE (4) classe la carrière et son extension en réservoir de biodiversité à remettre en état dont l'objectif est *« de favoriser la mise en place d'actions qui participent au maximum à la remise en état de ces milieux notamment en réalisant des opérations de rattrapage lorsque la fragmentation des milieux est importante »*.

L'extension de la carrière apparaît donc en contradiction avec la remise en état du réservoir de biodiversité.

#### *Les espèces protégées*

Le dossier indique que, grâce à des mesures de réduction, les impacts résiduels globaux du projet sont globalement jugés faibles, très faibles ou nuls.

L'Autorité environnementale considère que ces impacts sont sous estimés concernant le Traquet oreillard, dont l'enjeu de conservation est très fort et qui subit un impact brut fort, la conclusion d'impact résiduel qualifié de *« faible »* est erronée, celui-ci doit être requalifié en *« modéré »*.

<sup>5</sup> zone spéciale de conservation = directive habitats

### *Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation*

Suite aux inventaires réalisés par le bureau d'étude, un état initial est présenté et une carte synthétisant les enjeux écologiques a été établie. Cette carte fait apparaître, au nord de la zone d'étude, une partie rouge d'enjeu fort, complètement intégrée dans le périmètre d'extension. Il est ainsi recensé sur cette zone les habitats d'espèce à enjeu très fort d'alimentation du traquet oreillard et l'habitat d'espèce à enjeu fort d'alimentation et de nidification de la pie-grièche méridionale. Le Traquet oreillard étant une espèce protégée, plusieurs interdictions<sup>6</sup> s'appliquent à sa survie, sa reproduction, son habitat ; il doit donc faire l'objet de mesures spécifiques.

Ainsi, pour l'Autorité environnementale, le porteur de projet doit reprendre la séquence éviter-réduire, afin de tenir compte des zones à enjeux forts (cf. zone entourée en noir ci-dessus sur la figure 2) et de répondre aux exigences de la DTA (voir chapitre 1.4.2) : aucune justification n'est apportée sur l'absence de mesures d'évitement géographique. Les seules mesures de réduction ne sauraient compenser l'absence de mesure d'évitement géographique.

***Recommandation 4 : Reprendre la séquence ERC sur la zone à enjeux forts et modérés et démontrer le respect des articles L. 110-1 concernant la zone au nord du site et L.411-1 concernant le Traquet oreillard ainsi que la DTA des Bouches-du-Rhône.***

---

<sup>6</sup> [Art. L. 411-1 Code de l'environnement](#)

