

PREFECTURE DES BOUCHES-DU-RHONE

Direction des collectivités locales, de l'utilité publique et de l'environnement  
Bureau des installations et travaux réglementés pour la protection des milieux

**ENQUETE PUBLIQUE**

- Dossier (TA) n° E12000037 / 13 -

**concernant la demande d'autorisation présentée par la société SNECT relative à la poursuite de l'exploitation de la carrière sise aux lieux-dits « Les Tuileries, l'Oratoire, la Poucelle » sur le territoire de la commune d'Aix-en-Provence Les Milles.**

- Arrêté Préfectoral du 29 Mars 2012 -

---

**- II -**

**CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE  
DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

---

## **A – Rappel du contexte**

L'activité de la carrière de la Couronnade est très ancienne puisqu'elle remonte au début du XXème siècle. Appelée à l'origine « Carrière des Tuileries », elle alimentait en argile la tuilerie des Milles.

Le site de la tuilerie est aujourd'hui en cours de réhabilitation pour y accueillir un Mémorial en souvenir du camp d'internement et de déportation qui fut malheureusement érigé à cet endroit durant la seconde guerre mondiale.

L'exploitant actuel, la « Société Nouvelle d'Exploitation des Carrières des Tuileries » (SNECT) a succédé à d'autres organismes notamment, et pour ne citer que la période récente, la Société des Tuileries de Marseille, puis la Société Matériaux de Construction International, puis la Saint-Gobain Société Matériaux de Construction International SAS.

Ainsi, l'exploitation actuelle par la SARL SNECT est toujours fondée sur l'autorisation qui a fait l'objet d'un premier arrêté préfectoral le n° 82-28 du 2 Novembre 1982 pour une durée de 30 années, soit jusqu'au 1<sup>er</sup> Novembre 2012.

Comme il a été indiqué dans le premier rapport relatif au « *Déroulement de l'enquête Publique* », la SNECT, dont le siège social est situé 1620 Chemin de la Couronnade, les Milles, 13290 – Aix-en-Provence, sollicite la poursuite de l'exploitation de la carrière de « La Couronnade » pour une durée de 15 années.

## **B – Les questions soulevées au cours de l'enquête publique**

sont regroupées sous les thèmes suivants :

### ➤ **L'exploitation de la carrière et son évolution**

- le respect des règles fixées par les autorisations d'exploitation qui ont été successivement délivrées,
- ainsi que le contrôle des matériaux apportés.

### ➤ **Les prescriptions d'urbanisme et d'environnement**

- l'implantation de la carrière de la Couronnade en zone agricole,
- son incidence sur le schéma hydrogéomorphologique,
- les risques potentiels d'inondabilité du secteur qui seraient générés par le schéma d'aménagement de la carrière.

### ➤ **La circulation des poids lourds**

- l'impact du trafic généré par la circulation des camions qui se rendent à la carrière,
- en particulier dans la traversée d'une partie du village des Milles, rues Célestin Bressier et Paul Angenot.

### ➤ **Le volet économique**

notamment le rôle et l'intérêt de la carrière de la Couronnade dans la chaîne de production des matériaux utilisés par la profession du BTP et dans le stockage des déchets produits par les chantiers.

**L'analyse de ces différents points est développée ci-après en fonction :**

- **des avis exprimés par le public,**
- **des avis et analyses de différents responsables du secteur public et privé qui ont été rencontrés au cours de l'enquête,**
- **de la bibliographie spécialisée,**
- **des réponses apportées par l'exploitant aux questions posées par de Commissaire Enquêteur (Cf. annexe n°1).**

## **C – L'exploitation de la carrière et son évolution**

### **1/ L'exploitation actuelle (période 2009, 2010, 2011 et premier semestre 2012)**

Elle comporte l'extraction d'argile ainsi que des activités connexes effectuées dans le périmètre autorisé, à savoir le stockage de matériaux dans le cadre du remblaiement de la carrière ainsi qu'une unité de recyclage et de valorisation de matériaux issus des déchets des chantiers de bâtiment et de travaux publics.

Il est à noter que cette dernière activité a fait l'objet de l'arrêté préfectoral du 11 Mai 2009 qui autorise « *une plateforme de valorisation de matériaux issus du BTP* ».

L'activité de la carrière est contrôlée à partir des registres et bordereaux tenus quotidiennement par l'exploitant conformément aux autorisations qui lui ont été délivrées.

