



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

# La gestion des déchets non dangereux stockés sur le site de Septèmes-les-Vallons (13)

**Rapport n° 010137-01**  
**établi par**

**Gilles PIPIEN et Jean-Pierre VIGUIER (Coordonnateur)**

**Juillet 2015**



Les auteurs attestent qu'aucun des éléments de leurs activités passées ou présentes n'a affecté leur impartialité dans la rédaction de ce rapport.

### Fiche qualité

La mission du CGEDD qui a donné lieu à la rédaction du présent rapport a été conduite conformément au dispositif qualité du Conseil.

Rapport CGEDD n° 010137-01

Date du rapport : juillet 2015

Titre : La gestion des déchets non dangereux stockés sur le site de Septèmes-les-Vallons (13)

Commanditaire(s) :

Date de la commande : 24/12/2014

Auteur(e)s du rapport (CGEDD) : Gilles PIPIEN et Jean-Pierre VIGUIER (Coordonnateur)

Coordonnateur : Jean-Pierre Viguié

Superviseuse : Marie-Line Meaux

Relecteur : Marc Challéat

Nombre de pages du rapport (sans les annexes) : 34

# Sommaire

<b>Résumé.....</b>	<b><a href="#">3</a></b>
<b>Liste hiérarchisée des recommandations.....</b>	<b><a href="#">5</a></b>
Recommandations « État niveau local ».....	<a href="#">5</a>
Recommandations « État niveau national ».....	<a href="#">6</a>
Recommandations « Collectivités territoriales ».....	<a href="#">6</a>
<b>Introduction.....</b>	<b><a href="#">7</a></b>
<b>1. Une décharge aux rôles multiples entre la ville et un massif protégé.....</b>	<b><a href="#">9</a></b>
1.1. Caractéristiques de l'Installation de stockage de déchets non dangereux de Septèmes-les-Vallons.....	<a href="#">9</a>
1.2. Accès à la décharge et urbanisation.....	<a href="#">10</a>
<b>2. Favoriser une meilleure gestion du trafic routier et des itinéraires alternatifs.....</b>	<b><a href="#">12</a></b>
2.1. Voie sans réglementation.....	<a href="#">12</a>
2.2. Une réglementation mal connue et une signalisation mal adaptée.....	<a href="#">12</a>
2.2.1. <i>Police du maire de Marseille</i> .....	<a href="#">12</a>
2.2.2. <i>Réglementation préfectorale (obligations de l'exploitant)</i> .....	<a href="#">13</a>
2.3. Une urbanisation peu compatible avec la présence de la décharge.....	<a href="#">14</a>
2.4. Des études d'itinéraires alternatifs à reprendre.....	<a href="#">16</a>
2.5. Renforcer le dialogue.....	<a href="#">19</a>
<b>3. Rôle de l'ISDND de Septèmes-les-Vallons : aspects techniques et juridiques.....</b>	<b><a href="#">21</a></b>
3.1. Nature et quantités de déchets reçus et évolutions possibles.....	<a href="#">21</a>
3.1.1. <i>Tonnage global et capacité du site</i> .....	<a href="#">21</a>
3.1.2. <i>Nature et provenance des déchets</i> .....	<a href="#">22</a>
3.1.3. <i>Évolutions possibles</i> .....	<a href="#">23</a>
3.2. Le plan départemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux des Bouches-du-Rhône ne donne pas une vision suffisamment claire de l'avenir.....	<a href="#">24</a>
3.2.1. <i>Contenu du plan départemental</i> .....	<a href="#">24</a>
3.2.2. <i>Conséquences possibles de la mise en œuvre du plan pour l'ISDND de Septèmes-les-Vallons</i> .....	<a href="#">26</a>
3.3. Évolution des flux inter-départementaux de déchets en région PACA.....	<a href="#">28</a>
3.4. Le cas particulier des mâchefers.....	<a href="#">29</a>
<b>4. L'avenir de l'ISDND : un choix d'aménagement qui doit être mûri et débattu, et compatible avec une indispensable stratégie régionale de collecte et de gestion des déchets.....</b>	<b><a href="#">30</a></b>
<b>Conclusion.....</b>	<b><a href="#">33</a></b>
<b>Annexes.....</b>	<b><a href="#">36</a></b>

<b>1. Lettre de commande.....</b>	<b><a href="#">37</a></b>
<b>2. Lettre de mission.....</b>	<b><a href="#">39</a></b>
<b>3. Les activités recyclage et valorisation des déchets de Véolia Méditerranée.....</b>	<b><a href="#">41</a></b>
<b>4. Zonage Natura 2000.....</b>	<b><a href="#">42</a></b>
<b>5. ZNIEFF.....</b>	<b><a href="#">43</a></b>
<b>6. Accès existants.....</b>	<b><a href="#">44</a></b>
6.1. Trajet emprunté par les poids-lourds.....	<a href="#">44</a>
6.2. Noms et visualisation des rues empruntées.....	<a href="#">45</a>
<b>7. Carte des pistes DFCI aux abords de l'ISDND.....</b>	<b><a href="#">46</a></b>
<b>8. visite mission le 17 mars 2015.....</b>	<b><a href="#">47</a></b>
<b>9. Consignes environnementales de la décharge.....</b>	<b><a href="#">55</a></b>
<b>10. Localisation des ISDND des Bouches-du-Rhône.....</b>	<b><a href="#">57</a></b>
<b>11. Capacités d'incinération et de stockage actuellement autorisées dans les Bouches-du-Rhône.....</b>	<b><a href="#">58</a></b>
<b>12. Plan de prévention et de gestion des déchets non dangereux des Bouches-du-Rhône.....</b>	<b><a href="#">59</a></b>
<b>13. Personnes rencontrées.....</b>	<b><a href="#">60</a></b>
<b>14. Logigramme.....</b>	<b><a href="#">62</a></b>
<b>15. Glossaire des sigles et acronymes.....</b>	<b><a href="#">63</a></b>



## Résumé

La société Valsud, filiale du groupe Véolia, exploite, à titre privé, une installation de déchets non dangereux située à Septèmes-les-Vallons (Bouches-du-Rhône), sur un terrain appartenant à la commune, sur la base d'une convention avec cette dernière. L'accès à cette décharge traverse successivement (depuis la décharge) un secteur peu dense de la commune de Septèmes-les-Vallons, puis, jusqu'à l'autoroute, un quartier très densément peuplé de la commune de Marseille, comprenant plusieurs écoles et un ensemble hospitalier d'intérêt régional.

Le prolongement de l'exploitation de cette décharge au-delà de la date prévue par l'arrêté actuellement en vigueur (1er mars 2022) est évoqué comme une probable nécessité dans le plan départemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux (PDDND), plan qui a fait l'objet d'une large concertation et a été validé le 24 décembre 2014. Cette éventualité a été critiquée par plusieurs associations de riverains qui mettent notamment en avant une insuffisante prise en compte des nuisances générées par la circulation des poids lourds.

Cette situation a été portée à la connaissance de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie par Madame Samia Ghali, sénatrice des Bouches-du-Rhône. La ministre a confié au CGEDD une mission visant à améliorer la sécurité routière à proximité de la décharge et à réduire les volumes enfouis sur ce site.

La situation d'enclavement de cette installation au sein d'un secteur urbain en cours de densification est une source de risque pour la sécurité routière. Même si les accidents ont été, jusqu'à présent, peu nombreux, du fait notamment de la mise en œuvre de mesures ayant bénéficié de la participation active de l'exploitant et de la mairie d'arrondissement, la plus grande vigilance demeure requise.

La mission a constaté que la réglementation en vigueur (limitations de vitesse principalement) est mal connue et juridiquement fragile sur la commune de Septèmes-les-Vallons, tandis que la signalisation ne reflète que très approximativement cette réglementation (en particulier sur Marseille). Elle recommande de reprendre et de simplifier les arrêtés municipaux afférents et de mettre en place une signalisation adaptée. Il convient également de mettre en place un suivi des situations les plus porteuses de risque, des contrôles du respect de la réglementation et une communication sur les résultats de ces actions. Cela pourra déboucher le cas échéant sur des adaptations réglementaires et une modification, au moins partielle, de l'itinéraire emprunté par les poids lourds.

La mission recommande par ailleurs, si la prolongation de l'exploitation de la décharge est envisagée, de reprendre les études d'itinéraires alternatifs en approfondissant la possibilité d'utiliser des tracés plus courts, rejoignant le plus directement possible l'axe principal de Septèmes-les-Vallons.

La mission a travaillé sur la détermination de l'horizon de fermeture de la décharge. Si une fermeture anticipée doit être écartée pour des raisons juridiques, économiques et techniques, la mission constate que le PDDND présente comme inéluctable une prolongation de son utilisation, sans terme précis, et bien au-delà de 2022.

La mission recommande aux autorités compétentes de se donner les moyens d'un véritable choix, en s'attachant dès maintenant à travailler sur les différents aspects de

cette question, afin de ne pas aboutir à une “décision subie” au moment du dépôt de la demande de prolongation par l'exploitant. Les réflexions, à conduire sans tarder, devraient s'orienter dans deux directions.

Premièrement, la décharge et son accès doivent être resitués dans le contexte de l'aménagement de l'ensemble de la zone urbaine de “Notre Dame limite”. Il faut donc construire une vision à long terme de cet aménagement, vision qui n'existe pas clairement aujourd'hui. Il est indispensable de conduire une réflexion collective à l'échelle du territoire concerné qui comprend des unités très différentes (friches immobilières et industrielles, quartiers pavillonnaires, grands ensembles en cours de réhabilitation ...). Il convient de développer le dialogue indispensable entre tous les partenaires concernés (communauté urbaine de Marseille, ville de Septèmes-les-Vallons, État...), pour ne pas aboutir à des décisions ponctuelles d'aménagement qui vont parfois jusqu'à ignorer l'existence de la décharge.

Deuxièmement, la mission souligne que la mise en œuvre de la contrainte d'une capacité maximale départementale de stockage et d'incinération induite par l'adoption du PDDND pourrait conduire à la fermeture d'ici à 2018 de deux autres importantes installations de stockage de déchets non dangereux (ISDND) du département, renforçant ipso facto l'utilité de la décharge de Septèmes. A contrario d'une gestion "au fil de l'eau" des autorisations d'exploitation, la mission recommande de poursuivre sans délai la réflexion engagée par les services de l'État (préfecture et DREAL) dès le début de l'année 2015, pour établir une vision prospective du rôle souhaitable et de l'impact de chacune des unités de traitement des déchets. Compte-tenu de l'importance des flux de déchets en provenance d'autres départements (essentiellement Alpes-Maritimes et Var) vers les Bouches-du-Rhône, en contradiction avec les orientations nationales et européennes de traitement à proximité des lieux de production, cette réflexion devra déboucher sur une vision, voire une stratégie, régionale de gestion des déchets. Elle devra également inclure l'examen des conditions de développement de centres de tri des déchets des activités économiques et des mâchefers, qui font aujourd'hui défaut, pour réduire de manière satisfaisante les volumes enfouis dans les ISDND.

Ces réflexions sont indispensables à la prise des meilleures décisions possibles en cas de demande par le gestionnaire d'une prolongation de l'exploitation du site au-delà du terme actuellement prévu. L'État doit prendre les initiatives nécessaires, mais son rôle ne saurait se substituer à celui des collectivités locales compétentes en matière de planification et de mise en œuvre de la gestion des déchets. En tout état de cause, ces démarches n'aboutiront pas à un résultat satisfaisant sans l'instauration d'un dialogue de qualité entre tous les acteurs concernés.

## Recommandations « État niveau local »

État (préfecture de police, DREAL): renforcer les contrôles du respect de l'application de l'arrêté préfectoral d'autorisation de 2011 pour ce qui concerne la circulation des poids-lourds (tonnages, convois, horaires, etc.), afin de les rendre plus visibles et de s'assurer de leur appropriation.	14
État (préfet/DREAL): élargir la composition de la commission de suivi de site pour y intégrer toutes les parties prenantes (MPM et conseil départemental en particulier) pour y aborder toutes les questions liées à l'exploitation de la décharge, y compris la sécurité routière et les conséquences de l'urbanisation des secteurs voisins.	20
État (Préfet des Bouches-du-Rhône,) : finaliser en liaison avec la DGPR, au plus tard à l'automne 2015, la réflexion amorcée début 2015 par la DREAL, décrivant les actions à conduire pour garder ouvertes les décisions futures en matière d'autorisation de prolongation d'exploitation ou de fermeture des principales ISDND du département des Bouches-du-Rhône (et en particulier rendre envisageable l'hypothèse d'une fermeture de la décharge de Septèmes-les-Vallons à l'échéance actuellement prévue de 2022). Ces actions devront permettre : i) de disposer à moyen terme de capacités suffisantes de stockage des déchets d'activités économiques résiduels tout en ayant encouragé de manière réaliste la création de centres de tri performants ; (ii) de conserver des moyens pour traiter les situations de crise éventuelles de l'agglomération marseillaise ; (iii) de limiter les importations de déchets en provenance des autres départements.	27
État (préfet de région avec l'appui de la DGPR) : exclure le site de Septèmes-les-Vallons pour la réalisation d'un centre de tri des mâchefers provenant des Alpes-Maritimes mais accompagner le préfet de département et les opérateurs susceptibles de réaliser un tel centre de tri dans les Alpes-Maritimes pour aboutir dès que possible à la mise en place d'au moins une plate-forme de traitement pérenne, et limiter, voire supprimer, le besoin d'export de mâchefers vers la décharge de Septèmes-les-Vallons.	29
État (Préfet de région, préfet de département et préfète pour l'égalité des chances) : faire en sorte que les projets ANRU I et ANRU II puissent devenir l'un des pivots d'une réflexion globale avec les élus concernés sur l'avenir du secteur, incluant la question de la desserte et de l'avenir de la décharge, et une vision commune de la réhabilitation du site après la fin de l'exploitation.	31
État (tous services confondus) : sur la base du rôle actuel de la décharge de Septèmes-les-Vallons dans l'économie locale, établir sans délai un calendrier de réalisations des actions qui pourront permettre de trancher de manière pertinente la question de la prolongation de son exploitation au-delà de 2022, en concertation étroite avec les collectivités locales compétentes et les populations concernées.	32

État (Préfet de région): sur la base d'un mandat du MEDDE (DGPR, voir supra) mettre en place une coordination des services de l'État pour l'amélioration de la gestion des flux de déchets, mobilisant les préfets les plus concernés et avec l'aide d'un chef de projet de la DREAL identifié et titulaire d'une lettre de mission, (cf recommandations de l'audit risque naturels et technologiques réalisé par le CGEDD en région PACA en 2012 – cgedd n° 008890-06).	32
--	----

### **Recommandations « État niveau national »**

État (DGPR ) : appuyer le préfet de région, y compris en assistant le dialogue avec les grands opérateurs nationaux, et valider avec lui une stratégie de l'État pour l'évolution de la collecte et du traitement des déchets (y compris les mâchefers) en PACA puis lui confier un mandat de travail pour conduire avec les collectivités locales et les opérateurs économiques les négociations nécessaires à la concrétisation de cette stratégie.	32
---	----

### **Recommandations « Collectivités territoriales »**

Favoriser une meilleure gestion du trafic routier et des itinéraires alternatifs	12
--	----

Ville de Marseille et MPM : vérifier le fondement juridique et la clarté de la réglementation applicable à la circulation des poids lourds sur la zone et définir une politique de contrôle adaptée.	13
--	----

MPM en lien avec la ville de Marseille et la ville de Septèmes-les-Vallons: examiner tous les accès à l'itinéraire emprunté par les camions (lotissements actuels, futur groupe HLM, future voie Solidarité), pour en vérifier la cohérence dans une optique de sécurité routière, en particulier autour de l'école (autres accès possibles, aménagement des cheminements piétons, aménagement du stationnement vers l'école, etc.).	16
--	----

Ville de Septèmes et MPM: si la prolongation de l'exploitation de l'ISDND était considérée comme inéluctable, sans attendre 2022 étudier (faisabilité technique et financière, prise en compte de l'environnement) un itinéraire d'accès alternatif au sein de la commune de Septèmes-les-Vallons, en lien étroit avec les services de l'État, puis le mettre en place, en prévoyant une participation conséquente de l'exploitant.	19
---	----

## Introduction

La société VALSUD est autorisée à exploiter jusqu'en 2022 à Septèmes-les-Vallons un centre de stockage de déchets non dangereux (arrêté préfectoral du 3 novembre 2011 pris au titre des ICPE).

Cette société, dont le siège est à Cagnes-sur-mer (06), est une filiale du groupe Véolia.

En dehors de la gestion d'installations connexes (compostage, déchetterie, plate-forme d'activité multifilières), l'exploitant est autorisé à enfouir annuellement 250 000 tonnes de déchets non dangereux.

Cette décharge située au nord de Marseille suscite des réactions récurrentes de la part d'associations de riverains et en particulier de l'association ACDSV (association contre la décharge de Septèmes-les-Vallons). Cette dernière se plaint régulièrement des nuisances subies (odeurs, rejets aqueux, impact sur l'environnement, mais aussi circulation de nombreux camions dans un secteur fortement urbanisé). Elle est suivie dans ses demandes de réduction des nuisances et, si possible, d'arrêt de l'exploitation par plusieurs comités de quartier.

Le plan départemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux a fait l'objet d'une large concertation durant l'année 2014, puis a été approuvé par le Conseil général des Bouches-du-Rhône le 24 décembre 2014. Il prévoit la possibilité de prolonger, de 2022 à 2026, l'exploitation de 4 installations de stockage de déchets non dangereux (ISDND) dont celle de Septèmes-les-Vallons. Cette disposition retenue malgré l'avis négatif des associations précitées (émis lors de l'enquête publique) a suscité une nouvelle vague de protestations, relayée notamment auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie par la sénatrice des Bouches-du-Rhône Samia Ghali, maire des quinzième et seizième arrondissements de Marseille.

La ministre a demandé, par lettre du 24 décembre 2014 au vice-président du CGEDD, de réaliser une mission d'appui aux autorités publiques locales, afin d'explorer deux voies d'amélioration de cette situation :

- la recherche de nouvelles solutions pour l'apport de déchets sur ce site permettant d'améliorer la sécurité routière ;
- la recherche de solutions crédibles, en cohérence avec le plan départemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux en cours d'élaboration pour permettre une réduction progressive des volumes enfouis dans l'ISDND de Septèmes-les-Vallons.

Parallèlement la ministre a écrit au préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur pour lui demander de s'assurer que le gestionnaire de la décharge de Septèmes-les-Vallons respecte parfaitement la réglementation en vigueur et toutes les prescriptions figurant à son arrêté d'autorisation d'exploitation, et en particulier celles concernant la gestion des effluents, les nuisances olfactives et la maîtrise des envols. Ces questions sont hors du champ de la mission qui a été confiée au CGEDD.

La mission a pris l'attache de l'ensemble des acteurs du dossier, représentants locaux et nationaux de l'État, élus, associations, groupe Véolia. (voir en [annexe 13](#) la liste des

personnes rencontrées). Elle tient à souligner le soutien efficace et indispensable que lui a apporté la DREAL PACA.

Les missionnaires ont reçu un bon accueil et estiment avoir obtenu tous les renseignements nécessaires au bon déroulement de leur mission.

Ces rencontres ont été complétées par de nombreux entretiens téléphoniques.