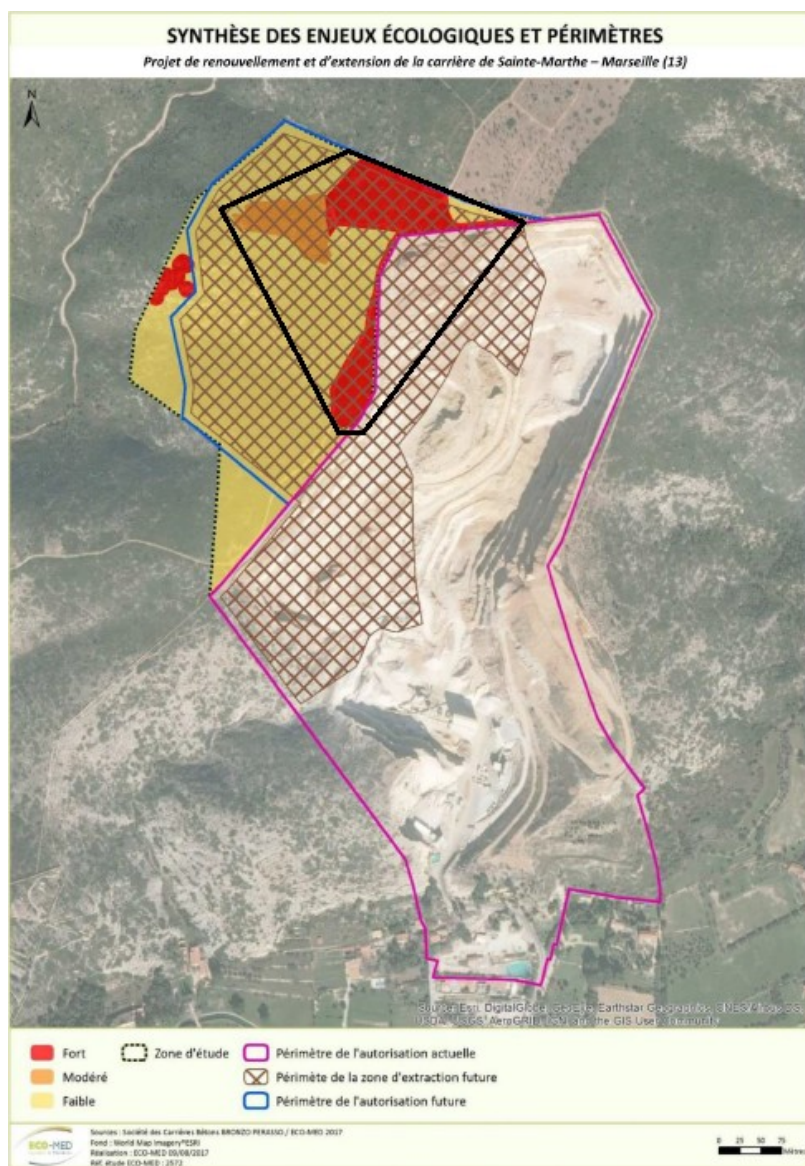


Figure 2 : carte des enjeux (source : étude d'impact)

La mesure R5 (création et entretien différencié des zones débroussaillées sur 4 ha et d'une surface concentrique autour de la future zone d'extension de 6 ha) permettra, selon le dossier, de réduire les impacts du débroussaillage sur les habitats naturels, la faune et la flore des milieux ouverts principalement.

Cette mesure n'est pas une réelle mesure de réduction car :

- les obligations légales de débroussaillage sur 4 ha sont des contraintes réglementaires, elles ne peuvent donc figurer dans une mesure de réduction et doivent en être exclues ;
- la création et l'entretien différencié d'une zone de 6 ha, qui n'est pas cartographiée, constitue de fait une mesure compensatoire<sup>7</sup>.

A ce titre, l'exploitant doit prouver qu'elle respecte toutes les propriétés d'une mesure de compensation :

<sup>7</sup> Art. R122-13 I : « . – Les mesures compensatoires mentionnées au I de l'article L. 122-1-1 ont pour objet d'apporter une contrepartie aux incidences négatives notables, directes ou indirectes, du projet sur l'environnement qui n'ont pu être évitées ou suffisamment réduites. Elles sont mises en œuvre en priorité sur le site affecté ou à proximité de celui-ci afin de garantir sa fonctionnalité de manière pérenne. Elles doivent permettre de conserver globalement et, si possible, d'améliorer la qualité environnementale des milieux »

- absence de perte nette<sup>8</sup>, voire gain de biodiversité ;
- obligation de résultat, effectivité sur 30 ans ;
- proximité fonctionnelle, équivalence écologique, additionnalité ;
- faisabilité technique et foncière (sachant que le maître d'ouvrage n'a pas la maîtrise foncière des zones concernées) ;
- géolocalisation.

**Recommandation 5 : Requalifier la mesure dénommée « R5 » qui n'est pas une mesure de réduction. Elle doit être revue, cartographiée et requalifiée en mesure de compensation et compléter sa description par des engagements à la mettre en œuvre conformément au code de l'environnement.**

La mesure R2 (limitation et adaptation de l'éclairage, évitement de l'effarouchement de certaines espèces de chauves-souris, création d'une piste périphérique à l'exploitation et de zones débroussaillées en périphérie permettant de maintenir les corridors de transit) doit être précisée en démontrant l'efficacité de cette mesure concernant le remplacement des corridors impactés par les chiroptères.

**Recommandation 6 : Démontrer l'efficacité de la mesure R2.**

## 2.2. Sur le paysage

L'analyse paysagère fait le constat que les franges de la ville sont mitées par des industries et des carrières qui forment l'arrière-plan paysager du bassin marseillais. Ce qui est particulièrement vrai pour ce secteur des quartiers Nord.

L'analyse des impacts depuis les vues identifiées montre que l'extension conduit à créer un abaissement voire un effacement de la ligne de crête qui aggrave le mitage paysager cité ci-dessus en élargissant la cicatrice que la carrière occasionne dans le paysage et en évasant les percées visuelles à l'intérieur de la carrière. L'analyse des impacts ne prend pas en compte ces conséquences, ce qui n'est pas acceptable.

L'extension de la carrière vers le Nord-Est franchit une limite paysagère en occasionnant une brèche dans le vallon de la Mûre. Le projet occasionnera, par conséquent, un impact fort sur les perceptions et les ambiances de ce vallon qui constitue pourtant une des portes d'entrées du massif de l'Étoile depuis le quartier des Ayalades et le château de Fontainieu.

