



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES

Liberté  
Égalité  
Fraternité

Ministère de la Transition  
Ecologique et de la Cohésion  
Des Territoires  
*Maître d'Ouvrage*



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PROVENCE-ALPES-  
CÔTE D'AZUR

Liberté  
Égalité  
Fraternité



LAFARGE GRANULATS

*Mandataire de la Maîtrise d'Ouvrage  
par convention de mandat de maîtrise  
d'ouvrage du 25 juillet 2016*

## Réalisation d'un ½ échangeur sur l'A55 au Lieu-dit «Jas de Rode» entre Marseille et Les Pennes Mirabeau

Demande de Dérogation au titre des Espèces Protégées

## Note de synthèse sur l'intérêt public majeur

# SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>3</b>
<b>1 – LE PROJET</b> .....	<b>5</b>
1.1 SITE INDUSTRIEL CONCERNE .....	5
1.1.1 <i>Composition</i> .....	5
1.1.2 <i>Intérêt stratégique</i> .....	8
1.2 ACCES ACTUELS .....	14
1.3 ACCES FUTUR.....	16
1.3.1 <i>Description de l’ouvrage</i> .....	16
1.3.2 <i>Estimation des flux routiers concernés</i> .....	19
<b>2 – LA CONDITION TENANT AU CARACTERE D’INTERET PUBLIC MAJEUR D’UN OUVRAGE AUTOROUTIER</b> .....	<b>21</b>
2.1 L’ORIGINE DE LA CONDITION D’INTERET PUBLIC MAJEUR .....	21
2.1.1 <i>La raison matérielle : la nature d’ouvrage public</i> .....	21
2.1.2 <i>La raison formelle : la déclaration de projet</i> .....	22
2.2 L’APPRECIATION DE L’INTERET PUBLIC MAJEUR : LE RECOURS AU CONTROLE DU BILAN .....	23
2.2.1 <i>Affirmation par le Conseil d’Etat et le ministère</i> .....	23
2.2.2 <i>Confirmation téléologique</i> .....	24
2.2.3 <i>Confirmation jurisprudentielle</i> .....	24
2.2.4 <i>Confirmation doctrinale</i> .....	27
2.2.5 <i>Nuance</i> .....	27
2.3 L’INDIFFERENCE DU BENEFICIAIRE PRIVE OU L’ABSENCE D’OBSTACLE JURIDIQUE LIE A L’EXCLUSIVITE DE L’OUVRAGE PUBLIC .....	28
2.3.1 <i>Une absence d’obstacle affirmée dans toutes les procédures publiques</i> .....	28
2.3.2 <i>Une absence d’obstacle appliquée à la création d’une sortie autoroutière : le précédent du Parc Astérix</i> .....	34
2.4 L’APPRECIATION <i>IN CONCRETO</i> EN PRESENCE D’UNE INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT.....	35
<b>3 – L’APPRECIATION DU CARACTERE D’INTERET PUBLIC MAJEUR D’UN DEMI-ECHANGEUR SUR L’A55 AU LIEU-DIT JAS DE RODE</b> .....	<b>39</b>
3.1 LES AVANTAGES .....	39
3.1.1 <i>Volet environnemental</i> .....	39
3.1.1.1 <i>Suppression des rejets de GES liés à la boucle des Pennes Mirabeau</i> .....	40
3.1.1.2 <i>Suppression des rejets de GES grâce au report modal</i> .....	42
3.1.2 <i>Volet économique</i> .....	48
3.1.2.1 <i>Réduction du coût du transport</i> .....	49
3.1.2.2 <i>Valeur tutélaire du carbone - Généralités</i> .....	49
3.1.2.3 <i>Gain en valeur de l’action pour le climat de la construction du ½ échangeur</i> .....	50
3.1.3 <i>Volet Sécurité routière</i> .....	51
3.1.3.1 <i>Amélioration de la sécurité routière sur la RD113</i> .....	51
3.1.3.2 <i>Création d’un nouvel accès A55 à disposition des services d’urgence</i> .....	54
3.1.4 <i>Volet Cadre de vie</i> .....	55
3.1.5 <i>Volet social</i> .....	57
3.2 LES IMPACTS NULS OU NEUTRES .....	57
3.2.1 <i>Finances publiques</i> .....	57
3.2.2 <i>Propriété privée</i> .....	58
3.2.3 <i>Sécurité</i> .....	58
3.3 LES INCONVENIENTS .....	58
3.3.1 <i>Biodiversité, faune et flore, milieux sensibles</i> .....	58
3.3.2 <i>Paysage</i> .....	58
3.3.3 <i>Accès – Préservation des massifs</i> .....	59
3.4 TABLEAU DE SYNTHESE DU BILAN .....	60
3.5 DEVENIR DU DEMI ECHANGEUR.....	61

## Introduction

Le projet porte sur la réalisation d'un demi-échangeur sur l'autoroute A55 entre Marseille et Les Pennes Mirabeau, au niveau du Pont des Chasseurs situé au lieu-dit Jas de Rode.

