

Département des Bouches du Rhône

demande formulée par la société
CARRIERES ET BETONS BRONZO PERASSO
en vue d'obtenir

- l'extension et le renouvellement de l'autorisation d'exploiter une carrière au lieu-dit « Sainte-Marthe » sur le territoire de la Ville de Marseille
- une autorisation au titre de la loi sur l'eau
- une autorisation de défrichement

CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Commissaire enquêteur : Danielle CAUHAPE



Enquête publique du 21 octobre 2019 au 22 novembre 2019

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

SOMMAIRE

I - Déroulement de l'enquête

II - Rappel du projet

III - justification du projet

III - 1 la réponse aux besoins de l'activité du BTP sur Marseille

III - 2 Le choix du site

III- 3 la durée de prolongation portée à 30 ans

IV - Les incidences du projet

IV -1 sur la biodiversité

IV - 2 sur la population

V - les réponses apportées par CBBP

VI -1 Sur les problèmes de circulation

VI - 2 sur la gestion des déchets inertes

VI - l'accompagnement souhaité du projet

VI - 1 Le projet de requalification du Bd des Bessons

VI - 2 le besoin de transport en commun

VI - 3 la demande de mise en valeur du quartier.

VI - 4 La nécessité de prévoir l'installation d'une station GNC

En préambule, il convient de noter que le contentieux en cours avec la SCI La Roserie, propriétaire du terrain sur lequel la voie d'accès à la carrière a été aménagée, sur demande du Préfet, ne peut pas être considéré comme un obstacle à l'autorisation demandée dans la mesure où une autorisation administrative est toujours délivrée sous réserve des droits des tiers. (Le dossier communiqué par la SCI ainsi que la réponse de la société CBBP sont joints en annexe.)

CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS

Les conclusions motivées et les avis que j'exprime sur cette enquête s'appliquent à la demande d'autorisation environnementale qui tient lieu de demande :

d'autorisation pour exploiter une installation classée pour la protection de l'environnement
d'autorisation au titre de la loi sur l'eau pour les installations, Ouvrages, Travaux et Activités
d'autorisation de défrichement

I - Déroulement de l'enquête

Selon certains témoignages, l'avis d'enquête publique n'a pas été suffisamment diffusé auprès de la population. Cependant, L'enquête publique a fait l'objet des publicités légales prévues aux articles R123-1 et R512-15 du Code de l'Environnement :

Affichage de l'avis au public dans l'ensemble des Mairies des communes correspondant au rayon d'affichage de 3 km fixé dans la nomenclature des installations classées pour la rubrique carrière : Marseille, Septèmes les Vallons, Plan de Cuques et les mairies des d'arrondissements 13-14 et 15-16.

Affichage sur la voie publique sur le lieu de la réalisation du projet.

Publication de l'avis d'enquête publique dans les journaux « la Provence » et « la Marseillaise » les 3 et 22 octobre 2019.

En complément de ces mesures légales, la mairie des 13ème et 14ème arrondissements a également communiqué l'avis d'enquête sur son site internet .

Par ailleurs, le projet de la carrière a été présenté dès 2017 Comité de Suivi de la carrière qui regroupe la DREAL, la Mairie des 13ème et 14ème arrondissements de Marseille, la Mairie centrale de Marseille, le CIQ de Sainte-Marthe, des riverains et l'association de protection de l'environnement Colinéo.

Depuis cette date (cf le mémoire en réponse joint en annexe) plusieurs réunions ont été organisées avec le CIQ de Sainte Marthe (7/9/2018 - 16/9/2019 - 20/11/2019) pour présenter le dossier.

Enfin, une distribution anonyme de tracts a été effectuée dans les boîtes aux lettres du quartier pour appeler à réagir contre le projet au cours de l'enquête. (document joint en annexe)

Dans ces conditions, il est très difficile de croire que la procédure d'enquête ou le contenu du projet n'était pas connu du public.

Les permanences qui se sont tenues conformément à l'arrêté préfectoral, ont permis de recevoir une trentaine de personnes et de recueillir 28 avis écrits sur le registre papier.