**Recommandation 7 : Requalifier les impacts sur le paysage au niveau fort pour ce qui concerne la ligne de crête et le franchissement du vallon de la Mûre et mettre en place des mesures d'évitement ou de réduction à la hauteur des enjeux.**

## 2.3. Sur la qualité de l'air

Le projet prévoit une très forte augmentation de l'accueil de déchets inertes (12,5 millions de tonnes sur 30 ans) :

- situation actuelle : 150 kt/an accueillis, soit entre 10 et 42 A/R par jour ;

<sup>8</sup> L'article L. 110-1 du code de l'environnement précise en son alinéa II, 2 : Le principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement, en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable. Ce principe implique d'éviter les atteintes à la biodiversité et aux services qu'elle fournit ; à défaut, d'en réduire la portée ; enfin, en dernier lieu, de compenser les atteintes qui n'ont pu être évitées ni réduites, en tenant compte des espèces, des habitats naturels et des fonctions écologiques affectées ; Ce principe doit viser un objectif d'absence de perte nette de biodiversité, voire tendre vers un gain de biodiversité.

- situation future :
  - a) en situation courante, cela représentera entre 200 et 500 kt/an, soit 61 à 114 A/R par jour. Au maximum, le trafic journalier de poids-lourds lié à cette activité serait donc quasiment triplé.
  - b) en situation de chantier exceptionnel, cela représentera 1000 kt/an soit 182 A/R par jour. Le trafic journalier poids-lourds lié à cette activité serait donc quadruplé.

La qualification des impacts (EI, p.84) : « l'évolution du trafic ne sera pas notablement modifiée en cas de mise en œuvre du projet » est en totale contradiction avec l'augmentation prévue du trafic.

Le dossier ne comporte pas d'évaluation des impacts sur la qualité de l'air dus à l'augmentation de trafic des poids-lourds alors même que plusieurs riverains sont susceptibles de subir des atteintes sanitaires du fait du projet, notamment les riverains du chemin des Bessons.

***Recommandation 8 : Évaluer les impacts de l'augmentation de trafic due à l'augmentation de réception des déchets inertes, avec et sans chantier exceptionnel, sur la qualité de l'air et sur la santé des riverains du chemin des Bessons, et proposer des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation.***

## Glossaire

Acronyme	Nom	Commentaire
1. DTA des Bouches du Rhône	Directive territoriale d'aménagement des Bouches-du-Rhône	La DTA des Bouches du Rhône a été élaborée à l'initiative et sous la responsabilité de l'État, dans le cadre de ses responsabilités d'aménagement du territoire national. Elle fixe "les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires" ainsi que ses " principaux objectifs de localisation des grandes infrastructures de transport, des grands équipements et de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages". Elle précise les modalités d'application de la loi à partir des particularités géographiques du littoral méditerranéen et de l'Étang de Berre. La DTA constitue pour l'État, dans le respect du principe de libre administration des collectivités locales, l'opportunité d'affirmer ses priorités et d'établir une vision d'ensemble et transversale, sur l'avenir du territoire comme porteurs d'enjeux nationaux, où se posent des conflits particulièrement aigus entre développement urbain et économique, valorisation d'espaces sensibles et enjeux de déplacements. Ses orientations traduisent la mise en cohérence des politiques de l'État dans un document stratégique de planification territoriale à long terme (20 ans), garant des grands principes d'aménagement et de développement durable. Les documents d'urbanisme locaux, SCOT et PLU, doivent être compatibles avec les dispositions de la DTA, dans le respect des compétences des collectivités territoriales (principe de subsidiarité).
2.	Natura 2000	Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).
3. PLU	Plan local d'urbanisme	En France, le plan local d'urbanisme (PLU) est le principal document d'urbanisme de planification de l'urbanisme au niveau communal ou éventuellement intercommunal. Il remplace le plan d'occupation des sols (POS) depuis la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000. Le PLU est régi par les dispositions du code de l'urbanisme, essentiellement aux articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants.
4. SRCE	Schéma régional de cohérence écologique	Élaboré, mis à jour et suivi conjointement par la région et l'État. Il vise à la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques. Il a vocation à être intégré dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.(cf.L371-3 du code de l'environnement)
5. Znieff	Zone naturelle d'intérêt floristique et faunistique	L'inventaire des Znieff est un programme d' <a href="#">inventaire naturaliste</a> et scientifique lancé en <a href="#">1982</a> par le ministère chargé de l'environnement et confirmé par la loi du 12 juillet 1983 dite <a href="#">Loi Bouchardeau</a> . La désignation d'une Znieff repose surtout sur la présence d'espèces ou d'associations d'espèces à fort intérêt patrimonial. La présence d'au moins une population d'une <a href="#">espèce déterminante</a> permet de définir une Znieff.