

cndp Commission nationale
du **débat public**

BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable décidée au titre de l'article L121-17

Projet de demi-échangeur sur l'A55 – Jas de Rode

Du 28 septembre au 16 octobre 2020

ALIAMET Sofia

CHERY Cécile

Désignées par la Commission nationale
du débat public

Bilan remis le 13 novembre 2020

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	4
SYNTHESE	4
Les enseignements clefs de la concertation	4
Les principales demandes de précisions et recommandations du/ de la garant.e	4
INTRODUCTION	4
Le projet	4
La saisine de la CNDP	8
Garantir le droit à l'information et à la participation	9
LE TRAVAIL PREPARATOIR DES GARANT.E.S	10
Les résultats de l'étude de contexte	10
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation	11
AVIS SUR le DEROULEMENT DE LA CONCERTATION	14
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?	14
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?	16
SYNTHESE DES ARGUMENTS EXPRIMES	17
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation	17
Évolution du projet résultant de la concertation (le cas échéant)	18
DEMANDE DE PRECISIONS ET RECOMMANDATIONS AU RESPONSABLE DU PROJET	18
Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées	19
Recommandations du/de la garant.e pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique	19
LISTE DES ANNEXES	20

AVANT-PROPOS

Le présent bilan est rédigé par les garantes de la concertation préalable. Il est communiqué par les garantes dans sa version finale le 13 novembre 2020 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). <http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/demi-echangeur-a55-jas-de-rode-a12826.html>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

SYNTHESE

Malgré la crise sanitaire que nous rencontrons aujourd'hui, l'appétence des acteurs d'un territoire sur les projets les concernant ne se dément pas, cette concertation l'a parfaitement mise en lumière.

L'historique du projet, des enjeux très imbriqués les uns avec les autres, des visions de territoires différentes : autant de sujets abordés autour du projet de 1/2 échangeur autoroutier et qui témoignent que l'ensemble des projets d'aménagements doivent être une occasion de permettre le dialogue territorial.

Concernant ce projet, les principales demandes de précisions et recommandations des garantes sont les suivantes :

Poursuivre l'information et la participation de tous les publics

La concertation préalable, initiée par la maîtrise d'ouvrage, a permis aux différentes parties prenantes concernées par le projet de se parler, s'écouter, et faire connaître leurs positions dans des conditions respectueuses, et un cadre de concertation clair.

Cette possibilité d'échanger doit être prolongée, les garantes de la concertation invitent le maître d'ouvrage à poursuivre les temps d'information et de participation du public autour du demi-échangeur.

Le projet a des impacts et des conséquences différentes sur ces deux secteurs (Secteur des Pennes et secteur XV XVIe), et l'ensemble des publics du territoire doit pouvoir avoir accès à l'information la plus transparente possible sur le projet, mais également aux dispositifs de participation qui pourraient être déployés par la suite, jusqu'à la phase d'enquête publique.

Mener des études complémentaires pour clarifier certaines données

La concertation a mis en lumière des contradictions et des remises en cause de certains indicateurs et données précisées dans le dossier de concertation.

Cela concerne notamment :

- Les perspectives de trafics attendues par le projet,
- Les émissions de CO2,
- Les impacts environnementaux du projet sur le Massif de la Nerthe, et celui de l'Etoile.

Sur ces sujets des études complémentaires devront être menées, afin de clarifier les éléments d'information portés à connaissance du public.

Poursuivre l'effort de transparence, esquissé par le maître d'ouvrage lors de la concertation

Si le maître d'ouvrage n'a pas souhaité porter à connaissance du public certains éléments de contexte majeurs tels que le protocole d'accord entre le Conservatoire du Littoral et LafargeHolcim dans son dossier de concertation, il a cependant répondu aux questions sur le sujet lors de la concertation volontaire.

Aussi, comme pour la poursuite des études, nous encourageons la maîtrise d'ouvrage à être la plus transparente possible concernant le projet de demi-échangeur : à quels besoins répond-il ? Quels sont les

bénéfices attendus pour la DREAL PACA ? LafargeHolcim ? Quelle gouvernance pour le projet ? Qui fait quoi en termes de coûts, de financements, d'entretien, de sécurité ? Quel avenir pour le demi-échangeur, la carrière de granulats et le centre de déchets inertes ? Quel développement pour le report modal et notamment le fret ferroviaire ?

Autant de questions sur lesquelles des réponses sont attendues, et que le maître d'ouvrage doit clarifier afin de garantir là aussi le droit effectif à l'information et à la participation.

INTRODUCTION

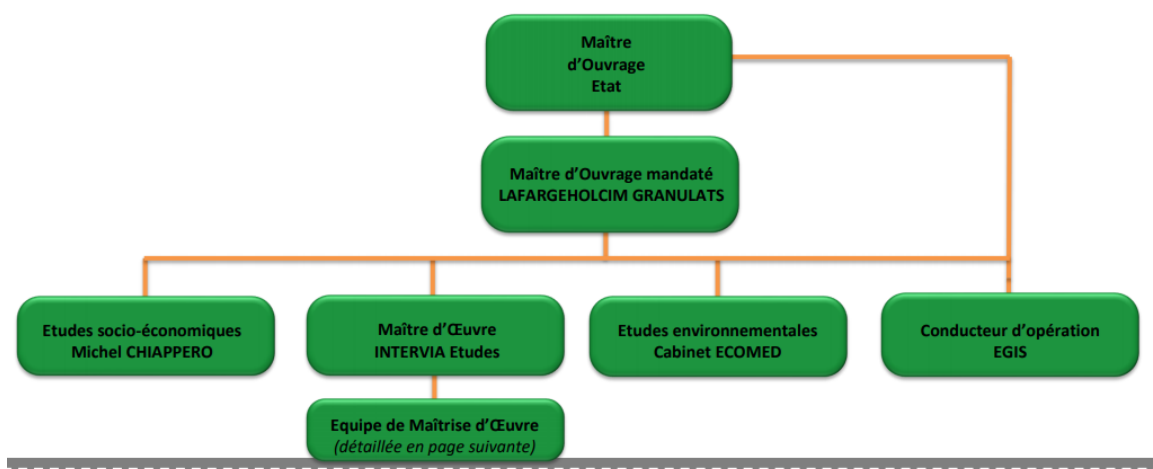
Le projet

Le projet soumis à concertation porte sur l'aménagement d'un demi-échangeur autoroutier sur l'Autoroute A55, sur la commune des Pennes Mirabeau, au lieu-dit « Jas de Rode », et ce afin d'améliorer la desserte de la carrière de granulats exploitée par LafargeHolcim et de son centre de stockage de déchets inertes.

- **Maître d'ouvrage du projet**

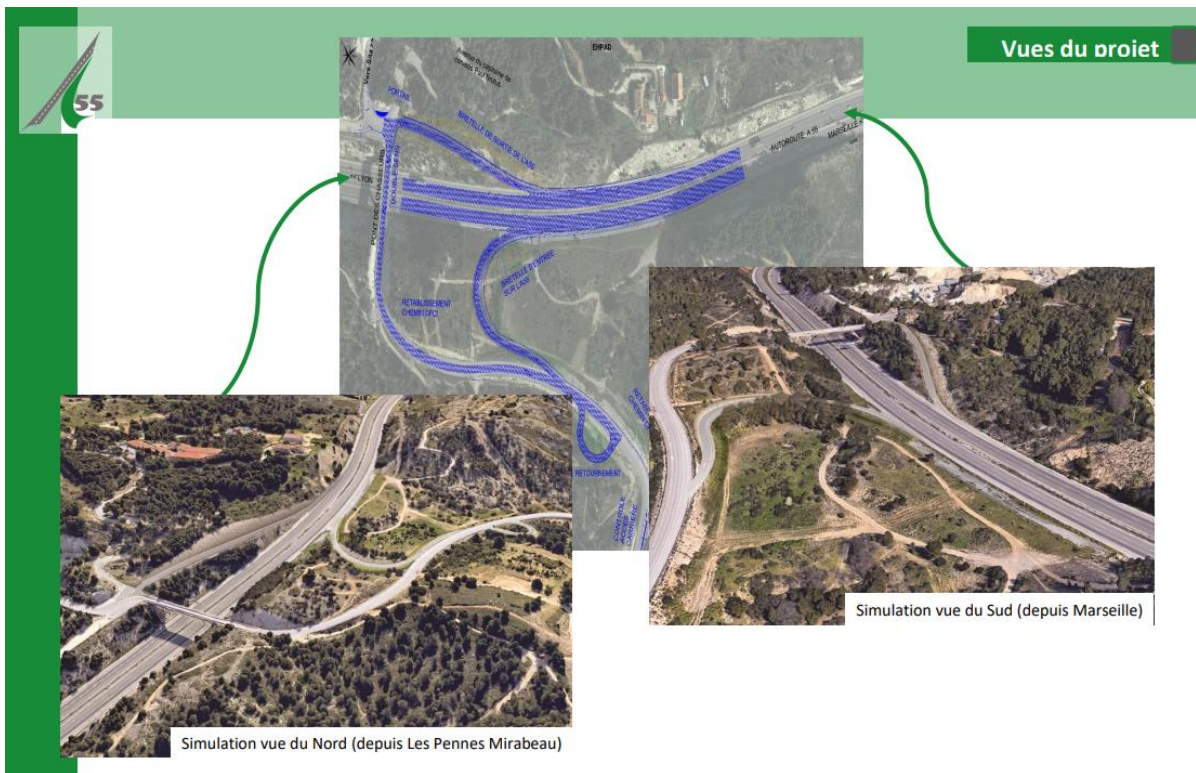
Le projet est porté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) PACA, pour le compte de l'Etat – Ministère de la Transition Ecologique.

La société LafargeHolcim Granulats est mandatée par la DREAL PACA pour la réalisation et le financement intégral du projet, par une convention datée du 25 juillet 2016.