Ces documents qui sont utilisés pour la facturation des clients sont annexés au rapport d'activité annuel remis à la DREAL et font en outre l'objet de vérifications inopinées par cette dernière.

Les pesées des camions en entrées et sorties sont effectuées grâce à un pont bascule qui est contrôlé annuellement par un organisme habilité (société Precia Molen à Cavaillon) puis sont enregistrées et conservées en mémoire.

Les autorisations délivrées limitent respectivement l'extraction d'argile à 40.000 m<sup>3</sup>/an et le recyclage des matériaux à 75.000 m<sup>3</sup>/an.

L'activité de la carrière durant cette période est appréhendée en fonction :

- d'une part, de l'évolution des volumes traités par nature d'activité,
- d'autre part, de l'évolution du chiffre d'affaires de l'exploitant par nature d'activité.

#### **a/ L'évolution des volumes traités par nature d'activité**

Les volumes indiqués dans ce document sont issus des registres et bordereaux quotidiens et du rapport d'activité annuel remis à la DREAL (Cf. Ci-dessus).

Cf. annexe n°2

## **b/ L'évolution du chiffre d'affaires de l'exploitant par nature d'activité**

Les éléments indiqués ci-après ont été communiqués par l'exploitant (Cf. question n°3 du procès-verbal de synthèse en annexe n°1).

Cf. annexe n°3

## **2/ L'exploitation future durant la nouvelle période d'exploitation (15 années)**

Les éléments indiqués ci-après ont été communiqués par l'exploitant (Cf. question n°3 du procès-verbal de synthèse en annexe n°1).

### **a/ L'évolution des volumes qui seront traités par nature d'activité**

Cf. annexe n°4

### **b/ L'évolution prévisionnelle du chiffre d'affaires de l'exploitant par nature d'activité**

Cf. annexe n°5

**En synthèse**, l'évolution de l'activité de la carrière peut se résumer comme suit :

#### ⇒ *Extraction d'argile*

Bien que la demande de renouvellement de l'exploitation de la carrière porte sur une période de quinze années, l'extraction d'argile sera limitée à deux périodes de cinq années chacune, soit jusqu'en 2022.

Le volume extrait demeure stable jusqu'en 2022, soit environ 40.000 m<sup>3</sup>/an.

#### ⇒ *Recyclage et valorisation des matériaux*

Cette activité augmente régulièrement et continuera à progresser sur les 15 années à venir. En effet, le volume traité était de 4.560 m<sup>3</sup> en 2009, de 25.000 m<sup>3</sup> en 2012 (estimation basée sur le volume du 1<sup>er</sup> semestre) et de 200.750 m<sup>3</sup> / 5 soit environ 40.000 m<sup>3</sup> à l'horizon 2027, date de la fin d'exploitation.

L'évolution du chiffre d'affaires de l'exploitant généré par activité traduit bien cette évolution puisqu'il augmente de environ 50.000 € en 2010 à 3.200.000 €/ 5, soit une augmentation moyenne d'environ 600.000 €/ an pour la période 2022 - 2027.

#### ⇒ *Réaménagement du site*

Le volume de remblaiement destiné au réaménagement du site (environ 900.000 m<sup>3</sup>) durant la période de renouvellement de l'exploitation est conforme aux prévisions annoncées dans l'étude d'impact.

## **D – Les prescriptions d'urbanisme et d'environnement**

### **1 - Localisation de la carrière de la Couronnade**

Cette carrière est située en zone agricole NC du Plan d'Occupation des Sols de la Ville d'Aix-en-Provence, zone dans laquelle le règlement précise que :

*« Les extractions de matériaux sont autorisées dans certaines zones naturelles dans la mesure où elles sont compatibles avec l'état actuel de la zone et sa vocation future ».*

Or, les différentes autorisations d'exploitation qui ont été délivrées par les autorités compétentes n'ont pas remis en cause l'exploitation de la carrière de la Couronnade.

Par ailleurs, le retour du site in fine à sa vocation agricole est bien prévu.

Rappelons à ce sujet l'avis de l'autorité environnementale du 24 Janvier 2012 qui stipule dans le paragraphe « Présentation du projet » que :

*« Le réaménagement consiste en un remblaiement par des matériaux inertes provenant du chantier du BTP ; il est conduit dans le cadre d'un retour à la vocation agricole des sols ».*

### **2 - Analyse hydrogéomorphologique du site et inondabilité**

Les remarques formulées à ce sujet concernent :

- l'implantation de la carrière dans une zone inondable en fonction des limites de la zone hydrogéomorphologique du secteur,
- la tenue des talus (merlons),
- l'aggravation potentielle du risque d'inondabilité des zones voisines habitées, en particulier la partie la plus proche du village des Milles.

