

Réponses thématiques aux questions

1 - Modalités de la concertation :

De nombreuses expressions font part de leurs volontés d'une tenue de réunion en mairie du 8^{ème} secteur et d'une prolongation de la durée de la concertation.

Réponse :

L'équipe en charge de la Maitrise d'Ouvrage n'avait pas conscience qu'il était indispensable de présenter également le projet en Mairie des 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements de Marseille. En effet, le projet se situant entièrement sur la commune des Pennes Mirabeau, elle pensait que les habitants des 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements de Marseille intéressés pourraient s'exprimer de manière satisfaisante sur Internet ou en se rendant en mairie des Pennes-Mirabeau. Les conditions sanitaires incitaient également à limiter le nombre de réunions publiques et à bien encadrer leurs modalités.

Finalement l'organisation rapide d'une réunion le 14 octobre 2020, avec l'aide efficace des élus de la Mairie de secteur, a permis de surmonter cette difficulté et de renforcer la possibilité d'expression du public.

Concernant la durée de 3 semaines de la concertation, du 28 septembre au 16 octobre 2020, celle-ci correspond au laps de temps couramment accordé pour des opérations comparables (« Aménagements RN296 à Puyricard » maîtrise d'ouvrage DREAL PACA, coût 18,6 millions d'euro TTC, concertation du 2 au 17 mars 2017).

Cette durée de 3 semaines et les modalités de la concertation (site internet, réunions et registre papier mis à disposition) sont conformes à la réglementation en vigueur (art. L121-16 du code de l'environnement, qui impose une durée minimale de 15 jours). Elles ont été validées par les garantes CNDP au début du mois de mars 2020.

On notera que les réunions publiques ne sont pas obligatoires en concertation préalable. Dans le contexte particulier, elles étaient même plutôt à éviter en raison de la pandémie COVID 19. La maîtrise d'ouvrage a toutefois tenu à les organiser dans un strict respect des consignes sanitaires pour permettre l'expression la plus libre et complète sur le sujet de cet aménagement.

A titre d'illustration, on notera que pour les « Aménagements RN296 à Puyricard » une seule réunion publique a été organisée.

2 - Enquête publique :

Certaines expressions demandent la tenue d'une Enquête publique.

Réponse :

Une Enquête publique est prévue pour cette opération (page 11 du dossier de concertation). Il s'agit d'une procédure réglementaire prévue dans la convention de mandat de maîtrise d'ouvrage en date du 25 juillet 2016.

3 - Report modal ferroviaire & report maritime / Report modal ferroviaire en gare de l'Estaque Fret

De nombreuses expressions ont fait connaître leur opposition à ce report demandé par l'Etat dans sa convention de mandat avec LAFARGEHOLCIM Granulats.

L'augmentation du trafic poids lourds entre la sortie N°6 de l'autoroute A55 et la gare SNCF Estaque fret inquiète CIQ et riverains.

Réponse :

Le report modal ferroviaire est demandé par l'Etat, maître d'ouvrage de l'opération, dans la convention de mandat de maîtrise d'ouvrage du 25 juillet 2016. Initialement, cette demande avait une visée de développement durable, en recherchant le moyen de faire basculer du transport routier vers du ferroviaire.

En application de cette décision d'Etat, LAFARGEHOLCIM Granulats a pris contact avec la SNCF pour connaître les possibilités de report modal sur le réseau ferroviaire de la gare « Estaque Fret ».

La SNCF a répondu qu'elle était, en l'état actuel, dans l'incapacité de répondre, cette gare fret n'étant plus utilisée depuis plusieurs dizaines d'années. De ce fait, un diagnostic a été diligenté par ses services qui ont conclu à la nécessité d'engager des études techniques lourdes pour pouvoir répondre à cette question.

En effet, en raison de l'état de vétusté des rails, des ballasts, des voies, de leurs plateformes, des appareils de voies (aiguillages) et de toute la signalisation, des travaux lourds de reprises de l'infrastructure seraient à réaliser (coût estimé à plus d'un million d'euros).

Concernant le trajet pour accéder à ce site SNCF depuis la carrière LAFARGEHOLCIM Granulats par l'A55, il serait le suivant : sortie N°6, avenue André Roussin, rue Albert Cohen, rue Emmanuel Eydoux puis au début du Chemin de Bizet accès au domaine foncier de la SNCF.

Ce trajet passe à proximité d'habitations, d'une école et du stade de St Henri.

Lors de la réunion publique du 14 octobre 2020, les élus :

- le député de la circonscription de Marseille Nord-Ouest Monsieur Saïd AHAMADA,
- la Maire des XV^{ème} & XVI^{ème} arrondissement de Marseille Madame Nadia BOULAINSEUR,
- la 2^{ème} adjointe à la mairie centrale de Marseille Madame Samia GHALI,
- Le conseiller départemental du canton Monsieur Henri JIBRAYEL,

et les CIQ du 16^{ème} arrondissement de Marseille **ont demandé le retrait sans condition du report modal ferroviaire du projet de demi-échangeur**. Sans ce retrait, l'abandon immédiat du projet de demi-échangeur serait demandé.

Dans un souci de prise en compte des avis et remarques des différentes parties prenantes sur ce point précis, LafargeHolcim Granulats a confirmé en séance renoncer à ce report modal ferroviaire et en a fait part aux instances de l'Etat. Les services de la DREAL ont bien entendu cette demande et ont convenu de la proposer à la validation du préfet et des services centraux.

La décision de l'Etat sera portée à la connaissance des élus, CIQ et riverains.

Précisions sur le report modal maritime LAFARGEHOLCIM Granulats – GPMM

Des expressions font apparaître des craintes de riverains vis-à-vis du trajet suivi par les poids lourds pour accéder au GPMM dans le cadre du report modal maritime.

Réponse :

Concernant le report modal maritime réalisé par LAFARGEHOLCIM Granulats, il s'effectue depuis de nombreuses années sur les quais des bassins est du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), pour importer de la pierre ponce et exporter des granulats vers des chantiers exceptionnels.

Dans le cas précis du chantier dit « des caissons de Monaco » cité à titre d'exemple, les transporteurs de granulats en provenance de la carrière de l'Estaque ont emprunté l'autoroute A55 et ont utilisé la sortie N°5 directement connectée à la Porte N°4 du Grand Port Maritime de Marseille. Cet itinéraire est dédié principalement aux poids lourds à destination du GPMM.

La notion de « dernier kilomètre » évoquée en réunion, s'effectue donc sur l'A55, sa bretelle de sortie et la voie d'accès du GPMM à sa porte 4.

De la Porte N°4, les transporteurs se dirigent vers le môle G où s'effectue le transfert de charge mer/route ou route/mer (page 53 du dossier de concertation).

Ce report modal ne concerne que des opérations ponctuelles pour des chantiers se prêtant au transport maritime. Il n'est pas prévu d'activités régulières entre le GPMM et LAFARGEHOLCIM Granulats.

Pour une parfaite information du public, il convient de signaler que dans le cadre du chantier dit "des caissons de Monaco", ce sont les caissons, manufacturés sur le site industriel du GPMM, qui ont pris la mer pour être mis en place à Monaco.

4- Augmentation trafic PL/A55 Augmentation production LAFARGEHOLCIM Granulats :

De nombreuses expressions ont fait part de leurs inquiétudes vis-à-vis d'une augmentation du trafic poids lourds dès la mise en service de l'échangeur.

Réponse :

La seule véritable cause d'une augmentation du trafic poids-lourds serait une augmentation de l'activité de construction sur la région marseillaise. **Elle est donc indépendante de l'existence ou non d'un accès sur l'A55.**

Les différents Arrêtés Préfectoraux d'autorisation, accordés après études et consultation du public comme prévu par le Code de l'Environnement, plafonnent les capacités annuelles d'extraction et de réception des sites gérés par LafargeHolcim Granulats.

Ces limitations resteront en vigueur qu'il y ait ou non création du demi-échangeur. Ces limitations sont la meilleure garantie que le trafic poids lourds n'augmentera pas. Elles sont contrôlées annuellement par l'Inspection des Installations Classées en charge de la police du site.

Les activités de la société SATR, elles aussi régulées par Arrêté Préfectoral, représentent 10 à 15 camions/jour. Ce trafic est intégré à celui de LAFARGEHOLCIM Granulats dans les données du dossier de concertation.

Concernant l'éventuel futur chantier de Ligne nouvelle SNCF, il est très difficile de dire quel impact il pourrait avoir sur l'activité de la carrière. Le seul élément certain est qu'à ce jour Lafarge Holcim Granulats n'a pas été sollicitée par la SNCF sur cette opération. Le planning de cette opération n'est pas connu et il dépend de plusieurs autorisations administratives et environnementales (notamment Déclaration d'Utilité Publique), qui donneront lieu à plusieurs consultations et enquêtes publiques avant de voir le jour. En tout état de cause, le volume autorisé de la carrière restera le même.

5 - Carrières SAMIN/SITA-SUEZ Environnement :

Certaines personnes ont souhaité connaître les raisons pour lesquelles les exploitants des centres carrier de SAMIN et d'enfouissement de déchets de SITA-SUEZ Environnement ne sont pas intéressés pour utiliser le futur ½ échangeur.

Réponse :

LAFARGEHOLCIM Granulats a rencontré à plusieurs reprises les représentants des sites SAMIN et SITA-SUEZ Environnement afin de leur présenter le projet de demi-échangeur et savoir s'ils étaient intéressés par son utilisation. Ils ne le sont pas. L'analyse montre que l'essentiel de leur trafic est plutôt tourné vers Aix et Salon, et non vers Marseille.

6 - Sécurisation des accès et accès riverains :

Certaines expressions témoignent du désir de certains habitants des Pennes Mirabeau de pouvoir utiliser le demi échangeur pour accéder à leurs logements tandis que d'autres s'inquiètent des possibilités d'accès au quartier du Jas de Rode par des usagers pouvant y commettre des incivilités.

Par ailleurs certains souhaitent la mise en place de dispositifs de contrôle d'accès à la carrière de LAFARGEHOLCIM Granulats et au massif de la Nerthe.

Réponse :

LAFARGEHOLCIM Granulats prévoit d'installer des dispositifs de contrôles et d'interdictions d'accès sur les voies donnant accès à ses sites :

- A l'Est du pont des chasseurs, coté SAMIN ;
- A l'Ouest du pont des chasseurs, à la limite du domaine foncier de LAFARGEHOLCIM Granulats après la boucle de retournement.

Ces dispositifs seront définis par le maître d'œuvre lors de la prochaine phase d'études détaillées.

Concernant la possibilité par d'autres sociétés ou usagers d'utiliser le ½ échangeur, les directives de l'Etat sont claires à ce sujet : "Le demi échangeur devra être hermétique à tout autre trafic routier que celui destiné à LAFARGEHOLCIM Granulats." Les services de l'État seront attentifs au respect de cette règle, qui constitue une condition nécessaire à l'autorisation de l'échangeur.

Il en sera de même pour les riverains qui souhaiteraient accéder à l'avenue Paul Brutus. Le portail actuel sera déplacé et remplacé par un modèle conforme aux réglementations.

En dehors des heures et jours d'ouvertures de LAFARGEHOLCIM Granulats, outre les dispositifs renforcés de contrôles d'accès, la bretelle de sortie depuis l'A55 sera condamnée par un dispositif adapté réglementaire. LAFARGEHOLCIM Granulats demandera à la DIRMED l'autorisation d'installer des «barrières de rabattement», conformes à la réglementation autoroutière, au début de la bretelle de sortie. Ces barrières empêcheront les usagers d'utiliser la bretelle en dehors des heures et jours d'ouverture de la carrière LAFARGEHOLCIM Granulats.

De plus, des glissières normées seront disposées de part et d'autre des voies accessibles au public afin d'empêcher le stationnement et les dépôts sauvages.

Enfin l'ensemble des infrastructures autoroutières sont placées sous vidéo surveillance, il en sera de même du ½ échangeur.

7 - Tracés des bretelles et réseaux existants :

Certaines expressions s'inquiètent des tracés des bretelles et de la proximité du rétrécissement de 3 à 2 voies avant le tunnel des « 13 vents » vis-à-vis de la sécurité routière.

D'autres intervenants se soucient de la présence de réseaux existants situés sur le trajet projeté des bretelles.

Réponse :

Sur le plan technique, les aménagements des bretelles et du pont des chasseurs seront conformes aux réglementations régissant les voies et infrastructures autoroutières européennes.

Les tracés ont été validés, selon la procédure en vigueur sur le réseau autoroutier, par l'Ingénieur Général des Routes Méditerranée, de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM).

Les documents présentés par le maître d'œuvre ont également été validés selon le même processus.

Concernant la présence de réseaux existants situés sur le trajet projeté des bretelles, ceux-ci sont clairement identifiés :

- Réseaux SPMR enterré ;
- Réseau Gazoduc enterré ;
- Ligne électrique aérienne HT.

LAFARGEHOLCIM Granulats connaît bien ces réseaux, identifiés en particulier lors de la réalisation de la voie reliant la carrière au pont des chasseurs en 2002.

Les tracés étudiés par le maître d'ouvrage évitent une partie de ces réseaux. Au stade de la conception détaillée, le maître d'œuvre proposera des aménagements conformes à ceux requis par les gestionnaires de ces réseaux. C'est bien l'usage pour ce type de travaux en interface avec des infrastructures existantes.

De la même façon, les pistes DFCI et d'ENEDIS seront rétablies selon les recommandations de leurs gestionnaires respectifs.

8 - Pont des chasseurs & utilisation par des piétons, des VTT (modes doux)

Certaines personnes ont fait part de leur souhait de connaître les raisons d'une mise en double sens de circulation du pont des chasseurs et la possibilité d'utiliser ce pont pour un usage « piéton – VTT – modes doux » en toute sécurité.

Réponse :

Le pont des chasseurs est un ouvrage appartenant à l'Etat, construit pendant la réalisation de cette partie de l'A55 mise en service en 1988.

Cet ouvrage n'a jamais été ouvert au trafic public, puisqu'il est desservi uniquement par des voies privées. La réalisation du demi-échangeur sera l'occasion d'effectuer un diagnostic de structure et de sécurité de l'ouvrage et d'engager des travaux permettant de supprimer éventuellement l'alternat tout en permettant le passage de randonneurs et de VTT en toute sécurité. Les services de l'État ont bien noté la nécessité de garantir le passage des modes doux en toute sécurité. Ce point sera bien étudié dans les phases d'études détaillées à venir.

Les associations de randonneurs et de chasseurs ont demandé la réalisation d'un parking à l'Est du pont des chasseurs à l'extrémité de l'avenue Paul Brutus.

Cette demande sera mise à l'étude dans la suite de la procédure.

9 - Conditions exceptionnelles d'utilisation du demi-échangeur :

Certaines personnes s'inquiètent de l'usage du ½ échangeur comme solution de délestage en cas de trafic dense.

Réponse :

Ce n'est qu'en cas **d'accident majeur ou d'événement exceptionnel sur ce tronçon de l'A55**, que la DIRMED et les forces de police pourront utiliser le ½ échangeur comme voie de délestage.

La DIRMED et les forces de police assureront ce détournement et la redirection du trafic routier. Ce cas n'est prévu qu'à titre très exceptionnel (page 47 du Dossier de Concertation). Cette fonctionnalité est un bénéfice évident pour la sécurité de ce tronçon autoroutier.

De la même manière, en cas d'incendie, le demi-échangeur permettra un accès direct au massif pour les services de lutte contre l'incendie. L'incendie du 10 août 2016 a été stoppé en partie grâce à la route privée des carriers (route reliée au pont des chasseurs).

10 - Urbanisme, PLUi & U254 :

Certaines personnes ont fait part de leurs inquiétudes sur les possibilités d'urbanisation du massif de la Nerthe et de la réalisation d'une voie U254 desservant le quartier de l'Estaque depuis l'A55.

Réponse :

LAFARGEHOLCIM Granulats n'a aucune prérogative en matière d'urbanisme qui relève des attributions de la Métropole d'Aix Marseille Provence.

La vente des terrains au Conservatoire du Littoral, si le ½ échangeur se réalise, confortera la protection du massif de la Nerthe vis-à-vis de tout urbanisme.

Concernant la création de la voie U254 présente sur le PLUi de la Métropole d'Aix Marseille, LAFARGEHOLCIM Granulats n'a jamais été consulté sur ce projet de la Ville de Marseille. Ce projet est ancien et figure depuis longtemps dans le PLU/POS de la ville (Plan d'Occupation des Sols).

Lors de la réunion publique du 14 octobre 2020 en mairie du 8eme secteur, Madame Samia GHALI, 2^{eme} adjointe à la mairie centrale de Marseille, a indiqué qu'elle demandera la suppression du projet de voie U254 lors de la prochaine révision du PLUi métropolitain.

11 - Stockage de containers dans le massif de la Nerthe :

Des craintes sur un vieux projet de stockage de containers dans le massif de La Nerthe ont été exprimées.

Réponse :

Le projet de reconvertir les anciennes carrières de LAFARGEHOLCIM Granulats de La Nerthe et de Lieutaud en parc à containers, porté par l'AGAM (Agence d'urbanisme de l'Agglomération Marseillaise) à la fin des années 1990 et au début des années 2000, **n'a jamais vu le jour**.

En effet, depuis le milieu des années 2000, les grands chantiers marseillais de requalification ont fait apparaître le manque d'ISDI (Installation de Stockage de Déchets Inertes). Ce manque a amené le Préfet des Bouches du Rhône à demander aux professionnels du BTP « *d'apporter des réponses adaptées aux problèmes posés par l'accueil et le traitement des matériaux issus des chantiers* » (courrier préfectoral du 29 novembre 2006).

Dans cet objectif, la société LAFARGE Granulats PROVENCE a été autorisée, par Arrêté Préfectoral en date du 31 mars 2008, à exploiter une installation de stockage de déchets inertes (ISDI) en lieu et place de la carrière dite « Lieutaud » et, le 30 mai 2011, à exploiter l'ISDI de la Nerthe. Ces ISDI sont toujours en activité et feront l'objet d'aménagements paysagers à la fin de leur exploitation.

De ce fait n'est plus envisagée, ni actuellement, ni jusqu'à la fin d'exploitation du site, la possibilité de stocker des containers. Par ailleurs, l'essentiel de l'activité container du Grand Port Maritime de Marseille est opérée à Fos/Mer.

Lors de la réunion publique du 14 octobre 2020, les élus présents :

- le député de la circonscription de Marseille Nord-Ouest Monsieur Saïd AHAMADA,
- la Maire des XV^{eme} & XVI^{eme} arrondissement de Marseille, Madame Nadia BOULAINSEUR,
- la 2^{eme} adjointe à la mairie centrale de Marseille Madame Samia GHALI,
- Le conseiller départemental du canton Monsieur Henri JIBRAYEL,

ont exprimé leur souhait d'amender la Charte Ville-Port pour supprimer ce sujet du stockage des containers dans le massif de l'Estaque.

12 - Avenir ½ Echangeur à la fin de l'activité de LAFARGEHOLCIM Granulats :

Plusieurs personnes s'inquiètent du devenir du ½ échangeur à la fin des activités de LAFARGEHOLCIM Granulats.

Réponse :

Lorsque le demi-échangeur sera terminé et réceptionné par les services de l'Etat, cet ouvrage entrera dans le domaine public et le réseau autoroutier non concédé. La DIRMED ayant à sa charge l'entretien de ce réseau, LAFARGEHOLCIM Granulats versera une redevance à l'Etat pour l'entretien de cet ouvrage.

Comme indiqué en page 74 du dossier de concertation, les directives du Ministère de la Transition Ecologique, Maître d'Ouvrage de l'opération, prévoient qu'à la fin de l'autorisation d'exploitation de la carrière, le demi échangeur soit condamné par : *«Destruction de l'ouvrage ou fermeture par pose de glissières»*.

De même, au niveau local, la DIRMED, service de l'Etat en charge de l'entretien et de l'exploitation des autoroutes non concédé, a fait savoir qu'elle : *"... n'est pas demandeuse du maintien en fonction de l'échangeur après la fin de l'exploitation »*.

13 - Environnement & protection du massif de la Nerthe :

De nombreuses expressions ont fait part de leurs craintes vis-à-vis d'une dégradation écologique du massif de la Nerthe.

Réponse :

Des études environnementales complètes effectuées sur quatre saisons ont été réalisées par un bureau d'études spécialisé (voir page 55 à 69 du dossier de concertation). Ces investigations ont été menées sur un périmètre élargi allant bien au-delà des emprises des futurs terrassements nécessaires à la réalisation des voies et de leurs équipements. Elles concluent à l'absence d'impact du projet.

La future voie d'insertion vers Marseille reprendra le tracé de la piste DFCI actuelle pour se connecter à l'A55. La zone sur laquelle sera réalisée cette voie est une zone artificielle ayant servi au stockage des déblais issus des terrassements effectués lors de la création de ce tronçon de l'A55.

Pour la bretelle de sortie, celle-ci sera réalisée à flanc de la falaise existante avec une emprise minimale sur les zones adjacentes nécessaires aux déblaiements.

La vente par LAFARGEHOLCIM des 90 ha de terrains au Conservatoire du Littoral, si le ½ échangeur se réalise, confortera la protection du massif de la Nerthe. Ces terrains sont mitoyens des terrains classés NATURA 2000, l'ensemble constituera donc une large continuité écologique protégée.

La mise en place de contrôle d'accès à la carrière de LAFARGEHOLCIM Granulats et au massif de la Nerthe permettra de limiter l'accès au massif et donc à sécuriser le milieu écologique du massif.

14 - Cession des terrains LAFARGEHOLCIM Granulats au Conservatoire du Littoral

Certaines personnes ont fait part de leur souhait que la cession des 90 ha au conservatoire du littoral intervienne au début de l'opération.

Réponse :

Concernant la cession des terrains au Conservatoire du Littoral, celle-ci a été actée en 2016 sous le contrôle du Préfet de Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et a fait l'objet d'une promesse de vente sous conditions suspensives devant notaire le 14 mai 2019.

15 - Quel est le financement de l'ouvrage ? Qui est Maître d'Ouvrage ? Comment se feront les acquisitions foncières des terrains ? Les terrains seront-ils publics ou privés ?

Réponse :

L'Etat est Maître d'ouvrage de cette opération, voir Pages 2, 4 et 31 du Dossier de Concertation et dernière page de la plaquette. LAFARGEHOLCIM Granulats prend en charge 100% du coût des études et des travaux même en cas de dépassement du montant prévisionnel des coûts, voir pages 4 et 72 du Dossier de Concertation (DC) et dernière page de la plaquette.

LAFARGEHOLCIM Granulats prend à sa charge l'achat et les procédures d'acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de l'ouvrage. Ces terrains seront cédés à titre gratuit à l'Etat à la fin des travaux de réalisation de l'ouvrage.

L'ensemble de l'emprise du demi-échangeur, bretelles et pont compris, feront partie du domaine Public de l'Etat, plus précisément du domaine public autoroutier de l'Etat.

Le PLUI de la zone projetée de l'échangeur comprend la « réservation foncière » liée au demi-échangeur.

16 - Autres observations :

Dans ce paragraphe il est apporté des réponses aux questions :

- Posées peu de fois dans les expressions recensées ;
- N'ayant pas de répercussions sur les éléments de définition des études détaillées ;
- Sans lien direct avec le projet de demi-échangeur.

- Non réalisation d'un échangeur complet :

La majeure partie de l'activité LAFARGEHOLCIM Granulats étant localisée sur la ville de Marseille, le demi-échangeur vers Marseille est le plus utile pour réduire les trajets et les émissions de Gas à effet de serre. Le demi-échangeur dans l'autre sens serait de toutes façons très difficile à réaliser sur le plan technique. Il ne fait en aucun cas partie du projet soumis à concertation.

- Amortissement du coût des travaux par LAFARGEHOLCIM Granulats :

Les gains de temps et de kilomètres ont une répercussion directe sur les coûts des transporteurs. Ils représentent des économies pour LAFARGEHOLCIM et ses prestataires de transport. Ces économies permettent de financer l'investissement dans le demi-échangeur.

La durée de cet amortissement était évaluée à 10 ans avant la crise sanitaire.

- Transition énergétique des poids lourds :

LAFARGEHOLCIM Granulats s'est engagé dans la transition énergétique de sa flotte de camions. Il incite également ses transporteurs à s'équiper de véhicules plus vertueux vis-à-vis de

l'environnement, avec des moteurs fonctionnant au GNV. Ces motorisations émettent moins de gaz à effet de serre et moins de polluants atmosphériques que les diesel traditionnels.

A titre d'exemple, la flotte de camions toupie de LAFARGE Ciments, transportant du béton, a commencé à s'équiper de véhicules avec moteurs fonctionnant au GNV.

- Base des calculs des rejets de gaz à effet de serre :

Les taux de gaz à effet de serre figurant en page 45 du Dossier de Concertation :

- . 600 g d'émission de CO₂ (dioxyde de carbone) par km
- . 4,2 g d'émission de NO_x (gaz d'acide nitrique et d'oxyde d'azote) par km
- . 0,7 g d'émission de COV (composés organiques volatils) par km
- . 1,0 g d'émission de CO (monoxyde de carbone) par km
- . 0,2 g d'émission de particules par km

ont été fournis par le Ministère de la Transition Ecologique pour des poids lourds de transports de marchandises. Ils correspondent aux émissions liés directement à la circulation.

Pour les rejets globaux de CO₂ à l'échelle planétaire mentionnés en page 46 du Dossier de Consultation, le chiffre de 3,07 kg est la masse de CO₂ rejetée pour la consommation d'un litre de gasoil par un poids lourd. Ce chiffre prend en compte l'ensemble du cycle de vie du pétrole : les activités d'extraction de pétrole, du transport du brut, de son raffinage, de l'acheminement et de sa consommation par un moteur diesel.

Ces 3,07kg/l de gasoil correspondent à 921 g de CO₂ rejetés par km, répartis en :

- 600 g/km générés par le moteur du poids lourd ;
- 321 g/km générés par l'extraction de pétrole, le transport du brut, son raffinage et l'acheminement du gasoil en station de distribution.

- Utilisation abusive de la sortie N°6 de l'A55 :

Lors de la réunion publique du 14 octobre 2020, certains riverains se sont inquiétés d'une possibilité qui serait offerte aux transporteurs de LAFARGEHOLCIM Granulats d'utiliser la sortie N°6 de l'A55 vers Marseille pour reprendre ensuite l'A55 dans l'autre sens vers Vitrolles ou Aix-en-Provence. Cet itinéraire emprunte successivement : la D5A/André Roussin, le rond-point Fernand Sardou, le rond-point Dr Maria puis la bretelle d'insertion à l'A55.

Cette sortie N°6 est actuellement utilisée quotidiennement par de nombreux poids lourds desservant la zone commerciale de Grand Littoral, la zone d'activités de St Henri, la zone d'activités de St André et la zone d'activité de SAUMATY.

LAFARGEHOLCIM Granulat a pris acte de cette observation et intégrera dans son « *Accueil Sécurité* », obligatoire et destiné à tous les transporteurs fréquentant les sites LAFARGEHOLCIM, une information leur interdisant de pratiquer cet itinéraire.

Tout chauffeur ne respectant pas les directives de « *L'Accueil Sécurité* » est interdit d'accès aux sites LAFARGEHOLCIM Granulats. Cette procédure d'interdiction est régulièrement appliquée et les employeurs en sont informés.

Pour les destinations vers Aix-en-Provence ou Martigues, ce sont les itinéraires classiques, via le pont des chasseurs et les Pennes-Mirabeau ou via le chemin de Rebuty, qui seront empruntés par les camions.

- Mise en sécurité accès Rebuty :

LAFARGEHOLCIM Granulat a engagé des études pour la sécurisation la nuit et les week-ends de l'accès Rebuty en direction du hameau de la Nerthe. Les Mairies des Pennes Mirabeau, de Marseille 15 & 16, le Conseil Départemental 13, la Métropole Aix-Marseille Provence, les forces de police, les services d'incendie et de secours, les CIQ et riverains seront associés à ce projet qui répond à une demande forte des riverains.

- Demande de suppression dans les applications type WAZE des routes privées LAFARGEHOLCIM Granulats :

LAFARGEHOLCIM Granulat a bien noté que ses routes privées pouvaient être empruntées comme des itinéraires de délestage et que cela nuisait fortement à la qualité de vie des hameaux du secteur. LAFARGEHOLCIM effectuera les démarches pour essayer de faire supprimer ses routes privées des applications mobiles d'assistant à la conduite.

- Projets d'infrastructures et d'aménagements dans le 16^{ème} arrondissement :

Concernant les projets d'infrastructures et d'aménagements dans le 16^{ème} arrondissement : le terminal de Transports Combinés de Mourepiane, la friche KUHLMANN, les hauts de Corbières, LAFARGEHOLCIM Granulats n'est nullement intéressée par ces projets et n'en est pas partie prenante.

- Incidences du trafic poids lourds et accidentologie sur la RD113 :

Une personne juge faible l'incidence générée par la suppression de 320 poids lourds LAFARGEHOLCIM Granulats par jour au regard du trafic total quotidien enregistré sur 0,5km entre les ronds-points de Verdun et de Coca Cola et souhaite connaître en détail l'accidentologie de cette portion.

Concernant la suppression de 320 PL/jour, de nombreuses personnes se sont exprimées en faveur de cet objectif. Monsieur Jean-Marc LEONETTI 1^{er} adjoint à la mairie des Pennes Mirabeau a déclaré lors des réunions publiques des 6 & 13 octobre 2020 : « *Tous les camions qui pourront être retirés sont un bénéfice pour les habitants des Pennes* ».

Concernant les accidents, les données transmises en matière de sécurité routière ne permettent pas de connaître le nombre de poids lourds impliqués dans les accidents sur ce tronçon. Cette question sera examinée dans le cadre de la poursuite des études.

Certains contributeurs se sont focalisés sur les 0,5 km parcourus sur la RD113 en occultant les 4 km parcourus par ces mêmes poids lourds entre le rond-point de Verdun et le pont des Chasseurs. Ce parcours effectué dans le quartier du Jas de Rhodes longe de nombreuses habitations et établissements recevant des jeunes des Pennes Mirabeau.

Ces établissements mentionnés en page 26 du Dossier de Concertation sont :

- Le collège Jacques Monod de 800 élèves,
- Le lycée Louis Aragon,
- Le gymnase Alain Colas,
- La piscine du Jas de Rode,
- Les terrains de sports en plein air,
- La salle polyvalente « Jaz 'Rod »,

Ainsi que :

- Les lotissements résidentiels du quartier Jas de Rode/Brutus, constitués de pavillons individuels, totalisant 3900 habitants.

Il convient de considérer les nuisances générées par les poids lourds LAFARGEHOLCIM Granulats sur l'ensemble du parcours. Ce n'est pas parce qu'en proportion ils ne représentent qu'une fraction du trafic sur la RD113 qu'il est inutile de chercher un itinéraire moins impactant.

- Questions portant sur les conditions passées et actuelles des aménagements en relation avec le stockage de déchets inertes, le lac de la Nerthe et l'exploitation des sites carriers de LAFARGEHOLCIM Granulats :

Ces demandes de renseignements, sans lien direct avec le projet de demi-échangeur, ont fait l'objet d'un comité de suivi de carrière le 23 octobre 2020 en mairie du 8ème secteur.

A cette occasion, comme lors des comités annuels, LAFARGEHOLCIM Granulats présente les données relatives à l'exploitation de ses sites carriers de l'Estaque et transmises à l'inspecteur des Installations Classées, et répond aux questions des élus, des représentants de CIQ et des riverains.

Toutes les questions ont trouvé des réponses à cette occasion. Le Comité de suivi fait l'objet d'un compte-rendu transmis à tous les membres de cette instance.