Faute de pouvoir connaître le nombre de connexions pour consulter le dossier sur l'adresse internet figurant sur l'arrêté : <http://www.projets-environnement.gouv.fr>, on peut dénombrer 20 personnes qui se sont exprimées par voie électronique.

Aucune difficulté particulière n'est à relever durant toute la période d'enquête.

II - Rappel du projet

La carrière de Sainte Marthe a été reprise en 1998 par la société CARRIERES ET BETONS BRONZO PERASSO (C.B.B.P.) qui l'exploite sur une superficie de 28,1 ha. Elle est autorisée pour une production annuelle maximale de 500 000 tonnes. 150 à 200 000 tonnes alimentent les 2 centrales à béton et la centrale de grave ciment (mélange de sable, graviers et ciment) situées sur le site.

Les calcaires extraits après concassage, criblage et lavage, sont utilisés pour la fabrication de béton prêt à l'emploi (BPE) ou comme matériaux dans le secteur du BTP.

Cette autorisation arrive à échéance en juillet 2020, l'objet de la demande est de prolonger la durée de l'autorisation de 30 ans et d'autoriser l'extension de la carrière sur 9,2 hectares, dont 8,8 hectares d'extraction. Ce qui porte l'emprise globale à 372 758 m².

Les activités du site, connexes à l'extraction, à savoir les installations de production de granulats naturels (installations de concassage-criblage), la centrale de traitement des graves (grave hydraulique et grave ciment) et les deux centrales de fabrication de béton prêt à l'emploi sont autorisées sans limitation de durée par l'arrêté n° 92-21/2-1991 du 21 février 1992. Elles seront donc reconduites.

L'extension projetée est localisée à l'ouest de l'emprise actuellement autorisée et représente une superficie de 9,18 ha pour une surface d'extraction de 8,8 ha.

L'exploitation se fera avec une remise en état simultanée en 6 phases, afin de reconstituer rapidement le milieu naturel existant et de limiter ainsi les impacts. Cette demande s'appuiera sur une reconduction des dispositions actuelles d'exploitation avec un schéma établi sur 30 ans par phases quinquennales, et une production maximale annuelle reconduite à 500 000 tonnes.

III- la justification du projet

III - 1 la réponse aux besoins de l'activité du BTP sur Marseille

Le site actuel est épuisé et les besoins très importants en matériaux des chantiers actuels et projetés de la métropole Aix-Marseille-Provence ne pourront pas trouver de réponse auprès des carrières existantes.

Sont programmés : Le nouveau Programme de Renouvellement Urbain de la Métropole Aix-Marseille-Provence; Euromed écoquartier « les fabriques » ; projet « Quartiers Libres » gare souterraine Saint-Charles et tunnels associés ; le développement des réseaux de transport en commun en site propre; l'Opération « Grand centre ville »; Euromed 2 réaménagement du quartier d'Arenc, terminal du Cap Janet, pôle multimodal Capitaine Gèze...; Rénovation et réqualification des boulevards urbains.

Par ailleurs, la carrière offre une opportunité de stockage et de recyclage des matériaux de construction qui permet d'éviter la prolifération des décharges sauvages qui se développent dans l'aire métropolitaine et d'économiser la ressource naturelle

Les volumes acceptés sur la période sont calés sur la capacité du site, ils serviront de base à la reconstitution des parties excavées avant de procéder à leur revégétalisation.

III - 2 Le choix du site

Plusieurs arguments plaident en faveur du choix de ce site, malgré son classement en Natura 2000 :

argument économique : La proximité de la carrière avec le coeur de ville où se déroulent les chantiers permet de maîtriser les coûts de transport intégrés au coût des matériaux destinés à 70% aux travaux publics. La distance des autres gisements situés à 30 Km du centre provoquerait du fait du coût de transport le doublement du prix des matériaux.

Autre argument économique, la proximité de la carrière permet de limiter les coûts d'entretien de la voirie

argument environnemental : Les autres sites de gisement répertoriés par les géologues provoqueraient encore plus de dégâts sur l'environnement : Il faudrait installer une nouvelle unité de production qui majorerait l'emprise de la carrière, réaliser de nouvelles voies d'accès dans le milieu naturel.

