



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
PROVENCE - ALPES - CÔTE D'AZUR

**Conseil général de l'Environnement
et du Développement Durable**

**Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale Provence-
Alpes-Côte d'Azur
sur le projet de centrale d'enrobage à chaud et de centrale
d'enrobage à froid de granulats routiers au lieu-dit
« Croquefigue » à Signes (83) - 2ème avis**

N°MRAe
2021APPACA34 / 2874

PRÉAMBULE

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1, et R122-7 du code de l'environnement, la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) a été saisie pour avis sur la base du dossier de projet de centrale d'enrobage à chaud et de centrale d'enrobage à froid de granulats routiers au lieu-dit « Croquefigue » situé sur le territoire de la commune de Signes (83). Le maître d'ouvrage du projet est la société BRAJA VESIGNE.

Conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 15 avril 2021), cet avis a été adopté le 21 juin 2021 en « collégialité électronique » par Philippe Guillard, Sylvie Bassuel et Frédéric Atger, membres de la MRAe.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par arrêtés du 11 août 2020 et du 6 avril 2021, *chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.*

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par l'autorité compétente pour autoriser le projet, pour avis de la MRAe.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R122-7 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-1 du même code, il en a été accusé réception en date du 27 avril 2021, conformément à l'article R122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, la DREAL PACA a consulté :

- l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 26 avril 2021 ;
- par courriel du 29 avril 2021 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date du 04 mai 2021.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

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 R122-7 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 R122-7 du code de l'environnement.

Conformément aux dispositions de l'article R122-7-II, le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#) et sur le [site de la DREAL](#). Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

L'avis de la MRAe 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 L122-1-1, cette décision prendra en considération le présent avis.

Cet 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. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. L'avis n'est ni favorable, ni défavorable au projet et ne porte pas sur son opportunité.

L'article L122-1 du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à la MRAe. 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. La MRAe recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public. Enfin, une transmission de la réponse à la MRAe serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.

1 ae-avis@paca.dreal-paca.developpement-durable.gouv.fr

SYNTHÈSE

La société BRAJA-VESIGNE a été autorisée par le préfet du Var, par arrêté du 27 septembre 2016, au titre de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement, à installer sur le territoire de la commune de Signes au lieu-dit « *Croquefigue* », une centrale d'enrobage à chaud et une centrale d'enrobage à froid de granulats routiers.

Le site d'implantation du projet des deux centrales d'enrobage se localise sur des terrains inclus dans le périmètre de la carrière en exploitation de calcaire à ciel ouvert appartenant à la société LAFARGE GRANULATS FRANCE.

L'arrêté préfectoral autorisant ce projet a fait l'objet d'une procédure contentieuse conduisant à un arrêt de la cour d'appel de Marseille rendu le 2 octobre 2020. Cette décision indique que le dossier d'autorisation du projet, comprenant notamment l'étude d'impact, devait faire l'objet d'un nouvel avis de l'autorité environnementale, représentée par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

Le 30 décembre 2020, la MRAe a émis un avis² sur ce projet dans le cadre d'une précédente saisine qui comportait une étude d'impact, un dossier de demande d'autorisation et une étude de dangers datant de 2015. Le maître d'ouvrage a pris en compte les recommandations de la MRAe exprimées dans cet avis, par la réactualisation de l'étude d'impact dans sa totalité et a de nouveau saisi la MRAe le 23 avril 2021.

Les principaux enjeux identifiés par la MRAe portent sur l'eau, la qualité de l'air et les effets cumulés liés au trafic et au paysage.

La MRAe constate que les évolutions réglementaires ont été prises en compte et le contexte du projet actualisé.

La MRAe recommande de justifier la non prise en compte des éventuelles émissions de la centrale d'enrobage à froid dans l'étude de risques sanitaires, dans l'étude hydrogéologique et dans l'étude paysagère.

Elle recommande également de compléter l'analyse des effets cumulés sur le trafic routier.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

² Avis MRAe du 30 décembre 2020

Table des matières

1 Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact	5
1.1 Contexte, nature et périmètre du projet	5
1.1.1 Historique du dossier	5
1.1.2 Procédure judiciaire	5
1.1.3 Saisines de la MRAe	6
1.1.4 Localisation	6
1.2 Description du projet	7
1.3 Procédures et articulation avec les documents de planification	8
1.3.1 Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public	8
1.3.2 Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale	9
1.3.3 Articulation avec les documents de planification	9
1.3.4 Enjeux identifiés par l'autorité environnementale	9
1.4 Complétude et lisibilité de l'étude d'impact	9
1.4.1 Périmètre du projet	10
1.5 Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées	10
2 Analyse thématique des incidences, et prise en compte de l'environnement par le projet	11
2.1 Qualité de l'air	11
2.2 Ressource en eau	11
2.2.1 Eaux souterraines	11
2.2.2 Eaux superficielles	12
2.3 Milieu naturel, y compris Natura 2000	12
2.3.1 Faune et flore	12
2.3.2 Continuités écologiques	13
2.3.3 Évaluation des incidences Natura 2000	13
2.3.4 Effets cumulés et trafic routier	13
2.3.5 Paysage	15

Avis

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

1.1 Contexte, nature et périmètre du projet

La commune de Signes, avec une population de 2 821 habitants (INSEE 2015) sur une superficie de 133 km², est intégrée dans le périmètre du schéma de cohérence territoriale (SCoT) Provence Méditerranée comprenant 32 communes de l'aire toulonnaise, avec une population de 561 870 habitants.