Sur ces différentes questions, une étude hydraulique, datée de Juin 2012 et commandée par l'exploitant avant le démarrage de l'enquête publique, a été réalisée par un bureau d'études spécialisé (Rincenc BTP).

Les conclusions de cette étude, jointes en annexe n°6 sont résumées ci-après :

#### **a/ Analyse hydrogéomorphologique**

Sur un plan général, le réaménagement de la carrière est calé sur une cote +110 NGF pour rejoindre progressivement en périphérie les cotes du terrain naturel. En conséquence, le réaménagement de la carrière se situe à un niveau qui demeure largement sous les eaux en cas de crue exceptionnelle.

La partie basse des quartiers des Milles (115 NGF) n'est pas concernée par le réaménagement de la carrière qui est située en moyenne 5 mètres plus bas. De ce fait, les reprofiliages des talus situés dans la carrière ne modifient pas le schéma hydrogéomorphologique sur les Milles puisqu'ils ne représentent qu'une très faible surface et sont situés sous le niveau du quartier de plus de 3 mètres.

Le « Plan de réaménagement du site » joint en annexe n°7 mentionne que la cote +110 NGF de remblaiement telle qu'indiquée à la page 39 de l'étude d'impact est bien respectée.

## **b/ Inondabilité**

Les lotissements du quartier des Milles sont situés à la cote +115 NGF soit 5 mètres au-dessus du niveau moyen de réaménagement de la plateforme de la carrière (+110 NGF). La carrière serait donc elle-même totalement noyée bien avant que les eaux atteignent ces secteurs habités et on ne peut pas considérer qu'elle serait à elle seule à l'origine d'une crue exceptionnelle. En outre, les lotissements des Milles sont protégés par la voie SNCF et le RD18.

De même pour la station d'épuration de la ville d'Aix-en-Provence également située au-dessus du niveau de la carrière.

A la lumière des éléments contenus dans l'étude hydraulique jointe au dossier, on peut donc considérer que la carrière n'a pas d'impact significatif sur le schéma hydrogéomorphologique ni sur le niveau de risque d'inondabilité du secteur.

### **3 – Implantation de la plateforme de valorisation des matériaux sur la parcelle KN 77**

Les matériaux sont stockés dans cette parcelle. Toutefois, la station de concassage et de criblage a été déplacée en dehors de cette même parcelle pour des raisons de moindre exposition au vent. Cette situation est prise en compte dans la demande de renouvellement d'exploitation sachant que, dans tous les cas, le cribleur concasseur reste dans le périmètre autorisé.

### **4 – Utilisation des parcelles KM60 et KM 64**

Ces parcelles ne sont pas utilisées dans le cadre de l'exploitation actuelle et il n'est pas prévu qu'elles le soient dans le futur.

## **E - La circulation des poids lourds dans le secteur des Milles**

Cette question a été soulevée par la quasi-totalité des personnes qui se sont manifestées au cours de l'enquête.

D'ailleurs, une pétition annexée aux registres mis à la disposition du public (« *La carrière et les camions route de la Couronnade ça suffit !!!* ») a recueilli la signature de 450 riverains qui expriment leur inquiétude face à une situation jugée accidentogène et génératrice de nuisances (bruit, poussières).

De même, l'avis défavorable émis par la commune d'Aix-en-Provence sur la demande de renouvellement de l'exploitation (*Cf. délibération du 9 Juillet 2012 en annexe*) est en grande partie fondé sur les problèmes liés à la desserte de la carrière.

La circulation des poids lourds dans les zones les plus urbanisées, notamment les rues Célestin Bressier et Paul Angenot, représente donc le grief principal qui est mis en avant par les opposants à l'exploitation de la carrière et il mérite d'être examiné avec une attention particulière.

Les principales questions qui se posent sont les suivantes :

- quel est le trafic réellement imputable à la carrière de la Couronnade ?
- à court terme, un arrêt éventuel de l'exploitation de la carrière réduirait-il de manière significative la circulation des poids lourds ?
- en outre, quelles mesures peuvent être prises pour améliorer la sécurité ?
- à moyen terme, des itinéraires alternatifs sont-ils envisageables ?

## 1 - Evaluation du trafic imputable à la carrière de la Couronnade

Deux approches distinctes permettent d'appréhender le niveau de trafic généré par l'activité de la carrière.