Par ailleurs, les sites étant situés à environ 30 Km de Marseille, obligerait les camions à parcourir des distances plus longues créant une pollution supplémentaire (CO2, NOX, particules fines..)

Ainsi, la recherche de solutions de substitutions n'a pas permis d'identifier d'autre site plus protecteur de l'environnement .

Le volet naturel de l'étude d'impact précise, par ailleurs, qu'il n'y a pas lieu de démontrer l'absence de solutions alternatives de moindre incidence car le projet ne génère pas d'incidence notable sur les habitants et les espèces d'intérêt communautaire qui ont justifié la désignation ZSC « Chaîne de l'Etoile - Massif de Garlaban »

III- 3 la durée de prolongation portée à 30 ans

Les précédentes prolongations ont été accordées pour 10 ans, il est naturel de s'interroger sur la nécessité de porter la durée de prolongation à 30 ans. La CBBP la justifie par la durée d'exploitation de la réserve contenue dans la zone d'extension projetée et la durée nécessaire pour amortir les investissements à réaliser compte tenu des marges dégagées par l'activité. Ces investissements sont estimés à 10 M€ (engins mobiles, installation de concassage-criblage, pont-bascule, voies et réseaux divers).

Par ailleurs cette durée d'autorisation permettra d'assurer le recrutement de personnel sur le long terme qui se traduira par l'embauche en CDI de 5 intérimaires.

Enfin, sur les 30 prochaines années, la carrière offrira une solution de proximité pour le stockage des déblais de chantiers courants et structurants de la Métropole.

Ainsi la demande d'autorisation d'extension et de prolongation de l'exploitation de la carrière de Sainte Marthe est un projet économiquement justifié.

Toutefois, il me paraissait important de vérifier que l'enjeu économique n'occultait pas les enjeux sociaux et environnementaux.

IV - Les incidences du projet

IV -1 sur la biodiversité

Le suivi écologique mené depuis 2009 par l'association « Colinéo » sur le site de la carrière et ses abords a permis d'identifier de larges secteurs à forts enjeux, situés notamment au Nord et à l'Est de la carrière, qui ont été évités en amont du projet. La zone retenue pour l'étude du projet d'extension a ainsi évité, en amont, d'importantes zones à enjeux situées au Nord et à l'Est du site,
Enquête publique E19000125/13 arrêté préfectoral du 25 septembre 2019

L'état initial du volet naturel de l'étude d'impact constitue un état des lieux des sensibilités écologiques du site et de la zone d'extension projetée, réalisé sur la base du suivi du site et de prospections ciblées des différents compartiments biologiques (flore, habitats naturels, insectes, amphibiens, reptiles, oiseaux, mammifères), à différentes périodes de l'année, favorables à l'observation d'un maximum d'espèces et réalisés par des experts indépendants.

la zone d'extension a été réduite pour éviter les stations de Germandrée à allure de pin et d'Ophrys de Provence, ainsi que des secteurs utilisés pour la nidification du Monticole bleu et plusieurs mesures de réduction ont ensuite été définies, afin de réduire les impacts bruts du projet (calendrier des travaux adapté, limitation de l'éclairage, recréation d'un habitat favorable pour le Traquet oreillard, limitation des émissions de poussières, création et entretien différencié des zones débroussaillées)

la société CBBP a choisi de prendre les mesures nécessaires à la préservation de la biodiversité, aux dires d'experts elles permettent d'atteindre des impacts résiduels faibles à nuls ce qui dispense d'avoir recours à des mesures de compensation et donc à la demande de dérogation « espèces protégées ». Cette décision résulte de plusieurs réunions de travail avec la DREAL qui ont abouti lors de la dernière réunion de présentation et de cadrage du volet naturel de l'étude d'impact à la conclusion suivante (cf relevé de décisions joint en annexe du mémoire en réponse)

« l'étude a bien identifié et pris en compte les enjeux environnementaux du site. La conception du projet et les mesures prises pour éviter et réduire les impacts sont appropriées au contexte et aux enjeux liés à la biodiversité. L'analyse des impacts par compartiment conclut à des impacts nuls à faibles, de ce fait aucune demande de dérogation pour la destruction d'espèces protégées n'est requise. Après les argumentations circonstanciées, les clarifications et les rajouts depuis la réunion de juillet 2017, cette démarche est partagée en séance avec le SBEP en présence de l'AE ; l'évaluation appropriée des incidences Natura 2000 conclut à une absence d'impact notable. »

La réalisation par phases associant avancée de la zone d'extraction et remise en état progressif de l'emprise initiale de la carrière, permet de limiter les impacts paysagers.