1.1.1 Historique du dossier

En remplacement d'une centrale d'enrobage à la Seyne-sur-Mer (83), la société BRAJA-VESIGNE a été autorisée par le préfet du Var, par arrêté du 27 septembre 2016, au titre de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), à exploiter sur le territoire de la commune de Signes, au lieu-dit « Croquefigue » sur une carrière, une centrale d'enrobage à chaud et une centrale d'enrobage à froid de granulats routiers.

Dans le cadre de cette demande d'autorisation déposée le 25 novembre 2014, ce projet avait fait l'objet d'un dossier comprenant une étude d'impact et une étude de dangers datées de juillet 2015. Ce dossier avait été soumis, conformément aux articles L122-1-III et R122-6 du code de l'environnement, à l'Autorité environnementale (Préfet de Région), qui avait rendu un avis daté du 10 août 2015.

Depuis 2016 les travaux d'installation de la centrale à chaud ont été réalisés et elle est actuellement en fonctionnement sous couvert d'un arrêté d'autorisation d'exploiter du 27 septembre 2016³.

1.1.2 Procédure judiciaire

L'arrête préfectoral autorisant ce projet a fait l'objet d'une procédure contentieuse conduisant à l'arrêt de la cour administrative d'appel de Marseille rendu le 2 octobre 2020. Il en ressort qu'afin de régulariser l'illégalité⁴ qui entache l'arrêté d'autorisation, le dossier d'autorisation du projet, comprenant notamment l'étude d'impact, devait faire l'objet d'un nouvel avis de l'Autorité environnementale, représentée désormais par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

³ <http://documents.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr/commun/Z/4/8a8d1b9759bc529c0159bc5ebe0f0004.pdf>

⁴ « L'illégalité de l'arrêté en litige en date du 27 septembre 2016, instruit pour le préfet du Var le service de l'unité territoriale du Var de la DREAL PACA, réside dans le fait que l'avis environnemental du 10 août 2015 émis par le préfet de région a été préparé par ce même service et signé, pour le préfet de la région PACA par le même chef de l'unité territoriale du Var de la DREAL PACA. Dans ces conditions, l'avis environnemental n'a pas été rendu par une entité interne disposant d'une autonomie réelle à l'égard de l'auteur de la décision attaquée. »