### a/ Etude d'impact jointe au dossier d'enquête (page 210)

*« Le trafic annuel généré par la poursuite de l'activité de la carrière restera semblable à celui qu'il est actuellement, représentant 17% du trafic poids lourds sur l'avenue Célestin Bressier et 0,5% du trafic général. Sur ces mêmes bases, en pleine activité, le trafic de la carrière représentera au maximum 27% du trafic poids lourds transitant par l'avenue Célestin Bressier ».*

En outre, l'étude mentionne que le trafic maximum serait de 75 camions par jour.

### b/ Etude réalisée par l'exploitant

concernant l'exploitation actuelle et future de la période 2012 – 2027.

La méthode consiste à s'appuyer sur les tonnages des matériaux comptabilisés en entrée et en sortie de la carrière, tonnages basés sur des données a priori objectives, à savoir, comme nous l'avons vu précédemment, celles enregistrées sur les registres et bordereaux tenus quotidiennement par l'exploitant conformément aux autorisations qui lui ont été délivrées et vérifiées par l'administration compétente.

Ceci conduit aux résultats suivants (par jour) :

- Pour la période d'activité de mi-2010 à mi-2012,  
57 camions entrant et sortant,  
dont

43 arrivent par la rue Célestin Bressier et 40 quittent le site par cette même voie, soit en tout 83 mouvements par jour.

(Cf. les éléments correspondants à cette étude en annexe n°8)

- Pour la période d'activité future, soit 2012 à 2027,  
40 camions (en moyenne) entrant et sortant,  
dont

28 à 30 arrivent par la rue Célestin Bressier et 23 à 27 quittent le site par cette même voie, soit en tout environ 55 mouvements par jour.

(Cf. les éléments correspondants à cette étude en annexe n°9)

### **En résumé,**

- Ces éléments montrent une convergence entre les chiffres annoncés dans l'étude d'impact (qui mentionne un nombre maximum de mouvements égal à 75 par jour) et ceux calculés à partir des tonnages de matériaux traités à la carrière.
- On constate une baisse significative du trafic poids lourds durant la période de renouvellement à partir de 2012 qui est consécutive :
  - d'une part, à la diminution du volume de matériaux reçus pour le remblaiement du site qui passe de 146.000 m<sup>3</sup> en 2011, à 76.000 m<sup>3</sup>/ an (382.000 m<sup>3</sup>/ 5) pour la phase 1 puis 52.000 m<sup>3</sup>/ an (260.000 m<sup>3</sup>/ 5) pour les phases 2 et 3,
  - d'autre part, à la suppression de l'extraction d'argile à partir de la phase 3 (en 2022).
- Enfin, il convient de souligner un point particulièrement important, à savoir qu'un arrêt de l'exploitation de la carrière en 2012 ne signifierait pas pour autant l'arrêt du trafic des poids lourds puisque, conformément aux règles imposées par les arrêtés d'exploitation délivrés par M. le Préfet, le site doit obligatoirement être remis dans son état initial pour retrouver, comme indiqué précédemment, sa vocation agricole.

Sachant que le volume de matériaux nécessaires à ce remblaiement est estimé à 500.000 m<sup>3</sup> (en tenant compte du fait qu'il n'y aurait plus d'extraction d'argile) et sur la base d'une durée de remblaiement égale à 5 années, le rythme annuel d'apport de matériaux inertes serait donc de 100.000 m<sup>3</sup>/ an représentant 10.000 camions de 10 m<sup>3</sup>, soit pour 240 jours d'activité par an, environ 40 camions entrant et sortant, soit 80 mouvements par jour.

**On peut donc en déduire que, à une échéance de cinq années (horizon 2017), et quelle que soit l'option retenue,**

- **soit, poursuite de l'exploitation (Phase 1 de 2012 à 2017),**
- **soit, arrêt de l'exploitation en 2012 (suivie pendant 5 ans de la remise en état du site),**

**le trafic des camions restera sensiblement identique.**

### **2 - Les mesures à mettre en oeuvre à court terme**

Afin d'améliorer la sécurité et diminuer les nuisances dues au trafic des poids lourds, plusieurs mesures peuvent être mises en oeuvre.

a/ Instauration d'une réglementation limitant la vitesse à 30 km/heure dans la traversée du secteur des Milles, notamment les rues Célestin Brédier et Paul Angenot (aujourd'hui la vitesse est limitée à 50 km/ heure).