L'avancement de la réflexion a conduit la mission à élargir son expertise à la gestion des déchets dans les départements proches du fait de l'importance des flux interdépartementaux dans la région Provence-Alpes-Côte-d'azur. Par ailleurs, du fait des compétences des collectivités territoriales en matière de circulation et d'urbanisme, la mission a été amenée à formuler des recommandations les concernant particulièrement.

Il convient de noter également que plusieurs acteurs que la mission a rencontrés ont entrepris des actions en rapport avec l'objet de la mission sans attendre la fin de celle-ci. Il s'agit notamment de la DREAL (scenarii d'évolution du rôle des ISDND des Bouches-du-Rhône, éléments pour une stratégie régionale...), des services de police (police nationale et service des transports et des infrastructures de la DREAL : opération de contrôle des poids lourds), des services de la communauté urbaine en liaison avec les services de la ville (lancement de la reprise des textes réglementaires et de la réfection de la signalétique), de la ville de Septèmes-les-Vallons (acquisition de parcelles pour pouvoir donner un statut de voirie communale à la route d'accès à la décharge et au massif, et y mettre en place une réglementation de la circulation).

# 1. Une décharge aux rôles multiples entre la ville et un massif protégé

## 1.1. Caractéristiques de l'Installation de stockage de déchets non dangereux de Septèmes-les-Vallons.

La société Valsud est autorisée, par arrêté préfectoral du 7 novembre 2011, à exploiter jusqu'au 1er mars 2022 une installation de stockage de déchets non dangereux sur une parcelle de 54 hectares, située à la lisière du massif forestier de l'Étoile. Cette durée inclut la période de remise en état du site.

Ce terrain est limitrophe d'espaces naturels à valeur environnementale reconnue par un zonage ZNIEFF (de types I et II), et d'une zone spéciale de conservation (ZSC/NATURA 2000) dotée d'un document d'objectif (DOCOB) adopté en 2007, mais depuis restée sans gestion faute d'opérateur.

Le site, qui est exploité depuis 1976, couvre plusieurs vallons, au départ très éloignés des zones d'habitations. Au fil du temps, l'urbanisation s'est rapprochée. Par ailleurs, il s'agissait initialement d'un simple site communal géré en régie, qui a ensuite été repris en gestion déléguée. Une convention, signée pour la première fois en 1988 et ayant depuis fait l'objet de plusieurs avenants, lie Valsud à la commune de Septèmes-les-Vallons propriétaire de la parcelle. Cette convention prévoit le versement à la commune d'une redevance annuelle indexée sur le tonnage de déchets reçus. Cette redevance s'ajoute à une taxe également perçue par la commune et assise sur la même assiette.

L'autorisation porte sur l'enfouissement de 250 000 tonnes de déchets non dangereux (déchets ménagers et des activités économiques) par an, et court jusqu'au 1<sup>er</sup> mars 2022.

Cette installation, comme trois autres dans les Bouches-du-Rhône, est concernée par un arrêté préfectoral du 22 juillet 2011<sup>1</sup>, limitant le tonnage global annuel de déchets en provenance des départements autres que les Bouches-du-Rhône à 25 % du tonnage annuel total de déchets reçus sur l'installation, et ce, à compter du 31 décembre 2014<sup>2</sup>. Ceci limite donc à 62 500 tonnes ces « importations ».

En complément de cette installation de stockage sont également autorisées : une unité de production d'énergie à partir du biogaz, une unité de traitement des lixiviats<sup>3</sup> par évapo-concentration, une déchetterie, une plate-forme de compostage de bio-déchets, une plate-forme d'activités bois et une activité de stockage des déchets inertes. S'y ajoute, à titre expérimental, le tri sur le site des mâchefers (produits de l'incinération des déchets sur d'autres sites) autorisé à hauteur de 15 000 tonnes maximum par an.

Une commission de suivi du site (CSS) est en place, sous la présidence du maire de Septèmes-les-Vallons. Elle vient d'adopter (séance du 19 novembre 2014) un nouveau règlement intérieur. Elle est composée de représentants de l'État (préfecture, DREAL,

<sup>1</sup> Arrêté de prescriptions complémentaires autorisant la réception des déchets en provenance de départements autres que ceux des Bouches-du-Rhône (13) sur l'installation de stockage des déchets non dangereux exploitée par la société VALSUD sur la commune de Septèmes-les-Vallons.

<sup>2</sup> cette contrainte a été reprise dans le PDGDND approuvé le 19 décembre 2014.

<sup>3</sup> liquides récupérés en fond de décharge.

ARS, DDTM), des collectivités territoriales concernées (les communes de Septèmes-les-Vallons et de Marseille, *pour cette dernière, le courrier étant uniquement adressé à l'adjoint au maire en charge de la prévention et de la gestion des risques*), de l'exploitant et de ses salariés, des associations et comités d'intérêt de quartier/CIQ (quatre de Septèmes-les-Vallons, deux de Marseille).

Véolia exploite dans les départements proches 4 autres installations de stockage de déchets non dangereux (ISDND), 4 unités de valorisation énergétique (incinérateurs) et de nombreuses plates-formes de tri et de valorisation ([voir annexe 3](#)).

## 1.2. Accès à la décharge et urbanisation

*Des camions en centre-ville ; une décharge à l'entrée d'un grand massif forestier.*

L'accès à l'ISDND se fait exclusivement par les quartiers Nord de Marseille de Notre-Dame Limite. L'urbanisation est dense, les rues ouvertes à la circulation générale<sup>4</sup>, avec de forts trafics de piétons, notamment d'enfants se rendant à leurs écoles<sup>5</sup> : voir en [annexe 6](#) les cartes montrant le trajet des poids-lourds pour accéder à l'ISDND, depuis l'ex RN8 dénommée maintenant avenue du 8 mai 1945 et avenue de Saint Antoine.

Les nuisances liées au trafic concernent essentiellement la commune de Marseille. La photo aérienne ci-dessous montre la zone, partagée entre l'urbanisation dense coté Marseille, et le boisement coté Septèmes-les-Vallons.

La limite communale (trait jaune) entre Marseille à gauche (ouest) et Septèmes-les-Vallons à droite (est) où apparaît nettement la décharge



Les statistiques mises à la disposition de la mission par la préfecture de police et par les services de la mairie de Marseille ne montrent pas d'accidentologie particulière liée aux poids-lourds accédant à la décharge. Elles ne portent que sur les accidents corporels, et ne reflètent pas les accidents matériels, comme les quelques renversements de poids-lourds, rapportés par les associations et dans la presse locale.

<sup>4</sup>Avenue du vallon d'Oï, chemin des Bourrely, puis chemin de la Bigotte

<sup>5</sup>dont l'école de la Solidarité, sur le chemin de la Bigotte, avec 400 élèves



Le ressenti par les populations est néanmoins assez marqué. Il est certes amplifié par les associations opposées à l'installation, mais il est également très régulièrement exprimé dans diverses réunions de concertation locales, par exemple dans le cadre de la rénovation urbaine engagée sur la cité de la Solidarité.

Pourtant, l'urbanisation se poursuit, en particulier sur le haut du chemin de la Bigotte ; elle comprend la récente prolongation d'un permis de construire d'un groupe HLM, avec accès uniquement par le chemin de la Bigotte. Le projet de réhabilitation de la cité de la Solidarité a conduit à proposer la création de trois voies supplémentaires avec carrefours sur ce même chemin<sup>6</sup>, comme on peut le voir sur le schéma ci-dessous où les nouvelles voiries sont figurées en jaune.



En partie haute, la partie finale de l'accès se fait par une voie pénétrant le massif forestier, sur la commune de Septèmes-les-Vallons<sup>7</sup>. Les risques de départ d'incendie au passage d'un poids-lourd en saison chaude sont élevés, comme en témoignent, tant le très grand incendie parti de la décharge en juillet 1997 (avec près de 3 500 ha détruits), que les divers cas, dans le département, de départs d'incendie provoqués par des poids-lourds.

L'ONF assure une mission confiée par l'exploitant pour assurer le débroussaillage aux abords de l'ISDND<sup>8</sup>. Le syndicat intercommunal du massif de l'Étoile est particulièrement vigilant en matière de prévention des incendies de forêts. Le chemin du Vallon d'OI est repéré comme une voie d'accès aux pistes DFCI<sup>9</sup>, qui démarrent précisément au droit de l'ISDND.

Dans ce contexte, il est nécessaire d'une part de mieux gérer le trafic routier, et d'autre part, de rechercher des itinéraires alternatifs, a fortiori si l'exploitation perdurait au-delà de 2022.

<sup>6</sup> Juste après l'école

<sup>7</sup> Chemin du Vallon d'OI

<sup>8</sup> Outre sa mission au titre du régime forestier, pour les communes de Marseille et Septèmes-les-Vallons.

<sup>9</sup> L'ONF a une mission, pour le compte du syndicat de massif, pour la mise en œuvre du PIDAF. Ce plan comporte une stratégie de maintien du réseau de pistes DFCI. Ces dernières sont dimensionnées pour supporter les plus gros camions de pompiers, soit 19 tonnes.

## 2. Favoriser une meilleure gestion du trafic routier et des itinéraires alternatifs

### 2.1. Voie sans réglementation

Pour la route (ou chemin) du Vallon d'Oï, qui fait suite au chemin de la Bigotte sur la commune de Septèmes-les-Vallons et conduit à l'entrée de la décharge (à ne pas confondre avec l'avenue du vallon d'Oï sur la commune de Marseille) le sujet est complexe. En effet, cette voie n'a pas d'existence juridique car elle a été réalisée par l'exploitant sur un ensemble de propriétés, essentiellement privées, sans que cela donne lieu à l'établissement d'une convention de passage. Ce n'est donc pas une voie ouverte à la circulation publique alors que son usage fréquent aussi bien pour accéder à la décharge qu'au massif forestier mériterait qu'elle le soit.

Les services de la communauté urbaine MPM confirment le retard pris dans la mise en cohérence des domanialités des routes et rues, du fait de la charge de travail des services concernés depuis la création de cette collectivité.

Recommandation :

- 1. Ville de Septèmes et MPM : mettre en œuvre les actions nécessaires pour conférer à l'itinéraire de l'accès à la décharge le statut adapté à son usage et y faire appliquer, en lien avec les services de l'État, la réglementation souhaitable.*

### 2.2. Une réglementation mal connue et une signalisation mal adaptée

L'itinéraire d'accès à l'ISDND relève de deux situations au regard de la réglementation :

- pouvoirs de police du maire, traduits dans des arrêtés municipaux pour les rues de Marseille (avenue du Vallon d'Oï, chemins des Bourrely et de la Bigotte) ;
- réglementation préfectorale imposée à l'exploitant, traduite dans l'arrêté préfectoral d'autorisation de novembre 2011, chapitre 8.1 « transports » portant sur l'ensemble du trajet jusqu'à l'autoroute ou l'avenue du 8 mai 1945.

#### 2.2.1. Police du maire de Marseille

La circulation des poids-lourds sur le chemin de la Bigotte est réglementée par un arrêté du 22 mai 1995. Il ne porte que sur l'interdiction de circuler faite aux poids-lourds de plus de 5 tonnes (poids total autorisé en charge) à la descente sauf en convoi ( et accompagnés d'un véhicule muni de gyrophares et d'un panneau « danger convoi »). Ces convois ne peuvent circuler qu'entre 6h00 et 19h00, mais hors des horaires d'entrées et sorties des écoles en période scolaire (8h00/9h00 ; 11h30/12h30 ; 13h30/14h00, 16h30/17h30). Le chemin de la Bigotte a fait l'objet, depuis 1993 et

jusqu'en 2012, d'une vingtaine d'arrêtés environ; le chemin des Bourrely bénéficie d'un nombre presque équivalent d'arrêtés du maire depuis 1983.

Cet ensemble d'arrêtés est complexe et très mal connu des forces de police, tant municipales que nationales. Notons que la limitation à 5 tonnes ne correspond pas aux catégories habituellement utilisées par le code de la route qui s'appuie sur la différenciation entre moins et plus de 3,5 tonnes.

De plus, la signalisation en place n'est pas adaptée (voir [annexe 8](#) « visite de la mission du 17 mars 2015 ») : elle est soit absente, soit présente des incohérences. En ce qui concerne plus particulièrement le trafic poids-lourds, il n'y a aucune signalisation, ou aucun panneau d'information détaillant les horaires autorisés ou interdits de circulation, tels que prévus par l'arrêté municipal de 1995 (voir ci-dessus).

A titre d'exemple la mission a pu relever, juste avant l'école, un panneau de limitation de vitesse à 30 km/h uniquement pour les poids-lourds de plus de 5T, alors même que des ralentisseurs devant l'école nécessitent une limitation générale à 30 km/h pour tous les véhicules.

Recommandation :

*2. Ville de Marseille et MPM : vérifier le fondement juridique et la clarté de la réglementation applicable à la circulation des poids lourds sur la zone et définir une politique de contrôle adaptée.*

### **2.2.2. Réglementation préfectorale (obligations de l'exploitant)**

Les obligations de l'exploitant ressortent de l'arrêté préfectoral d'autorisation. L'arrêté préfectoral autorisant l'exploitation de l'ISDND, pris en novembre 2011, comporte un chapitre 8.1 consacré aux « transports ». Il comporte des dispositions réglementant la circulation des poids-lourds accédant à cette installation. Il renvoie aux « prescriptions imposées par le service gestionnaire de la voie », donc à l'arrêté du maire de Marseille précité. Mais ceci reste sans objet/effet pour Septèmes-les-Vallons, du fait de l'absence de domanialité publique. L'arrêté préfectoral précise également les dispositions prévues par l'arrêté de 1995, avec en particulier l'obligation de créer une aire d'attente sur le chemin du Vallon d'Ol, sur la commune de Septèmes-les-Vallons. La mission a pu constater l'existence de l'aire de stockage des poids-lourds et la réalité de la circulation en convoi (voir [annexe 8](#) « visite de la mission du 17 mars 2015 »).

Si, dès la sortie de la décharge, des panneaux annoncent la zone de stockage des convois, il n'existe aucun panneau explicitant la réglementation des circulations de poids lourds de plus de 3,5 T, tant sur les horaires que sur les obligations de mise en convoi.

L'exploitant assure une information systématique des entreprises envoyant des camions à l'ISDND, en particulier via un dépliant de « consignes environnementales » (voir annexe). Mais ceci ne permet pas de vérifier que les chauffeurs les connaissent.

Au-delà de l'information des conducteurs de poids-lourds, la mise en place de tels panneaux faciliterait pour les forces de police le contrôle du respect de la réglementation prise par arrêté préfectoral.

La DREAL doit, au titre de la police des installations classées, veiller au respect de l'ensemble des prescriptions de l'arrêté préfectoral susvisé. Elle est également compétente pour l'application du code des transports (respect du poids maximum autorisé en charge notamment). La police nationale est fondée à s'assurer aussi bien du respect du code de la route que des arrêtés préfectoraux, et municipaux concernant la circulation des véhicules. Il est souhaitable que ces services collaborent étroitement et mettent en place des opérations conjointes, comme ce fût le cas au cours du premier trimestre 2015.

Il conviendrait que les services de l'État imposent à l'exploitant de mettre en place des panneaux explicitant la réglementation des circulations de PL de plus de 3,5T, tant sur les horaires que sur les obligations de mise en convoi, tant au poste de sortie de la décharge, que juste en face de la sortie sur la route du Vallon d'Ol. Ces services devraient prendre l'initiative d'opérations de contrôle renforcées, au moins de manière temporaire et pédagogique.

Recommandation :

*3. État (préfecture de police, DREAL): renforcer les contrôles du respect de l'application de l'arrêté préfectoral d'autorisation de 2011 pour ce qui concerne la circulation des poids-lourds (tonnages, convois, horaires, etc.), afin de les rendre plus visibles et de s'assurer de leur appropriation.*

L'attention de la mission a été attirée, en particulier par les associations de riverains, sur la dangerosité de la circulation des poids-lourds en cas d'intempéries sur les sections à forte pente (13%) du chemin de la Bigotte. Du fait de l'intensité du trafic des bus qui sont amenés à s'arrêter et redémarrer de nombreuses fois, il est vraisemblable que des poids-lourds chargés à la montée aient des difficultés s'ils sont juste derrière. En cas de pluie ou de gel, les manœuvres de poids-lourds s'arrêtant derrière des bus, voulant les doubler, ou tout simplement redémarrant, peuvent en effet être difficiles, et pourraient provoquer des incidents (mise en portefeuille de semi-remorques par exemple), voire des accidents (renversement par exemple, y compris sur un trottoir où passeraient des piétons, notamment descendant d'un bus).

La mission encourage la ville de Marseille et MPM à étudier la dangerosité en cas d'intempéries sur les secteurs à fortes pentes, pour prendre, si nécessaire, des mesures supplémentaires adaptées.

### **2.3. Une urbanisation peu compatible avec la présence de la décharge**

L'exploitation de la décharge de Septèmes-les-Vallons remonte aux années 1970. Depuis, l'urbanisation s'est développée en contrebas, et autour des différentes voiries, tant à Marseille, qu'à Septèmes-les-Vallons.

Sur Septèmes-les-Vallons, ce sont surtout des villas qui ont été construites (en particulier le long du chemin de la Rougière) ; il y a même eu quelques projets d'ensembles immobiliers le long de la voie d'accès terminale à la décharge, mais abandonnées (présence de ruines de bâtiments inachevés).

Sur Marseille, ce sont surtout de grands ensembles immobiliers HLM qui ont été aménagés, mais aussi quelques villas et lotissements.

L'exploitant de l'ISDND constate donc que « l'urbanisation a rattrapé la décharge ».

Les conflits d'usage se sont donc peu à peu aggravés, rendant nécessaire une vision cohérente et coordonnée d'aménagement de ce secteur qui n'existe pas aujourd'hui, en particulier au regard de la proximité et du fonctionnement de la décharge. Un point important de ces conflits, et donc des crispations des populations, se trouve à l'école de la Solidarité, avec ses 400 élèves.

Néanmoins des projets d'urbanisation se poursuivent, par exemple dans le cadre du projet de renouvellement urbain du secteur "Notre Dame Limite La Solidarité" de Marseille.

L'attention de la mission a été attirée sur le projet de désenclavement du quartier, avec création d'une nouvelle voirie au sud-est de la cité, reliant le chemin de la Bigotte au chemin des Baumillons (travaux prévus pour septembre 2015). Si un tel projet prend tout son sens en cas de fermeture de l'ISDND, dans l'attente, la création de trois nouveaux carrefours prévus sur le chemin de la Bigotte accroîtra le risque pour la sécurité routière tant que cette voie supportera le trafic des poids-lourds.

Sans remettre en cause un projet de voirie qui participe d'un projet d'ensemble largement étudié et concerté sous le pilotage du GIP Marseille rénovation urbaine (GIP MRU), la mission estime que des dispositions provisoires ou des adaptations de l'aménagement peuvent être étudiés pour garantir une meilleure sécurité routière, au moins tant que l'accès à l'ISDND est assuré par le chemin de la Bigotte. La mission suggère ci-dessous quelques actions pouvant aller dans le sens souhaité :

- aménager le stationnement au droit de l'école, avec création d'un parc de stationnement plus important que l'actuel, et d'une aire de dépose-minute hors de la chaussée du chemin de la Bigotte ;
- désenclaver les lotissements voisins (Asphodèles, Genevriers) dont le seul débouché se trouve sur le chemin de la Bigotte, en créant une connexion au sud avec le chemin des Baumillons ;
- mettre à sens unique descendant les trois voies nouvelles depuis le chemin de la Bigotte, au moins tant que le chemin de la Bigotte reste l'accès à l'ISDND ;
- compléter les aménagements de trottoirs sécurisés (en particulier avec des barrières) au nord de l'école ;
- étudier des adaptations au projet de voirie nouvelle de désenclavement, prévue dans le cadre du renouvellement urbain de Notre Dame Limite la Solidarité, afin de garantir une meilleure sécurité routière (amélioration du stationnement au droit de l'école, sécurisation des trottoirs, mise à sens unique descendant, désenclavement des lotissements adjacents).