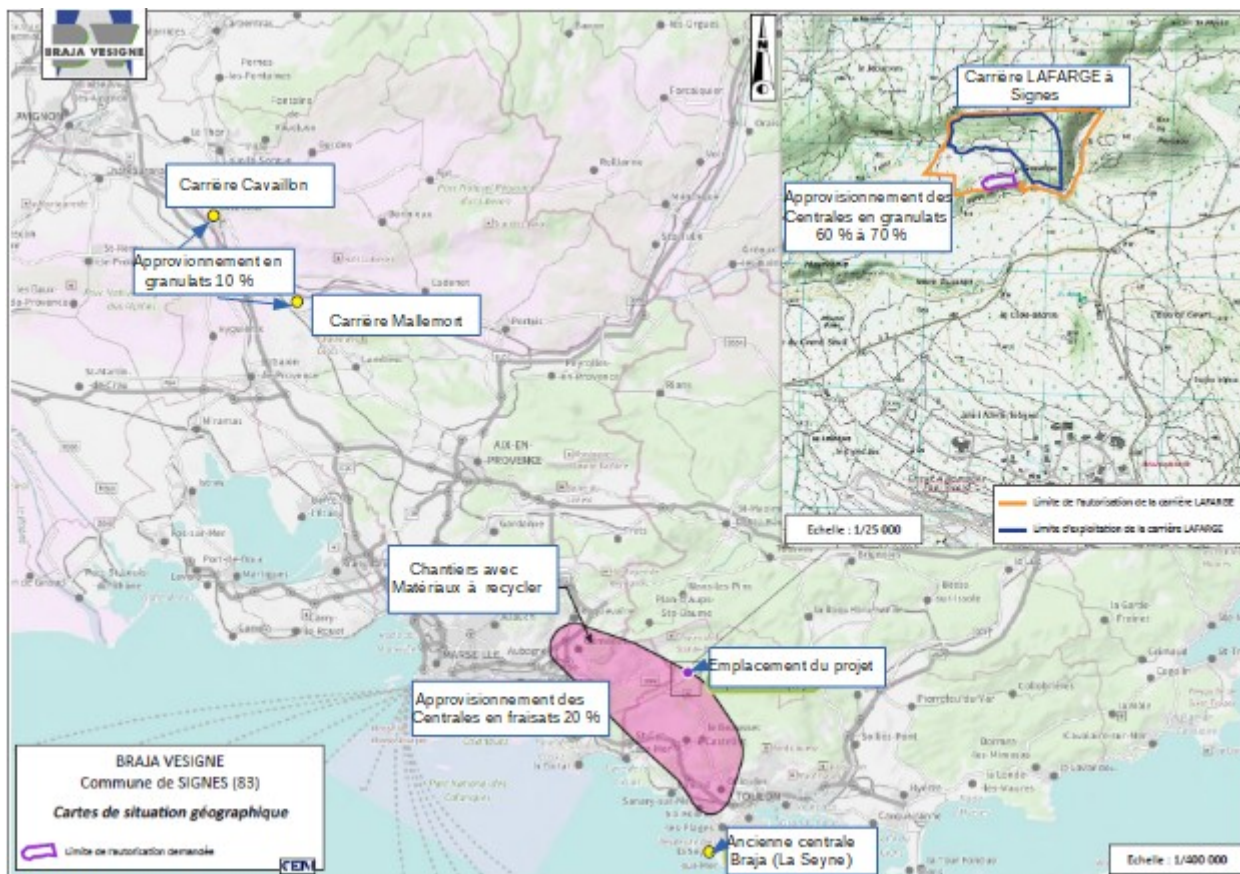
1.1.3 Saisines de la MRAe

La MRAe a émis un avis sur ce projet le 30 décembre 2020, dans le cadre d'une précédente saisine comportant une étude d'impact, un dossier de demande d'autorisation et une étude de dangers datant de 2015.

Le porteur de projet a pris en compte les recommandations de la MRAe en actualisant l'étude d'impact en mars 2021 et a souhaité de nouveau saisir la MRAe le 23 avril 2021.

1.1.4 Localisation

Le site d'implantation du projet des deux centrales d'enrobage à chaud et à froid se localise (cf. Figure 1 ci-après) sur des terrains inclus dans le périmètre de la carrière de calcaire en exploitation à ciel ouvert, autorisée par l'arrêté préfectoral en date du 14 février 2008, appartenant à la société LAFARGE GRANULATS FRANCE.



Le site de la carrière est situé dans le périmètre du Parc naturel régional de la Sainte-Baume et dans le périmètre du projet de classement du massif de la Sainte-Baume.

L'emprise du site du projet, d'une superficie de 17 575 m², dont la surface dès l'origine était déjà décapée, se situe à l'extrême sud de la carrière, soit dans une configuration topographique encaissée et enchâssée dans un environnement au couvert arborescent alternant avec des garrigues denses.