Il n'est toutefois pas souhaitable d'accompagner cette mesure par des ralentisseurs au sol qui, lors de leur franchissement par les poids lourds, seraient source de bruit important pour les riverains.



b/ Cette vitesse devra être contrôlée par un système de « radar pédagogique » qui, sans avoir une valeur coercitive, doit néanmoins favoriser le respect de la mesure de limitation (on pourrait envisager un radar pour chaque voie, Céléstin Bressier et Paul Angenot).

c/ Parallèlement, des contrôles périodiques pourront être assurés par les forces de police compétentes. Sans pouvoir « exiger » ces contrôles, l'équipe municipale de la Mairie d'Aix-en-Provence pourra les réclamer avec l'insistance que requiert la situation.

d/ Dans le cas où un camion serait pris en excès de vitesse, il est suggéré que l'exploitant refuse aussitôt l'accès de l'entreprise concernée à la carrière. En effet, tout en sachant que le chauffeur est LE responsable de l'excès de vitesse, il peut agir sur la pression de son employeur et il est logique que ce dernier soit également sanctionné. Une telle mesure peut donc être très dissuasive, à la condition naturellement que les entreprises clientes de la carrière soit préalablement et clairement informées de cette disposition (par lettre recommandée de l'exploitant de la carrière) et des conséquences qui en résulteront.

e/ Enfin, le chemin de la Couronnade devra être amélioré, notamment dans les virages où la visibilité est réduite.

Pour ce faire, il devra être procédé à des élargissements ponctuels chaque fois que la maîtrise du foncier le permettra ainsi qu'à une réfection des zones dégradées. L'exploitant de la carrière pourra être mis à contribution dans le cadre d'une négociation à conduire avec les services de la Mairie d'Aix-en-Provence.

### **3 – Les solutions à moyen terme**

Sur le plan joint en annexe n°10 figurent les accès à la carrière de la Couronnade et, parmi ceux-ci, les projets examinés ci-après :

**a/ Réutilisation éventuelle de l'emprise anciennement utilisée pour la desserte de la tuilerie des Milles** (repéré sur ce plan avec la mention « Desserte à étudier »).

Sachant que cette voie a été utilisée jadis pour la desserte de la tuilerie des Milles depuis la carrière (wagonnets empruntant une voie ferrée dédiée), il est suggéré de procéder à une étude de faisabilité permettant de vérifier si la réutilisation de l'emprise correspondante est ou non envisageable. Il conviendra en particulier d'examiner les aspects fonciers mais également la compatibilité d'un trafic poids lourds avec le Mémorial érigé à proximité dans les bâtiments de l'ancienne tuilerie.

En cas de réponse positive, cette voie pourrait être réaménagée, à un seul sens, à faible coût et pourrait recevoir le trafic poids lourds sortant de la carrière pour rejoindre ensuite le RD9 par les chemins de la Badesse, des Déportés et de la Valette, ce qui permettrait donc de réduire de moitié le trafic dans les rues Céléstin Brédier et Paul Angenot.

**b/ « Tracé Sud »** (repéré en vert sur le plan)

D'après les informations recueillies, ce projet n'a pas encore fait l'objet d'une étude de faisabilité ni a fortiori d'une programmation financière.

Même si sa réalisation éventuelle ne peut donc être envisagée à court terme, il est suggéré aux services compétents de la mairie d'Aix-en-Provence d'étudier simultanément cette possibilité de desserte et celle évoquée ci-dessus.

### c/ Déviation de Saint-Pons (RD543)

Le recalibrage du RD543, notamment la suppression de l'étranglement du pont sur l'Arc, permettra effectivement aux poids lourds d'accéder à la carrière de la Couronnade à partir du RD9 sans passer par le village des Milles (voir le plan en annexe n°10).

C'est la solution à privilégier.

Le site Internet du Conseil Général précise que les études relatives à ce projet sont en cours puisque une consultation publique a d'ores et déjà eu lieu et s'est achevée le 29 Juin 2012. Ce même site mentionne également un planning prévisionnel selon lequel les travaux auront lieu à l'horizon 2017-2018.