D'une manière générale, étant donné le manque de dialogue entre les partenaires concernés par l'aménagement du secteur et ceux concernés par la circulation des véhicules, l'urbanisation se poursuit sans schéma d'ensemble et sans examen des conséquences des décisions prises sur le trafic des camions se rendant à la décharge.

La communauté urbaine MPM serait sans doute en mesure d'animer une revue détaillée de l'urbanisation actuelle et en cours du secteur, au regard de la sécurité routière, depuis l'ex RN8, tant sur Marseille, que sur Septèmes-les-Vallons. Ainsi, des décisions d'aménagements et des adaptations pourraient être examinées dans l'optique d'améliorer la sécurité routière. Tous les acteurs concernés pourraient y être

logiquement associés : les villes de Marseille et de Septèmes-les-Vallons, le GIP MRU, la RTM, etc., y compris les habitants bien entendu.

Recommandation :

*4. MPM en lien avec la ville de Marseille et la ville de Septèmes-les-Vallons: examiner tous les accès à l'itinéraire emprunté par les camions (lotissements actuels, futur groupe HLM, future voie Solidarité), pour en vérifier la cohérence dans une optique de sécurité routière, en particulier autour de l'école (autres accès possibles, aménagement des cheminements piétons, aménagement du stationnement vers l'école, etc.).*

## 2.4. Des études d'itinéraires alternatifs à reprendre

Devant les fortes demandes des associations, le préfet avait prescrit, dans son arrêté d'autorisation de l'exploitation de l'ISDND en 2007, que des études d'itinéraires alternatifs soient menées. Diverses études ont été conduites dès les années 1990, en particulier par l'agence d'urbanisme de l'agglomération de Marseille (AGAM).

Hormis des recherches d'autres modes de transport (tramway, téléphérique, etc.), les études menées sous commande de l'exploitant avaient surtout examiné des itinéraires routiers empruntant pour l'essentiel des pistes DFCI existantes et réaménagées, afin d'accéder, via le massif forestier de l'Étoile, plus au nord, à l'autoroute A 51. Ces études avaient très peu pris en compte les enjeux d'environnement, avec certains tracés touchant en partie la zone Natura 2000, et, tous, la zone d'intérêt écologique ZNIEFF (voir cartes en annexes [4](#) et [5](#)).

Les services de l'État, l'AGAM, la ville de Septèmes-les-Vallons<sup>10</sup>, diverses associations de protection de l'environnement<sup>11</sup> avaient émis des avis défavorables à ces itinéraires pour les raisons suivantes : parcours très longs (de plusieurs kilomètres), nécessitant des travaux coûteux (avec l'hypothèse d'une voie de 9 mètres de large et des ouvrages de franchissement de vallons) ; traversée de zones naturelles (Natura 2000, ZNIEFF, etc.) ; fort risque d'incendie de forêt. L'AGAM suggérait alors, considérant que l'ISDND ne devait pas être exploitée au-delà de 2022, de se concentrer sur des aménagements de sécurité sur et autour de l'itinéraire existant via le chemin de la Bigotte.

Divers aménagements de sécurité ont été effectivement réalisés, soit par l'exploitant (comme la sécurisation des trottoirs à l'ouest de l'école) ou sous l'égide du GIP MRU, dans le cadre du renouvellement urbain du quartier (cheminements directs de la cité Solidarité vers l'école) ou encore par la mairie de secteur.

Si, on l'a vu, l'accidentologie ne montre pas de dangerosité spécifique due au trafic des poids-lourds lié à l'ISDND, le risque n'en demeure pas moins. Si l'urbanisation se poursuit, et si l'exploitation de l'ISDND perdure au-delà de 2022, la mission considère que la question doit être reposée et sérieusement approfondie, mais sous un pilotage public.

<sup>10</sup> Le maire de Septèmes-les-Vallons a confirmé à la mission son opposition à tout itinéraire alternatif passant par le massif forestier

<sup>11</sup> Dont l'association COLINEO, qu'a rencontrée la mission

Tout d'abord, la mission constate que le SDIS considère que l'avenue Victor Roman, prolongée par le chemin de la Rougrière, à Septèmes-les-Vallons est apte à recevoir le passage de convois de camions de pompiers, convois dont la composition comprend au moins un véhicule lourd de 19 tonnes (voir carte en annexe). Cette voie est bordée de villas. La circulation y est actuellement limitée aux véhicules de moins de 3,5 tonnes, par arrêté du maire de Septèmes-les-Vallons.

En la comparant au chemin de la Bigotte, bordé d'ensembles immobiliers de plusieurs milliers d'habitants et d'une école de 400 élèves, la mission considère que l'enjeu de sécurité routière serait au minimum comparable voire amélioré, si l'on utilisait l'avenue Victor Roman/chemin de la Rougrière, au moins pour une partie du trafic (par exemple pour la descente à vide, en convoi), comme un accès à l'ISDND.

Il faut noter que dans les années 1990, une expérimentation avait été menée pendant six mois, mais en libre circulation des poids-lourds, sans voiture pilote. Des difficultés de croisement étaient apparues, ainsi que pour l'insertion sur l'ex RN8 devenue RD8. Il faut donc tout d'abord tirer de cette expérience que la circulation en convoi doit rester la règle.

L'étude de cette option devrait être reprise et complétée pour pouvoir en tirer une conclusion définitive.

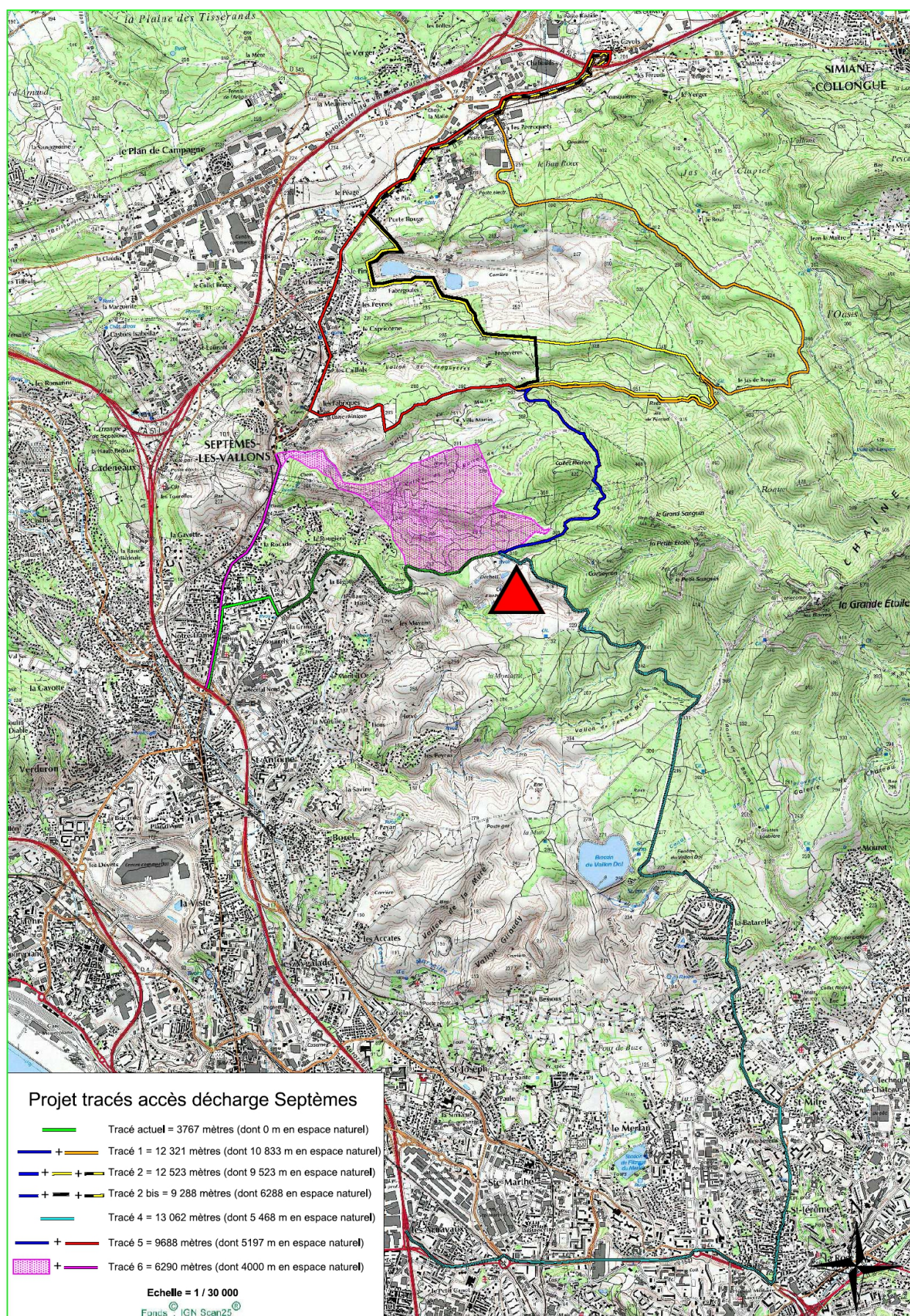
Mais l'idéal resterait de trouver un itinéraire dégagé au maximum de l'urbanisation. La question sera incontournable si la décision était prise de prolonger l'exploitation de l'ISDND au-delà de 2022. La mission considère que cette hypothèse doit être examinée sans attendre. Et, si la décision de prolonger était prise (idéalement donc d'ici 2017 au plus tard : voir ci-après), l'étude détaillée et la mise en place d'un itinéraire alternatif ne devrait pas attendre 2022.

Dans cette optique, la mission a elle-même réexaminé les possibilités et s'est rendue sur zone. Elle a repéré au moins deux itinéraires courts (hors zone Natura 2000, hors ZNIEFF) méritant étude, assurant la liaison directe entre l'ISDND et l'ex RN8 à Septèmes-les-Vallons : soit via la voie d'accès actuelle à une usine chimique en exploitation (et le « vallon de Maire »), soit via une ancienne décharge aujourd'hui fermée, au lieu dit « les fabriques ». Ces tracés sont visibles sur la carte ci-après : trait rouge et zone d'étude figurée en rose. La mission note que certains des itinéraires déjà étudiés comportaient également des hypothèses courtes qui méritent également un réexamen.

Compte-tenu de la pratique de convois pilotés, pratique à maintenir, voire à étendre à la montée, l'aménagement d'une chaussée en béton de 4 mètres de large, avec quelques points de croisement, serait vraisemblablement suffisant. L'utilisation serait exclusivement réservée à l'accès à l'ISDND, avec un gardiennage, et uniquement hors période de risques d'incendies de forêts. Cette voie pourrait d'ailleurs être utilement utilisée comme piste DFCI.

On trouvera en illustration une cartographie sommaire représentant d'une part les itinéraires déjà étudiés et abandonnés, les plus courts méritant réexamen (avec aménagement a minima, en chaussée de 4 m), d'autre part les esquisses des itinéraires nouveaux dont l'étude est suggérée par la mission.







Ces études doivent être menées jusqu'à un stade avancé de faisabilité, pour disposer des éléments de décision fiables techniquement, financièrement et environnementalement<sup>12</sup>.

Recommandation :

5. Ville de Septèmes et MPM: *si la prolongation de l'exploitation de l'ISDND était considérée comme inéluctable, sans attendre 2022 étudier (faisabilité technique et financière, prise en compte de l'environnement) un itinéraire d'accès alternatif au sein de la commune de Septèmes-les-Vallons, en lien étroit avec les services de l'État, puis le mettre en place, en prévoyant une participation conséquente de l'exploitant.*

## 2.5. Renforcer le dialogue

La mission a pu constater une circulation de l'information très insuffisante entre tous les acteurs concernés, un manque de dialogue, le tout nuisant à la coordination, et à l'établissement d'une vision cohérente et globale.

Les conséquences sont nombreuses : voirie sans existence juridique, incohérence de la signalisation, aménagements aggravant directement ou indirectement la situation, contrôles mal perçus ou insuffisants, etc.

La population ressent cela comme un abandon, et ceci favorise l'émergence de rumeurs non fondées.

Il existe pourtant un lieu où les informations sont, au moins en partie, présentées et débattues : la commission de suivi de site (CSS). Mais cette commission (uniquement dédiée au suivi de l'exploitation de l'ISDND) n'est pas ouverte à tous les acteurs concernés. Présidée par le maire de Septèmes-les-Vallons, elle n'associe pas MPM, ni le GIP MRU ; et, au sein de la ville de Marseille, la mairie des XV/XVI<sup>ème</sup> arrondissements n'est pas associée. L'élue de la ville de Marseille qui participe aux réunions n'a en charge ni les questions de sécurité et de circulation ni celles d'aménagement. La collectivité en charge de la planification de la gestion des déchets (actuellement le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône) n'est pas non plus conviée.

Il convient donc d'élargir rapidement le nombre des acteurs associés aux travaux de cette CSS. Et plus généralement que tous les acteurs (y compris l'ensemble des élus) concernés non seulement par les questions d'environnement mais également de sécurité et d'aménagement se rencontrent régulièrement afin d'aborder les questions liées à l'existence et au fonctionnement de la décharge dans leur globalité.

Recommandation :

---

<sup>12</sup>en particulier au regard des importants enjeux en termes de préservation des espaces et espèces naturelles, ainsi que des continuités écologiques.

6. *État (préfet/DREAL): élargir la composition de la commission de suivi de site pour y intégrer toutes les parties prenantes (MPM et conseil départemental en particulier) pour y aborder toutes les questions liées à l'exploitation de la décharge, y compris la sécurité routière et les conséquences de l'urbanisation des secteurs voisins.*

Les services de l'État doivent également être attentifs à la coordination des décisions :

- préfet de région (SGAR et DREAL) : vision sur les trafics dus aux déchets à une échelle régionale ;
- préfet des Bouches-du-Rhône (secrétariat général, DREAL, DDTM et ONF) et préfète déléguée à l'égalité des chances : autorisation et réglementation de l'ISDND, suivi des projets de renouvellement urbain Notre Dame Limite Solidarité, contrôle des transports terrestres, gestion forestière et du risque incendies de forêt ;
- préfet de police : sécurité routière, contrôles sur voies publiques.

Les actions concertées récentes (comme l'organisation d'un contrôle coordonné des poids-lourds par la police nationale et l'unité de contrôle des transports terrestres de la DREAL en mars 2015), devront pour porter le meilleur résultat être poursuivies, dans la mesure des moyens mobilisables, sous l'égide d'un pilotage unique qui devrait logiquement relever du secrétariat général de la préfecture des Bouches-du-Rhône. En ce sens il conviendra de mettre en place un dispositif de coordination des différents services de l'État concernés par la sécurité des accès à l'ISDND et le contrôle: préfecture (secrétariat général), DREAL, préfecture de police, préfète déléguée à l'égalité des chances, voire DDTM et ONF. Sur cette base, il sera possible d'engager un dialogue pertinent et une concertation avec les collectivités (villes de Septèmes-les-Vallons et de Marseille, MPM, Conseil départemental) et les institutions (comme le GIP MRU) concernées.

### 3. Rôle de l'ISDND de Septèmes-les-Vallons : aspects techniques et juridiques

Le tonnage de déchets enfouis et la durée d'exploitation de la décharge sont évidemment liés puisque c'est le produit du tonnage annuel enfoui multiplié par la durée d'exploitation, validé par l'arrêté préfectoral d'autorisation, qui a permis à l'entreprise d'établir la rentabilité économique du projet.

La société Valsud est ainsi titulaire d'une autorisation lui permettant d'enfouir annuellement 250 000 tonnes de déchets par an sur le site jusqu'en 2022 et cette autorisation a servi de base à la construction de son plan d'affaires et à la programmation de ses investissements.

Une solution impliquant, pour baisser le trafic notamment, une baisse des volumes enfouis avant 2022, tel qu'évoquée dans la lettre de commande, ne pourra donc se faire qu'en accord/négociation avec l'exploitant. Sous réserve que des alternatives puissent être trouvées pour chacune des catégories de déchets accueillis sur la décharge, elles pourront être complétées d'autres formes d'exploitation du site, par exemple en termes de valorisation énergétique.

*Il est très important de noter à ce stade que la diminution des tonnages reçus n'est jamais apparue comme une revendication des associations représentant les habitants, sauf pour ce qui concerne les déchets importés d'autres départements.*

*Leurs demandes sont, majoritairement, par ordre de fréquence de ce que nous avons entendu:*

- *le respect de l'échéance de 2022 pour la fermeture de la décharge ;*
- *le contrôle du respect de la réglementation, notamment concernant la vitesse des camions ;*
- *la recherche d'itinéraires alternatifs.*

#### 3.1. Nature et quantités de déchets reçus et évolutions possibles

##### 3.1.1. Tonnage global et capacité du site

Valsud utilise régulièrement la capacité maximale autorisée (250 000 tonnes) avec même en 2013 un dépassement ayant fait l'objet d'un procès verbal et un retour à la normale en 2014.

La capacité de stockage encore disponible sur le site, dans son état actuel et sans demande d'extension de son périmètre, est d'environ 2 800 000 m<sup>3</sup>. Le volume utilisé en moyenne annuellement pour stocker 250 000 tonnes de déchets est de 330 000 m<sup>3</sup>. La durée d'exploitation technique potentielle est donc de près de 9 ans.

Le site peut donc techniquement être exploité au-delà de 2022, sans compter l'éventualité, avant toute demande d'extension, d'envisager une hauteur de stockage plus importante que celle qui est autorisée actuellement.

### 3.1.2. Nature et provenance des déchets

En 2013, la décharge a reçu 280 385 tonnes (en dépassement donc, essentiellement du fait d'un incendie à l'incinérateur de Fos, qui a amené à trouver une solution d'urgence exceptionnelle).

Elles se répartissent en 67 206 tonnes d'ordures ménagères (dont 50 % environ des Bouches-du-Rhône), et 213 179 tonnes d'autres types de déchets. Cette installation est clairement plutôt dédiée aux déchets industriels et économiques, et plus marginalement aux ordures ménagères.

De fait, les ordures ménagères accueillies dans cette ISDND, résultent essentiellement de contrats ponctuels le plus souvent liés à la gestion d'incidents (cf. cas de l'incendie à l'incinérateur de Fos-sur-Mer en 2013). Véolia estime que ce rôle de résorption d'incidents est fondamental, mais cette vision ne fait pas l'unanimité : les services des collectivités interrogées ne considèrent pas le site de Septèmes-les-Vallons comme irremplaçable, à la condition que les autres installations du département poursuivent leur activité pour une durée encore significative<sup>13</sup>.

Les déchets importés<sup>14</sup> proviennent quasi exclusivement des Alpes-Maritimes : 33 966 tonnes d'ordures ménagères et 78 659 tonnes autres. En fait plus de 50 % (donc plus de 50 000 tonnes) correspondent aux mâchefers issus de deux incinérateurs des Alpes-Maritimes, gérés par Véolia.