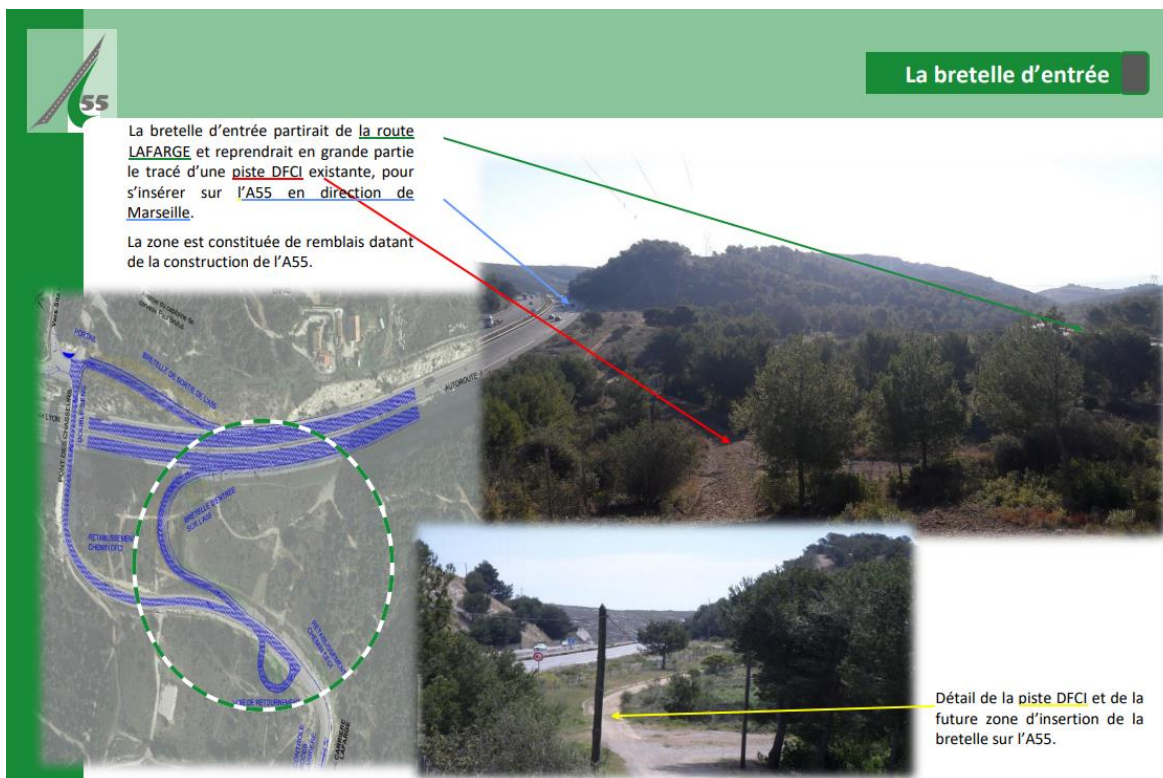


Organigramme de la maîtrise d'ouvrage du projet (extrait du [dossier de concertation](#), page 31)

- **Plan de situation**



Vues du projet, extraites de la page 37 du [dossier de concertation](#)



Présentation de la bretelle d'entrée envisagée (extrait [du dossier de concertation](#), p.38)

- **Objectifs du projet**

Selon la maîtrise d'ouvrage, ce projet permettrait :

- D'optimiser le fonctionnement du réseau routier existant en améliorant la fiabilité et la réduction du roulage dans l'acheminement, d'une part, des matériaux depuis la carrière LafargeHolcim Granulats vers leur lieu d'utilisation, au niveau de l'agglomération de Marseille, ainsi que, d'autre part, l'évacuation des déblais des travaux de l'agglomération marseillaise vers les installations de stockage de déchets inertes de LafargeHolcim ;
- D'améliorer la qualité et le cadre de vie des riverains des Pennes Mirabeau en permettant à LafargeHolcim Granulats d'éviter l'emprunt par les camions de voies de circulation en zone urbaine dense ; l'accès au demi-échangeur étant restreint uniquement à LafargeHolcim temps que le prévoit l'autorisation d'exploitation du site de granulats ;
- D'améliorer la qualité environnementale et la sécurité routière des infrastructures existantes ;
- D'améliorer la desserte du territoire.

● **Contexte du projet**

Le secteur concerné connaît une forte activité industrielle avec deux sites exploités par la société LafargeHolcim : une carrière de granulats et deux centres de déchets inertes. A proximité de ces sites figurent aussi une carrière exploitée par la société Samin (Groupe « Saint-Gobain »), ainsi qu'un centre d'enfouissement technique exploité par la société Sita - Suez Environnement.

Pour accéder aux sites carriers de LafargeHolcim Granulats, les transporteurs doivent actuellement emprunter l'A55 ou l'A7 jusqu'au niveau de l'échangeur des Pennes-Mirabeau par le carrefour giratoire entre les RD113, RD6 et RD368 rond-point dit «Coca-Cola» et à partir de là, emprunter la RD113, dite «Montée de l'assassin», en direction de La Gavotte, qu'ils quittent au rond-point de Verdun (quartier des Pennes Mirabeau) pour prendre une voie privée qui les dirige vers l'Ouest et leurs permet d'atteindre les sites de LafargeHolcim Granulats après franchissement de l'A55 par le pont des Chasseurs.

Cet itinéraire est jugé par la maîtrise d'ouvrage particulièrement accidentogène, car très saturé. En outre, le secteur est particulièrement urbanisé, entraînant ainsi une cohabitation quotidienne des véhicules particuliers et des poids-lourds aux abords de divers établissements accueillant du public (Lycées, écoles, maisons de retraite...)

Pour le maître d'ouvrage, le demi-échangeur sur l'A55 permettrait ainsi d'offrir un nouvel accès raccourci et sécurisé à la carrière de granulats.

Pour plus de détails sur le projet, voir le chapitre « Un constat- une voie majeure saturée et accidentogène » du dossier de concertation.

● **Caractéristiques du projet & alternatives**

L'aménagement du demi-échangeur sur l'A55 prévoit :

- La création d'une bretelle de sortie de l'A55 en provenance de Marseille, reliée au Pont des Chasseurs ;
- La création d'une bretelle d'entrée sur l'A55 en direction de Marseille ;
- La création d'un carrefour aménagé à l'Est du pont des chasseurs avec la bretelle de sortie ;
- La création d'une aire de retournement pour véhicules égarés afin qu'ils soient réorientés vers l'A55 ;
- La mise en double sens de circulation du pont des chasseurs ;

- La mise en place de contrôles d'accès aux entrées des voies privées desservant les carrières durant leurs heures de fonctionnement et les jours ouvrables ;
- La sécurisation du massif et des accès en dehors des heures et jours d'ouvertures des sites carriers LafargeHolcim Granulats, par fermeture de portails (accès aux services de secours possible) ;
- Sont aussi prévus : le reprofilage de la piste DFCI (Défense Forestière Contre Incendie), de la servitude EDF au pylône HT et de la servitude au pipeline SPMR (Société du Pipeline Méditerranée Rhône) ; Le déplacement du portail de l'avenue Paul Brutus afin de créer un carrefour aménagé à l'Est du pont des chasseurs.

Selon la maîtrise d'ouvrage, il n'y a pas d'alternative possible à l'aménagement du demi-échangeur : soit le projet se réalise, soit la situation reste telle qu'elle est actuellement (situation de statuquo).

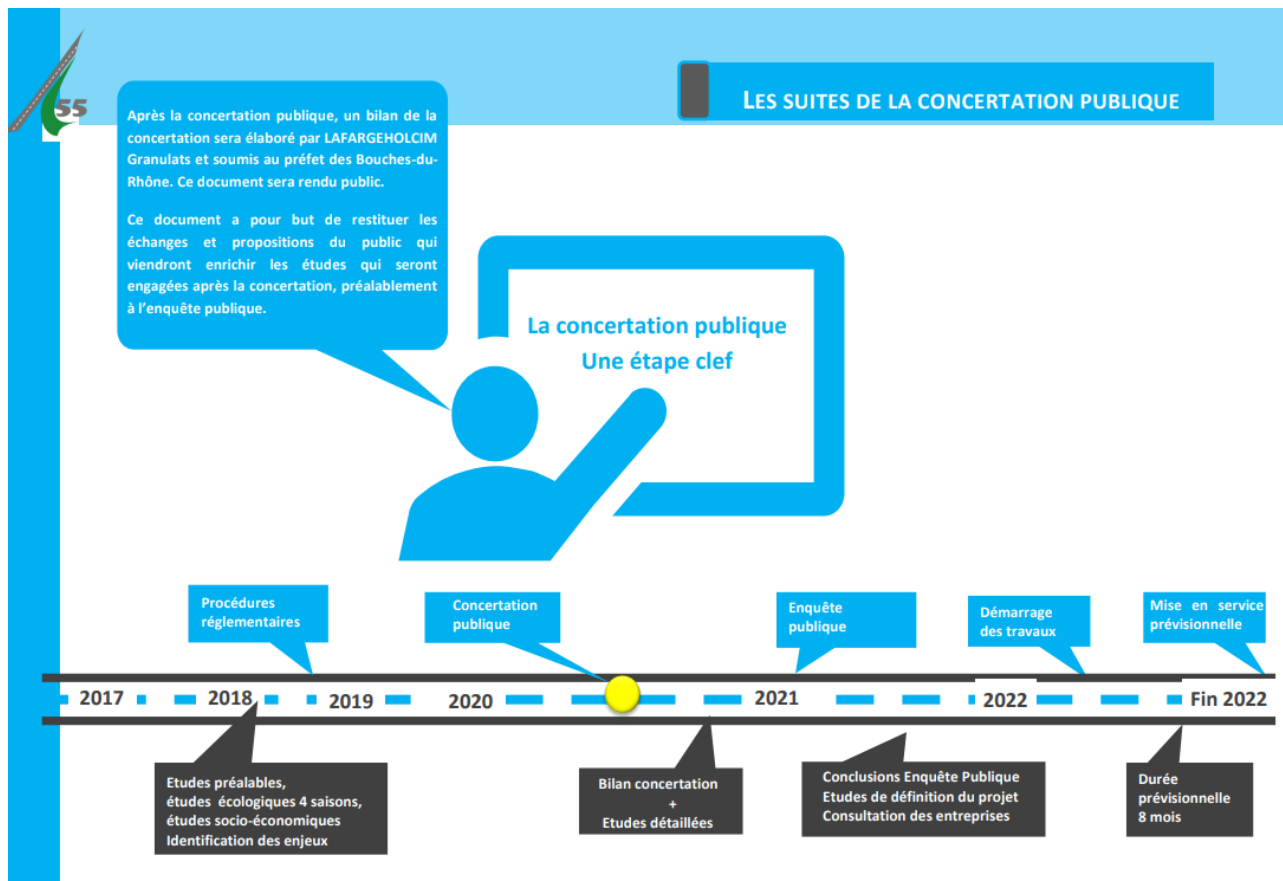
- **Coût et financement du projet**

Le projet serait financé en totalité par LafargeHolcim Granulats, sur ses fonds propres.
L'estimation budgétaire prévisionnelle est de 2 750 000 Euros TTC à charge exclusive de LafargeHolcim Granulats (Décomposé en 2 500 000 € TTC de travaux et 250 000 € TTC d'études)

- **Calendrier du projet**

La mise en service prévisionnelle de l'ouvrage est estimée pour la fin de l'année 2022.

- **Schéma décisionnel**



La saisine de la CNDP

• Contexte de la concertation

La concertation préalable sur le projet de demi-échangeur a été décidée en application de l'article L121-17 du Code de l'Environnement. Comme le précise cet article « *Le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'il fixe librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L121-15. Dans les deux, cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article 121-16* ».

Aussi, dans le cadre de l'article L121-17 du Code de l'Environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage. La Commission nationale du débat public ne peut légalement les valider.