- **L'objectif poursuivi** est de réduire l'ampleur du trafic routier lié au fonctionnement des sites exploités par la société LAFARGE GRANULATS en bordure de l'autoroute A55.

Trois installations classées sont exploitées par la société à cet endroit : une carrière (carrière de l'Estaque) et deux installations de stockage de déchets inertes (ISDI de la Nerthe et ISDI de Lieutaud).

Cet emplacement permet de rallier les nombreux marchés de travaux de l'agglomération marseillaise, que ce soit pour les approvisionner en matériaux à partir de la carrière ou pour évacuer les déblais générés par ces chantiers vers les ISDI.

Ces trois sites génèrent un transit important : le volume total autorisé de 1,4 million de tonnes par an correspond à un flux annuel global de l'ordre de 71.500 poids lourds. La majeure partie de ce flux (70 %) rejoint l'autoroute A55.

La connexion avec l'autoroute se fait, non pas à hauteur du Jas de Rode, mais 11 kilomètres plus loin au niveau de l'échangeur des Pennes Mirabeau.

La nécessité de rejoindre cet échangeur présente un double inconvénient : un détour de 22 kilomètres au total et une intensification des enjeux de sécurité routière au niveau de ce nœud autoroutier sensible entre l'A55 et l'A7.

Les enjeux de développement durable exigent d'identifier les inconvénients environnementaux et économiques qui peuvent être évités ou réduits. Ils ont conduit à envisager un itinéraire routier plus optimal au regard de la configuration des lieux et des intérêts en jeu consistant à créer un demi-échangeur sur l'autoroute A55 au lieu-dit Jas de Rode, au niveau du Pont des Chasseurs.

L'ouvrage autoroutier envisagé permettrait, premièrement, de supprimer un allongement parcouru par les poids-lourds qui représente 792.000 kilomètres par an, deuxièmement, d'améliorer le report modal, à savoir la connexion de ce pôle industriel avec des infrastructures alternatives proposant du transport ferré, maritime et fluvial.

Il est à noter que deux autres acteurs, même s'ils ne sont pas intéressés par le projet à l'heure actuelle, sont également présents sur la zone d'activités du Jas de Rode : le groupe Sita-Suez Environnement qui exploite un centre d'enfouissement technique (CET) et la société Samin, filiale du groupe St Gobain, qui exploite une carrière.

- **Des démarches ont été engagées** à compter de 2011 en vue de cet objectif consistant à améliorer l'accès à un site industriel important dont 70% de l'activité est concentré au Nord de Marseille.

Une commande stratégique a été lancée pour ce projet d'aménagement le 19 juin 2013 par le Ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

Deux conventions ont ensuite été conclues entre l'Etat et LAFARGE GRANULATS :

- une convention de financement le 17 décembre 2015, qui énonce que « *l'opération a pour objectif de faciliter l'accès à deux sites de la société LAFARGE GRANULATS France et ainsi d'accompagner efficacement le projet de report multi-modal porté par cette société en lien avec la SNCF, et visant à réduire significativement la part du trafic routier dans le transport de matériaux de ces sites* » (article 2) et que « *le coût de l'opération est estimé à 2.750.000 € à terminaison, financé à 100% par LAFARGE GRANULATS France* » (article 3).
- une convention de mandat de maîtrise d'ouvrage le 25 juillet 2016 qui pose, en particulier :
  - o l'objet de l'opération : « *la réalisation d'un demi-échangeur sur l'A55 au lieu-dit du Jas de Rode, entre Marseille et les Pennes Mirabeau, a pour objectif de faciliter l'accès à deux sites de la société LAFARGE GRANULATS France et ainsi d'accompagner efficacement le projet de report multimodal porté par cette société en lien avec SNCF et RFF, et visant à réduire significativement la part du trafic routier dans le transport de matériaux de ces sites* » (article 1.1.).
  - o le pilotage de l'opération : il est assuré par le préfet de la région PACA en coordination avec la Direction des Infrastructures de Transport (DIT), dépendant du Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires, et avec l'appui de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) pour les études et procédures conduisant à la déclaration de projet, et de la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED) pour les phases ultérieures (article 1.2).
  - o la procédure : « *l'ouvrage étant destiné à intégrer le domaine public routier national, il devra impérativement être fait la démonstration de l'intérêt général de cet aménagement qui interviendra notamment au stade la procédure de déclaration de projet prévue par le code de l'environnement* » (article 2 ; v. égal. les articles 1.2, 6.1, 6.2, 6.7).
  - o le déroulement des opérations : études préalables, obtention des autorisations, études de projet, réalisation de travaux, remise de l'ouvrage, mise en service de l'ouvrage, fin de mission.