En 2014 le site a réceptionné :

- 98 247 tonnes (39 %) de déchets industriels
- 76 105 tonnes (31%) d'ordures ménagères
- 57 168 tonnes (23%) de déchets inertes et mâchefers
- 17 576 tonnes (7%) d'autres déchets (gravats, végétaux souillés, boues, ...)

Ces déchets provenaient pour 54 % des Bouches-du-Rhône, pour 42 % des Alpes-Maritimes et pour 6 % des autres départements limitrophes. Ces proportions étaient, jusqu'à présent, assez stables dans le temps, mais deux paramètres vont en conditionner l'évolution à partir de 2015.

D'une part les mâchefers sont, depuis 2015, comptabilisés en tant que déchets. Le groupe Véolia qui en produit une quantité importante dans ses installations des Alpes Maritimes, rencontre actuellement des difficultés pour les valoriser ou les stocker à proximité de leur lieu de production (cf. infra). Il est donc très probable que le site Septèmes-les-Vallons soit utilisé à court terme, dans l'attente d'une meilleure solution, pour stocker une partie de ces mâchefers.

D'autre part, l'arrêté préfectoral du 22 juillet 2011 limite, à compter du 31 décembre 2014, à 25 % au maximum par an, les importations de déchets en provenance d'autres départements pour les quatre principales ISDND des Bouches-du-Rhône dont la décharge de Septèmes-les-Vallons.

---

<sup>13</sup> On peut, par exemple, citer, en particulier, l'ISDND des Pennes-Mirabeau, exploitée par SITA, débouché important pour MPM.

<sup>14</sup> Var : 10 218 T ; Gard : 7 314 T ; Vaucluse : 471 T ; Hérault : 442 T ; Hautes Alpes : 86 T.

L'exploitant a fait part à la mission de son intention d'utiliser les tonnages libérés par cette réduction pour recevoir davantage de déchets des Bouches-du-Rhône, principalement des déchets des activités économiques (ou déchets industriels).

.En 2015, au 1<sup>er</sup> trimestre, la décharge a reçu de l'ordre de 10 000 tonnes provenant d'autres départements, et devrait, a priori, respecter le quota des 25 %.

### 3.1.3. Évolutions possibles

Une réduction des tonnages de déchets réceptionnés à Septèmes-les-Vallons dans les années qui viennent, ou la cessation de l'activité de l'installation en 2022 nécessitent de trouver d'autres solutions pour chaque catégorie de déchets reçus aujourd'hui.

**Les ordures ménagères.** Elles résultent essentiellement de contrats ponctuels, le plus souvent liés à la gestion d'incidents. Véolia estime que ce rôle de résorption d'incidents est fondamental, mais cet avis n'est pas partagé par tous les acteurs de la gestion des déchets. A tout le moins, une concertation des producteurs d'ordures ménagères à l'échelle de l'aire métropolitaine et des principaux opérateurs concernés devrait permettre de trouver à moyen terme des solutions alternatives à l'utilisation du site de Septèmes-les-Vallons, dans ce cas de figure .

**Les déchets des activités économiques.** C'est le cœur de l'activité du site de Septèmes (de 100 à 125 000 tonnes de déchets qui pourraient atteindre au moins 150 000 tonnes, si ce type de déchets se substitue aux déchets importés des Alpes-Maritimes les années précédentes). Une diminution des tonnages reçus à Septèmes implique deux types d'actions :

- d'une part la création volontariste de centres de tri performants et de taille importante dans les Bouches-du-Rhône. De tels centres existent dans la région<sup>15</sup>, par exemple dans les Alpes-Maritimes où le groupe Véolia notamment exploite des installations dont le rendement est très satisfaisant. Les représentants de Valsud ont évoqué un premier projet de ce type à Vitrolles qu'il conviendra évidemment d'encourager ;
- d'autre part l'acheminement de déchets industriels qui ne pourront être triés (faute de capacités de tri ou à l'issue du tri) vers d'autres centres d'enfouissement. Certains centres d'enfouissement du département n'utilisent pas la totalité des capacités autorisées. La DREAL a travaillé sur une vision prospective incluant le développement de centres de tri et la révision des autorisations accordées aux ISDND du département, pour une nouvelle répartition des déchets des activités économiques tenant compte de différents scénarii concernant l'avenir du site de Septèmes. Ce travail devra bien évidemment être poursuivi et partagé. Il s'inscrit dans le prolongement du plan départemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux qui n'a malheureusement pas permis de dessiner précisément l'avenir des principales ISDND des Bouches-du-Rhône.

---

<sup>15</sup> qui n'est pas en avance de ce point de vue par rapport aux autres régions et aux objectifs « raisonnables » fixés au niveau national

### **3.2. Le plan départemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux des Bouches-du-Rhône ne donne pas une vision suffisamment claire de l'avenir**

*La réflexion sur la part prise par chaque ISDND dans la gestion des déchets du département devra être poursuivie, et resituée dans le cadre de la future métropole.*

#### **3.2.1. Contenu du plan départemental**

L'élaboration du plan départemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux (PDDND), régie par l'article L.541-1 du code de l'environnement, a été lancée par le conseil général des Bouches-du-Rhône par une délibération de la collectivité du 27 janvier 2012. Ce plan a fait l'objet d'une large concertation et il a été adopté après enquête publique le 24 décembre 2014.

Après avoir décrit de manière détaillée le traitement des déchets dans les Bouches-du-Rhône, le plan établit un inventaire prospectif à horizon 2020 et à horizon 2026 des quantités de déchets non dangereux à traiter selon leur origine et leur type en y intégrant les mesures de prévention et les évolutions démographiques et économiques prévisibles.

Il convient de signaler que les hypothèses d'évolution s'appuient sur les tendances observées à l'échelle du département depuis 2003, dans un souci de réalisme et que les objectifs de diminution de la production, exprimés en pourcentage, s'appliquent à une production actuelle par habitant nettement plus élevée que la moyenne nationale. Le résultat conduit notamment à une réduction assez faible des déchets des activités économiques à stocker ou incinérer (232 000 t en 2010 et 172 000 t en 2026 malgré la mise en œuvre du plan). Ce "manque d'ambition" a été souligné dans le rapport d'enquête publique et fait l'objet d'une recommandation de révision en année n+2. Il est souhaitable qu'une réflexion concertée soit menée sans attendre même ce délai, à l'échelle départementale, afin de rechercher les moyens d'augmenter plus rapidement la part valorisable des déchets, en particulier des déchets des activités économiques.

Le PDDND établit ensuite par type de déchets et par filière de traitement un certain nombre de recommandations et de priorités quant au choix des modalités de collecte et de traitement. Un tel plan est également susceptible d'afficher des priorités en matière de localisation des installations, mais cette possibilité n'a pas été mise en œuvre: le plan se borne à un constat des implantations existantes et des fermetures annoncées.

Les autorisations qui seront délivrées dans les années à venir devront être compatibles avec le plan mais, de fait, le seul élément prescriptif du plan concerne l'ajustement progressif de la capacité annuelle d'incinération et de stockage des déchets non dangereux par rapport au gisement.

Le principe en est le suivant :

- pour chaque année du plan, une capacité annuelle globale d'incinération et de stockage nécessaire pour satisfaire les besoins du département a été établie d'après les travaux prospectifs du plan,
- aucune création de capacité de stockage ou d'incinération ne pourra être autorisée par le représentant de l'État dans le département tant que le cumul des capacités existantes ne sera pas inférieur ou égal à cette capacité annuelle

globale. C'est à dire que les seules nouvelles autorisations de création de capacités d'une installation ne pourront que résulter de la réutilisation partielle de la capacité libérée par la fermeture d'un site saturé ou dont l'autorisation arrive à échéance.

Cette mesure est conforme aux indicateurs fixés au niveau national en matière de réduction des tonnages enfouis et devrait même permettre de respecter les objectifs plus ambitieux affichés dans le projet de loi pour la transition écologique et énergétique, mais à un niveau global et départemental, ce qui laisse en suspens la question de la contribution de chacune des ISDND à l'atteinte de ces objectifs.

Le département compte aujourd'hui six ISDND (voir carte [annexe 10](#)). Étant donné que les autorisations d'exploitations de quatre d'entre elles viennent à échéance en 2022 ou 2023 le rédacteur du plan constate qu'à ce moment les capacités de stockage seront inférieures aux besoins estimés (voir [annexe 11](#)).

N'entrant pas dans une démarche qui prendrait en compte l'impact de ces installations existantes (nuisances pour les riverains, circulation et transports induits, impact paysager, ...) et permettrait d'en hiérarchiser l'utilisation, le département propose simplement de prolonger l'autorisation des quatre installations jusqu'à fin 2026 (ci-dessous la description de ces installations).

Centre de stockage de déchets ultimes « Lieux dits »	Commune	Maîtrise d'Ouvrage	Exploitant	Arrêté préfectoral de référence	Année d'ouverture	Date de fin d'exploitation selon A.P.	Capacité annuelle autorisée par AP
SEPTÈMES LES VALLONS	Septèmes-les-Vallons	Véolia	Véolia	23/02/2007	1976	23/02/2022	250 000 T
JAS DE RHODES	Les Pennes Mirabeau	SITA SUD	SITA SUD	16/05/2002	1999	16/05/2022	250.000 T
LA VAUTUBIERE	LA Fare-les-Olivier	Communauté d'Agglomération Salon – Etant-de-Berre – Durance	SMA Vautubière	19/04/2006	1991	19/09/2022	160 000 T
L'ARBOIS	Aix-en-Provence	Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix	Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix/Delta Déchets	18/11/2013	1997	31/12/2023	180 000 T
LA MALESPINE	Gardanne	Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues	Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues	09/02/2009	Fin 2008	09/02/2034	81 000 T
VALLON DU FOU	Martigues	Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues	Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues	09/02/2009	Fin 2008	09/02/2034	81 000 T

### 3.2.2. Conséquences possibles de la mise en œuvre du plan pour l'ISDND de Septèmes-les-Vallons

La décharge de Septèmes-les-Vallons fait partie des quatre ISDND pour lesquelles le Conseil général propose une poursuite de l'exploitation jusqu'en 2026. Or le prolongement des hypothèses du plan (voire [annexe 12](#)) montre qu'en 2027 et les années suivantes les capacités nécessaires seront encore pour longtemps supérieures aux capacités actuellement autorisées à cette échéance.

Ainsi, si l'on fait abstraction de "l'artefact" constitué par la fin du plan en 2026, sa logique implique que les quatre plus grandes ISDND des Bouches-du-Rhône continuent à être exploitées bien au-delà de cette date.

Par contre l'application du plan peut également, et paradoxalement par rapport à ce qui vient d'être exposé, conduire, suivant l'évolution de l'activité des différentes installations, à la fermeture avant 2018 d'autres décharges que Septèmes-les-Vallons. Cette fermeture pèserait à son tour sur la date possible d'une fin d'activité à Septèmes-les-Vallons en renforçant son rôle dans le traitement des déchets des activités économiques. Ceci constitue au demeurant une contradiction interne du plan qui prévoit une prolongation théorique de quatre ISDND mais n'envisage pas la réalité des situations et ne prend aucune position quant au rôle souhaitable de chacune de ces installations.

En effet si l'une des décharges arrive à saturation avant 2022, le préfet ne pourra ne lui accorder au mieux que la création d'une capacité égale à la différence entre la somme des capacités des autres installations et la capacité globale permise par le plan. Cette création de capacité ne sera pas nécessairement suffisante pour assurer l'équilibre économique de l'activité. Le plan ne prévoit un nouvel examen de la création possible de nouvelles capacités réglementaires qu'à mi-parcours en 2020

On peut donc estimer que le plan ne remplit pas le rôle d'anticipation et de prospective qui devrait être le sien. On peut regretter que l'avis des services de l'État n'ait pas suffisamment relevé les difficultés qui en résulterait pour une instruction "éclairée" des prochaines demandes d'exploitation de nouvelles capacités d'enfouissement.

Finalement il faut retenir que :

- le plan départemental n'instaure aucune obligation réglementaire de prolongation de l'exploitation de l'ISDND de Septèmes-les-Vallons au-delà de 2022, la décision appartiendra, lorsque la demande en sera éventuellement formulée, au représentant de l'État dans le département,
- par contre ce plan n'envisage aucune autre possibilité qu'une telle prolongation et ce, du fait des hypothèses qu'il exprime, bien au-delà de 2022,
- il pourrait même conduire ou non à renforcer l'utilité de cette prolongation suivant les modalités de sa mise en œuvre dans les années à venir.

Ainsi certains éléments laissent penser que l'ISDND des Pennes Mirabeau pourrait arriver à saturation physique dès 2015 ou 2016<sup>16</sup>, et celle de l'Arbois en 2018 et que, du fait des limites qui leur seront imposées par l'application du plan, leur fonctionnement peut ne pas être assuré jusqu'à l'échéance prévue. Dans ce cas, de

---

<sup>16</sup> Et ce d'autant plus que, juste avant l'applicabilité du plan, le préfet des Bouches-du-Rhône vient d'autoriser l'augmentation de 50% de sa capacité de stockage annuelle, pour tenir compte de l'introduction des tonnages de mâchefers dans les quotas de déchets réceptionnés à partir de 2014.



fait, la nécessité de prolonger l'exploitation de l'ISDND de Septèmes-les-Vallons pourrait se trouver renforcée bien avant 2022. À noter également le recours déposé par l'exploitant du site des Pennes-Mirabeau contre le PDDND qu'il juge pénalisant pour l'équilibre économique de son activité et susceptible d'en compromettre la pérennité.

La décharge de Septèmes-les-Vallons est la seule grande installation du département à générer des nuisances aussi importantes pour les riverains. Dès lors, il faut insister sur la nécessité de hiérarchiser la localisation des installations de traitement en fonction des nuisances qu'elles génèrent.

Si l'on souhaite envisager une fermeture de la décharge de Septèmes-les-Vallons avant une date très éloignée il faudra donc :

- considérer que le plan départemental n'apporte pas d'éléments tels que l'on aurait pu en attendre sur la participation souhaitable de chaque installation du département au traitement des déchets non dangereux à moyen et long terme, et peut même induire des effets non souhaités en fonction de l'aléa de la saturation des différents sites,
- conduire une réflexion sur, d'une part une meilleure trajectoire de diminution de la production de déchets que celle prévue par le plan et, d'autre part sur la possibilité, en tenant compte de la contrainte maintenant induite par le plan, de modifier avant 2022 les autorisations des autres ISDND de manière à ce qu'elles puissent accueillir une part des déchets (notamment des activités économiques) potentiellement reçus à Septèmes-les-Vallons. Cette réflexion devra évidemment associer dès que possible les collectivités et les opérateurs concernés par ces installations.

Il convient de noter que les ISDND mentionnées et le centre de traitement multifilières de Fos-sur-Mer sont tous situés dans le périmètre de la Métropole en création. Cette nouvelle collectivité, acquérant progressivement les compétences du développement économique, du traitement des déchets et de l'aménagement, sera naturellement amenée à reprendre cette réflexion et à constituer l'espace de concertation privilégié sur les sujets évoqués.

Recommandation :

*7. État (Préfet des Bouches-du-Rhône,) : finaliser en liaison avec la DGPR, au plus tard à l'automne 2015, la réflexion amorcée début 2015 par la DREAL, décrivant les actions à conduire pour garder ouvertes les décisions futures en matière d'autorisation de prolongation d'exploitation ou de fermeture des principales ISDND du département des Bouches-du-Rhône (et en particulier rendre envisageable l'hypothèse d'une fermeture de la décharge de Septèmes-les-Vallons à l'échéance actuellement prévue de 2022). Ces actions devront permettre : i) de disposer à moyen terme de capacités suffisantes de stockage des déchets d'activités économiques résiduels tout en ayant encouragé de manière réaliste la création de centres de tri performants ; (ii) de conserver des moyens pour traiter les situations de crise éventuelles de l'agglomération marseillaise ; (iii) de limiter les importations de déchets en provenance des autres départements.*

### 3.3. Évolution des flux inter-départementaux de déchets en région PACA

Ces dernières années les déchets reçus sur le site de Septèmes-les-Vallons provenaient pour 45 à 50 % du département des Alpes-Maritimes. Le principe de traitement des déchets à proximité des lieux de production et le principe d'équité contenu dans la notion de responsabilité sociale et environnementale conduisent à considérer que le transport chaque année de plus de 100 000 tonnes de déchets produits dans les Alpes-Maritimes vers la périphérie de l'agglomération de Marseille, en traversant un quartier densément habité, ne peut que constituer une solution transitoire, à laquelle il faut rechercher dès que possible une alternative pérenne.

Jusqu'à 2014 le solde des flux d'ordures ménagères du département des Alpes-Maritimes était d'environ 300 000 tonnes exportées (pour 800 000 tonnes produites) à comparer à environ 300 000 tonnes importées (pour 2 400 000 tonnes produites) pour les Bouches-du-Rhône et 40 000 tonnes exportées (900 000 tonnes produites) pour le Var.

Comme déjà évoqué, le préfet du département des Bouches-du-Rhône a pris, le 22 juillet 2011, un arrêté prenant effet au 31 décembre 2014, stipulant que, pour les quatre plus importantes ISDND des Bouches-du-Rhône, au maximum 25 % des déchets réceptionnés annuellement pourront provenir d'un autre département. L'application de cet arrêté à la décharge de Septèmes-les-Vallons à partir de 2015 permet de franchir une première étape.

Le PDDND des Bouches-du-Rhône a repris cet objectif, mais une limitation plus drastique des importations de déchets dans les Bouches-du-Rhône nécessiterait la mise en œuvre d'un plan d'action régional faisant aujourd'hui défaut.

Or, la première version du PDDND du département du Var, actuellement en phase de consultation, fait état d'un besoin urgent de capacités nouvelles de stockage mais n'évoque que de manière générale les caractéristiques et la localisation de centres à créer. En l'absence de dépôt à court terme de dossiers de création, l'exportation de déchets hors du département, évoquée comme un pis aller dans le projet de plan, apparaîtra comme inéluctable, comme l'a au demeurant souligné dans sa contribution le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône. Il est hautement souhaitable que bénéficiant des discussions en cours dans le cadre de cette consultation la version définitive de ce plan puisse être plus précise sur la création de capacités nouvelles permettant de respecter le principe de traitement des déchets à proximité de leur lieu de production.

Par ailleurs le plan d'élimination des déchets ménagers et assimilés du département des Alpes Maritimes, ayant fait l'objet d'une délibération en 2010, prévoyait lui aussi la nécessité de créer des nouvelles capacités de stockage pour environ 150 000 tonnes de déchets. Même si les objectifs de ce plan départemental étaient plus ambitieux que ceux de celui des Bouches-du-Rhône, et même si plusieurs réalisations remarquables ont vu le jour, dont la mise en place, notamment par le groupe propriétaire de la décharge de Septèmes-les-Vallons, de centres de valorisation énergétique et de centre de tris performants, la création des capacités de stockage estimées indispensables n'a pas eu lieu et le département des Alpes-Maritimes continue à exporter de grandes quantités de déchets.

Dès lors il apparaît qu'il revient à l'État, à partir d'une analyse des risques de crise que peut encourir le territoire, d'établir, d'abord pour son propre compte, les grandes lignes d'une vision régionale déclinant la mise en œuvre des orientations nationales. L'État doit être en dialogue permanent avec les collectivités locales qui ont la responsabilité

de la planification et de la gestion des déchets et doivent s'en saisir pleinement. Il conviendra également d'associer à ce dialogue les grandes entreprises exploitantes, elles sont en effet forces d'impulsion des actions à entreprendre et partenaires des indispensables concertations qui doivent être menées.