Cependant, le rôle et la mission des garantes, est d'établir des recommandations concernant les modalités d'information et de participation du public (élaboration du dossier de concertation, mise en œuvre des dispositifs pour permettre au public de s'informer et participer à la concertation). La maîtrise d'ouvrage n'est pas contrainte, réglementairement parlant, de suivre les recommandations des garantes, et la CNDP, comme les garantes, ne peuvent être tenues des choix de la maîtrise d'ouvrage.

Au commencement de la procédure, ce projet était déjà connu par de nombreux acteurs du territoire en question ; en effet, le projet est en réflexion depuis près de 15 ans.

C'est ainsi un projet sans beaucoup de variantes qui est présenté aujourd'hui en concertation, soit ce demi-échangeur est réalisé, soit il ne l'est pas. La maîtrise d'ouvrage s'appuie pour cela sur différentes études ayant démontré l'absence de variantes du tracé, d'une part à cause des contraintes dues aux règles constructives autoroutières et d'autre part à cause de la richesse environnementale locale (présence de

stations d'espèces protégées et à fort enjeu local de conservation), le site jouxtant le périmètre de propriété du Conservatoire de Protection du Littoral.

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision lors de la séance plénière du 31 juillet 2019, la Commission nationale du débat public a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L121-17 du Code de l'Environnement et a désigné Mesdames ALIAMET et CHERY comme garantes de la concertation, considérant que le projet de demi-échangeur comportait des enjeux environnementaux importants.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garants neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du garant qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle du garant**

Un garant est une personne inscrite sur la liste nationale des garants, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Les garants ne se prononcent pas sur le fond du dossier, et sont indépendants à l'égard de la maîtrise d'ouvrage et des différentes parties prenantes.

Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un ou plusieurs garants pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés.

A l'issue de la concertation, le(s) garant(s) rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, les garantes avaient notamment pour mission de veiller à ce que la maîtrise d'ouvrage clarifie la gouvernance du projet, l'historique et le contexte du projet, mais aussi d'élargir les sujets de la concertation.

LE TRAVAIL PREPARATOIRE DES GARANTES

Les résultats de l'étude de contexte

Avant le lancement de la concertation, les garantes ont rencontré différents types d'acteurs : collectivités, acteurs associatifs, institutions et comités d'intérêts de quartier. Les entretiens menés ont permis

d'élaborer différentes recommandations à destination de la maîtrise d'ouvrage portant à la fois sur l'élaboration du dossier de concertation, et sur les modalités d'information et de participation du public.

En cas de réalisation, le projet de demi-échangeur serait aménagé sur la commune des Pennes Mirabeau. Cependant, les habitants de cette commune ne sont pas les seuls publics concernés par le projet. Le trafic de camions de la société LafargeHolcim et des autres entreprises exploitant des sites de carrières à proximité impacte également les habitants de Marseille, notamment ceux du XVI^e arrondissement (Estaque, Saint Henri), concernés par la hausse potentielle du trafic induite par le projet.

Il a par conséquent semblé important que l'ensemble des riverains de ces secteurs puisse être associé à la concertation, ainsi que les acteurs associatifs (notamment dans le champ environnemental) pour qui la préservation du Massif de la Nerthe est un sujet majeur.

● Sujets évoqués

Les acteurs rencontrés ont tous insisté sur **l'historique ancien du projet de demi-échangeur**. Certains évoquent un projet datant de plus de 20 ans, ainsi que les différentes options envisagées par le passé (échangeur complet par exemple).

Les acteurs rencontrés ont également évoqué à plusieurs reprises **l'accord signé entre LafargeHolcim et le Conservatoire du Littoral relatif à la vente de terrains situés sur le Massif de la Nerthe**.

Cet accord, également détaillé dans plusieurs articles de presse¹, a été initié en 2016 et s'est concrétisé en mai 2019 par la signature d'une promesse de vente entre les deux parties.

Il vise du côté de Lafarge, à vendre² au Conservatoire du Littoral des terrains sur le massif de la Nerthe (environ 90 hectares). L'aboutissement de la cession des terres est néanmoins conditionné à une clause suspensive importante : la réalisation du projet de demi-échangeur sur l'A55 dans un délai de 5 ans.

Si le projet de demi-échangeur n'était pas réalisé dans ce délai, les négociations pour parvenir à un protocole de cession devront être menées sous d'autres formes.

Le site du Massif de la Nerthe revêt une importance particulière pour plusieurs acteurs rencontrés. En effet, en cas de cession des terrains du Massif de la Nerthe au Conservatoire du Littoral, ce dernier s'engage à en préserver l'ensemble des terrains : aucune nouvelle construction ne pourra y être envisagée. Les terrains cédés pourront également à termes accueillir du public (exemple avec la ferme Cosimon située dans le secteur, qui pourrait devenir un lieu ouvert au public).

Il apparaît que ce protocole d'accord pour la vente de terrains du massif de la Nerthe, et l'existence d'une clause suspensive liée à la réalisation du demi-échangeur est un sujet majeur pour plusieurs acteurs rencontrés. Certains insistent sur la notion de « contrepartie évidente » : si le demi-échangeur ne se réalise pas : les terrains ne sont pas cédés au Conservatoire du Littoral, et ne peuvent donc pas être protégés.

Par ailleurs, certains acteurs voient dans le projet de demi-échangeur **une opportunité pour fluidifier le trafic routier**, et améliorer la circulation dans une zone particulièrement dense et saturée en termes de trafic (Avenue Paul Brutus, rond-point dit « Coca Cola » sur la commune des Pennes Mirabeau).

L'étude de contexte a également permis aux garantes de prendre connaissance de nombreux **enjeux connexes** pour lesquels des clarifications étaient attendues lors de la phase de concertation :

- La sécurité autour du demi-échangeur et les mesures prises par la DREAL et LafargeHolcim pour éviter des nuisances déjà connues dans le secteur : squattage, incendies de voitures, trafic de drogue, etc.

¹ <https://www.lamarseillaise.fr/environnement/a-la-nerthe-lafarge-va-enfin-vendre-du-terrain-CGLM076613>
<https://www.laprovence.com/article/edition-marseille/4128831/des-terrains-de-lafarge-cedes-au-conservatoire-du-littoral.html>

² Selon le maître d'ouvrage, les prix ont été fixés par France Domaines

- Des précisions quant au trafic estimé de poids-lourds de LafargeHolcim : le trafic sera-t-il revu à la hausse grâce au demi-échangeur ?
- « L'après demi-échangeur » : Que devient-il du projet ? Un échangeur complet est-il envisageable ? Quel avenir pour la carrière Lafarge à l'issue de sa période d'exploitation ?
- Les relations avec les entreprises Samin et Suez Environnement qui exploitent des sites de carrières à proximité : est-il prévu de les intégrer dans la réflexion ? Serait-il possible de les inviter à emprunter le demi-échangeur ?

Concernant plus spécifiquement **la tenue de la concertation**, les acteurs ont indiqué souhaiter que la maîtrise d'ouvrage soit transparente et porte à connaissance du public les différents sujets mentionnés ci-dessus, notamment l'historique du projet et l'existence d'un protocole d'accord entre LafargeHolcim et le Conservatoire du littoral, et que le périmètre de la concertation ne soit pas restreint uniquement à la commune des Pennes Mirabeau.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

- **Les recommandations des garantes concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation**

L'étude de contexte menée par les garantes a permis d'établir différentes préconisations concernant le dispositif d'information et de participation mais également l'élaboration du dossier de concertation, récapitulées ci-après.

Celles-ci ont également été transmises à la maîtrise d'ouvrage avant le lancement de la concertation.

- **Concernant le dossier de concertation**

- Le dossier de concertation est long et dense : prévoir une version plus courte et plus facilement appréhendable pour le public
- Ce dossier, adressé au public, doit répondre aux principales questions que ce dernier se pose et être transparent sur différents sujets répertoriés ci-dessous. Ces sujets ont été les principaux abordés par les acteurs rencontrés lors des entretiens menés par les garantes en phase d'étude de contexte :
 - Pourquoi un projet de demi-échangeur ? A quels besoins répond-il ?
 - Quel est l'historique du projet ? Pourquoi le projet est-il relancé aujourd'hui ?

Le projet de demi-échangeur a un historique important qui doit être mentionné dans le dossier de concertation et évoqué lors des échanges. Il est souhaitable d'indiquer que ce projet a fait l'objet d'un protocole de vente entre LafargeHolcim & le Conservatoire du Littoral. Cet accord prévoit la vente de 90 hectares environ de terrains situés dans le Massif de la Nerthe au Conservatoire du Littoral, par LafargeHolcim actuel propriétaire des terres. Une des clauses suspensives de ce protocole de vente est la réalisation du projet de demi-échangeur dans un délai de 5 ans à compter de la signature. Il convient de mettre à disposition du public tous les termes de cet accord, et notamment l'ensemble des clauses suspensives de ce protocole. Les garantes avaient par ailleurs invité la maîtrise d'ouvrage, dans un souci de transparence, à ajouter en annexe du dossier de concertation ce contrat de cession des terrains du massif de la Nerthe, signé entre le Conservatoire du Littoral & LafargeHolcim.

- Quel est l'objectif du projet ? Quels seront ses impacts ?

Rappeler l'état de la situation aujourd'hui.

Détailler les impacts du projet : environnementaux, socio-économiques (évolution du trafic, prévisions de bénéfices pour Lafarge avec un coût de transport réduit), gestion des risques (incendies, sécurité), aménagement du territoire (accès au secteur du Jas de Rode, sanctuarisation des terres cédées au Conservatoire du littoral)

- Quelles sont les caractéristiques du projet ?

Au-delà de la description technique et la présentation détaillée du projet, nous recommandons de présenter un comparatif entre la situation avec ou sans échangeur et des prévisions d'impacts (trafics, coûts) si le projet ne se réalisait pas (statu quo)

- Quels sont et seront les usages du demi-échangeur ?

Quel est le positionnement actuel de Lafarge vis à vis de l'usage (ou du non-usage) du demi-échangeur par Samin et de Suez Environnement ?

- Quels sont les acteurs du projet et le rôle de chacun ?

Qui sont les acteurs de ce projet ? Quel est le rôle de chacun ?

- Détailler le coût et financement du projet
- Présentation de « l'après-échangeur »

Que devient la carrière à l'issue de son exploitation (après 2032) ? Est-il prévu d'en faire un lieu de stockage de containers, comme cela a été évoqué par certains lors des entretiens préparatoires ?

Que devient le demi-échangeur ? Est-il condamné ? Quelles mesures de sécurité seraient mises en œuvre ? Serait-il réutilisé par la Commune des Pennes Mirabeau ? Si oui, à quelles fins ? Qui prend en charge le coût des différents scénarii ?

● **Concernant le calendrier de la concertation**

Le maître d'ouvrage souhaitait initialement tenir la concertation en fin d'année 2019, sur une période de 15 jours. Les garantes ont recommandé de tenir la concertation plus tard, afin de pouvoir mener leur étude de contexte, incitant ainsi à la décaler après la période d'élections municipales. Les garantes ont également précisé au maître d'ouvrage à plusieurs reprises, que le délai de quinze jours était trop court pour garantir le droit à l'information et à la participation du public. Ces dernières ont ainsi incité le maître d'ouvrage à tenir la concertation dans une période d'au minimum un mois.