IV - 2 sur la population

la carrière est perçue comme une source de pollution,

affectant la qualité de l'air par des émissions de poussières et les gaz d'échappement des camions. les mesures prises régulièrement au niveau de la carrière montrent des valeurs inférieures aux normes admises. Les cartes d'Atmosud n'identifient pas d'atteinte à la qualité de l'air au niveau du chemin des Besson.

affectant la tranquillité , le bruit des tirs de mines, celui des passages des camions constituent des perturbations incontestables.

affectant possiblement la santé. Sur ce point l'Agence Régionale de Santé a validé l'étude des effets sur la santé prenant en compte les gaz d'échappement, hydrocarbures, vibrations des engins et des tirs, émissions sonores et projections éventuelles, poussières et fumées et conclut que compte tenu de l'activité du site et des procédés mis en oeuvre, la carrière n'aura aucun effet sur la santé du personnel et de la population avoisinante.

Affectant la sécurité, certaines craintes ont été exprimées concernant le stockage de produits dangereux sur le site, notamment des explosifs. Compte tenu des dangers qu'il représenterait, aucun stockage n'est réalisé, les produits livrés sont utilisés immédiatement.

La gestion des déchets inertes est également perçue comme sujet d'inquiétude, les contrôles effectués, les exigences de tri permettent de prévenir les risques de pollution.

concernant la création d'une station service qui serait ouverte au public, or l'unité de distribution et de stockage n'est pas et ne sera pas ouverte au public, elle est réservée à l'alimentation des engins de la carrière.

Dans ce contexte, c'est davantage les conditions de circulation des camions qui pose problème que l'exploitation de la carrière elle-même. Aux dires de la DREAL (M.Adaoust, membre du comité de suivi de la carrière) la carrière n'a fait l'objet d'aucune plainte.

Les riverains n'acceptent plus les 323 A/R en 2019 sur des voies saturées : Boulevard Anatole de la Forge, saturées et inadaptées : chemin des Bessons. l'impact de ce trafic se retrouve sur l'ensemble de la circulation du quartier (notamment sur la traverse de la Fontaine)

Ainsi les problèmes classiques liés à une circulation intense se retrouvent sur le quartier : embouteillages, insécurité, nuisances sonores, pollution de l'air, dégradations des voies... aggravés par le sentiment d'insécurité lié à la taille des camions.

le comportement de certains conducteurs est également dénoncé : non respect de la limitation de vitesse à 30Km/h, stationnement anarchique des camions sur le boulevard des Bessons à l'heure du déjeuner.

La pérennisation des activités sur le site et à plus forte raison le développement lié à l'activité de recyclage, nécessitent de contenir le nombre de rotations des camions et une requalification des accès.

V - les réponses apportées par CBBP

V -1 Aux problèmes liés à la circulation

La société CBBP s'engage à limiter le nombre maximum de camions à 280 de rotations journalières en moyenne annuelle . Afin de maintenir le volume de tonnage transporté, CBBP privilégiera le regroupement des déchets sur des plateformes de transit et développera le double frêt (à l'aller le camion est chargé en déchets inertes, au retour il transporte les matériaux issus de la carrière) .

les chiffres des années précédentes culminaient en 2016 à 249 A/R. Il conviendrait pour respecter la demande de la population de limiter à 250 le nombre de rotations par jour tant que les conditions de circulation n'auront pas été modifiées. Ce chiffre est cohérent avec les résultats de trafic affichés, exception faite de l'année 2019 qui - aux dires de la population a enregistré un niveau de trafic intolérable.

CBBP s'engage à communiquer les chiffres du trafic au CIQ, au comité de suivi des riverains comme à l'inspection des Installations Classées.

CBBP s'implique pour améliorer le comportement des chauffeurs.