### **3.4. Le cas particulier des mâchefers**

Les mâchefers constituent l'objet de discussions complexes entre l'État et l'exploitant du site de Septèmes-les-Vallons.

Les mâchefers sont réglementairement considérés comme des déchets et comptabilisés à ce titre depuis 2014. Ils peuvent donc toujours être accueillis sur le site de Septèmes-les-Vallons mais à l'intérieur du quota de déchets en provenance des Alpes-Maritimes, ce qui ne permettra plus de recevoir d'ordures ménagères ou de déchets industriels de ce département si l'exploitant fait le choix, au moins à court terme, d'utiliser ce quota pour écouler les mâchefers de ses incinérateurs des Alpes-Maritimes et de les utiliser au moins partiellement comme matériau de couverture.

Le groupe Véolia, qui par ailleurs conteste cette classification, annonce qu'il souhaite prolonger l'expérimentation de tri des mâchefers, qu'il conduit actuellement à Septèmes-les-Vallons, par la mise en place d'une véritable plate-forme de tri et de valorisation d'abord envisagée à Septèmes puis, plus récemment, dans les Alpes-Maritimes. Cette plate-forme pourrait utiliser le projet classique de tri déjà validé par les services de l'État sur d'autres sites, mais on peut aussi envisager qu'il utilise une autre technique permettant de générer plus de déchets considérés comme inertes, technique non encore utilisée ailleurs en France. Dans ce dernier cas la validation du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE) est requise au niveau national et devra être sollicitée dès que possible pour ne pas retarder la réalisation du projet.

Dans tous les cas, la mission estime primordial que l'État et les collectivités des Alpes Maritimes mettent tout en œuvre pour qu'au moins une réalisation de ce type puisse voir le jour dans ce département et pour que le site de Septèmes soit formellement exclu pour ce type d'installation pérenne. Elle recommande par ailleurs que le MEDDE accompagne les opérateurs concernés en PACA pour trouver rapidement des solutions techniques et administratives pour l'utilisation des mâchefers qu'ils produisent, à la fois à court terme (autorisation d'exportation partielle en Italie, valorisation énergétique des composés résiduels, valorisation en technique routière...) et à moyen terme (traitement rapide des autorisations de nouvelles installations, y compris dans le cas de processus innovant).

Recommandation :

*8. État (préfet de région avec l'appui de la DGPR) : exclure le site de Septèmes-les-Vallons pour la réalisation d'un centre de tri des mâchefers provenant des Alpes-Maritimes mais accompagner le préfet de département et les opérateurs susceptibles de réaliser un tel centre de tri dans les Alpes-Maritimes pour aboutir dès que possible à la mise en place d'au moins une plate-forme de traitement pérenne, et limiter, voire supprimer, le besoin d'export de mâchefers vers la décharge de Septèmes-les-Vallons.*

#### **4. L'avenir de l'ISDND : un choix d'aménagement qui doit être mûri et débattu, et compatible avec une indispensable stratégie régionale de collecte et de gestion des déchets**

L'ensemble des questions qui ont été soumises à la mission (gestion des accès, nature et quantités de déchets enfouis et date de fermeture de la décharge) sont intimement liées. La mission a élaboré le logigramme (présenté en [annexe 14](#)) qui précise l'articulation souhaitable des décisions à prendre.

Les nuisances engendrées par la circulation des camions, même si elles doivent être relativisées au vu de la réalité des événements (absence ou faible accidentologie) et des actions consenties par l'exploitant, sont avérées. La situation d'enclavement de la décharge dans un tissu urbain en extension est suffisamment atypique pour être examinée comme telle. Ainsi nous avons mis en évidence ci-dessus que la sensibilité aux enjeux de sécurité routière ne fait qu'exprimer un conflit d'usage entre une urbanisation résidentielle et l'exploitation d'une ISDND. Ce conflit ne pourra se résorber que par l'émergence d'une vision globale d'aménagement de tout le secteur concerné, que le SCOT récemment adopté n'éclaire pas de manière suffisante.

Diverses questions prospectives mériteraient d'être évoquées, et débattues :

- quels sont l'avenir et la vocation du massif forestier et de ses espaces naturels que les études préparatoires au projet de métropole Aix-Marseille-Provence considèrent comme participant d'un système « parc des massifs »<sup>17</sup>?
- quelle limite à l'urbanisation ?
- quelle vocation à long terme du site de l'ISDND et de ses alentours : activités tolérées et encouragées, parc énergétique (notamment solaire), etc. ?
- quel type d'urbanisation ? Quelle transition vers le site de l'ISDND ?

L'Etat doit évidemment jouer un rôle important dans cette réflexion au titre de la déclinaison des politiques nationales ( politique de la ville et pour l'égalité des territoires, préservation de l'environnement et économie circulaire...) et en fournissant des données nécessaires à la mise en évidence des enjeux, mais les collectivités locales , au premier rang desquelles la ville de Septèmes-les-vallons, la ville de Marseille et la communauté d'agglomération Marseille-Provence-Métropole ont entre leurs mains, du fait de leurs compétences, les principaux leviers pour élaborer une vision partagée des différentes composantes d'un développement harmonieux des secteurs urbains et péri-urbains concernés.

Si la tendance actuelle à l'urbanisation se poursuit, la question de l'insertion, voire du maintien de l'ISDND se posera évidemment de manière de plus en plus aiguë. Et si au contraire une décision de non prolongation de l'exploitation était prise, la gestion du site (au moins pendant les trente ans réglementaires) mériterait de s'inscrire dans un projet plus global d'aménagement du secteur, en précisant les aménagements nécessaires dans l'attente de l'arrêt de l'exploitation.

---

<sup>17</sup> voir carnet d'étude ville nature

Par contre si la prolongation de l'exploitation de l'ISDND s'avérait indispensable, une réflexion devrait aussi être engagée, tenant compte des multiples vocations retenues. Des décisions concernant la forme et le traitement des accès devraient également en découler.

Dans tous les cas, des décisions de « régularisation » mériteraient d'être prises : domanialité de la voirie sur Septèmes-les-Vallons, avenir des ruines du projet immobilier abandonné, etc.

Le grand programme ambitieux de déconstruction/construction porté par l'ANRU cité plus haut (dont le comité de pilotage est présidé par un élu de MPM) pourrait aggraver, au lieu d'améliorer, la sécurité sur l'itinéraire d'accès à la décharge s'il ne constitue pas l'occasion de créer un nouveau parking et de nouvelles voies permettant de séparer la circulation des élèves et des parents, de celle des camions se rendant à la décharge. A contrario s'il intègre les questions de circulation et d'accès à la décharge et au massif forestier il peut constituer un lieu de dialogue intéressant et important sur l'aménagement de tout ce secteur urbain.

9. État (Préfet de région, préfet de département et préfète pour l'égalité des chances) : *faire en sorte que les projets ANRU I et ANRU II puissent devenir l'un des pivots d'une réflexion globale avec les élus concernés sur l'avenir du secteur, incluant la question de la desserte et de l'avenir de la décharge, et une vision commune de la réhabilitation du site après la fin de l'exploitation.*

Plus généralement encore, la question de la prolongation de l'exploitation de la décharge, au-delà de 2022, doit être mesurée à l'aune de son rôle technique et économique, mais bien plus encore, d'une vision d'aménagement urbain.

Ainsi, on peut imaginer d'une part, un scénario qui prolonge la juxtaposition d'une activité industrielle intense au cœur de quartiers en difficulté, avec sa cohorte de problèmes récurrents et, d'autre part, un autre scénario diamétralement opposé, qui mobilise une action publique concertée, pour réhabiliter logements et friches urbaines, augmenter la mixité sociale, et faire de ce secteur d'accès à un poumon vert de Marseille, un espace pacifié de résidence, de loisirs et d'activités économiques durables et taille modeste.

Il est important de rappeler que monsieur le Maire de Septèmes-les-Vallons a présenté à la mission la position actuelle de la commune qui prévoit une fermeture de la décharge en 2022. La commune en tant que propriétaire des terrains supportant l'installation serait donc en mesure d'imposer unilatéralement un arrêt de l'exploitation du site en ne renouvelant pas la convention qui la lie à l'exploitant jusqu'à la fin de validité de l'arrêté préfectoral actuellement en vigueur.

Ce second scénario implique de chercher activement des solutions de moyen terme pour pouvoir cesser l'enfouissement de déchets à cet endroit au terme prévu, et de développer avec la population, et en y associant l'exploitant, des activités innovantes, non polluantes et si possible créatrices d'emplois locaux.

La communauté d'agglomération MPM en liaison avec les villes de Marseille et de Septèmes-les-Vallons serait particulièrement légitime pour engager une réflexion sur les priorités de l'aménagement urbain du secteur allant dans ce sens, et incluant la résorption des friches immobilières contiguës à la décharge.

Par ailleurs nous avons vu au titre 3 que le PDDND des Bouches-du-Rhône trace un scénario au fil de l'eau incluant la prolongation de l'exploitation de la décharge de Septèmes-les-Vallons bien au-delà de 2022. Envisager d'infléchir ce scénario sur ce point précis nécessitera un travail très conséquent de réflexion et de négociation de la part des services de l'État et des collectivités, travail peu avancé à ce jour. Outre une absence de moyen juridique pour fermer la décharge avant la date prévue par l'arrêté en vigueur, il faut prendre en considération le temps qui sera nécessaire pour élaborer collectivement les solutions qui pourront, le moment venu, rendre possible une éventuelle fermeture sans générer de graves incidents techniques, sociaux et économiques.

Recommandation :

*10. État (tous services confondus) : sur la base du rôle actuel de la décharge de Septèmes-les-Vallons dans l'économie locale, établir sans délai un calendrier de réalisations des actions qui pourront permettre de trancher de manière pertinente la question de la prolongation de son exploitation au-delà de 2022, en concertation étroite avec les collectivités locales compétentes et les populations concernées.*

Trancher sur la faisabilité technique et économique de la fermeture de la décharge en 2022 ou même en 2026, voire au-delà, nécessite d'anticiper les problèmes posés à la filière et d'accompagner l'exploitant pour trouver avec lui la manière de gérer au mieux les évolutions prévisibles, en bonne partie liées à ce qui pourra se passer dans les départements voisins, en particulier les Alpes-Maritimes et le Var. Cette démarche de réflexion et de concertation sera inévitablement longue et complexe : il est donc indispensable de la mener sans délai.

Recommandations :

*11. État (DGPR) : appuyer le préfet de région, y compris en assistant le dialogue avec les grands opérateurs nationaux, et valider avec lui une stratégie de l'État pour l'évolution de la collecte et du traitement des déchets (y compris les mâchefers) en PACA puis lui confier un mandat de travail pour conduire avec les collectivités locales et les opérateurs économiques les négociations nécessaires à la concrétisation de cette stratégie.*

*12. État (Préfet de région): sur la base d'un mandat du MEDDE (DGPR, voir supra) mettre en place une coordination des services de l'État pour l'amélioration de la gestion des flux de déchets, mobilisant les préfets les plus concernés et avec l'aide d'un chef de projet de la DREAL identifié et titulaire d'une lettre de mission, (cf recommandations de l'audit risque naturels et technologiques réalisé par le CGEDD en région PACA en 2012 – cgedd n° 008890-06).*

## Conclusion

La situation d'enclavement de l'ISDND de Septèmes les Vallons au sein d'un secteur urbain en cours de densification est une source objective de risque pour la sécurité routière. Même si les accidents ont été jusqu'à présent peu nombreux, du fait notamment de la mise en place de mesures ayant bénéficié de la participation active de l'exploitant, la plus grande vigilance demeure requise. Une véritable concertation, entre les diverses autorités responsables de la circulation routière et de l'aménagement urbain doit être mise en place dès que possible afin de poursuivre l'observation des situations de danger important et de décider de nouvelles mesures ou de nouveaux aménagements susceptibles de réduire les risques.

En fonction de l'horizon de fermeture de l'installation, il pourrait être nécessaire de reprendre l'étude de nouveaux itinéraires d'accès. Dans ce cas les cheminements examinés devront être plus courts que les tracés précédemment étudiés, qui impliquaient de longs déplacements dans un milieu naturel remarquable et particulièrement sensible au risque incendie.

L'échéance de fermeture de la décharge dépend de nombreux paramètres et conditionne la manière de traiter les sujets ci-dessus. L'examen de cette question complexe ne doit pas être reportée, comme, pourtant le suggère le plan départemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux (adopté fin 2014). Sinon, soit aucune autre solution raisonnable que la prolongation de l'exploitation ne pourra être envisagée pour 2022 et au-delà, soit la commune provoquera unilatéralement un arrêt brutal de l'exploitation. Un tel arrêt générerait, à défaut d'avoir été préparé, des tensions très graves au sein des filières départementales, voire régionales, de collecte et de traitement des déchets.

Traiter efficacement ce sujet complexe implique de ne pas isoler la question de la décharge (et de son accès), mais de le resituer comme un élément d'une vision d'aménagement, à construire collectivement, des zones urbaines concernées réunissant plusieurs accès au massif de l'Étoile, des friches immobilières et industrielles, des quartiers pavillonnaires et de grands ensembles en cours de réhabilitation et de transformation.

Au-delà, envisager un ralentissement ou un arrêt de l'exploitation de la décharge de Septèmes-les-Vallons nécessite de disposer d'une vision et d'une stratégie de gestion raisonnée et prospective des flux de déchets à l'échelle régionale. Les documents de planification aujourd'hui disponibles laissent craindre la pérennisation ou l'aggravation de surplus de déchets dans les départements proches (Alpes-Maritimes, Var) sans prévoir la mise en place à brève échéance des actions nécessaires pour les résorber dans un délai acceptable.

L'État pourrait aider à des évolutions positives :

(i) en usant de contraintes juridiques à étudier finement, pour réduire les importations (baisse progressive des quotas autorisés, comme l'a fait le préfet des Bouches-du-Rhône, avec les 25% depuis le 01/01/2015) et pour, en contre-partie, décroisonner la circulation des déchets en interne à chaque département (refus de clauses de chalandise);

(ii) en engageant une démarche proactive de dialogue tant avec les collectivités territoriales, qu'avec les opérateurs privés.

L'efficacité de cette démarche nécessite bien sûr la participation du préfet de région à sa conception et à sa réalisation, et aussi celle des préfets de départements. La DREAL doit jouer un rôle majeur dans la mise en œuvre de cette stratégie, dont les contours sont à préciser, puis à valider en CAR. Il conviendra que la DGPR apporte également son appui déterminé à cette intervention.

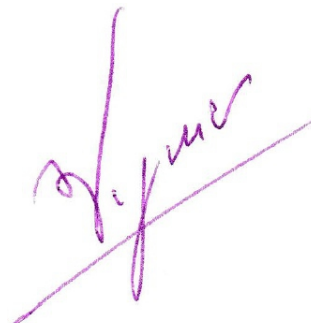
Ces travaux sont urgents et indispensables à la prise des meilleures décisions possibles, en particulier en cas de demande de prolongation de la durée d'exploitation du site de Septèmes-les-Vallons. L'État doit ainsi jouer un rôle particulier mais ces réflexions pour être utiles doivent s'accompagner d'une implication forte des collectivités territoriales, dont la responsabilité résulte de leurs compétences respectives, et sans un dialogue de qualité entre tous les acteurs concernés.

**Gilles Pipien**

A black ink signature, appearing to be 'G. Pipien', written in a cursive style.

Ingénieur général  
des ponts, des eaux  
et des forêts

**Jean-Pierre Viguié**

A purple ink signature, appearing to be 'J.P. Viguié', written in a cursive style.

Ingénieur général  
des ponts, des eaux  
et des forêts



# Annexes

# 1. Lettre de commande

CGEDD n° 010137-01



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

Paris, le 24 DEC. 2014

La ministre

à

**Monsieur le vice-président du  
Conseil général de l'environnement  
et du développement durable**

Objet : Mission sur la gestion des déchets non  
dangereux envoyés en stockage sur le site de Septèmes  
les vallons

La sénatrice-maire du 8ème secteur de Marseille m'a fait part d'une situation locale difficile autour de l'installation de stockage de déchets non dangereux (ISDND) de Septèmes les vallons.

Cette installation serait à l'origine de problèmes de sécurité routière pour certains quartiers de Marseille du fait du transport de déchets et à l'origine de nuisances liées à une mauvaise exploitation du site. Le plan départemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux est en cours de révision et le projet prévoit le prolongement d'exploitation des 4 ISDND du territoire, dont celle de Septèmes les vallons, de 2022 jusqu'en 2026.

La perspective du prolongement de l'ISDND a fortement ému une partie de la population locale.

J'ai demandé au préfet de mener avec diligence les inspections nécessaires à la constatation éventuelle de conditions d'exploitation en écart avec la réglementation et de prendre les dispositions pour leur résorption.

Hôtel de Bréquigny - 246, boulevard Saint Germain - 75007 Paris - Tél : 33 (0)1 40 81 21 22  
[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

S'agissant des autres problématiques, il me paraît utile que vous puissiez apporter un appui au préfet dans son action, ainsi qu'au président du Conseil général et aux élus locaux pour trouver une solution afin que la situation de l'ISDND de Septèmes les vallons puisse évoluer positivement. Dans ce cadre j'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir désigner une mission, constituée d'un ou plusieurs membres du Conseil, afin d'explorer deux voies :

- la recherche de nouvelles solutions pour l'apport de déchets sur ce site permettant d'améliorer la sécurité routière ;
- la recherche de solutions crédibles, en cohérence avec le plan départemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux en cours d'élaboration pour permettre une réduction progressive des volumes enfouis dans l'ISDND de Septèmes les vallons.

Je vous remercie de bien vouloir me faire part de vos conclusions dans un délai de trois mois.

  
Ségolène ROYAL

## 2. Lettre de mission



### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Conseil général de l'environnement  
et du développement durable

Le vice-président

Paris, le 12 JAN. 2015

Note

à l'attention de

Monsieur Jean-Pierre Viguié,  
ingénieur général des ponts,  
des eaux et des forêts

Monsieur Gilles Pipien,  
ingénieur général des ponts,  
des eaux et des forêts

Référence CGEDD n° 010137-01

Par lettre du 24 décembre 2014, la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie a demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de diligenter une mission sur les conditions de développement du stockage de déchets non dangereux à Septèmes les vallons.

Je vous confie cette mission, dont le superviseur est la présidente de la 4ème section. Sa coordination sera assurée par M. Jean-Pierre Viguié. La 2ème section étant associée à cette mission, vous consulterez son président aux étapes clefs de sa réalisation. Elle est enregistrée sous le n° 010137-01 dans le système de gestion des affaires du CGEDD.

J'attire votre attention sur le souhait de la ministre de disposer du rapport final pour le 24 mars 2015.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande de m'adresser votre rapport aux fins de transmission à la ministre.

Patrice Parisé

Copies : Mme la présidente et M. le secrétaire de la 4ème section  
M. le coordonnateur de la MIGT Méditerranée



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

Conseil général de l'environnement  
et du développement durable

Paris, le 12 JAN. 2015

Le vice-président

à

Madame la ministre de l'écologie,  
du développement durable et de l'énergie

Référence CGEDD n° 010137-01

Par lettre du 24 décembre 2014, vous avez demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de diligenter une mission sur les conditions de développement du stockage de déchets non dangereux à Septèmes les vallons.