La maîtrise d'ouvrage a décidé de reporter une première fois la concertation à mai 2020, puis à octobre 2020 (en raison du contexte sanitaire). La durée de la concertation est passée de quinze jours à trois semaines.

● **Concernant les modalités d'information du public**

Afin d'élargir les publics susceptibles de participer à la concertation, les garantes avaient invité le maître d'ouvrage à :

- S'appuyer sur la commune des Pennes Mirabeau pour l'appui à la communication

(Panneaux d'affichages, bulletins municipaux, distribution de flyers ...) ;

- Utiliser les panneaux d'information de l'Autoroute A55 ;
- Prévoir une version courte du dossier de la concertation ;
- Communiquer sur les réseaux sociaux de la DREAL PACA + Lafarge (Facebook, Twitter) y compris à l'aide de campagnes publicitaires pour promouvoir la concertation ;
- Relayer la démarche dans la presse locale et régionale, par l'envoi de communiqués de presse.

● **Concernant les modalités de concertation**

En complément des dispositifs envisagés initialement envisagés par la maîtrise d'ouvrage : registre papier en mairie, tenue de deux réunions publiques, les garantes ont suggéré d'autres modalités de participation :

- S'appuyer sur les mairies du XVe et XVIe arrondissements de Marseille pour l'organisation de réunions publiques, afin d'inclure les riverains et acteurs de l'Estaque dans la concertation ;
- Proposer un dispositif en ligne, permettant à chacun de faire part de son avis et de ses observations sur le projet, mais également de poser des questions au maître d'ouvrage. Les avis, observations, questions, tout comme les réponses du maître d'ouvrage seraient mises en ligne sur le site de la DREAL, pour respecter le principe de transparence de la concertation ;
- Organiser une visite des lieux "majeurs" impactés par le projet (type balade urbaine) afin de permettre aux acteurs directement concernés et aux parties prenantes d'appréhender au mieux les enjeux du projet en visitant les lieux ;
- Aborder lors des échanges l'ensemble des sujets liés au projet et de répondre aux questions éventuelles du public sur ces aspects (voir sujets précédemment évoqués).

● **La prise en compte des recommandations par les responsables du projet**

Plusieurs réunions ont été organisées entre la maîtrise d'ouvrage et les garantes de la concertation :

- En août 2019 : réunion au cours de laquelle la DREAL et LafargeHolcim ont pu présenter leur projet, et fournir une première version de leur dossier de présentation,
- En octobre 2019 : une visite de terrain, aux alentours de la carrière de LafargeHolcim, à l'endroit où doit être réalisé le projet de demi-échangeur (au niveau du Pont des Chasseurs),
- En février 2020 : avant l'épidémie de Covid-19, réunion au cours de laquelle les garantes ont pu détailler leurs recommandations pour l'élaboration du dossier et l'organisation de la concertation.

Des appels téléphoniques et l'envoi de nombreux mails ont permis aux garantes d'échanger avec la maîtrise d'ouvrage au cours de la phase de préparation de la concertation.

Le maître d'ouvrage a été à l'écoute des garantes, mais n'a pas souhaité suivre la totalité des recommandations mentionnées ci-dessus.

Sur le dossier de concertation, certains éléments ont été davantage précisés dans le dossier, notamment la présentation des caractéristiques du projet, les impacts environnementaux, les relations avec Samin et Suez, la prolongation du contrat d'exploitation de la carrière... Cependant, d'autres aspects du projet n'ont pas été détaillés dans le dossier : l'historique du projet est partiellement abordé, l'accord de cession des terrains du Massif de la Nerthe brièvement évoqué, et les prévisions d'évolution de trafic insuffisamment détaillées.

S'agissant des dispositifs de participation du public, ont été organisées deux réunions publiques en mairie des Pennes Mirabeau, et un registre papier a été mis à disposition dans cette même mairie. Le maître d'ouvrage a également retenu la proposition de formulaire en ligne pour recueillir les observations et questions du public. Au total, 30 contributions ont été envoyées en ligne : soit via le formulaire dédié sur le site de la DREAL, soit envoyés directement à l'adresse contact mise à disposition. Ces contributions, ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage ont été rendues publiques sur le site internet de la DREAL, à l'issue de la concertation. Enfin, suite aux demandes des habitants des secteurs du XVe et XVIe arrondissements de Marseille auprès de leurs élus, le maître d'ouvrage a décidé d'organiser une réunion publique supplémentaire le 14 octobre, à la mairie de secteur de ces arrondissements.

Le dispositif de concertation :

- Mise à disposition du dossier de concertation sur le site de la DREAL PACA : <http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/demi-echangeur-a55-jas-de-rode-a12826.html>
- Une brochure mise à disposition du public lors des réunions
- Un formulaire en ligne dédié au recueil de contributions (observations, propositions, questions) du public
- Un registre papier mis à disposition dans les locaux du Service Urbanisme de la mairie des Pennes Mirabeau
- Deux réunions publiques organisées à la mairie des Pennes Mirabeau : le 6 octobre, et le 13 octobre à 18h
- Une réunion supplémentaire a été planifiée par la maîtrise d'ouvrage en mairie de secteur du XVe et XVIe arrondissements de Marseille. Cette réunion a été organisée pour donner suite aux nombreuses demandes des habitants du secteur et des élus.

AVIS SUR LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour tous les citoyens, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programme qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Plusieurs interventions et questions lors des réunions publiques ont montré que le public était soit très informé du projet et avait bien pris connaissance de l'ensemble des informations, pour une infirme partie, soit, dans sa très grande majorité, sans connaissance des points principaux du projet. Force est donc de constater que le dossier de concertation, très complet mais très dense en information et seul document mis à disposition du public avant les réunions publiques n'était pas satisfaisant.

Comportant de nombreuses cartes et assez technique, le dossier de concertation est un document de 80 pages présentant la concertation publique et l'historique du projet, un portrait de territoire, le projet et les différentes études techniques et d'impact menées.

Ainsi, au cours des réunions publiques, le projet a donc nécessité d'être présenté de nouveau. L'exercice fait en une dizaine de minutes a montré que le dossier pouvait ainsi être vulgarisé. Il aurait été

souhaitable qu'un document reprenant les informations clés soit disponible avant la concertation (type synthèse de 4 à 6 pages présentant les informations-clés)

De même, ce dossier de concertation aurait permis de répondre à de nombreuses questions avant les réunions publiques s'il avait été scindé en plusieurs documents accessibles séparément pour des niveaux de lecture et d'attentes différents.

Le projet de demi-échangeur du Jas de Rhode est un projet dont les enjeux sont étroitement imbriqués avec d'autres enjeux du territoire notamment le contrat de vente de terrains de LAFARGEHOLCIM Granulats au Conservatoire du Littoral ; contrat dont l'une des clauses est la réalisation de ce demi-échangeur. Une version juridiquement acceptable du contrat aurait pu être portée à la connaissance du public.

Le dossier de concertation a été mis à disposition du public au moment de la publication officielle des dates de concertation, soit 15 jours avant son démarrage.

Au regard de la densité des informations de ce dossier, une association de riverains a notamment fait la remarque en réunion publique que le délai était « particulièrement court pour vérifier les données et sources utilisées ».

En raison des efforts de vulgarisation et de transparence du maître d'ouvrage constatés lors des réunions publiques, et des réponses apportées aux contributions en ligne, les garantes peuvent conclure que le droit à l'information a été respecté.

Elles soulignent toutefois, que des aspects du projet auraient été mérités d'être précisés davantage lors de l'élaboration du dossier de concertation : estimations de trafic attendues, historique du projet et protocole d'accord signé entre le Conservatoire du littoral et LafargeHolcim, justification du projet...

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Trois réunions publiques ont été organisées. L'ensemble des personnes présentes à ces différentes rencontres a pu s'exprimer et poser des questions sur le projet. Les acteurs associatifs, riverains, opposants comme partisans du projet ont pu librement partager leur point de vue sur ce projet et poser leurs questions.

Les participants ont pu également contribuer à la concertation en ligne, via le formulaire dédié sur le site de la DREAL, mais également en s'exprimant par écrit via le registre papier mis à disposition à la mairie des Pennes Mirabeau.

Comme recommandé par les garantes, un travail de communication préalable accru (médias, bulletins municipaux, réseaux sociaux...) aurait probablement permis de médiatiser et faire connaître davantage l'organisation de cette concertation et de diversifier les publics mobilisés.

Comme les garantes l'ont recommandé, un délai d'un mois aurait été nécessaire pour permettre à toutes les parties prenantes et particulièrement les habitants de pouvoir s'exprimer.

De plus, en cette période d'incertitude lié à la crise sanitaire, les contraintes liées à la contingence des salles auraient nécessité de programmer plus de réunions publiques.

La maîtrise d'ouvrage en organisant une réunion supplémentaire à Marseille a su s'adapter à la demande des élus et des associations du secteur.

Cette décision a permis de mettre en lumière des enjeux très différents entre les parties prenantes marseillaises et les riverains des Pennes-Mirabeau.

En effet, les réunions publiques qui se sont déroulées aux Pennes-Mirabeau, c'est à dire avant que la tenue d'une réunion à Marseille soit actée, ont été marqués par une forte occupation du temps de parole par les parties prenantes marseillaise, réduisant le temps de parole des acteurs de Pennes-Mirabeau. Il est d'ailleurs à noter que des tensions sur ce projet entre les deux territoires ont été mis en lumière à cette occasion.

Au regard de la forte participation aux différentes réunions publiques (et ce malgré des limites de jauges liées aux mesures sanitaires en vigueur), il est à penser que d'autres réunions supplémentaires auraient pu être bénéfiques pour répondre aux personnes absentes aux 3 dates retenues.

Lors des réunions publiques, étaient présents des représentants de la DREAL PACA et de LafargeHolcim. Des réponses ont été apportées aux questions posées par le public. Ces réunions ont permis aux participants d'exprimer leurs positions, de faire connaître leurs arguments et de détailler leurs questions sur le projet.

A noter également, la présence d'élus des communes concernés (Pennes Mirabeau, XVI^e et XVI^e arrondissements de Marseille) à chaque rencontre publique. Ils ont pu parfois s'exprimer ou répondre à certaines questions du public, relevant de leur compétence. Les élus du XVI^e arrondissement de Marseille ont été particulièrement présents et actifs lors de la réunion organisée en mairie de secteur, n'hésitant pas à s'exprimer publiquement en faveur du projet, tout en faisant part de leurs craintes sur certains sujets (augmentation du trafic ferroviaire, insécurité...), et leurs conditions d'acceptabilité du projet.