La vitesse est contrôlée par balise embarquée sur tous les camions appartenant à la carrière, des contrôles inopinés sont effectués sur les camions des clients. Des sanctions sont prévues et appliquées dans les deux situations.

Pour éviter le stationnement des camions sur le chemin des Bessons à l'heure du déjeuner, des locaux ont été installés à l'entrée de la carrière pour accueillir les chauffeurs dans de bonnes conditions (divers équipements de cuisine et sanitaires)

Par ailleurs des formations sont assurées pour rappeler le respect des règles de sécurité.

La société des Carrières et Bétons BRONZO-PERASSO est à l'écoute des besoins de la population, mais elle n'est pas compétente pour proposer un schéma de requalification des accès. La prise en compte de la problématique de la circulation après limitation du nombre de camions doit être globale.

V - 2 Sur la gestion des déchets inertes

La première inquiétude porte sur la nature des déchets à enfouir et leur éventuelle dangerosité : Sur ce point, les exigences de tri - effectué avant la livraison - à l'arrivée des camions et pendant le déversement de la charge permettent de s'assurer que la reconstitution des parties excavées de la carrière initiale ne comporteront aucun déchet polluant.

Le deuxième sujet d'inquiétude est relatif à l'accueil des déchets issus du projet Gare St Charles sur la carrière et les conséquences en terme de trafic. Le dossier prévoit que la carrière pourra faire partie des solutions d'accueil possibles. Il ne dit pas que tous les déblais arriveront à la carrière.

Par prudence, il vaudrait mieux s'accorder sur le fait que ce chantier exceptionnel sera géré en dehors de la carrière, en privilégiant le transport ferroviaire.

VI - l'accompagnement souhaité du projet

La Métropole a besoin, pour la réalisation des chantiers programmés, de la prolongation de l'activité de la carrière à la fois pour fournir les matériaux nécessaires à l'activité du BTP mais aussi pour recueillir les déchets inertes qu'elle produit, de façon à éviter les décharges sauvages, valoriser ces déchets et économiser la ressource.

Elle se trouve donc partie prenante dans ce projet et à ce titre accepte d'accompagner le projet en s'engageant à réaliser la requalification du chemin des Bessons.

VI - 1 Le projet de requalification du Chemin des Bessons

Un projet de requalification m'a été présenté en mairie des 13ème et 14ème arrondissements lors de la réunion avec Mme D'ANGIO, maire de secteur et M. DUDIEUZERE 1er adjoint - délégué à l'urbanisme.

J'ai eu ensuite un entretien téléphonique avec M. RAUSCHER, Directeur Général des Services de la Métropole, à l'issue duquel il m'a communiqué le même plan de requalification du chemin des Bessons (joint en annexe) accompagné d'un courrier (joint en annexe) qui témoigne de la volonté de la Métropole d'accompagner cette enquête publique qui est d'une importance économique et écologique majeure pour les investissements à venir sur l'agglomération marseillaise. Il est écrit :
« des travaux sécuritaires importants ont été programmés dans ce secteur et plus particulièrement sur le chemin des Bessons »

Il conviendra, en effet, d'intégrer la requalification du chemin des Bessons dans un projet de circulation plus vaste, adaptée à l'urbanisation du quartier de Ste Marthe.

De son côté la société CBBP se dit prête à participer au financement du projet pour qu'il soit réalisé au plus vite. Elle se dit prête également à participer au coût d'entretien de la voirie.

VI - 2 le besoin de transport en commun

D'autres moyens sont susceptibles de participer à la réduction de la circulation :

privilégier les modes doux de déplacement, il sera possible de se déplacer à pieds ou en vélo lorsque le chemin des Bessons aura retrouvé une dimension urbaine.

Il serait souhaitable également de proposer une offre de transport en commun inexistante aujourd'hui. (la CBBP propose que la zone située à l'entrée de la carrière serve d'aire de retournement des bus)

VI - 3 la demande de mise en valeur du quartier.

La qualité de vie, le confort des habitants doivent figurer comme des objectifs dans l'accompagnement du projet. Le caractère rural des espaces doit être protégé en maintenant sur place les activités agricoles existantes. Un parc pour les quartiers Nord, à l'image de la campagne Pastré ou du Parc Nord de Milan est souhaité.