#### *En synthèse,*

- Le flux des poids lourds qui se rendent à la carrière de la Couronnade demeurera sensiblement identique pour la période 2012 - 2017 quelle que soit l'option retenue, soit, la poursuite de l'exploitation (Phase 1 de 2012 à 2017), soit l'arrêt de l'exploitation en 2012 néanmoins suivie de la remise en état du site.
- A court terme, les mesures indiquées précédemment visant à améliorer la sécurité des riverains des voies empruntées peuvent être mises en œuvre.
- A moyen terme, un nouvel itinéraire, pour les camions qui sortent de la carrière, pourrait éventuellement être envisagé en réutilisant l'emprise foncière située le long de la voie SNCF entre le chemin de la Couronnade et l'ancienne tuilerie des Milles, ceci sous réserve des conclusions d'une étude de faisabilité à réaliser par les services compétents.
- Enfin, à l'horizon 2017 - 2018, le réaménagement du RD543 sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général des Bouches-du-Rhône permettra aux camions d'accéder directement à la carrière en évitant les secteurs les plus urbanisés.

⇒ **Dans ces conditions, l'argument selon lequel l'arrêt de la carrière réglerait le problème de la circulation des poids lourds dans le village des Milles devient sans objet puisque, dans les deux cas, poursuite de l'exploitation ou arrêt de celle-ci, le trafic poids lourds restera identique jusqu'en 2017. Au-delà, le RD543 réaménagé deviendra l'itinéraire de desserte principal de la carrière.**

#### Remarque complémentaire

Indépendamment de cette analyse, il convient également de noter l'existence dans le secteur de plusieurs décharges sauvages dont le trafic généré par ces activités illicites peut être imputé à la carrière de la Couronnade.

Or, ce trafic supplémentaire, qu'il est bien difficile de mesurer, est loin d'être négligeable si l'on en juge par l'importance de ces décharges sauvages.

(Cf. les photos jointes en annexe n°11).

## **F – Le volet économique**

La demande de renouvellement d'exploitation présentée par la société SNECT doit maintenant être examinée en fonction de son intérêt économique dans la chaîne de production des matériaux utilisés pour la profession du BTP, de sa localisation au cœur de l'aire d'activité Marseille - Aix-en-Provence - Vitrolles, des activités qui y sont développées dans une démarche de développement durable, de sa compatibilité avec le Plan départemental de gestion des déchets du BTP et le schéma départemental des carrières des Bouches-du Rhône.

### **1 - Qualité de l'argile extraite et utilisation dans les activités du BTP**

Le gisement d'argile présente des caractéristiques exceptionnelles compte-tenu de sa très faible perméabilité mesurée en vitesse de pénétration de l'eau (de l'ordre de 10 moins 8 à 10 moins 9 m/s). Ainsi, la Couronnade est le seul site de cette qualité dans la région Provence Alpes Côte d'Azur, l'autre site le plus proche (d'une qualité à peu près équivalente) étant situé à Bellegarde près de Nîmes.

L'argile extraite est utilisée pour réaliser des travaux d'étanchéité dans le cadre de différents chantiers, décharges de déchets urbains, bassins de rétention, sites pollués ...etc.

Pour les années à venir, l'utilisation de volumes importants est d'ores et déjà prévue sur le chantier de réhabilitation de la friche industrielle de Métaleurop à l'Estaque (70.000 M3 sur 3 ans), sur les sites d'Entraigues et du Jas de Rhodes (100.000 m3 d'ici à 2018) et celui de Vallon du Fou à Martigues (50.000 m3 en 2013).

Il est en outre à noter que, bien qu'ayant émis un avis défavorable sur la poursuite de l'exploitation de la carrière (Cf. délibération du 9 Juillet 2012), la commune d'Aix-en-Provence souligne que *« l'argile produite de haute qualité est une ressource locale recherchée »*.

### **2 - Accueil des matériaux inertes**

Le contexte géologique favorable de cette carrière permet également d'accueillir des matériaux inertes de la classe 3 et 3+ (ces derniers comportant des fluorures en faible quantité, dite « fraction soluble », ce qui est le cas de matériaux provenant de chantiers proches de la mer) sans craindre une pollution de la nappe phréatique. Il est d'ailleurs à noter que d'autres sites, l'Estaque ou le plateau de Lamure notamment, sont amenés à s'approvisionner à la Couronnade pour faire face à leurs propres besoins de couverture des décharges de matériaux de ces mêmes classes.

### **3 - Recyclage des matériaux dans le cadre d'un processus de développement durable**

Comme cela a été montré précédemment cette activité est en augmentation continue ce qui est parfaitement cohérent par rapport aux objectifs du « Grenelle de l'Environnement » qui fixe un niveau de recyclage des déchets du BTP à hauteur de 70%.