Le format des réunions publiques, choisi par la maîtrise d'ouvrage était « classique », et se présentait ainsi :

- Introduction & Accueil des participants : présentation de la maîtrise d'ouvrage (DREAL PACA et délégation à LafargeHolcim)
- Prise de parole des garantes de la concertation pour présenter les objectifs, principes et valeurs de la concertation et présenter la Commission Nationale du Débat Public,
- Présentation succincte du projet, en s'appuyant sur certaines pages du dossier de concertation
- Echanges, recueil des observations et questions du public & réponses de la maîtrise d'ouvrage.

D'autres dispositifs ont également été mis en œuvre par le maître d'ouvrage :

- Un registre papier mis à disposition en mairie des Pennes Mirabeau, afin que les riverains puissent exprimer leurs avis et poser leurs questions,
- Un formulaire en ligne sur le site de la DREAL répondant également à ces objectifs

Quelques chiffres clefs de la concertation :

A noter : les mesures sanitaires en vigueur lors de la tenue de concertation limitaient les jauges de salle. Lors de deux réunions publiques (les 6 et 14 octobres), la salle était comble et la limite de participants atteinte.

40 participants lors de la réunion du 6 octobre 2020 en mairie des Pennes Mirabeau,

15 participants lors de la réunion du 13 octobre 2020 en mairie des Pennes Mirabeau,

20 participants lors de la réunion du 14 octobre 2020 en mairie de secteur du XVI^e et XVI^e arrondissements à Marseille

30 contributions reçues par internet, soit via le formulaire dédié, soit par l'envoi de documents aux adresses mails contacts de la DREAL PACA,

10 expressions via le registre papier mis à disposition en mairie des Pennes Mirabeau

Environ 80 questions posées lors des réunions publiques

356 visites sur la page internet dédiée à la concertation sur le site de la DREAL PACA

SYNTHESE DES ARGUMENTS EXPRIMES

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

● **Opportunité du projet**

Au cours de la concertation, l'opportunité du projet a été largement évoquée : lors des réunions publiques, sur le registre papier, ou via le formulaire en ligne : nombreux sont ceux à avoir exprimé leur point de vue sur le projet de demi-échangeur.

Pour certains, principalement des habitants de la commune des Pennes Mirabeau, le demi-échangeur permettrait de réduire significativement le trafic de camions sur la commune des Pennes Mirabeau (aux abords des écoles, terrains de sports, établissements recevant du public et pavillons...) et par conséquent les nuisances qui en découlent pour les riverains : bruit, pollution, risque d'accidents...

Cette position est défendue par la municipalité des Pennes Mirabeau, qui a confirmé l'intérêt du projet pour la commune à plusieurs reprises lors des réunions publiques des 6 et 13 octobre.

Dans une contribution écrite, Michel AMIEL, maire des Pennes Mirabeau, a rappelé qu'il était « *pleinement favorable* » au projet, soulignant que « *le projet de demi-échangeur apparaît pour la commune comme la solution la plus adéquate pour répondre au besoin de sécurisation (...) en réduisant la circulation (..) mais aussi en supprimant toutes les interactions entre poids-lourds venant et sortant de la carrière, les piétons, les automobilistes et les cars scolaires* ». Selon lui, l'installation du demi-échangeur pourrait s'accompagner d'une modification de la desserte des sites gérés par Samin et Suez Environnement.

La position des élus marseillais est plus nuancée. Dans une contribution écrite, Nadia BOULAINSEUR Maire du XVe et XVIe arrondissements de Marseille demande le retrait de deux points du projet, condition nécessaire de l'accord de la municipalité au projet :

- La suppression du projet de report modal ferroviaire via la gare « L'Estaque fret » et de toutes les autres gares situées dans le XVe et XVIIe arrondissements,
- La suppression de la possibilité par d'autres sociétés d'utiliser le demi-échangeur.

Madame BOULAINSEUR précise également que le projet de demi-échangeur « *ne doit en aucun cas être dévoyé de son objectif initial : celui de ne servir qu'à l'exploitation de la carrière Lafarge* » et indique que la tenue d'une enquête publique sur le projet est « *un préalable non négociable* ».

Si les réserves mentionnées ci-dessous sont levées, la municipalité du XVe et XVIe arrondissements indique qu'elle considérera que l'enjeu environnemental et économique pour Marseille, notamment induit par le protocole d'accord sur le Massif de la Nerthe est réel, et qu'elle se déclarera alors favorable au projet.

Lors de la réunion publique du 16 octobre 2020, Samia GHALI, 2^e adjointe au maire de Marseille, a précisé qu'elle veillerait à ce que soit prises en compte les deux demandes présentées ci-dessus, ainsi que la demande de suppression de la voie U254 dans le PLUI (voir aussi le sujet « Après-échangeur » ci-après)

Pour d'autres participants, le projet de demi-échangeur n'aurait que des bénéfices limités pour les habitants des Pennes Mirabeau, et serait source de nuisances pour les habitants des XVe et XVIe arrondissements de Marseille par l'augmentation du trafic. Ceux-là s'interrogent sur la hausse de trafic qu'engendrerait le demi-échangeur, et sur les réels objectifs du projet. Ils soulignent aussi les conséquences environnementales d'un projet prévu pour être aménagé dans des massifs considérés comme « ceinture verte » de la ville de Marseille (Massif de la Nerthe, Massif de l'Etoile et proximité des calanques).

- **L'accord de cession des terrains du Massif de la Nerthe signé entre le Conservatoire du Littoral et LafargeHolcim**

Cet accord a été évoqué à plusieurs reprises lors de la concertation. Dans une contribution commune, les CIQ des Hauts de l'Estaque et de l'Estaque le Marinier évoquent « *Un chantage malsain qui conditionne la vente des terrains du Massif de la Nerthe à l'obtention du demi-échangeur* ». Argument réitéré par des participants à la concertation, qui soulignent que l'acceptabilité du projet par les riverains est liée à ce protocole d'accord et à la vente des terrains du Massif de la Nerthe par Lafarge.

Certains estiment que le transfert des terres du Massif de la Nerthe au Conservatoire du Littoral, devrait être opéré sans conditions au titre de dédommagement des nuisances subies par les riverains des carrières à proximité (trafic de camions, pollution atmosphérique, poussière...).

Quelques participants demandent des précisions concernant le prix de vente des terrains.

- **Objectifs et caractéristiques du projet**

Quels sont les objectifs du projet ?

Au cours de la concertation, des participants ont demandé à plusieurs reprises des précisions quant aux objectifs du projet : A quelles fins répond-il ? Quels sont les bénéfices escomptés pour LafargeHolcim ?

Des précisions attendues quant aux perspectives de trafic

En lien avec la question des objectifs, des participants ont également interrogé le maître d'ouvrage sur les prévisions de trafics attendues, regrettant qu'elles ne soient pas davantage détaillées dans le dossier de concertation.

Pour eux, l'un des objectifs du projet, insuffisamment présenté par LafargeHolcim serait une hausse de son activité, et par conséquent du volume de trafic des camions : notamment en direction des chantiers d'Euroméditerranée : quelle serait l'augmentation du trafic du transport de granulats (nombre de camions par jour ?) et de déchets inertes (tonnage) ?

En matière de prévision de trafic, le maître d'ouvrage précise que les capacités annuelles d'extraction et de réception des déchets inertes sont plafonnées par des arrêtés préfectoraux, plafonds respectés par LafargeHolcim Granulats.

La DREAL PACA indique également que chaque année les responsables de LafargeHolcim Granulats organisent un comité de suivi de carrière sous contrôle d'un inspecteur de la DREAL, en présence du maire des Pennes Mirabeau, du maire du 8^e arrondissement de Marseille, ainsi que des représentants des CIQ des Hauts de l'Estaque, et fédération des CIQ du XVI^e arrondissement de Marseille, ainsi que du Massif de la Nerthe. Lors de son comité, LafargeHolcim Granulats communique sur la quantité de matériaux traités sur le site de la carrière et répond aux questions posées par les personnes en présence.

Les éventuelles hausses de trafic de camions font douter et se questionner certains participants sur les baisses d'émissions de CO2 annoncées dans le dossier (voir aussi le sujet « Enjeux Environnementaux »).

Des interrogations sur les baisses de trafic annoncées

Si l'un des objectifs annoncés par le maître d'ouvrage est une baisse du trafic de poids-lourds sur la commune des Pennes Mirabeau, certains participants ont questionné les chiffres indiqués dans le dossier de concertation en termes de trafic. Selon eux, le secteur des Pennes Mirabeau connaît des problèmes de congestion routière importants, qui ne sont pas seulement liés au trafic de camions Lafarge. Dans une contribution commune, les CIQ des Hauts de l'Estaque et de l'Estaque le Marinier précisent les chiffres suivants :

- Le trafic total des camions liés à l'activité des carrières (LafargeHolcim, Suez Environnement, Samin) ne représenterait que 5,8 du trafic total des véhicules traversant les Pennes Mirabeau,

- Les camions de LafargeHolcim, ne représenteraient que 23% du trafic total des camions traversant la commune, soit 77% du trafic des camions qui serait constitué par le passage des camions de Suez Environnement et Samin.

Selon les CIQ, ces données interrogent sur les perspectives réelles d'une baisse de trafic sur la commune des Pennes Mirabeau, et la réduction de nuisances pour les habitants.

Ce projet de demi-échangeur sera-t-il privé ou public ?

Cette question a été abordée au cours de la concertation ; des participants s'interrogeant ainsi sur le mode de fonctionnement et de financement de demi-échangeur : Sera-t-il privé ? Public ? Si public, qui paiera pour la sécurité ?

Utilisation du demi-échangeur par les entreprises Samin et Sita-Suez Environnement

Le trafic des entreprises Samin et Suez Environnement, exploitant les sites de carrières à proximité, a été abordé lors de la concertation. Pourquoi n'est-il pas prévu que ces deux entreprises empruntent le demi-échangeur ?

Concernant Samin et Suez Environnement, la DREAL PACA indique les éléments suivants : LafargeHolcim a rencontré à plusieurs reprises les responsables de ces deux sites, pour leur présenter le projet de demi-échangeur et leur demandé s'ils étaient intéressés pour l'utiliser dans le cadre de leurs activités. Samin a alors répondu que sa production était destinée principalement au site verrier d'Orange, via l'autoroute 17 et vers Fos-sur-Mer, pour les usines sidérurgiques. Le trafic des camions de Samin ne va donc pas vers Marseille. Concernant Suez environnement, le trafic des poids lourds provient principalement des autoroutes A7 et A5, et ne se dirige donc pas vers l'A55. Les sociétés Suez Environnement et Samin, n'ont donc pas souhaité utiliser le demi-échangeur.

Accès au demi-échangeur

S'agissant des caractéristiques du projet, plusieurs interrogations ont porté sur l'accès au demi-échangeur. Comment sera-t-il géré ? Qui pourra accéder au demi-échangeur ? Sera-t-il possible de prévoir un usage public à termes ? Quelles seront les mesures de sécurité mises en œuvre pour éviter les nuisances pour les habitants ? (Voir aussi le sujet « sécurité »).