Je vous informe que j'ai désigné MM. Jean-Pierre Viguière et Gilles Pipien, ingénieurs généraux des ponts, des eaux et des forêts, pour effectuer cette mission.



Patrice Parisé



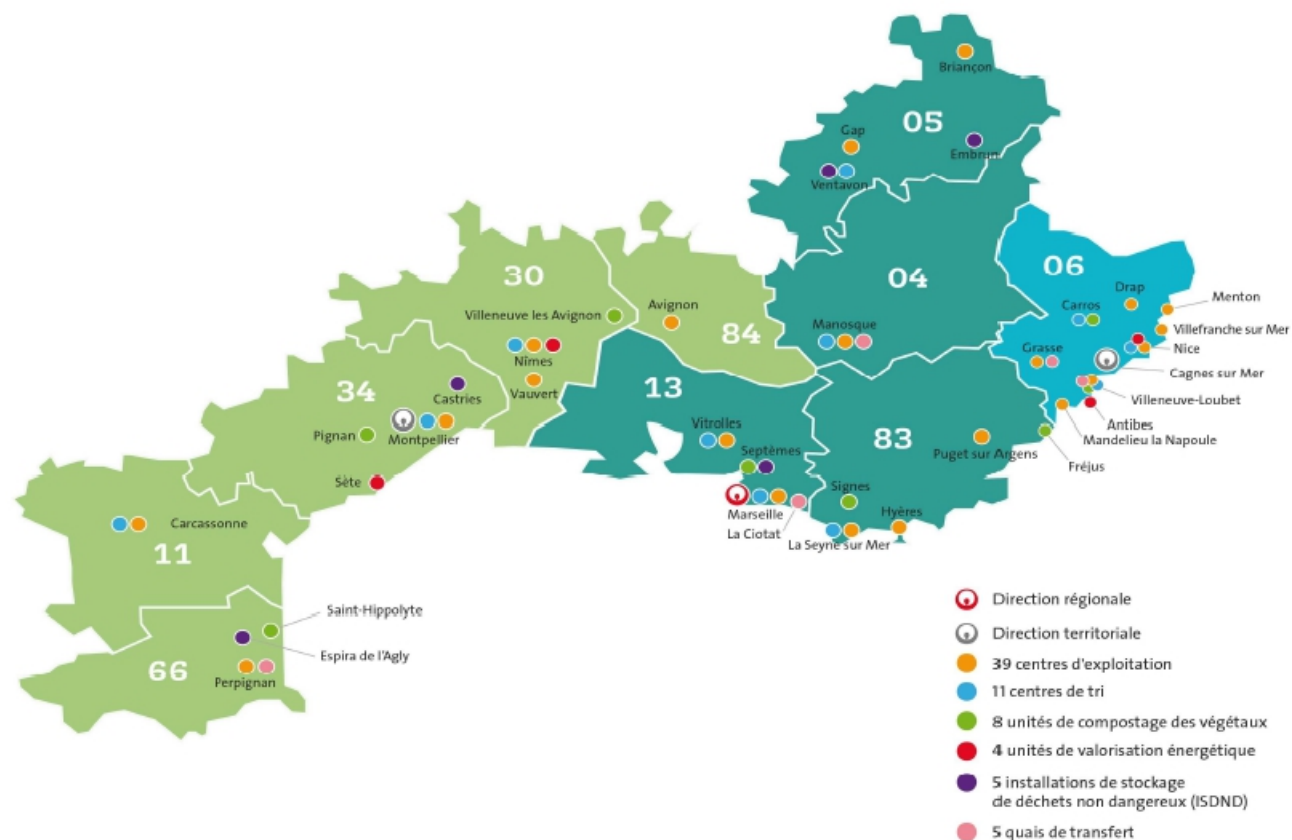
Copies : Mme la directrice du cabinet MEDDE  
M. le préfet des Bouches-du-Rhône  
Mme la directrice générale de la prévention des risques

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

92055 La Défense cedex – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22 – Fax : 33 (0)1 40 81 23 24

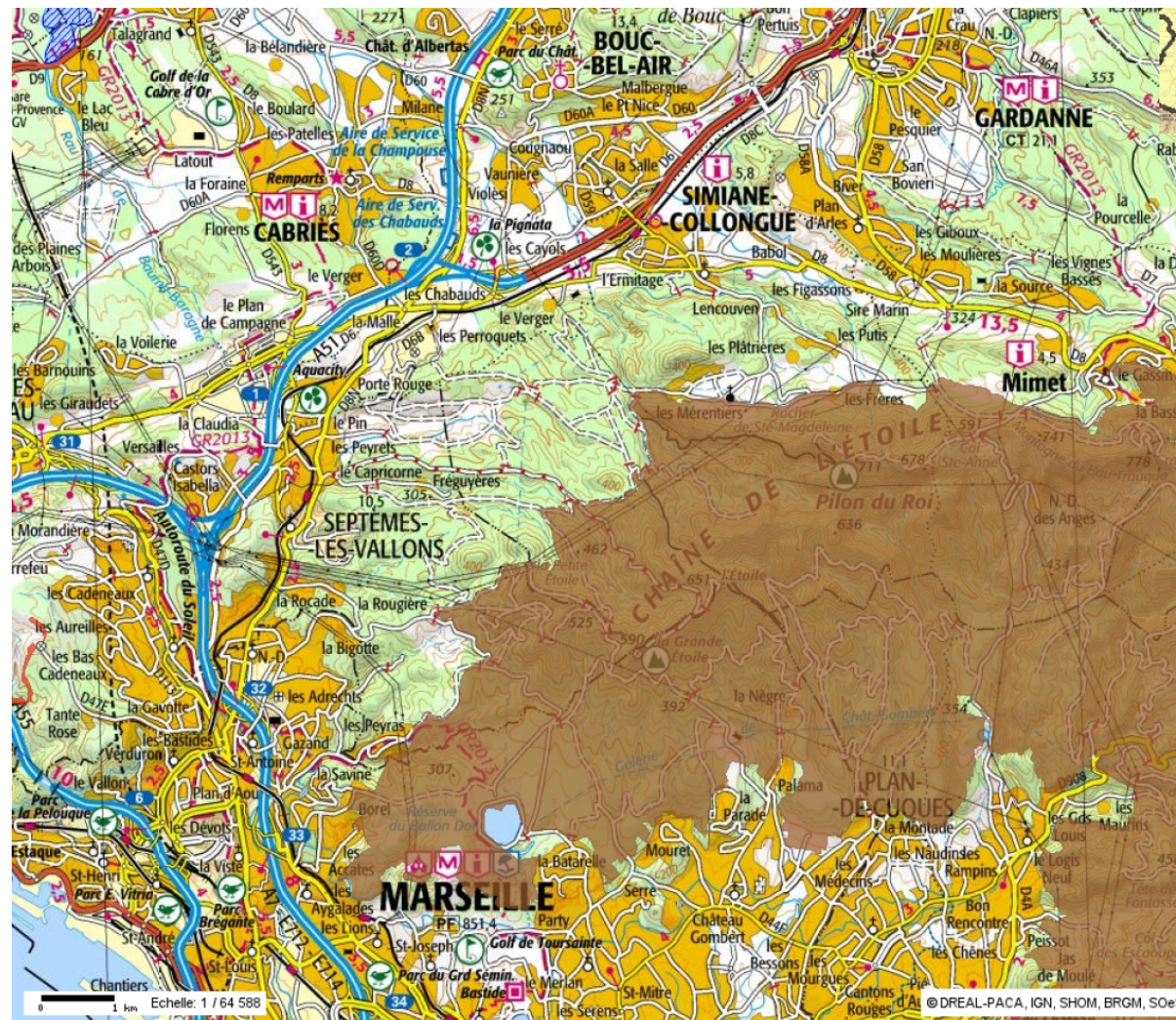
### 3. Les activités recyclage et valorisation des déchets de Véolia Méditerranée

## Les activités Recyclage & Valorisation des déchets de Veolia Méditerranée





#### 4. Zonage Natura 2000

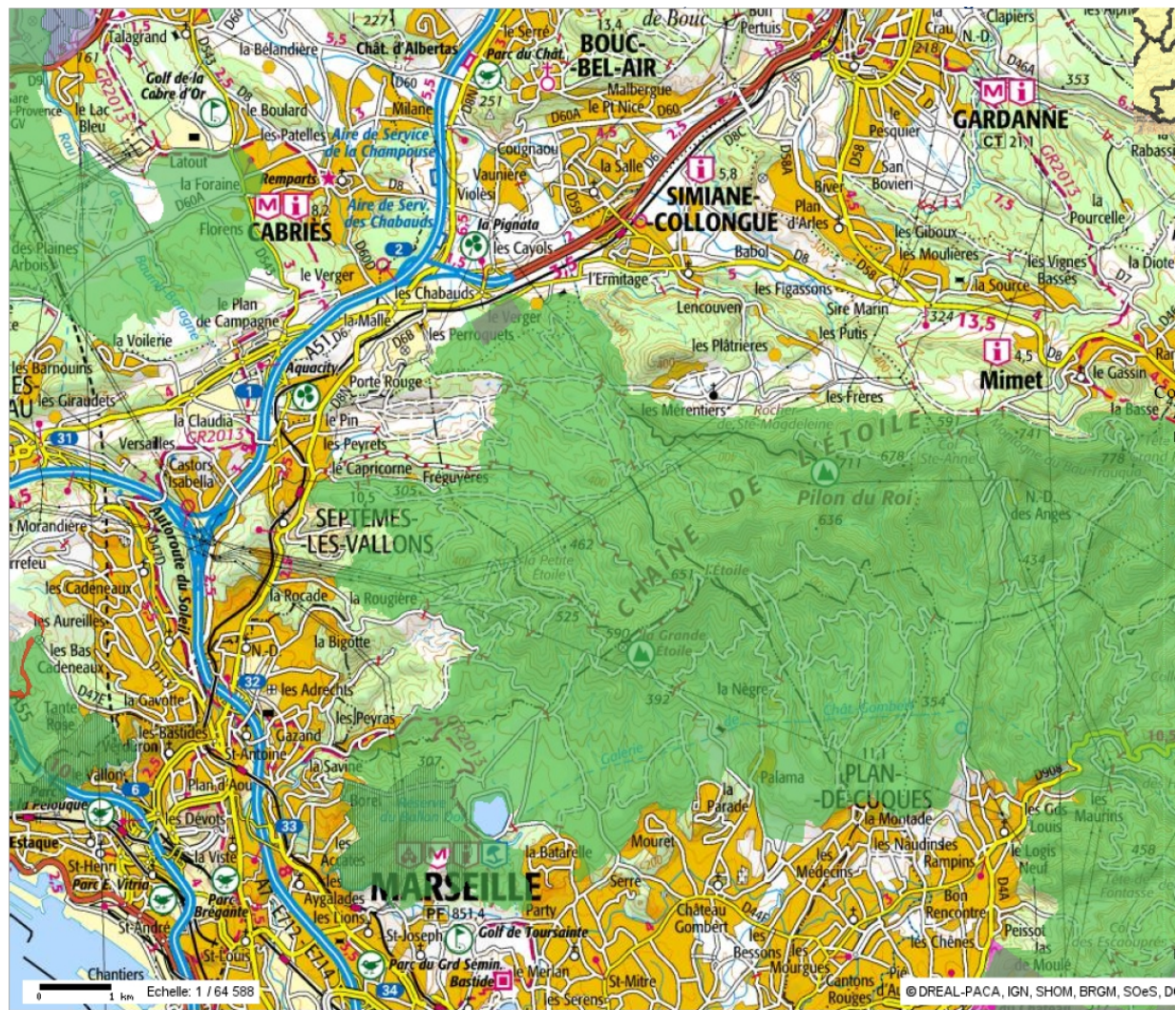


Tous droits réservés.

Document imprimé le 3 Mars 2015, serveur Carmen v2.2, <http://carmen.developpement-durable.gouv.fr>, Service: DREAL Provence- Alpes- Côte- d'Azur.



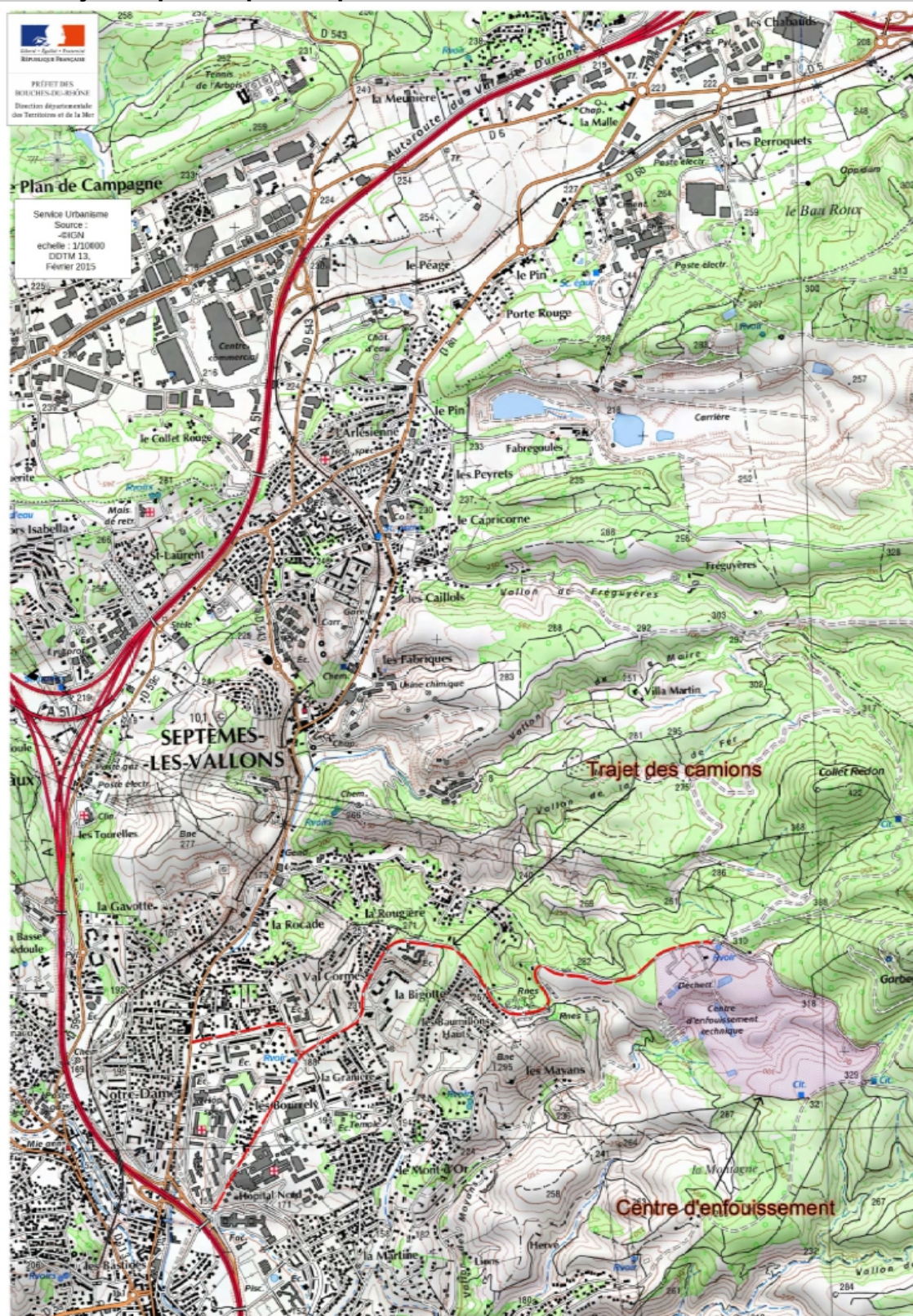
## 5. ZNIEFF





## 6. Accès existants

### 6.1. Trajet emprunté par les poids-lourds



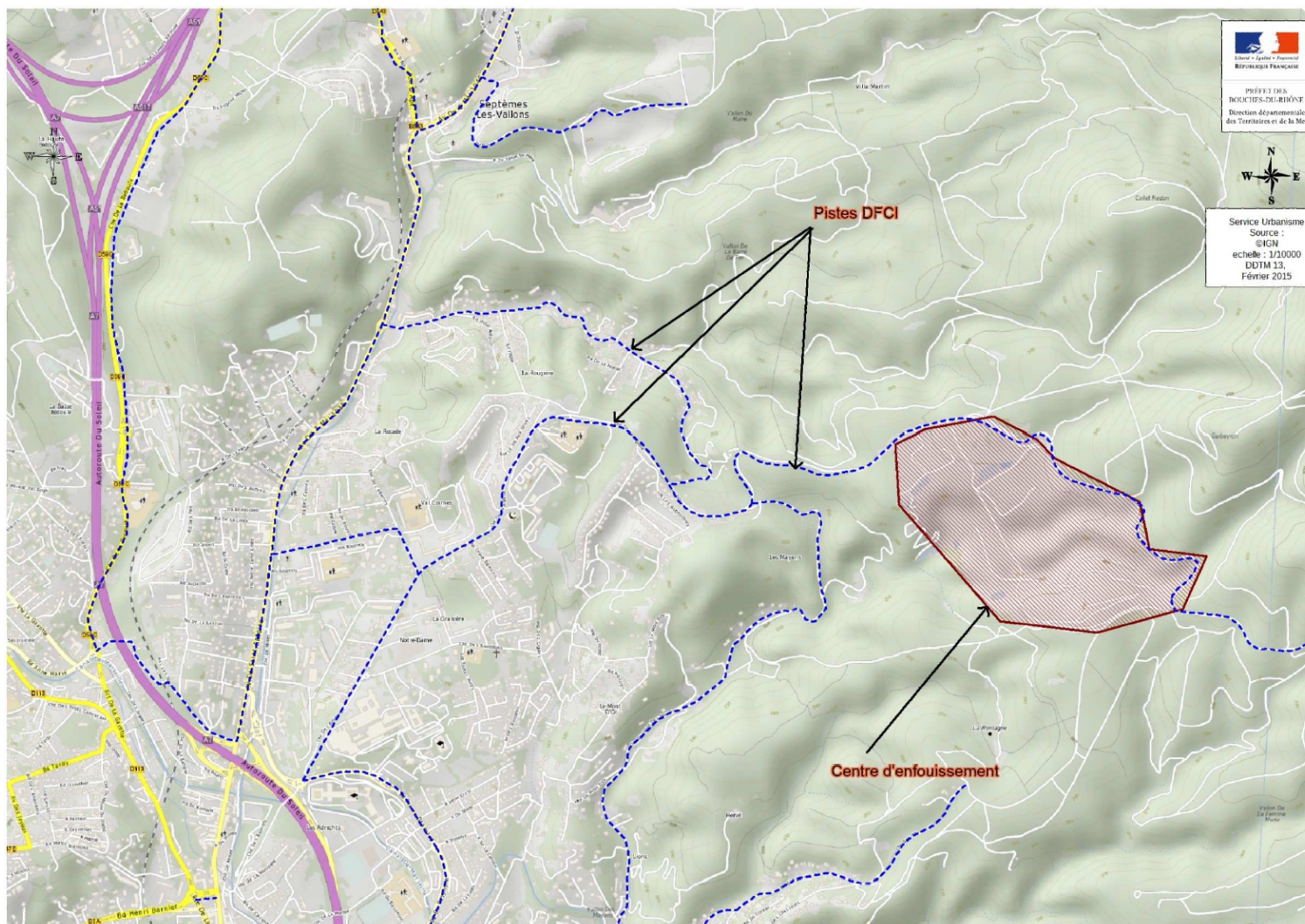


## 6.2. Noms et visualisation des rues empruntées



Route ou  
chemin du vallon  
d'OL, accès à la  
décharge

## 7. Carte des pistes DFCI aux abords de l'ISDND





## **8. visite mission le 17 mars 2015**

### **Accès à la décharge Valsud de Septèmes-les-Vallons visite de terrain de la mission CGEDD, le 17 mars 2015 JP Viguiier et G Pipien**

La mission s'est rendue sur place le 17 mars 2015, de 13h30 à 15h00.