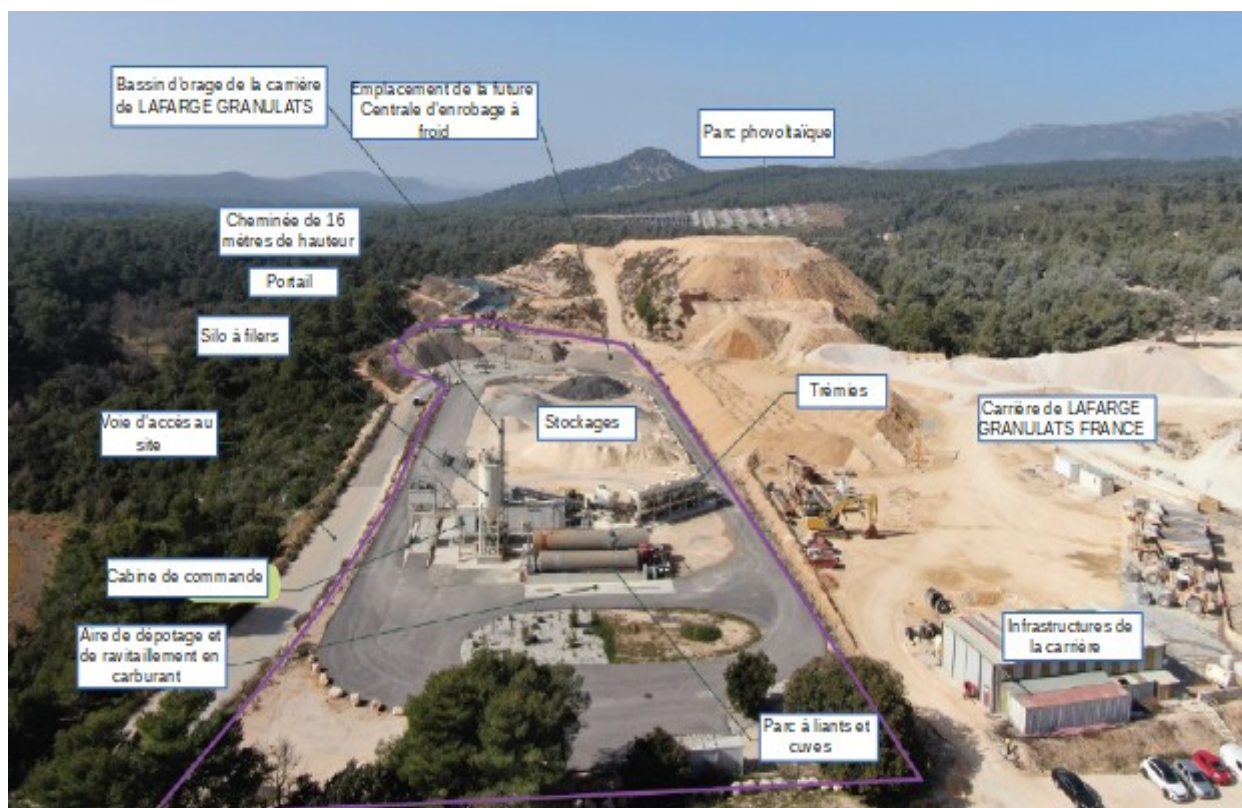


Figure 2: Photographie aérienne identifiant la limite du projet (ligne violette) dans l'emprise de la carrière (source : résumé non technique mars 2021)

Le site du projet (Cf. Figure 2) présente ainsi une situation relativement isolée et confinée à l'écart des principaux axes de circulations dont les routes départementales RD2 reliant Signes à Cuges-les-Pins et Le Bausset et RD402 permettant de rejoindre au sud la zone d'activités de Signes et le circuit Paul Ricard.

L'habitation la plus proche est située à environ 1 km au nord-ouest du périmètre projeté (maison de Peircède) et les autres habitations sont localisées à 1,1 km en direction du nord et environ 1,6 km vers l'ouest.

1.2 Description du projet

Le projet consiste en l'installation sur la plate-forme existante de deux centrales d'enrobage fixes. Actuellement, seule la centrale d'enrobage à chaud est construite (Cf. Figure 2).

La centrale d'enrobage à chaud (température de 140 °C), permet de fabriquer un mélange de matériaux préalablement séchés (granulats⁵, fillers⁶) avec un liant (bitume), appelé « enrobé ». Le séchage et le mélange de granulats/bitume s'opère dans un tambour-sécheur-malaxeur fonctionnant au fioul lourd à très basse teneur en soufre. Ce produit est utilisé en travaux routiers principalement, pour réaliser des couches de roulement (routes, autoroutes, parkings, etc.). La capacité de production maximale est de 230 t/h.

Cette installation comprend notamment trois citernes pour le bitume et le fioul lourd (FOL), deux citernes verticales de 60 m³ chacune pour le bitume et une citerne compartimentée de 55 m³ de bitume et de 35 m³ de fioul, une cuve de gazole non routier (GNR).

Une centrale d'enrobage à froid, permettra de fabriquer un mélange de granulats et d'émulsion de bitume, sans chauffage important (moins de 60 °C). Le chauffage sera réalisé directement au niveau de la cuve à émulsion. La capacité de production maximale est de 800 t/j.

Cette installation comprendra notamment 6 citernes verticales à émulsion de bitume, soit au total 300 tonnes.

Le principe retenu pour la production d'enrobé est un fonctionnement quasi continu sur l'année, mais parfois court dans la journée (3 à 4 heures), avec une production modérée de 100 à 160 t/h pour approvisionner les chantiers locaux. La production sera ponctuellement fortement accrue pour approvisionner un gros chantier routier. Dans ce cas, le fonctionnement sera quasi continu sur la journée (6 à 9 heures effectives en règle générale), du lundi au vendredi sauf jours fériés, pour toute la durée du chantier, avec une production soutenue (jusqu'à 180 t/h). En cas de nécessité publique, les centrales pourront être amenées à fonctionner la nuit.

L'accès aux terrains du projet se fait depuis la RD2 ou la RD402, par une route privée réalisée par la société LAFARGE GRANULATS FRANCE dans le cadre de l'exploitation de sa carrière de calcaire.

Les granulats utilisés pour la confection des enrobés proviennent en priorité de la carrière de Signes (pour environ 60 à 70 %) sur laquelle est implantée l'installation, mais également de carrières situées à Cavaillon (84) et Mallemort (13) (pour environ 10 %). Enfin, une partie des granulats sera issue de matériaux à recycler (fraisats) (entre 20 % et 30 %).