Toujours s'agissant des caractéristiques du projet, dans une contribution versée au débat, France Nature Environnement affirme que le dossier de concertation reste imprécis sur les caractéristiques techniques et autoroutières du projet qui s'appliqueront au projet : voies de décélération et accélération, perturbation du trafic lié à l'augmentation de poids lourds sur l'A55.

Concernant les accès au demi-échangeur, le maître d'ouvrage a précisé les éléments suivants :

- à l'heure actuelle, il est prévu de fermer la bretelle de sortie avec une barrière DFCI³
- L'accès serait réglementé et réservé aux camions de LafargeHolcim, ou aux véhicules de secours en cas d'accidents,
- Les piétons et les cyclistes pourraient accéder au site.

● Enjeux environnementaux

Des interrogations autour des baisses de CO2 annoncées dans le dossier de concertation.

Plusieurs précisions sont attendues concernant la baisse effective des émissions de CO2.

Certains rappellent que si le projet de demi-échangeur entraîne une hausse de l'activité de Lafarge, et donc une hausse de trafic, les estimations de baisses de CO2 sont erronées. D'autres soulignent que les

³ <https://www.lametallerie.fr/les-barrieres-dfci-quand-et-pourquoi-les-utiliser/#:~:text=Les%20barri%C3%A8res%20DFCI%20sont%20des,g%C3%A9n%C3%A9ralement%20utilis%C3%A9es%20par%20les%20pompiers.>

chiffres annoncés ne tiennent pas compte des trajets des camions sur l'A55 en direction de Marseille, ou vers les infrastructures portuaires et ferroviaires en cas de report modal.

Un projet jugé parfois contraire aux contraintes imposées par l'urgence climatique

Pour certains participants, le projet de demi-échangeur, entraînerait une hausse du trafic routier, qui ne serait pas compatible avec les objectifs de réduction du trafic imposés par l'urgence climatique.

La hausse de la pollution liée au trafic, dans un secteur jugé comme un « poumon vert » pour le territoire (proximité de deux massifs : la Nerthe & l'Etoile) suscite également des oppositions au projet. Le projet de demi-échangeur créerait ainsi une brèche dans ces espaces protégés, jouxtant une Zone Natura 2000, le plateau de l'Etoile, et le Parc National des Calanques.

En matière environnementale, l'historique des activités de LafargeHolcim a parfois été rappelé lors de la concertation, notamment la création d'une zone de stockage de déchets inertes dans le lac de la Nerthe dans les années 2010. Certains s'interrogent ainsi sur les impacts potentiels du demi-échangeur sur le lac de la Nerthe.

Des demandes d'études réalisées par des cabinets indépendants, et accessibles au public ont été formulées.

Quels impacts sur l'existant dans le périmètre du projet (pipeline, gazoducs) ?

Le dossier de concertation synthétise les résultats des enjeux environnementaux selon différents impacts : faible, moyen, fort.

Parmi les enjeux forts : la proximité dans le périmètre du projet d'un gazoduc Fos-Marseille, d'un pipeline La Mège/ Pugent sur Argens ainsi que d'une ligne EDF.

Les risques liés à des impacts potentiels du projet sur ces ouvrages existants ont parfois été évoqués par les participants.

- **Enjeux socio-économiques**

Les sujets socio-économiques ont été ponctuellement abordés lors de la concertation. La création de quelques emplois par LafargeHolcim pour contrôler les accès au site du demi-échangeur, n'apparaît pas pour certains comme un argument convaincant de l'opportunité du projet selon quelques participants. En réunion, les conditions de travail des chauffeurs prestataires de Lafarge ont également été questionnées.

- **Sécurité**

Les sujets liés à la sécurité ont été abordés à travers différents angles : sécurité en termes de trafic des poids-lourds, mais aussi sécurité à proximité du demi-échangeur pour éviter les nuisances et dégradations qui touchent les riverains.

Sécurité routière

Selon le maître d'ouvrage, le projet de demi-échangeur permettrait de réduire le trafic de poids lourds dans la commune des Pennes Mirabeau, améliorant ainsi la sécurité routière.

Cet objectif est interrogé par des participants qui évoquent les accidents qui pourraient se produire par la sortie directe des camions de LafargeHolcim sur l'Autoroute A55 en direction de Marseille, dans une zone déjà jugée accidentogène. S'interrogeant également sur une hausse de trafic que pourrait générer le projet (voir sujet « Objectifs et caractéristiques ») ces participants soulignent que cette hausse de trafic entraînerait également un risque d'augmentation du nombre d'accidents sur l'autoroute A55.

Autre préoccupation de certains riverains : en cas d'accident sur l'autoroute A55, n'y a-t-il pas un risque de délestage du trafic de camions vers le Hameau de la Nerthe ou vers la commune des Pennes Mirabeau ?

Sur le sujet de la sécurité routière, le maître d'ouvrage précise les éléments suivants :

- Les camions qui desservent aujourd'hui Marseille à partir de la carrière LAFARGE empruntent déjà l'autoroute, mais après un détour de 10km sur de petites routes situées sur la commune des Pennes Mirabeau. Si le projet de demi-échangeur se réalise, on retrouvera les mêmes camions qu'à l'heure actuelle sur l'autoroute mais ils auront fait 10 km de moins sur des petites routes avant d'atteindre l'autoroute.

- En cas d'accident majeur sur ce tronçon de l'A55, la DIRMED et les forces de police assureront le délestage et la redirection du trafic routier : retour vers Marseille par l'autoroute via l'aire de retournement. Ces cas seraient très exceptionnels.

- LafargeHolcim indique que sera mis en œuvre un contrat d'exploitation entre la DIRMED et LafargeHolcim. La DIRMED s'occupera des questions d'entretien et de sécurité, et LafargeHolcim versera une soulte.

Sécurité aux alentours du Hameau de la Nerthe

Lors des réunions publiques, le collectif de protection du Massif de la Nerthe s'est exprimé sur ce sujet. Le collectif indique que leur hameau connaît régulièrement des problèmes d'insécurité (incendies, vols, et même agressions). Il demande à LafargeHolcim d'assurer la sécurité de la route « Rebuty » de manière efficace, et de prendre des mesures de sécurité importante pour éviter l'insécurité aux abords du demi-échangeur.

Lors de la réunion publique du 16 octobre, Nadia BOULAINSEUR, Maire du XV^e et XVI^e arrondissements de Marseille, a précisé qu'une réunion spécifique serait organisée sur le sujet de la sécurité.

• Report modal

Le sujet du report modal a été évoqué lors de la concertation.

L'utilisation de la gare « Estaque Fret » pour le développement du report modal et du ferroutage a été largement questionnée, notamment par les acteurs associatifs (Comités d'intérêts de quartier, France Nature Environnement...) et les élus (Samia GHALI, Saïd AHAMADA, présents lors de la réunion publique du 16 octobre). Des précisions sont attendues quant aux perspectives de développement du fret ferroviaire, certains faisant part de leurs craintes de subir des nuisances (pollution, bruit, poussière...) liées à l'augmentation du trafic routier généré par ce report modal.

Ce sujet a été spécifiquement détaillé lors de la réunion publique du 16 octobre. Lors de cette rencontre, Samia GHALI, 2^e adjointe au maire de Marseille, a demandé explicitement un retrait dans le projet de la possibilité de développer le ferroutage à la gare de l'Estaque Fret. Cette dernière a également informé qu'elle suspendrait la rencontre si cette demande ne faisait pas l'objet d'un retour favorable de la part du maître d'ouvrage.

Sur le sujet, LafargeHolcim a indiqué qu'il répondrait favorablement à cette demande dans le bilan de la concertation, en demandant aux services de l'Etat de prendre les dispositions nécessaires pour que le développement du fret ferroviaire soit arrêté. LafargeHolcim a cependant rappelé à cette occasion l'importance de pouvoir effectuer du report modal par voie maritime.

S'agissant du report modal, la DREAL PACA a rappelé lors de la concertation que l'objectif de report modal de LafargeHolcim ne concernerait que des opérations ponctuelles pour des opérations exceptionnelles, la carrière exploitée par Lafarge restant majoritairement une carrière d'approvisionnement local.

● Aménagements

Au cours de la concertation, quelques interrogations ont émergé concernant certains ouvrages connexes. C'est le cas par exemple du Pont des Chasseurs, ouvrage appartenant à l'Etat. Ce pont est actuellement mis en circulation alternée.

Des participants se sont interrogés sur un possible passage en double voies de la circulation sur le pont, mais aussi sur l'accessibilité du Pont pour les piétons. Certains ont à ce sujet souligné l'importance de laisser un accès aux pistes forestières reliées par le Pont des Chasseurs (association de protection des pistes et chemins forestiers, chasseurs...). D'autres ont également questionné le maître d'ouvrage sur l'entretien du pont.

Le maître d'ouvrage a rappelé que cet ouvrage construit pendant la réalisation de l'autoroute A55 n'a jamais été ouvert au trafic public, et que la réalisation du demi-échangeur serait l'occasion de supprimer l'alternat existant. Une aire de retournement permettrait aux véhicules qui auraient utilisé la bretelle de sortie à destination de l'A55 par mégarde, de se réorienter vers la bretelle d'insertion vers Marseille. Des études seront menées sur le sujet pour réfléchir aux aménagements du Pont des Chasseurs (trottoirs, dispositifs de sécurité).

● Coût et financement

Le sujet du coût et du financement du projet a été abordé ponctuellement. Des participants souhaitent des précisions concernant le coût total de l'opération et son financement. D'autres s'interrogent sur un possible dépassement des coûts et se demandent ce qu'il adviendrait le cas échéant.

La DREAL PACA a rappelé à plusieurs reprises que l'aménagement du demi-échangeur était intégralement financé par LafargeHolcim. En cas de dépassement des coûts, ces derniers seraient également à charge de LafargeHolcim.

● L'après-échangeur

Ce sujet a été abordé à plusieurs reprises lors de la concertation. En la matière, le dossier de concertation indique :

- Que le projet de demi-échangeur sera rétrocédé intégralement à l'Etat, en fin de travaux,
- Qu'à l'issue de l'autorisation d'exploitation de la carrière, il est prévu que l'ouvrage soit « détruit ou fermé par pose de glissières »,
- Que LafargeHolcim estime probable une demande de prolongation de l'exploitation de la carrière pour plusieurs dizaines d'années.

L'avenir du demi-échangeur a ainsi suscité plusieurs interrogations de la part du public :

- Serait-il possible que le projet de demi-échangeur soit transformé en échangeur complet, dont pourrait bénéficier la commune des Pennes Mirabeau pour fluidifier son trafic ?
- Une urbanisation autour du demi-échangeur pourrait-elle être envisagée ?