Le recyclage des matériaux inertes permet en effet de limiter de manière significative les atteintes à l'environnement puisque chaque m3 recyclé est un m3 qui n'est pas extrait dans un nouveau site et, qu'à l'inverse, chaque m3 de matériaux qui ne serait pas recyclé serait donc mis en décharge et nécessiterait de nouveaux besoins de stockage et, par conséquent, l'ouverture de nouveaux sites pour recevoir ces déchets.

Il faut par ailleurs souligner la difficulté de trouver des sites de recyclage dans la mesure où cette activité (concassage et criblage) est classée et doit, à ce titre, être prévue dans le POS de la commune sur laquelle elle serait implantée. Le site à remblayer doit être en outre être géologiquement compatible et économiquement viable.

Le volume de matériaux recyclés sur le site de la Couronnade représente 20% du total des matériaux recyclés dans le département des Bouches-du-Rhône (source Union Nationale des Industries de Carrières et Matériaux de Construction - UNICEM - qui fédère les entreprises dont l'activité est essentiellement l'extraction et la transformation des matériaux destinés aux activités du BTP).

#### **4 - Localisation de la carrière et lutte contre les décharges sauvages**

Pour les professionnels de BTP, la possibilité de disposer de sites susceptibles de recevoir des matériaux inertes constitue un élément déterminant dans l'économie de leurs chantiers. D'ailleurs, le nombre d'entreprises qui se sont manifestées au cours de l'enquête publique (plus de 20 lettres ont été reçues par le Commissaire Enquêteur - Cf. registres) est de ce point de vue tout-à-fait révélateur.

Le fonctionnement d'un site d'accueil de matériaux des classes 3 et 3+ s'apparente en effet à celui d'une déchèterie pour les particuliers. Ainsi, son aire d'attractivité doit se situer dans un rayon maxi de 30 à 40 km. Au-delà, les distances parcourues par les poids lourds deviennent trop importantes avec pour conséquences, des cycles de transport trop longs qui génèrent des surcoûts pour les entreprises, une pollution de l'air qui augmente proportionnellement avec les distances parcourues ... sans omettre la tentation pour certaines entreprises d'avoir recours à des décharges sauvages.

La localisation représente donc un argument déterminant et, de ce point de vue, la situation géographique de la Couronnade s'avère extrêmement favorable puisque la carrière se situe au centre de l'aire d'activité Marseille - Aix-en-Provence - Vitrolles.

#### **5 - Plan départemental de prévention et de gestion des déchets du BTP**

La recherche de sites susceptibles d'accueillir des déchets inertes et de les recycler fait partie des objectifs du Plan départemental de prévention et de gestion des déchets du BTP. Il s'agit en effet de déterminer les lieux d'implantation les plus pertinents et d'examiner leur faisabilité. Ce plan est en cours d'étude sous l'égide du Conseil Général et doit être achevé en 2014.

La carrière de la Couronnade a bien été intégrée dans la liste des sites recevant et/ou valorisant des déchets inertes du BTP communiquée par l'UNICEM au bureau d'études TERA 13 qui est en charge de l'élaboration du Plan départemental de gestion des déchets du BTP, sachant qu'elle réceptionne, à elle seule, 12,3 % des déchets inertes reçus sur ces sites. (Cf. attestation UNICEM jointe en annexe n°12)

#### **6- Schéma départemental des carrières**

Ce schéma, qui est en cours d'élaboration par le Conseil Général des Bouches-du-Rhône, doit notamment permettre de procéder à une analyse de la situation existante, une étude économique, une analyse environnementale et à un inventaire des ressources.

Les besoins à couvrir sont en effets importants puisque, selon les études qui ont été conduites par la profession du BTP, il apparaît que 28 millions de tonnes de matériaux sont

produites chaque année dans la région dans les carrières existantes (ce qui correspond aux besoins actuels), mais il manquerait 3 millions de tonnes de matériaux à l'horizon 2015. (Source : UNICEM dans la lettre Sud Infos du 12 Mars 2012).

En attendant le nouveau schéma départemental des carrières, celui approuvé par M. Le Préfet le 1<sup>er</sup> Juillet 1996, demeure valide et la demande de renouvellement d'exploitation de la carrière est conforme à ce schéma.

En ce qui concerne la carrière de la Couronnade, son adhésion à la Charte d'environnement des carrières est en cours de régularisation (Cf. attestation UNICEM jointe en annexe n°13).

### **7 - Emploi généré par l'activité de la carrière**

La carrière de la Couronnade emploie 6 salariés à temps complet (y compris le gérant) auxquels il faut ajouter les sous-traitants et prestataires extérieurs qui représentent 3 emplois en équivalent temps plein.