1.3 Procédures et articulation avec les documents de planification

1.3.1 Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public

Le projet d'installations permanentes, de deux centrales d'enrobage à chaud et à froid de granulats routiers, tel que présenté, relève d'une autorisation d'exploiter en vertu de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) au titre des rubriques citées infra⁷.

5 Le **granulat**, qu'on appelle aussi *agrégat*, est un fragment de roche, d'une taille inférieure à 125 mm (sables, gravillons et graviers), destiné à entrer dans la composition des matériaux destinés à la fabrication d'ouvrages de travaux publics, de génie civil et de bâtiment.

6 Matériaux très fins de l'ordre de 0 à 125 µm.

7 - 2521 Stations d'enrobage - 4801 Quantité de matières bitumineuses - 2915 Procédés de chauffage - 2517 Liquides inflammables - 2516 Station de transit - 2910 Installation de combustion - 4331 Liquides inflammables de catégorie 2.

1.3.2 Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale

Compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, le projet d'installation de ces deux centrales d'enrobage à chaud et à froid de granulats routiers, entre également dans le champ de l'évaluation environnementale des projets conformément aux articles L122-1 et R122-2 du code de l'environnement. Le contenu de l'étude d'impact est précisé à l'article R122-5 du code de l'environnement.

1.3.3 Articulation avec les documents de planification

L'étude d'impact analyse la conformité et la compatibilité du projet avec :

- le plan local d'urbanisme (PLU) de Signes (zone NE1b – installations destinées à la transformation des granulats) du 12 juillet 2013 ;
- le schéma de cohérence territoriale (SCoT) Provence Méditerranée approuvé le 6 septembre 2019 ;
- le schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée du 21 décembre 2015 ;
- Le schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) du 16 février 1999 ;
- le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) arrêté par le Préfet le 15 octobre 2019.

La MRAe n'a pas d'observation particulière.

1.3.4 Enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe identifie les enjeux environnementaux suivants :

- Qualité de l'air ;
- Préservation de la ressource en eau ;
- Milieux naturels y compris Natura 2000 ;
- Effets cumulés relatifs au trafic routier ;
- Paysages.

1.4 Complétude et lisibilité de l'étude d'impact

L'étude d'impact est conforme à la démarche d'évaluation environnementale exigée par les articles L122-1 et R122-5 du code de l'environnement.

Dans son avis du 30 décembre 2020, la MRAe recommandait d'actualiser le dossier dans son ensemble, dont l'étude d'impact, en prenant en compte le contexte actuel de l'environnement et la réglementation en vigueur.

Sur le fond, l'étude d'impact a été actualisée dans sa globalité, de manière à corriger certaines références concernant les schémas directeurs et à intégrer, dans l'analyse de l'état initial de l'environnement, les points suivants :

- les changements de contexte de protection d'espaces naturels remarquables, tels que la création du parc de la Sainte-Baume par décret n°2017-1716 du 20 décembre 2017 et le projet

- en cours, de classement au titre des Sites classés, de l'ensemble formé par le massif de la montagne Sainte-Baume (dont le site du projet fait partie) ;
- les évolutions de la réglementation et de la planification, telles que le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et le schéma de cohérence territoriale (SCoT) Provence Méditerranée approuvé le 6 septembre 2019. La MRAe constate la prise en compte de la trame verte et bleue, des orientations en matière de préservation des paysages remarquables de la Saint-Baume, des risques naturels et technologiques, des nuisances induites notamment par le trafic des poids lourds et enfin la gestion de la ressource en granulats ;
 - les évolutions du site et de ses abords afin d'actualiser l'étude paysagère ;
 - les données de rejets et d'émissions issues des suivis du site en fonctionnement, afin d'être au plus proche de la réalité des émissions pour évaluer en particulier les risques sanitaires, compte tenu que le site est en activité depuis environ 4 ans.

1.4.1 Périmètre du projet

L'installation est située sur des terrains inclus dans le périmètre de la carrière d'où provient la plus grosse part des granulats naturels utilisés par la centrale d'enrobage, ce qui est une des justifications du choix du site. La MRAe considère que la carrière et l'usine d'enrobage sont deux composantes d'un seul et même projet au sens de l'article L122-1⁸ du code de l'environnement. Au même titre que l'ancien site de la Seyne-sur-Mer et les carrières de Mallemort et Cavaillon, il importe d'évaluer les incidences de cet ensemble globalement.

Aussi, comme le recommandait la MRAe dans son précédent avis, l'étude d'impact a revu le périmètre de projet à une échelle plus globale et a mis en place, après analyse des impacts globaux, une démarche « éviter – réduire – compenser » à cette échelle. Dans ce contexte, le dossier précise que le site de La Seyne-sur-Mer a fait l'objet d'un rapport de cessation d'activité en 2017, puis a été démantelé, sans fournir toutefois de précisions sur une éventuelle pollution des sols après démantèlement. Le dossier détaille et analyse également les flux de camions entre le site du projet et les sites de Mallemort et Cavaillon.