Des questions se posent aussi concernant l'avenir de la carrière de granulats et son exploitation par LafargeHolcim :

- Dans leur contribution commune, les CIQ des Hauts de l'Estaque et l'Estaque le Marinier s'interrogent sur la mise en œuvre d'autres activités sur le site de la carrière après 2032 (date à laquelle est prévue le renouvellement de l'autorisation d'exploitation de la carrière) : stockage de déchets inertes, stockages de containers dans le Massif de la Nerthe...

Les CIQ souhaitent un amendement de la Charte Ville Ports signée en 2013 prévoyant un possible stockage des containers dans le Massif de la Nerthe, et la suppression de la réservation U254 dans le PLUI (prévoyant la réservation d'une route, la voie U254, traversant le Massif de la Nerthe – Voir la

contribution des CIQ pour plus de détails), seules conditions selon eux susceptibles de garantir qu'il n'y aurait pas un développement de l'urbanisation à l'issue de l'exploitation de la carrière, et que les impacts environnementaux sur le Massif de la Nerthe soient limités.

S'agissant d'un possible stockage des conteneurs sur le site de la carrière, Samia GHALI, 2^e adjoint au maire de Marseille a apporté des précisions lors de la réunion publique du 16 octobre. Selon elle, si le stockage était bien envisagé dans la Charte Ville-Ports de 2013, cette perspective ne serait plus d'actualité.

Concernant l'après-échangeur, le maître d'ouvrage rappelle qu'il suivra les préconisations du Ministère de la Transition Ecologique : remise de la carrière en état, et fermeture du demi-échangeur.

Selon la DREAL, l'urbanisation autour du projet de demi-échangeur n'est pas souhaitée. Un projet d'échangeur complet n'est par conséquent pas envisagé. Aucun accès aux véhicules privés n'est pour l'heure envisagé.

- **Concertation**

Des demandes d'organisation d'une réunion de concertation supplémentaire à Marseille

Dès le démarrage de la concertation, fin septembre, plusieurs Comités d'intérêts de quartier (CIQ) ont regretté qu'aucune réunion publique ne soit organisée à Marseille, rappelant que les marseillais sont également concernés par le projet (notamment ceux des quartiers de l'Estaque et Saint-Henri), puisqu'ils subissent le trafic des camions à proximité de la carrière, et qu'ils subiraient des nuisances en cas de report modal vers les infrastructures portuaire et ferroviaires (Gare de l'Estaque fret).

Les élus marseillais des secteurs du XV^e et XVI^e arrondissements ont par la suite relayé ces demandes auprès de la DREAL.

Ces considérations ont été portées à connaissance des garantes. Celles-ci ont réitéré leurs préconisations en la matière au maître d'ouvrage, et invité ce dernier à organiser une nouvelle réunion publique.

Une réunion publique, à la mairie de secteur du XV et XVI^e arrondissements de Marseille a finalement été organisée le 14 octobre, en présence de nombreux élus : Samia GHALLI, 2^e adjointe à la mairie de Marseille, Nadia BOULAINSEUR, maire du XVI^e arrondissements, Gilbert SPINELLI, Conseiller d'arrondissements (XV et XVI^e) Henri GIBRAYEL, Conseiller Départemental, Saïd AHAMADA, Député.

Des demandes de précisions concernant la tenue d'une enquête publique sur le projet de demi-échangeur

La tenue d'une enquête publique est attendue par certains participants et acteurs du territoire. La procédure d'enquête publique impliquerait la mise à disposition de documents et études complètes concernant les impacts du projet, un avis détaillé rendu par l'Autorité environnementale, des éléments attendus par certains riverains (voir contribution des CIQ des hauts de l'Estaque et Estaque le Marinier, contribution de Nadia BOULAINSEUR, et demandes de certains riverains).

La DREAL a précisé sur le sujet, qu'après la phase de concertation volontaire, viendrait la phase d'enquête publique. Si le projet est poursuivi, les caractéristiques techniques seraient alors davantage détaillées et précisées en vue de l'enquête publique.

DEMANDE DE PRECISIONS ET RECOMMANDATIONS AUX RESPONSABLES DU PROJET/ PLAN/ PROGRAMME

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation » (L121-16 CE). Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par la/le garant.e le maître d'ouvrage du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le maître d'ouvrage doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet/ plan/ programme, des pouvoirs publics et des autorités concernées

Il conviendrait de clarifier **les objectifs attendus** par le projet : A quels besoins le demi-échangeur répond-il ? Quels sont les bénéfices attendus pour la DREAL ? Pour la société LafargeHolcim ?

Dans la même optique, et pour préciser les objectifs du projet, il **conviendrait de préciser et clarifier certaines données** :

- Prévisions de trafic attendues : Le projet entraînera-t-il une hausse du trafic des camions ? A quelle hauteur ? Combien de camions cela représenterait-il ?
- Données environnementales : Quelles sont les estimations exactes en matière d'émissions de CO2, que représenterait le trafic ? Les baisses d'émissions escomptés ?

Il conviendrait également de **préciser, en lien avec d'autres acteurs du secteur ferroviaire (SNCF Réseau par exemple)**, ce qu'il est envisagé concernant le développement du fret ferroviaire : un développement du ferroutage est-il envisagé ?

Si LafargeHolcim s'est engagé, lors de la réunion publique du 16 octobre 2020 à ne pas encourager le report modal vers le train, il semble nécessaire d'indiquer de qui relève ces choix en matière de report modal.

Il conviendrait de clarifier ce qu'il adviendra **du demi-échangeur à l'issue de l'exploitation de la carrière de LafargeHolcim, et de l'avenir de la carrière** elle-même : la voie U254 sera-t-elle retirée du PLUI ? L'amendement de la Charte Ville Ports concernant le stockage de containers dans la carrière pourrait-il être supprimé ?

Il conviendrait également de **préciser les mesures mises en œuvre par la DREAL PACA et LafargeHolcim pour assurer la sécurité du demi-échangeur et des infrastructures connexes (pont principalement)**, et limiter les nuisances aux riverains. Sur le sujet, a été évoquée lors de la réunion publique du 16 octobre 2020 la tenue d'une réunion dédiée, qui serait l'opportunité d'approfondir le sujet.

Enfin, il conviendrait de préciser également les **questions de gouvernance autour du projet**. Quel est le rôle de la DREAL dans l'opération ? Ses objectifs ? De LafargeHolcim ? Quelle est la gouvernance exacte dans l'opération d'aménagement du demi-échangeur ?

Recommandations du/de la garant.e pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

● **Poursuivre l'information et la participation du public**

La concertation, initiée par la maîtrise d'ouvrage, a permis aux différentes parties prenantes concernées par le projet (riverains, acteurs associatifs, comités d'intérêts de quartier, élus...) des secteurs des Pennes Mirabeau, mais aussi des XV et XVI^e arrondissements de Marseille de se parler, s'écouter, et faire connaître leurs positions dans des conditions respectueuses, et un cadre de concertation clair.

Cette possibilité d'échanger doit être prolongée. Si la DREAL PACA a affirmé lors de la concertation qu'une enquête publique serait bien organisée sur le sujet, les garantes de la concertation invitent le maître d'ouvrage à poursuivre les temps d'information et de participation du public autour du demi-échangeur.

Comme évoqué ci-dessus, de nombreux sujets pourraient être précisés, et le public pourrait être associé à l'élaboration et au suivi des prochaines phases du dossier, dans un cadre de respect et d'écoute mutuelle.

● **Associer les riverains marseillais (notamment ceux du XV et XVI^e arrondissements de Marseille)**

La concertation a témoigné d'un fort intérêt de mobilisation et d'implication dans les décisions non seulement des habitants et élus des Pennes Mirabeau (commune d'implantation du demi-échangeur) mais aussi des habitants de Marseille, et spécifiquement ceux du XV^e et XVI^e arrondissements.

Le projet a des impacts et des conséquences différentes sur ces deux secteurs (Secteur des Pennes et secteur XV XVI^e), et l'ensemble des publics du territoire doit pouvoir avoir accès à l'information la plus transparente possible sur le projet, mais également aux dispositifs de participation qui pourraient être déployés par la suite.

● **Mener des études complémentaires pour clarifier certaines données**

Sur certains sujets, il semble nécessaire de poursuivre les études déjà entamées, y compris en recourant à des cabinets d'experts et/ou à des acteurs indépendants, pour préciser les données avancées par le maître d'ouvrage.

La concertation a mis en lumière des contradictions et des remises en cause de certains indicateurs et données précisées dans le dossier de concertation.

Cela concerne notamment :

- Les perspectives de trafics attendues par le projet,
- Les émissions de CO₂,
- Les impacts environnementaux du projet sur le Massif de la Nerthe, et celui de l'Etoile.

Globalement, les garantes recommandent la transparence la plus totale sur l'ensemble des études menées par le maître d'ouvrage. Cela passerait probablement par un changement de pratique au sein de la maîtrise d'ouvrage, mais semble nécessaire pour garantir au public son droit à l'information et à la participation.

● **Poursuivre l'effort de transparence, esquissé par le maître d'ouvrage lors de la concertation**

Si le maître d'ouvrage n'a pas souhaité porter à connaissance du public certains éléments de contexte majeurs tels que le protocole d'accord entre le Conservatoire du Littoral et LafargeHolcim, il a cependant répondu aux questions sur le sujet lors de la concertation.

Aussi, comme pour la poursuite des études, nous encourageons la maîtrise d'ouvrage à être la plus transparente possible concernant le projet de demi-échangeur : à quels besoins répond-il ? Quels sont les bénéfices attendus pour la DREAL PACA ? LafargeHolcim ? Quelle gouvernance pour le projet ? Qui fait quoi en termes de coûts, de financements, d'entretien, de sécurité ? Quel avenir pour le demi-échangeur, la carrière de granulats et le centre de déchets inertes ? Quel développement pour le report modal et notamment le fret ferroviaire ?

Autant de questions sur lesquelles des réponses sont attendues, et que le maître d'ouvrage doit clarifier afin de garantir là aussi le droit effectif à l'information et à la participation.

LISTE DES ANNEXES

- 1. Lettre de mission de la CNDP à l'attention de Mesdames CHERY et ALIAMET, Août 2019**
- 2. Courrier co-signé par Chantal Jouanno, Présidente de la Commission nationale du débat public et les garantes de la concertation, Septembre 2020**
- 3. Dossier de concertation établi par la maîtrise d'ouvrage**
- 4. Contributions du public et réponses apportées par le maître d'ouvrage (publiées sur le site de la DREAL)**

Annexe 1 : Lettre de mission de la CNDP à l'attention de Mesdames CHERY et ALIAMET



LA PRESIDENTE

Paris, le 1^{er} août 2019

Mesdames,

lors de sa séance plénière du 31 juillet 2019, la Commission nationale du débat public vous a désignées garantes du processus de concertation préalable pour le projet de création d'un demi-échangeur autoroutier au lieu-dit Jas-de-Rhodes sur la commune de Pennes-Mirabeau (13).

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation préalable pour ce projet a été décidée en application de l'article L.121-17 du Code de l'environnement. Comme le précise cet article, « *la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16.* ».

Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. Il est important que l'ensemble des parties prenantes ait connaissance des dispositions légales. L'article L.121-15-1 du Code de l'environnement précise bien que la concertation préalable permet de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions.

.../...

Mmes Cécile CHERY et Sophia ALIAMET

Garantes de la concertation préalable

Projet de création d'un demi-échangeur autoroutier au lieu-dit Jas-de-Rhodes sur la commune de Pennes-Mirabeau (13)

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T +33 (0)1 44 49 85 55 – garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Votre rôle et mission de garantes :

Dans le cadre de l'article L.121-17 du Code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage. La CNDP ne peut légalement les valider.

En revanche, votre rôle ne peut en aucun cas être assimilé à celui de « caution démocratique », ni réduit à celui d'observatrices du dispositif de concertation. Vous êtes prescriptrices des modalités de la concertation : charge au maître d'ouvrage (MO) de suivre vos prescriptions ou non. Vous ne sauriez donc, ainsi que la CNDP, être tenus responsables des choix du MO en matière de concertation.

À cette fin, votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il apparaît souhaitable de soumettre à la concertation. Il en va de la mobilisation du public aux rencontres de la concertation, gage de richesse dans les arguments échangés autour du projet. C'est pourquoi, prendre le temps de cette étude est fondamental, et je vous laisse le soin de le faire entendre aux acteurs du territoire.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de clarté et de lisibilité des informations mises à disposition du public.

Par ailleurs, selon les dispositions de l'article L.121-16 du Code de l'environnement, le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication, à leur éventuelle démultiplication et publication locale, afin que le public le plus large soit clairement informé de la démarche de concertation. J'insiste ici sur le fait que les dispositions légales sont un socle minimal à respecter mais qu'il est bon de dépasser en vue d'une meilleure diffusion de l'information.

J'attire tout particulièrement votre attention sur le fait que ce projet est porté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Provence Alpes Côte-d'Azur, au nom de la DGITM (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer) et de la préfecture PACA, et qui le délègue à LAFARGEHOLCIM Granulats, acteur qui engage 3 millions d'euros d'investissements privés pour intervenir sur le réseau autoroutier, en vue de desservir sa zone d'activités. La gouvernance du côté MO est donc particulière et suppose une présentation claire vis-à-vis du public lors de la concertation, de la même manière que pour l'historique contractuel ayant amené à cette spécificité et à ce projet. Elle ne saurait en aucun cas conduire à une moindre prise en compte des enjeux de voisinage, qui sont très prégnants et localisés. Par ailleurs, les débats ne devront pas se limiter aux enjeux d'accessibilité de la zone d'activités du groupe Lafarge, et il vous revient d'amener le MO à ouvrir au maximum le champ thématique de la concertation.

Votre mission s'achève par l'élaboration d'un bilan, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable, présentant la façon dont elle s'est déroulée. Ce bilan, dont un canevas vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées, la méthodologie retenue pour mener la concertation, votre appréciation indépendante sur la qualité de la participation menée par le MO et, le cas échéant, mentionne les évolutions du projet qui résultent de ce processus. Ce bilan, après avoir éventuellement fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ainsi que sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.123-21 du CE). Ce bilan est joint au dossier d'enquête publique.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation :

- le respect des principes du droit à l'information et à la participation du public reconnu par la réglementation française (Convention d'Aarhus, Charte de l'environnement, Code de l'environnement) ;
- tout en liaison avec le MO, l'exigence d'une totale indépendance et neutralité ;
- le respect des principes et des valeurs de la CNDP : indépendance, neutralité, transparence, égalité de traitement et argumentation.

Pour tout cela, la CNDP vous indemnise et vous défraie selon des montants fixés dans l'arrêté du 22 décembre 2005. La charge de l'organisation matérielle de la concertation revient au MO.

Relations avec la CNDP :

Il est nécessaire que nous puissions conserver un contact régulier afin que vous nous teniez informés régulièrement du bon déroulement de la concertation (qualité du dossier, définition des modalités de concertation, qualité des réponses apportées, sujets principaux et points de conflit potentiel). Toute l'équipe de la CNDP se tient à votre disposition, notamment en cas de difficulté particulière liée à la concertation.

Enfin, de manière à vous permettre la meilleure prise en main de votre mission, je vous invite à une journée de formation dans les locaux de la CNDP, le 12 septembre 2019. Cette journée sera l'occasion d'aborder dans le détail les différentes étapes de la concertation que vous allez garantir, et bien sûr, de nous poser toutes vos questions. Je vous invite à nous confirmer votre présence dès maintenant en écrivant à l'adresse garant@debatpublic.fr.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Mesdames, en l'assurance de ma considération distinguée *et la plus cordiale.*


Chantal JOUANNO

Annexe 2 : Courrier co-signé par Chantal Jouanno, Présidente de la Commission nationale du débat public et les garantes de la concertation, envoyé à la maîtrise d'ouvrage, Septembre 2020



Marseille, le 24 septembre 2020

à
Monsieur Olivier TORLAI
Chef de projet DREAL PACA

Monsieur Jean-Claude SALLES
Direction Générale Provence Lafarge Holcim

Objet : Rappel des recommandations formulées par les garantes afin de permettre une information complète et sincère du public, ainsi que des modalités de participation satisfaisante au regard du contexte

Messieurs,

Par courrier du 11 juillet 2019, la société LAFARGE-HOLCIM Granulats a demandé, en qualité de mandataire de l'Etat, la désignation d'un.e garant.e pour le projet de demi-échangeur sur l'A 55 à « Jas de Rhodes », commune de Pennes Mirabeau. En application de l'article L. 121-17, considérant que ce projet comporte des enjeux environnementaux importants, la Commission nationale du débat public a désigné Mme Cécile CHERY et Mme Sofia ALIAMEY garantes sur cette mission, lors de sa séance du 31 juillet 2019.

La concertation préalable sur le projet de demi-échangeur au lieu-dit « Jas de Rhodes » s'ouvrira le 28 septembre. Comme vous le savez, le code de l'environnement dispose que la mission première des garant.e.s est de veiller au respect du droit à l'information et à la participation du public, et des principes qui en découlent. L'article 7 de la charte de l'environnement dispose que « Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement ».

Par ce courrier, nous souhaitons vous rappeler les préconisations des garantes concernant la concertation sur le projet de demi-échangeur, telles que formulées en fin d'année 2019 et abordées à plusieurs reprises depuis lors.

Nous constatons que plusieurs recommandations en matière de sujets à aborder dans le dossier de concertation (sur les caractéristiques et impacts du projet et le coût et financement) semblent avoir été traitées dans votre dossier. Cependant, plusieurs mériteraient des améliorations afin de pleinement respecter les objectifs et exigences du droit à l'information et à la participation.

Copie à :
Monsieur Christophe MIRMAND, Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

S'agissant des sujets à aborder et à clarifier auprès du public :

– **L'historique du projet et le contexte dans lequel il s'inscrit**

A travers la presse locale les garantes ont appris l'existence d'un protocole d'accord entre le Conservatoire du Littoral et Lafarge-Holcim concernant la cession de terrains au massif de la Nerthe, signé en 2019. Cet accord a fait l'objet de divers articles de presse (Marsactu, La Marseillaise, etc.). Ce protocole d'accord comporte plusieurs clauses suspensives, dont la réalisation du projet de demi-échangeur dans un délai de 5 ans après la signature du protocole.

Il nous semble indispensable de porter cette information à la connaissance du public, afin de lui permettre de se former un avis éclairé sur ce projet. Au regard de l'historique long de ce projet, il nous semble dans l'intérêt de tous les acteurs que cette concertation se fasse dans la plus grande transparence, afin de ne pas alimenter l'éventuelle conflictualité du projet.

– **Préciser ce qu'il advient du projet après la période d'exploitation de la carrière**

En tant que tiers garant de cette concertation, les garantes vous ont également invités à préciser dans le dossier de concertation et lors des échanges ce qu'il adviendrait du projet de demi-échangeur et plus généralement de la carrière de Lafarge après sa période d'exploitation. D'ores et déjà, plusieurs acteurs rencontrés lors des entretiens préalables ont évoqué cette question : est-il envisagé d'en faire un lieu de stockage pour les containers d'Euroméditerranée ? Le projet de demi-échangeur pourrait-il être réutilisé par la collectivité des Pennes Mirabeau ? Quelle prise en charge des coûts des différents scénarii ? Une information transparente concernant les options envisagées à ce jour est indispensable. C'est le fondement même des procédures participatives d'informer le public de tous les éléments qui concourent à apprécier l'opportunité d'un projet.

Concernant la démarche de concertation, nous vous avons invités et le faisons de nouveau à travers le présent courrier à élargir votre dispositif compte tenu de l'importance de votre projet :

- Tenir la concertation pendant une période d'un mois au minimum, et ce afin que le public puisse être informé de l'organisation d'une telle démarche, s'approprier les enjeux et y participer,
- Vous appuyer sur les mairies du X^{Ve} et X^{Ve} arrondissements de Marseille, afin d'inclure les riverains et acteurs de l'Estaque dans votre concertation, De proposer un dispositif en ligne, permettant à chacun.e de faire part de son avis et de ses observations sur le projet, mais également de poser des questions au maître d'ouvrage. Ces dispositifs sont habituels pour des concertations de ce type.
- D'envisager la possibilité d'une visite des lieux "majeurs" impactés par le projet (type balade urbaine) afin de permettre aux acteurs directement concernés et aux parties prenantes d'appréhender au mieux les enjeux du projet en visitant les lieux.

Copie à :

Monsieur Christophe MIRMAND, Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Veillez noter que ces recommandations se basent sur les enseignements tirés de l'étude de contexte des garantes ; elles ont pour objectif de permettre au public de bénéficier de son droit d'accès à l'information et de participer aux décisions en matière d'environnement.

Si les objectifs de ces recommandations ne sont pas suivis, cette situation amènerait probablement la CNDP à prendre acte en fin de concertation d'un processus démocratique manqué et à le mentionner dans le bilan de la concertation, qui sera versé à l'enquête publique.

Nous vous remercions par avance pour votre retour, afin que cette concertation puisse s'engager sur de bonnes bases.

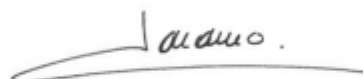
Veillez agréer, Messieurs, l'expression de notre considération distinguée

Les garantes



Sofia ALIAMET

La Présidente



Chantal JOUANNO



Cécile CHERY

Copie à :

Monsieur Christophe MIRMAND, Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T +33 (0)1 44 49 85 55 – contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

3. Dossier de concertation élaboré par le maître d'ouvrage

Le dossier de concertation est accessible sur le site internet de la DREAL :

http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/dossier_concertation_v8_2020-09-28.pdf

4. Contributions du public et réponses apportées par le maître d'ouvrage (publiées sur le site de la DREAL)

Les contributions du public et les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage ont été mises en ligne sur le site de la DREAL

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/demi-echangeur-a55-jas-de-rode-a12826.html>