Elle a accédé au site par l'autoroute en venant de Marseille, sortie 32, et via le chemin Bourrely, mais a aussi emprunté l'autre itinéraire d'accès, via l'avenue du vallon Dol : ces deux itinéraires semblent empruntés par les poids-lourds se rendant ou repartant de la décharge.

La mission s'est attachée aux conditions de circulation et de sécurité de l'accès à la décharge Valsud de Septèmes-les-Vallons, au travers des quartiers de Marseille concernés. Elle se réfère tant à l'arrêté du maire de Marseille de 1995, qu'à sa reprise dans l'arrêté préfectoral de 2011, complémentaire à l'autorisation d'exploitation de cette ISDND.

L'horaire de la visite, choisi pour des raisons de disponibilités, se situait juste après la rentrée des classes de l'après-midi dans l'école de la Solidarité 1, 44 chemin de la Bigotte. Les horaires des classes sont les suivants : 8h30/11h30 – pause déjeuner – 13h30/16h30<sup>18</sup>. Ce groupe scolaire comporte deux écoles maternelles (environ 80 et 65 élèves) et une école primaire (curieusement adressée au 54 avenue du Vallon Dol, avec 270 élèves). C'est surtout sur ces écoles que se concentrent les plaintes des associations.

La mission s'est appuyée sur les statistiques de l'observatoire départemental de la sécurité routière, et les informations recueillies auprès des associations<sup>19</sup> et des services. Dans les dernières années, aucun accident de poids-lourds n'est survenu sur le chemin de la Bigotte, ni sur le chemin Bourrely, ni sur l'avenue du vallon Dol. L'accident mortel (poids-lourd contre piéton) de 2011 a concerné un poids-lourd revenant de la décharge, et a eu lieu plus près de l'accès à l'autoroute. Les accidents recensés concernent des véhicules légers.

La mission disposait de deux éléments concernant la réglementation de la circulation (recueillis auprès des associations mais aussi de la préfecture de police) :

- un arrêté du maire de Marseille de 1995, autorisant les poids-lourds desservant la décharge, de plus de 5 tonnes à circuler, mais sous diverses conditions de vitesse, de convois, et d'horaires ;

---

<sup>18</sup> Voir : <http://www.education.gouv.fr/annuaire/13-bouches-du-rhone/marseille-15e/etab/ecole-maternelle-publique-solidarite-1.html>

<sup>19</sup> Voir notamment dossier établi pour madame la ministre en charge de l'Écologie, et remis à la mission lors des réunions en mairie d'arrondissement, en présence de la sénatrice-maire d'arrondissement, le 5 février 2015

- un arrêté préfectoral complémentaire aux arrêtés d'autorisation d'exploitation de la décharge, reprenant ces conditions.

Les associations ont évoqué une disposition du code de la route limitant le tonnage pour des voies à forte pente, et un arrêté dérogatoire du préfet : la mission n'a pas obtenu à ce jour de confirmation officielle de tels éléments (d'ailleurs non produits par les associations).

La visite s'est plus attachée à la circulation et à la sécurité sur le chemin de la Bigotte, qui prend son origine en bas, sur le chemin Bourrely, et se termine en haut juste après l'accès à la décharge, par deux pistes forestières fermées par des barrières ou chaînes.



Au bas, le chemin Bourrely est très fréquenté, en particulier par diverses lignes de bus, dont certaines de grande longueur. Il se présente comme une rue urbaine, avec une chaussée à deux voies de circulation (une dans chaque sens) avec des aménagements ponctuels en faveur de la sécurité autour des arrêts de bus. Elle dispose de trottoirs confortables. L'avenue du vallon Dol est de même type.

Au carrefour entre le chemin Bourrely et le chemin de la Bigotte, on peut constater qu'il existe une surlargeur de voie importante. Elle pourrait éventuellement être utilisée pour mettre en place un aménagement permettant un stockage de convois de poids-lourds de plus de 5 T se rendant à la décharge, avant leur montée, à l'instar de ce qui a été réalisé en haut, pour stocker les convois avant la descente.



L'amorce de la montée par le chemin de la Bigotte est en pente forte (de l'ordre de 13%). La mission a pu y suivre un poids-lourd se rendant à la décharge : il n'a pas dépassé la vitesse de 30 km/h jusqu'à l'école Solidarité 1, avant d'accélérer à 50 km/h.

La mission a constaté l'absence de toute signalisation sur l'ensemble de la montée, hormis :

- (i) en bas du chemin de la Bigotte, un panneau rappel 30, sans annonce préalable et sans suite, donc peu compréhensible par les usagers ;



- (ii) une signalisation d'annonce puis de position de ralentisseurs, au droit de l'école maternelle Solidarité 1, doublée par un panneau d'interdiction de s'arrêter. Il serait



sûrement pertinent de mettre en place plusieurs éléments de signalisation (à l'instar de ce qui est mis en place à la descente) :

- (iii) un panneau de rappel de la limitation de vitesse en ville à 50 km/h (mais comment ceci s'articule-t-il avec le panneau 30 précédemment évoqué?) ;

- (iv) un panneau d'annonce « attention école », doublé d'une limitation de vitesse à 30 km/h pour franchir les ralentisseurs, et d'un panneau d'annonce de ces ralentisseurs.

Il y a peu de passages piétons matérialisés.



L'accès à l'école est bien sécurisé en montant vers l'école, d'une part par un trottoir doté de barrières continues, puis par un cheminement parallèle à la route (un ancien parking fermé), et, surtout, par un cheminement qui monte directement de la cité HLM en contrebas, réalisé très récemment.





A noter que le parking devant l'école (une douzaine de places) était entièrement plein : vraisemblablement par des personnels de l'école. Ceci explique qu'en période d'entrée et de sortie, il y ait des difficultés liées aux voitures des parents, ne disposant pas d'une dépose-minute. Mais ce point, du fait des horaires d'interdiction de circulation des poids-lourds, ne relève pas de la présente mission.



L'accès à l'école, par le haut, est moins sécurisé, avec juste un trottoir classique. Peut-être serait-il utile de prolonger ici le barriérage de sécurité.

La mission a constaté globalement un faible trafic à cette heure creuse, tant de voitures (au maximum une vingtaine en une heure trente) que de véhicules utilitaires (deux moins de 3,5 T ; une semi-remorque, de PTAC 40T ; deux poids-lourds avec benne 6x4, de 25T maximum).

Ceci confirme les chiffres recueillis par la DREAL à partir des déclarations, mais aussi des registres de l'exploitant : **une moyenne annuelle d'un maximum d'une centaine de poids-lourds de plus de 3,5T par jour en 2014**, avec une pointe le mois de juin au maximum autorisé (avec uniquement six jours de dépassement de la limite à 148, avec 150 ou 151 PL). Moins de la moitié de ces poids lourds faisaient plus de 25T.

La signalisation à la descente est bonne, avec des panneaux de limitation de vitesse à 30 km/h, d'annonce d'école, d'annonce de forte pente.

Toutefois, la mission a constaté une incongruité juste avant l'école, et les ralentisseurs : une limitation de vitesse à 30 km/h uniquement pour les poids-lourds de plus de 5T, alors même que des ralentisseurs devant l'école nécessitent une limitation générale à 30 km/h pour tous les véhicules. La mission préconise de retirer la mention 5 T, et de compléter par un panneau signalant la zone de ralentisseurs, puis, ensuite, la fin de limitation à 30, sauf pour les poids-lourds de plus de 5T.

De plus, dès la sortie de la décharge, des panneaux annoncent la zone de stockage des convois. Mais il n'existe aucun panneau explicitant la réglementation des circulations de PL de plus de 5T, tant sur les horaires que sur les obligations de mise en convoi (l'exploitant se contente de distribuer des dépliants aux sociétés accédant à son site). La mission préconise la mise en place d'un tel panneau, tant au poste de sortie de la décharge, que juste en face de la sortie sur la route du Vallon d'OI.

La mission a pu constater qu'un véhicule pilote guidait bien un convoi à la descente. Mais, a été surprise de voir un poids-lourds (6x4, de 25T maximum) descendre individuellement, juste cinq minutes après le passage d'un convoi, et donc en totale infraction. La mission préconise des contrôles réguliers par les forces de police (nationale et/ou municipale), avec une verbalisation stricte.



L'urbanisation au-dessus de l'école est composée de maisons individuelles, regroupées ou non en lotissements. L'un des lotissements (en contrebas sud du chemin de la Bigotte) dispose d'un autre accès par le bas : la mission s'interroge sur l'opportunité de fermer l'accès au chemin de la Bigotte, pour limiter les risques d'accidents au carrefour.

Mais, la mission souligne la toute récente autorisation d'un nouvel immeuble (38 logements), avec accès sur le chemin de la Bigotte. Et d'autres annonces de promotion immobilière semblent se développer.

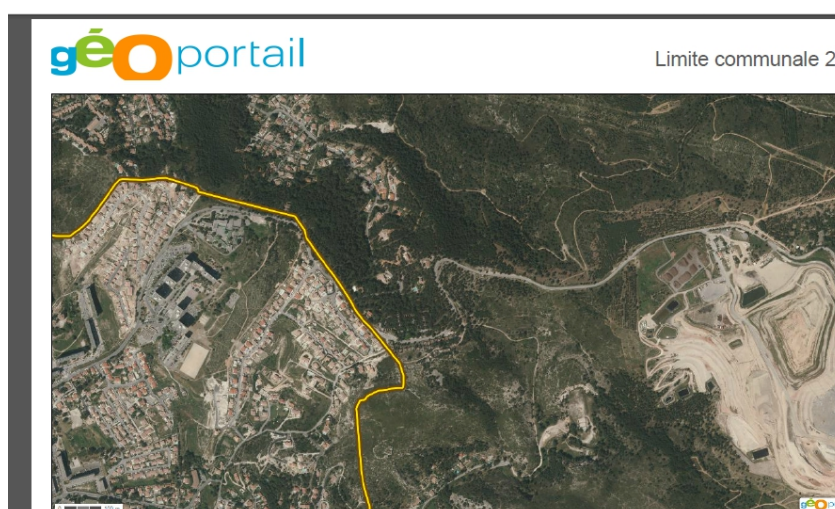


Par ailleurs, la mission n'a pas pu constater les difficultés éventuelles, lors d'intempéries, pour la montée des poids-lourds dans la partie à forte pente (13%) du chemin de la Bigotte. Ceci semble pourtant vraisemblable, et des cas de renversements ou patinages ont été rapportés par les associations. Ce point mériterait analyse, car il peut amener à limiter la circulation des PL les plus lourds lors d'intempéries.

Enfin, la mission a relevé sur le chemin de la Bigotte, en descendant de la décharge, un panneau d'entrée/sortie d'agglomération, amenant à s'interroger sur la domanialité de cette voie. Il est depuis confirmé, qu'en partie haute, la voie d'accès à la décharge est la « route du vallon d'Oï », voie sur le territoire de la commune de Septèmes-les-Vallons. Dans ce cas, sur cette partie, l'arrêté de 1995 du maire de Marseille ne s'applique donc pas.



Ce point reste à préciser, en particulier au regard de la domanialité, puis de la réglementation de la circulation prise par le maire de Septèmes-les Vallons. Ceci renforce l'importance de la réglementation prise par l'arrêté préfectoral de l'été 2011, et de son affichage, en particulier en vue de permettre à des forces de polices (nationale et/ou municipales) accompagnées de l'inspection des installations classées d'effectuer des contrôles.



En conclusion générale de la visite, la mission constate qu'il n'y a pas d'insécurité routière majeure, en particulier au regard de la circulation des poids-lourds (dont le trafic reste en moyenne très inférieur aux maxima autorisés par l'arrêté d'autorisation d'exploitation), mais que des améliorations restent possibles. Toutefois, la poursuite de l'urbanisation du secteur ne semble pas compatible avec le maintien d'une exploitation d'une installation industrielle du type de la décharge Valsud.

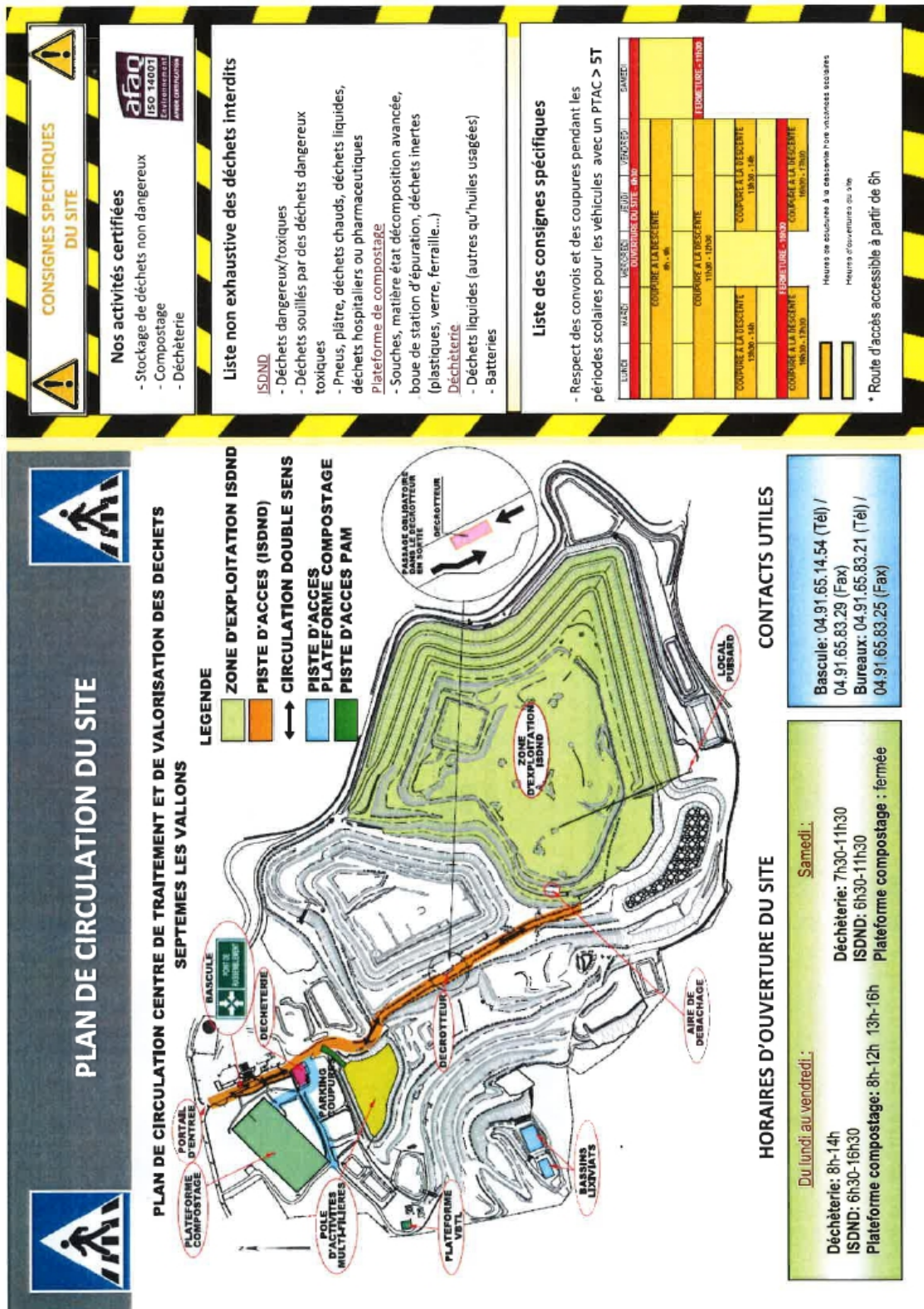
**Les préconisations, d'amélioration immédiate/à court terme de la sécurité routière**, par la mission, sont les suivantes :

1. renforcer la signalisation routière en montée du chemin de la Bigotte (ville de Marseille, en liaison avec MPM) ;
2. mise en place d'une limitation de vitesse à 30 km/h pour tous les véhicules de part et d'autre de l'école maternelle Solidarité 1 (mairie de Marseille) ;
3. la poursuite du barriérage de sécurité le long du trottoir au-dessus de l'école (MPM) ;
4. la mise en place de deux à trois panneaux de grande taille juste en sortie de la décharge (dans le site, et sur le chemin de la Bigotte) et au lieu de stockage des convois, rappelant la réglementation pour les poids-lourds de plus de 5T (obligation de convoi, horaires) (Valsud) ;
5. examiner la suppression de l'accès haut au lotissement juste au-dessus de l'école (ville de Marseille, en liaison avec MPM) ;
6. mener des contrôles de police réguliers pour s'assurer du respect de la réglementation, en particulier concernant la circulation des poids-lourds de plus de 5T (police nationale, en liaison avec la DREAL (installations classées), polices municipales de Marseille et Septèmes-les-Vallons) ; qui peuvent, le cas échéant, être utilement couplés avec une mission du service du contrôle des transports terrestres (DREAL) portant sur le respect du code des transports, et en particulier le respect du poids maximum autorisé.
7. la matérialisation de passages pour piétons, y compris par des surélévations de chaussée, tout au long du chemin de la Bigotte (MPM) ;
8. une réflexion sur la généralisation de la réglementation de circulation des PL de plus de 5T aussi à la montée, avec repérage d'une zone de stockage pour avoir
9. des convois à la montée (par exemple le long du chemin Bourrely, juste au carrefour avec le chemin de la Bigotte) ;
10. étudier les conditions de circulation pour des PL de plus de 25T en cas d'intempéries, du fait de la forte pente initiale du chemin de la Bigotte.