1.5 Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées

La justification des choix d'implantation du projet est argumentée en mettant en avant des raisons à la fois techniques, économiques et environnementales. En effet la société BRAJA VESIGNE souhaite installer son projet de centrales d'enrobage à proximité d'un site de production de granulats existant afin :

- « d'être à proximité de la source d'approvisionnement en granulats et ainsi limiter les coûts de transport et les effets liés au transport sur l'environnement,
- « de limiter l'impact d'une activité industrielle sur l'environnement en s'installant sur une plateforme minérale déjà créée ».
- « d'être en dehors de protection environnementale forte (Natura 2000, espèces protégées) ».

⁸ « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité »

Suite aux recommandations de la MRAe lors de son précédent avis, le dossier indique clairement que les fraisats d'enrobés⁹ font effectivement partie des matières premières que l'installation prévoit d'utiliser et se positionne sur les quantités reçues et leur taux d'insertion dans la fabrication de l'enrobé, en vue d'économiser la ressource naturelle non renouvelable. Le dossier prévoit ainsi d'utiliser 20 à 30 % de fraisats dans la fabrication d'enrobés à chaud. Cela permet de réduire la consommation de la ressource en granulats naturels en application du SRADDET et du projet de Schéma régional des carrières.

2 Analyse thématique des incidences, et prise en compte de l'environnement par le projet

2.1 Qualité de l'air

L'avis de la MRAe de décembre 2020 recommandait de revoir l'étude quantitative des risques sanitaires en intégrant les données d'émission, les conditions climatiques, un schéma conceptuel complet, l'ajout des COV, métaux et HAP. Tous ces éléments ont été fournis dans l'étude d'impact actualisée et l'étude des risques sanitaires a été revue. L'étude des risques sanitaires conclut à un risque acceptable pour la population. La MRAe constate néanmoins que les éventuelles émissions de la centrale à froid n'ont pas été prises en compte dans l'étude de risques sanitaires.

La MRAe recommande de justifier la non prise en compte des éventuelles émissions de la centrale à froid dans l'étude de risques sanitaires.

2.2 Ressource en eau

2.2.1 Eaux souterraines

Le site du projet est situé hors périmètres de protection des captages publics destinés à l'alimentation en eau potable et reste éloigné de la galerie du canal de Provence qui traverse Signes. Cependant, il se localise au droit de la masse d'eau souterraine des « Calcaires du Bassin du Beausset et du Massif des Calanques » (FRDG168). Selon l'état des connaissances du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Rhône-Méditerranée (SDAGE), actualisé en 2014, cette masse d'eau circule dans les calcaires du Barrémien par un système karstique très développé, donc fortement vulnérable aux éventuelles pollutions de surface. Cette masse d'eau est de bonne qualité.

Une étude hydrogéologique a été intégrée dans l'étude d'impact, comme le recommandait la MRAe dans son précédent avis, afin d'évaluer les incidences de transferts potentiels des polluants hydrocarbonés issus des activités des centrales d'enrobage vers les ressources en eaux souterraines. L'étude conclut que le projet ne portera pas atteinte à la qualité des eaux souterraines des aquifères profonds identifiés sur le secteur. Cependant la MRAe constate que le périmètre d'étude n'inclut pas la centrale à froid.

La MRAe recommande de justifier la non prise en compte de la localisation de la centrale d'enrobage à froid dans l'étude hydrogéologique.

⁹ Les fraisats sont des matériaux granulaires issus du fraisage et du concassage d'enrobés bitumineux vieillissants. Ils peuvent être valorisés et entrer dans la composition d'enrobés de recyclage

2.2.2 Eaux superficielles

L'analyse et la quantification des incidences du ruissellement et de l'infiltration d'eau potentiellement polluées en provenance du site du projet vers les ressources en eaux superficielles extérieures au site ont été complétées comme le recommandait la MRAe dans son précédent avis.

Le dossier indique que les eaux pluviales recueillies sur les surfaces étanches passent par un séparateur-débourbeur à hydrocarbures qui rejette les eaux propres vers un fossé situé le long de la voie d'accès du site. Ce fossé rejoint un bassin qui se rejette par surverse dans la gorge du Pousson.

S'agissant des eaux pluviales s'abattant sur les surfaces non étanches, elles sont dirigées naturellement vers les bassins d'orage de la carrière. Elles resteront cantonnées puis évacuées par une entreprise spécialisée.

Toutefois, la MRAe constate que le dossier ne précise pas la capacité des bassins d'orage et le délai d'intervention de l'entreprise spécialisée, en charge du pompage et de l'évacuation des eaux pluviales.

La MRAe recommande de préciser la capacité des bassins d'orage, en lien avec la pluie de référence retenue, et de décrire les dispositions prises pour garantir les conditions d'évacuation des eaux polluées de la plateforme par une entreprise spécialisée.