L'embauche de 4 personnes supplémentaires est prévue en fonction du développement de l'activité annoncé dans la phase de renouvellement d'exploitation de la carrière.

### ***En synthèse,***

compte-tenu de la qualité du gisement d'argile, du développement d'une plateforme de recyclage des matériaux qui s'inscrit dans un processus de développement durable conforme aux objectifs du « Grenelle de l'Environnement », de la localisation du site au centre de l'aire d'activité Marseille - Aix-en-Provence - Vitrolles, l'intérêt économique de la carrière de la Couronnade est réel et devrait être confirmé dans le cadre du Plan départemental de prévention et de gestion des déchets du BTP et du Schéma départemental des carrières en cours d'élaboration.

## < CONCLUSIONS >

Au terme de l'enquête publique concernant la demande présentée par la société SNECT relative à la poursuite de l'exploitation de la carrière de la Couronnade sise aux lieux-dits « Les Tuileries, l'Oratoire, la Poucelle » sur le territoire de la commune d'Aix-en-Provence Les Milles, le présent rapport est résumé ci-après :

- ⇒ La carrière de la Couronnade présente un intérêt économique incontestable dans la chaîne de production des matériaux utilisés pour la profession du BTP ; en effet :
  - l'argile extraite est de grande qualité et aucun autre site de production de qualité équivalente n'existe dans la région.
  - elle développe une activité de recyclage des matériaux conforme aux objectifs de développement durable fixés dans le « Grenelle de l'Environnement ».
  - elle est située au centre de l'aire d'activité Marseille - Aix-en-Provence - Vitrolles et répond donc aux besoins des nombreux chantiers de bâtiment et de travaux publics en cours et en projet dans ce secteur particulièrement actif.
  
- ⇒ Cette carrière fait partie des sites qui sont en cours d'étude dans le cadre du Plan départemental de gestion des déchets du BTP et du schéma départemental des carrières.
  
- ⇒ Au vu des études qui ont été conduites, il apparaît que l'exploitation de cette carrière ne génère pas de risques inacceptables en matière d'inondabilité. En outre, au terme de la période d'exploitation, le retour du site à son état initial et à sa vocation agricole est prévu.
  
- ⇒ Concernant la circulation des poids lourds, les nuisances sont réelles dès lors que les camions traversent certaines zones habitées du quartier des Milles. Notons cependant que les lotissements qui bordent les avenues Célestin Brédier et Paul Angenot ont été réalisés dans les années 1980 alors même que la carrière de la Couronnade existait depuis le début du XXème siècle et que sa présence ne pouvait donc être ignorée.

Ceci étant, il est indispensable de prendre en compte les légitimes préoccupations des habitants en mettant en œuvre très rapidement les mesures évoquées précédemment.

Dans un second temps, dès lors que l'intérêt économique de la carrière est reconnu, il convient que les pouvoirs publics poursuivent activement l'opération de recalibrage du RD 543, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général, de façon à régler au plus vite et de manière pérenne la desserte de la carrière en évitant d'emprunter les zones les plus urbanisées.

**En définitive,**

l'ensemble des éléments et informations rassemblés au cours de l'enquête publique conduisent le Commissaire Enquêteur à émettre un

**AVIS FAVORABLE**  
**au renouvellement de l'autorisation d'exploitation**  
**de la carrière de la Couronnade**  
**SOUS LES RESERVES SUIVANTES**

- ⇒ A court terme, mise en œuvre par les autorités compétentes des mesures visant à réduire les nuisances consécutives au trafic des poids lourds et à améliorer la sécurité des habitants des zones empruntées par les poids lourds dans le quartier des Milles :
- limitation de la vitesse à 30 km/heure dans la traversée du secteur des Milles,
  - installation d'un (ou plusieurs) « radar pédagogique »,
  - organisation de contrôles périodiques effectués par les forces de police,
  - refus d'accès à la carrière de la Couronnade, par l'exploitant, des entreprises qui ne respecteraient pas la limitation de vitesse,
  - amélioration du chemin de la Couronnade.
- ⇒ Engagement des études visant à apprécier la faisabilité des itinéraires alternatifs mentionnés précédemment.
- ⇒ Compte-tenu de l'intérêt économique la carrière de la Couronnade, activer le projet de recalibrage du RD 543, seule possibilité d'assurer un accès pérenne et sécurisé au site hors des zones les plus urbanisées.

Fait à Marseille le 09 Août 2012

Le Commissaire Enquêteur

Michel Prost