VI - 4 La nécessité de prévoir l'installation d'un réseau de stations GNC (Gaz Naturel Compressé)

CBBP projette comme certains de ses clients de convertir une partie de sa flotte de camions au GNC. Ce progrès pour l'environnement ne peut pas aboutir faute d'installation de station de distribution

il sera donc nécessaire de privilégier l'installation d'un réseau de stations GNC sur l'agglomération marseillaise pour permettre qu'une partie de la flotte des camions de la carrière et de certains clients soit convertie au Gaz Naturel Compressé. Alimenter les véhicules en gaz naturel compressé, combustible propre et performant, est un bon moyen d'aider à réduire les émissions de CO2.

En conclusion

Ceci exposé, j'estime que ce projet répond à la demande de l'activité du BTP . La carrière assume un double rôle de production de matériaux et d'accueil des déchets qui répond aux orientations du Schéma Départemental des Carrières et correspond aux besoins de l'activité du BTP sur Marseille.

La poursuite de l'objectif économique ne parait pas être réalisée au détriment de la biodiversité : Aux dires d'expert, les espèces qui sont installées sur la zone concernée par l'extension de la carrière ou qui fréquentent le site ne leur paraissent pas menacées.

Par ailleurs, l'accueil sur ce site des déchets du BTP pourra éviter les décharges sauvages pénalisantes pour l'environnement.

La population présente au voisinage de la carrière est prise en considération, les améliorations apportées au projet initial par CBBP, notamment la limitation du nombre de rotations de camions par jour, et l'engagement de la Métropole de réaliser des « travaux sécuritaires importants dans ce secteur et plus particulièrement sur le chemin des Bessons », sont de nature à répondre à ses observations.

D'un autre point de vue, la carrière offre de l'emploi au quartier et c'est un facteur d'acceptabilité de la carrière par les habitants. Le renouvellement de l'autorisation permettrait de recruter 5 intérimaires en CDI.

Ainsi,

Compte tenu,

- de la complétude et de la qualité générale du dossier présenté élaboré dans le respect des textes (Autorisation pour l'exploitation d'une ICPE et Autorisation de défrichement)
- de l'avis favorable donné par la DDTM au titre de la Police de l'Eau
- de la précision des études conduites par les experts
- du respect des orientations du Schéma Régional des Carrières, ZSC Natura 2000, ZNIEFF 1 et 2, DTA et SCOT
- de la concertation menée en amont avec toutes les parties prenantes pour améliorer le dossier,
- de la nécessité de doter le territoire d'une unité de production et d'accueil de déchets pour le BTP

et pour l'ensemble des motifs-exposés et développés ci-avant, j'émet un

"AVIS FAVORABLE AVEC RESERVE ET RECOMMANDATIONS »

à la demande d'autorisation environnementale qui tient lieu de demande :

d'autorisation pour exploiter une installation classée pour la protection de l'environnement
d'autorisation au titre de la loi sur l'eau pour les installations, Ouvrages, Travaux et Activités
d'autorisation de défrichement

Une Réserve :

Afin de protéger la population des effets d'une circulation excessive, le trafic journalier ne pourra pas dépasser 280 rotations/jour, même en cas de chantier exceptionnel, comme le prévoit la société des Carrières et Bétons Bronzo Perasso dans sa réponse aux observations du public.

Trois recommandations :

1/ que le suivi écologique comporte un volet prospection.

2/ que le chemin de promenade venant du Vallon de Giraudy ne soit jamais interrompu, ce qui suppose d'en redessiner le tracé au moment du débroussaillage.

3/ que les déblais provenant du chantier de la gare St Charles soit prioritairement orientés vers le transport ferroviaire et ne soient pas acheminés à la carrière.

J'ai l'honneur de transmettre à Monsieur le Préfet des Bouches du Rhône et à Monsieur Président du Tribunal Administratif :

- le Rapport de la commissaire enquêteur, en date de ce jour, avec ses annexes
- les présentes Conclusions
- le dossier d'enquête

Fait à Cabriès le 20 décembre 2019
par la commissaire enquêteur

Danielle CAUHAPE