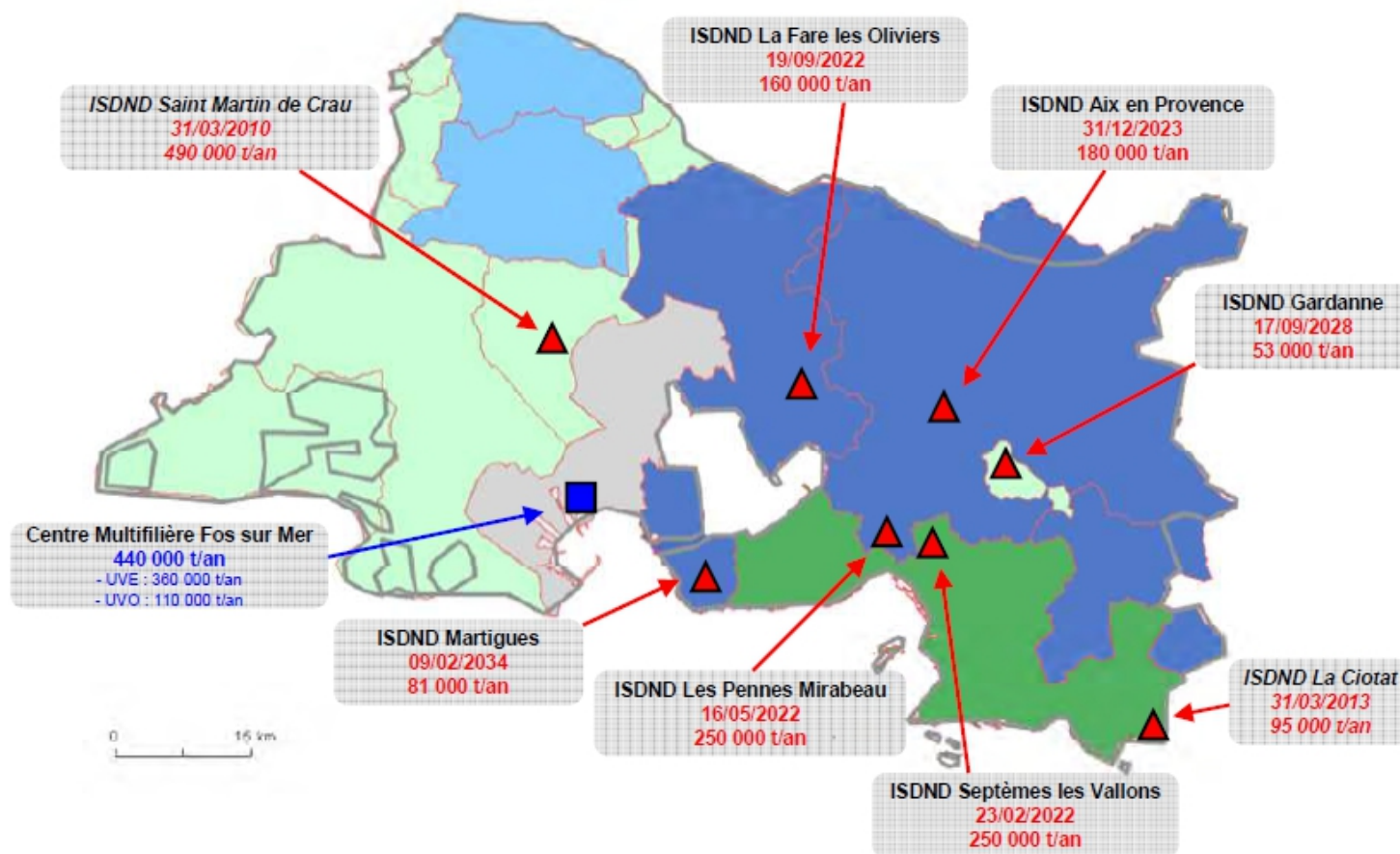


## 9. Consignes environnementales de la décharge



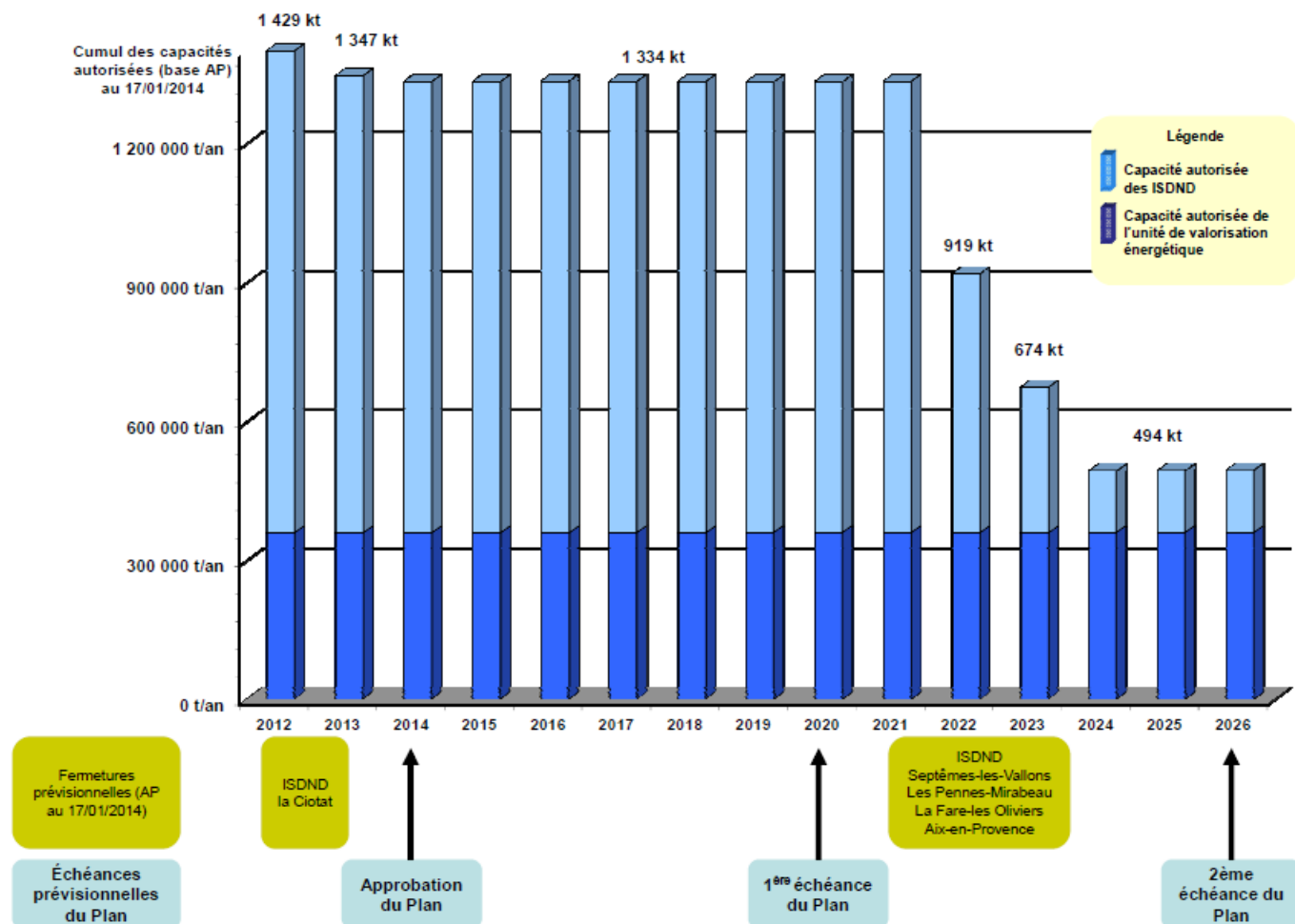


## 10. Localisation des ISDND des Bouches-du-Rhône





## 11. Capacités d'incinération et de stockage actuellement autorisées dans les Bouches-du-Rhône

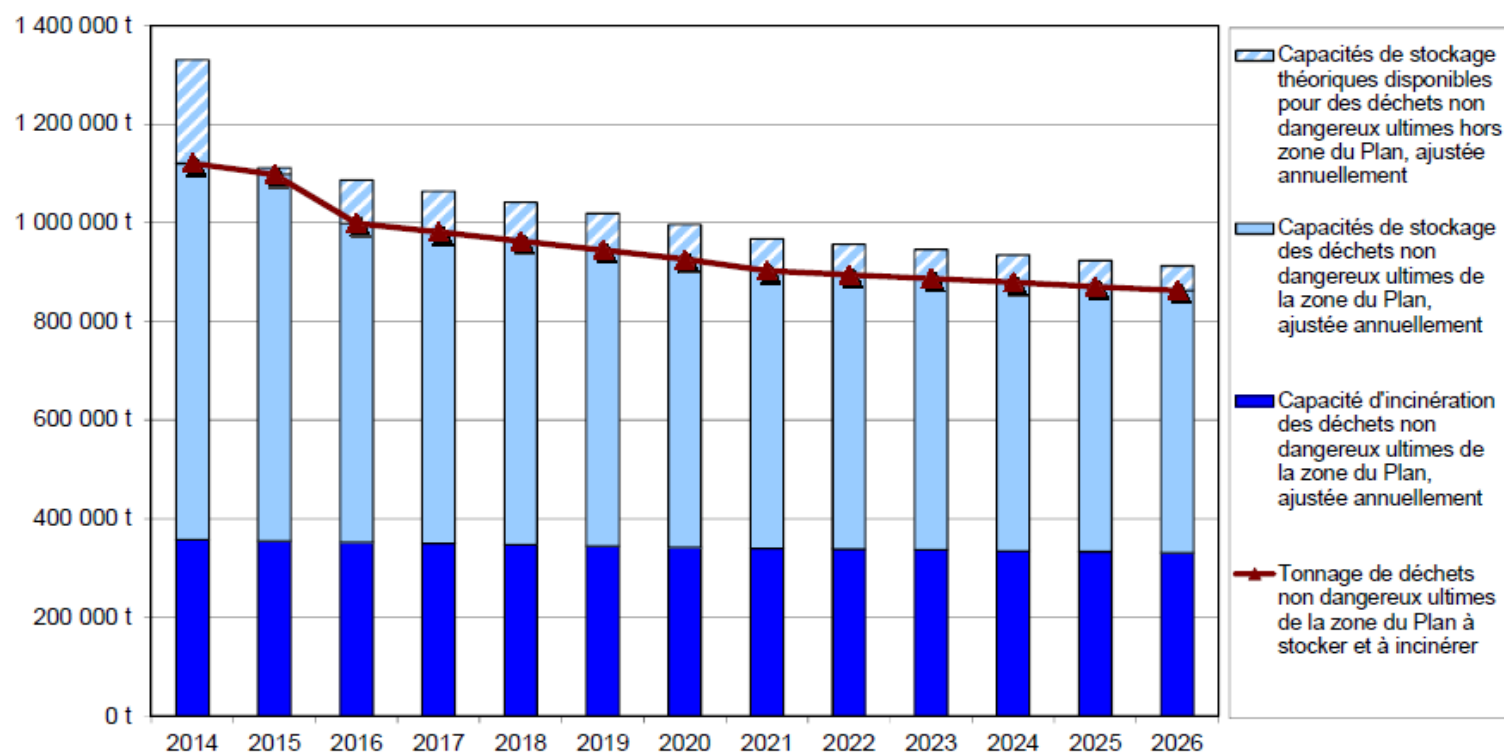


## 12. Plan de prévention et de gestion des déchets non dangereux des Bouches-du-Rhône



### Plan de Prévention et de Gestion des Déchets Non Dangereux des Bouches-du-Rhône

Le graphique suivant illustre l'ajustement progressif des capacités tenant compte de l'évolution des tonnages de déchets ultimes à stocker et à incinérer :



### 13. Personnes rencontrées

<i>Nom</i>	<i>Titre ou organisme</i>	<i>Commentaire éventuel</i>
Mme Ghali	Sénatrice, Maire de secteur	Accompagnée de Mme Boulay, Adjointe à madame le maire de secteur, chargée de l'environnement, M Cazzola, Adjoint à madame le maire de secteur, chargé de la voirie, et Mme Laugier Directrice de cabinet
M Molino	Maire de Septèmes-les-Vallons	Accompagné de M Nercy adjoint au maire et de M Bourrely DGS <sup>20</sup>
Mme Pozmentier	Adjointe au maire de Marseille en charge de la sécurité	Ville de Marseille
M Cadot	Préfet de région, préfet des Bouches-du-Rhône	
M Bonnetain	Préfet de police des Bouches-du-Rhône	Accompagné de M Le Conte des Floris, directeur adjoint du cabinet, ainsi que le commandant Gil, commissaire des XV/XVIèmes arrondissements de Marseille
Mme Lajus	Préfète à l'égalité des chances	(par téléphone) ainsi que M Secchi chargé du secteur de Notre-Dame-limite
M Laugier	Secrétaire général des Bouches-du-Rhône	Accompagné de Mme Bénétreau, directrice des collectivités locales, de l'utilité publique et de l'environnement, et M Bertothy chef du bureau des installations et travaux réglementés
M Neyer	Directeur adjoint de la DREAL	Ainsi que ses services (SPR, UT13, UT06, UCTT)
M Servanton	Directeur départemental des territoires et de la mer	Accompagné de M Castel, directeur adjoint
M Haas	Directeur départemental de la protection des populations	
M Llamas	Directeur de l'agence ONF Bouches-du-Rhône-Vaucluse	Ainsi que l'unité Etoile-Calanques dirigée par M Ferreira
Mme Agier	DGS du Conseil général des Bouches-du-Rhône	Accompagné des personnes en charge de l'élaboration du PDPGDND
M Rauscher	DGA aménagement urbain et habitat à la communauté urbaine MPM et DGA développement urbain à la ville de Marseille	Accompagné de M Marcie directeur de l'environnement de MPM <sup>21</sup>

<sup>20</sup> La mairie de Septèmes-les-Vallons a complété cet entretien par l'envoi d'une note blanche portant sur l'analyse des itinéraires alternatifs d'accès à l'ISDND

<sup>21</sup> M. Pogetti, DGA propreté de la communauté MPM, invité à deux réunions organisée avec les missionnaires, n'a pas souhaité y participer; il a été joint ultérieurement par téléphone.

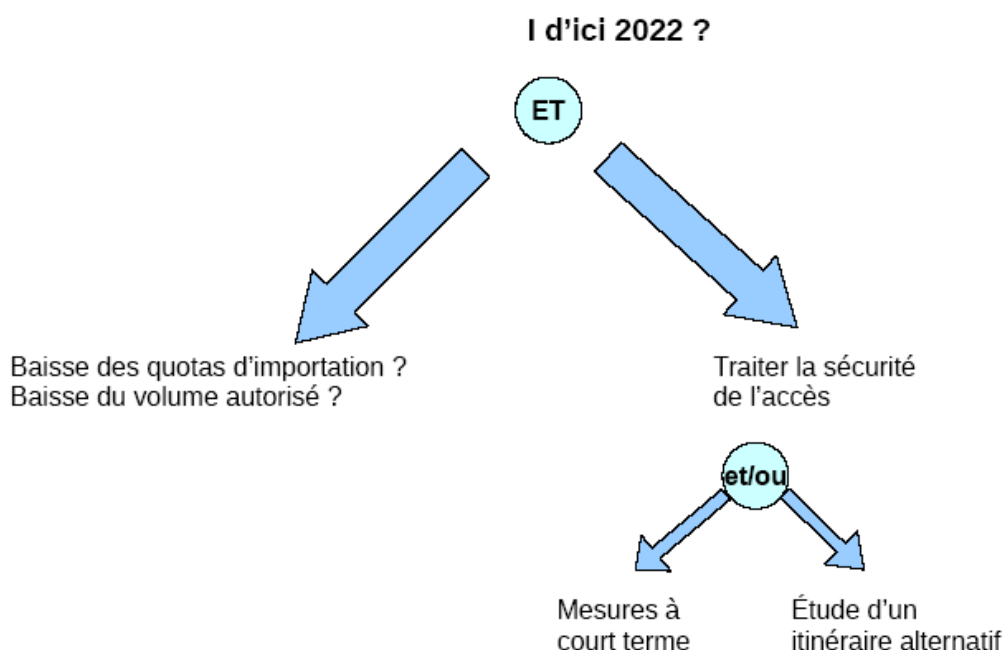
<i>Nom</i>	<i>Titre ou organisme</i>	<i>Commentaire éventuel</i>
M Labouz	Directeur de la sécurité et de la police municipale	Ville de Marseille
M Suanez	Chef du service de la prévention et de la gestion des risques	Ville de Marseille
M Clouchoux	Chef du service mobilité et logistique urbaine	Ville de Marseille
M Binet	directeur	GIP MRU
M Gentil	Directeur régional Méditerranée, Véolia – Recyclage et valorisation	Ainsi que M Lahouze, directeur territoire Provence-Alpes, M Pernot, directeur technique régional et M Clément, directeur de l'unité opérationnelle de traitement 13 à Valsud
M Piéri et M Lande	Association contre la décharge de Septèmes-les-Vallons	En présence de madame Ghali <sup>22</sup>
M Forini	Fédération des comités de quartier	En présence de Madame Ghali
Mme Bercet	Présidente de l'association COLINEO	Accompagnée de M Girault, chargé de mission environnement

---

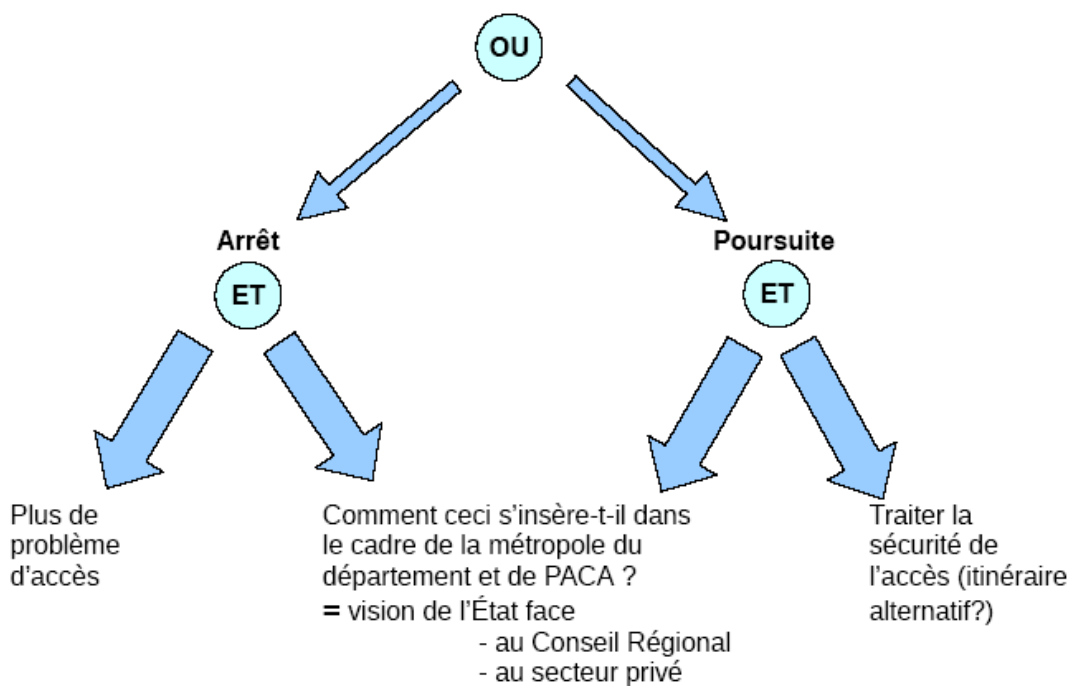
<sup>22</sup> À cette occasion, l'association a remis à la mission un dossier complet, en la forme remise par la sénatrice-maire à madame la ministre, lors de l'entrevue de décembre 2014

## 14. Logigramme

### Décharge de Septème-les-vallons / Questions et décisions Logigramme



### II Maintien de l'exploitation au-delà de 2022 ?



## 15. Glossaire des sigles et acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
AGAM	Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable
CIQ	Comité d'intérêt de quartier
CSS	Commission de suivi de site
DDTM	Direction départementale des territoires et de la mer
DFCI	Défense des forêts contre l'incendie
DGA	Directeur général adjoint des services
DGPR	Direction générale de la prévention des risques
DGS	Directeur général des services
DREAL	Direction régionale de l'environnement
GIP	Groupement d'intérêt public
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
ISDND	Installation de stockage de déchets non dangereux
MPM	Communauté urbaine Marseille Provence Méditerranée
MRU	Marseille rénovation urbaine
ONF	Office national des forêts
PACA	Provence-Alpes-Côte d'Azur
PDDND	Plan départemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux
RTM	Régie des transports de Marseille
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SDIS	Service départemental d'incendie et de secours
SGAR	Secrétariat général pour les affaires régionales
UT	Unité territoriale
ZNIEFF	Zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique