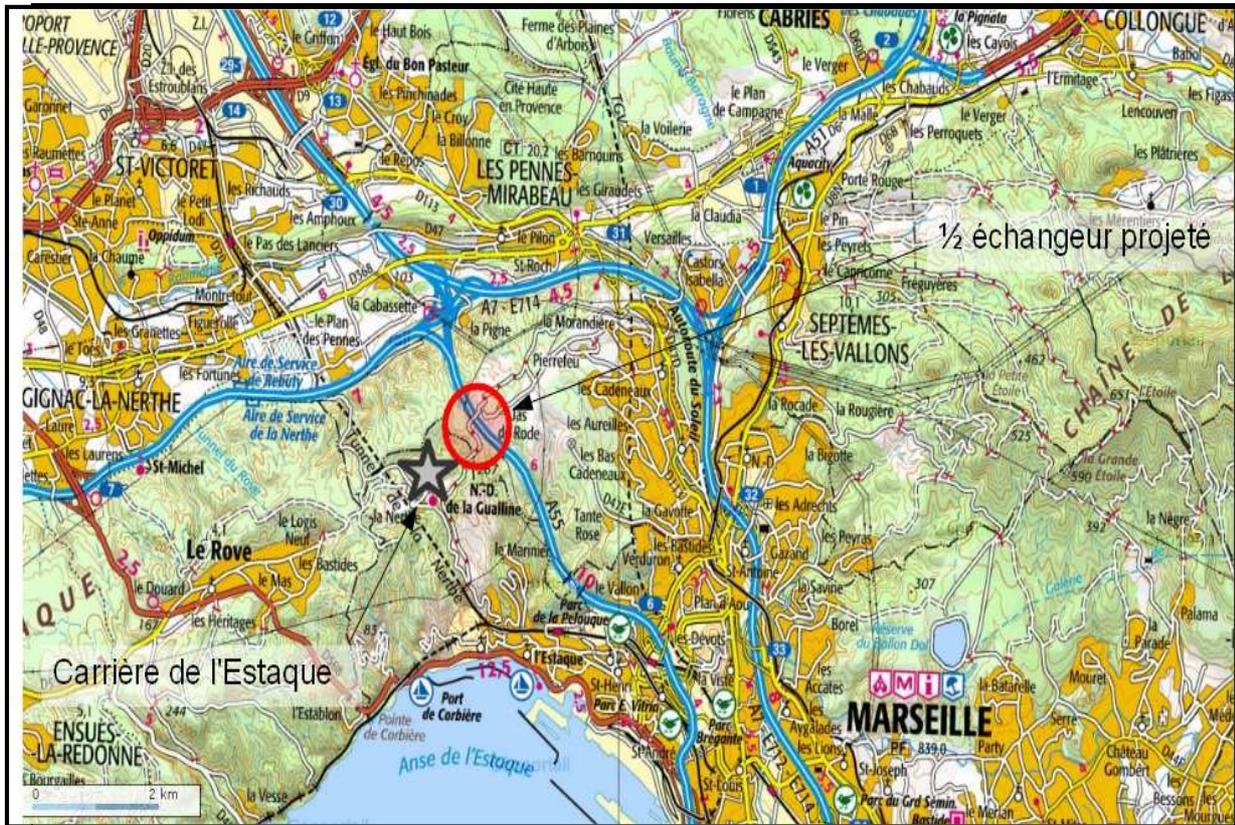
L'approfondissement de l'analyse suit les étapes fixées, d'une part, par l'instruction technique du Gouvernement du 29 avril 2014 relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national, d'autre part, par la convention de mandat susvisée.

Les phases ultérieures nécessaires à la réalisation de ce projet incluent, notamment, une enquête publique et une déclaration de projet.

L'aboutissement de ce processus est subordonné à la demande de dérogation au titre des espèces protégées et de l'intérêt public majeur de l'ouvrage autoroutier projeté.

# 1 – Le projet

Le projet vise à desservir le pôle carrier de l'Estaque (1.1) en supprimant un détour par Les Pennes Mirabeau (1.2) grâce à la réalisation d'un demi-échangeur sur l'A55 (1.3).



Plan de situation du projet

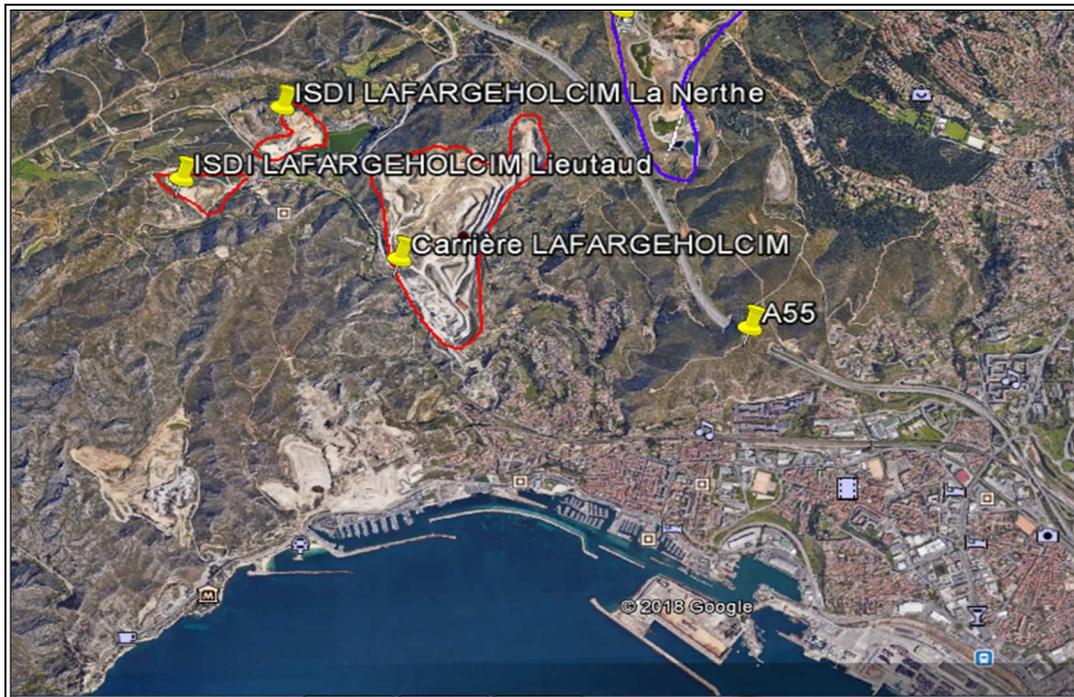
## 1.1 Site industriel concerné

Le site carrier de l'Estaque comporte plusieurs installations classées (1.1.1) jouant un rôle important à l'échelle de l'agglomération marseillaise (1.1.2).

### 1.1.1 Composition

- **Trois activités** sont exploitées par la société LAFARGE GRANULATS sur la commune de Marseille dans le quartier de l'Estaque, au lieu-dit « Les Riaux » :
  - une carrière avec un centre de recyclage,
  - et deux Installations de Stockage de Déchets Inertes (ISDI).

Elles sont localisées à proximité de l'A55.



**Localisation des trois sites LAFARGE Granulats**

La masse moyenne annuelle sur 15 ans des matériaux extraits/accueillis sur ces trois sites est de 1,5 million de tonnes/an.

Ces trois installations classées sont majoritairement utilisées pour les chantiers d'aménagement de l'agglomération marseillaise et du département des Bouches du Rhône. Elles assurent une double fonction vis-à-vis des chantiers locaux :

- Extraction et fourniture de granulats à destination des chantiers.

Ce volet représente 85% de l'activité (soit 1,270 million de tonnes/an), assuré par :

→ la carrière de l'Estaque Galland (1,2 million de tonnes/an de granulats)

→ le centre de recyclage de déchets inertes de la Nerthe (70 000 tonnes/an de matériaux recyclés).



- Réception et stockage de matériaux inertes issus des chantiers de déconstruction-démolition par remblaiement des anciens sites d'extraction.