2.3 Milieu naturel, y compris Natura 2000

2.3.1 Faune et flore

L'environnement proche et éloigné du projet est riche en zonages naturels, lesquels sont correctement pris en compte dans l'étude d'impact. En particulier, le projet est inclus au sein de la ZNIEFF de type 2 « Chaîne de la Sainte-Baume »¹⁰ (cf. p 77 étude d'impact), accueillant une avifaune patrimoniale d'une qualité et d'une richesse exceptionnelles. Toutefois, la plateforme industrielle actuelle est décapée et dépourvue de toute végétation, ne permettant la présence d'aucune espèce et, en particulier, pas les espèces ni surtout les habitats ayant motivé la désignation de la ZNIEFF.

Dans la mesure où l'implantation du projet se localise sur un terrain initialement décapé et nivelé dans le périmètre d'exploitation de la carrière en activité, où les impacts sur la biodiversité sont déjà existants¹¹, le dossier d'étude d'impact considère que les enjeux liés la préservation de la biodiversité sont faibles.

Néanmoins, la MRAe recommandait dans son précédent avis de compléter le volet biodiversité en intégrant les enjeux de protection et de préservation liés aux domaines vitaux de l'Aigle de Bonelli et au réseau des continuités écologiques locales et régionales.

10 Zone naturelle d'intérêt floristique et faunistique (ZNIEFF) : l'inventaire des ZNIEFF est un programme d'inventaire naturaliste et scientifique lancé en 1982 par le ministère chargé de l'environnement et confirmé par la loi du 12 juillet 1983 dite Loi Bouchardeau. 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 espèce déterminante permet de définir une ZNIEFF

11 Des mesures d'évitement, de réductions et de compensations (ERC) ont été prescrites dans le cadre de l'autorisation d'exploitation de la carrière.

Le dossier a été complété. Il précise que le projet se situe dans le périmètre du domaine vital de l'Aigle de Bonelli et que la dégradation de ses habitats est l'une des principales menaces pesant sur le maintien en bon état de sa population. L'emprise du projet prenant place au sein d'un site anthropisé, le dossier en conclut que la centrale d'enrobage n'a pas d'impact sur les habitats disponibles pour cette espèce. La MRAe n'a pas d'observation particulière sur ce point.

Le dossier indique par ailleurs que « *en cas de nécessité publique, les centrales pourront être amenées à fonctionner la nuit* ». La MRAe constate que le dossier ne précise pas les caractéristiques nocturnes envisagées et leurs impacts potentiels (pollution lumineuse et sonore) sur la faune et les écosystèmes concernés.

La MRAE recommande de compléter le dossier par une évaluation des conséquences de la pollution lumineuse et sonore sur la biodiversité, ainsi que par la définition des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation à mettre en place, le cas échéant.

2.3.2 Continuités écologiques

S'agissant du réseau des continuités écologiques régionales et locales, le site se trouve dans un réservoir de biodiversité « à préserver » (Cf. p.85 étude d'impact), identifié au SRADDET (Ex- SRCE).

Même si la surface du projet est relativement faible et localisée dans une zone déjà anthropisée, l'étude localise le réseau local des continuités écologiques existant à proximité, telles que la Gorge de Pousson, zone à forte sensibilité en matière d'enjeux écologiques, située directement au sud du projet. Ces éléments complémentaires permettent de compléter l'analyse des incidences du projet sur les corridors existants, en particulier de déplacements des espèces.

La MRAe constate que le maître d'ouvrage a renforcé les mesures destinées à réduire les impacts du projet sur les espèces anthropophiles telles que le Lézard des murailles et le Crapaud calamite, par l'aménagement de gîtes terrestres favorables à l'herpétofaune.

2.3.3 Évaluation des incidences Natura 2000

L'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 les plus proches (environ 2 km) est conforme à l'article R414-19 et suivants du code de l'environnement. L'étude conclut de façon argumentée « *qu'aucune interaction n'est attendue entre le réseau des sites Natura 2000 et le site d'étude* ».

2.3.4 Effets cumulés et trafic routier

Les projets identifiés dans l'étude d'impact et susceptibles d'avoir des effets cumulés avec le projet sont les suivants :

- une carrière, actuellement en cours d'exploitation au lieu-dit « Chibron » sur le territoire de la commune de Signes, à 2 km à l'est du projet ;
- l'usine d'embouteillage d'eau de source de Signes ;
- les entreprises du parc d'activités du plateau de Signes ;

- quatre parcs photovoltaïques existants, situés dans un rayon de 3 km;
- une plateforme de compostage, à 1 km à l'est du projet.

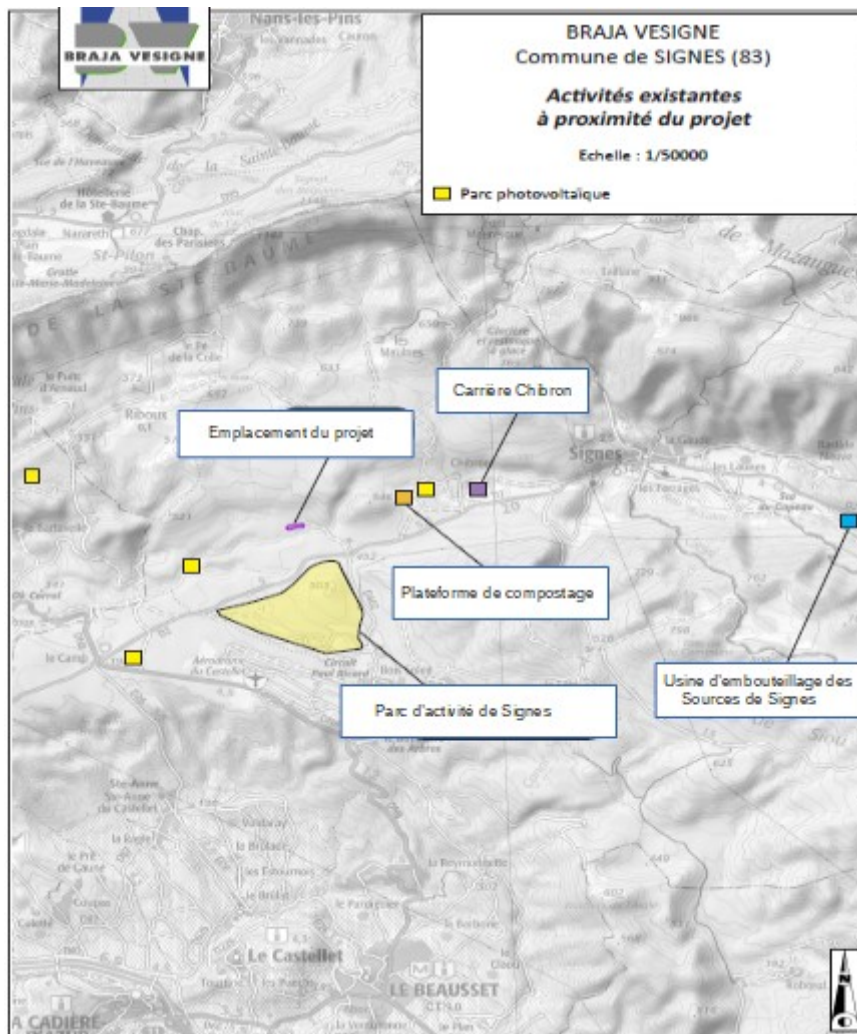


Figure 3: Situation du projet vis-à-vis des activités existantes à proximité (source : mémoire en réponse p.17)

Dans son avis du 30 décembre 2020, la MRAe recommandait de revoir l'analyse quantitative et qualitative des effets cumulés et cumulatifs du projet en identifiant les projets qui, par leur existence, leur proximité ou leur influence, sont de nature à combiner leurs effets individuels avec ceux du projet étudié

Les impacts cumulés sur l'environnement sont examinés au chapitre 5 de l'étude d'impact, au regard de la proximité immédiate des projets existants. Ils sont jugés faibles, après une analyse qui reste pour partie incomplète. Pour la MRAe, la nature et la proximité des projets cités nécessitent une analyse plus approfondie pour le milieu humain, en particulier le cadre de vie, en raison d'un probable accroissement du trafic routier.

En effet, les comptages routiers datent de 2017 et ne prennent pas en compte l'usine d'embouteillage et le parc d'activités de Signes. Compte tenu du trafic prévu résultant de l'activité de production d'enrobé, pouvant aller jusqu'à 30 camions par jour, il conviendrait de présenter chaque site afin de déterminer pour chacun d'eux les enjeux en vue de l'examen global. Tel que conduit dans l'étude d'impact, le croisement des effets du projet avec chaque site ne met pas correctement en évidence les effets cumulés.

La MRAe recommande de compléter le dossier par une analyse des effets cumulés sur le trafic routier, en tenant compte notamment des sites d'activités d'implantation récente.

2.3.5 Paysage

Pour répondre aux recommandations formulées par la MRAe dans son avis du 30 décembre 2020, le dossier apporte des précisions sur l'intégration paysagère de la centrale d'enrobage à chaud, en présentant des points de vue depuis les principaux sites d'habitation et depuis le massif de la Sainte-Baume.

Cependant, la MRAe constate l'absence, dans l'étude d'impact, de photomontage représentant la centrale d'enrobage à froid.

La MRAe recommande d'illustrer avec un photomontage l'impact paysager lié à la centrale d'enrobage à froid, aux différentes échelles et selon différents points de vue.