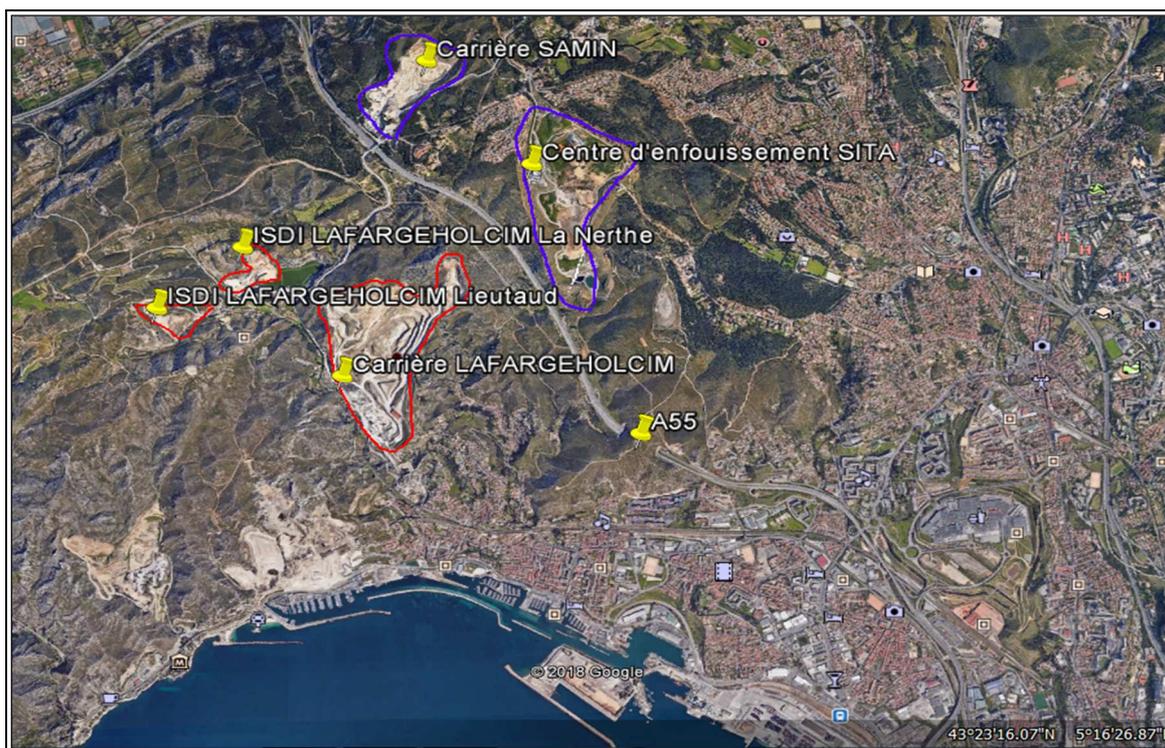
Ce volet représente 15% de l'activité (soit 230 000 tonnes moyenne/an) grâce à :

→ l'ISDI de la Nerthe (130 000 tonnes/an)

→ l'ISDI de Lieutaud (100 000 tonnes/an).



- **Autres sites carriers voisins.** Deux autres sites d'exploitation et de stockage sont présents dans le secteur du Jas de Rode : la carrière SAMIN et le CET de SITA-SUEZ Environnement.



**Localisation des trois sites carriers LAFARGE Granulats et des autres sites voisins**

La carrière de la société SAMIN (groupe Saint-Gobain) a une production (entre 150 000 et 200 000 tonnes/an) qui n'est pas comparable à celle de la carrière de l'Estaque de LAFARGE GRANULATS (1,2 million de tonnes/an de granulats en moyenne sur 15 ans). La quasi-totalité des matériaux extraits, notamment la dolomie, est acheminée via l'A7 vers les usines de produits verrier d'Orange (84) ou les sites sidérurgiques de Fos sur Mer comme fondant.

Le Centre d'Enfouissement Technique de SITA-SUEZ Environnement reçoit des déchets en provenance de l'ensemble du département via les autoroutes A7 et A51. Ce CET regroupe diverses branches d'activités liées aux déchets : un centre de tri-transit-regroupement de Déchets Ménagers et Assimilés (DMA) et Déchets d'Activité Economique Non Dangereux (DAEND) pour 90 000 tonnes/an, une Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux (ISDND) pour 250 000 tonnes/an, une alvéole dédiée au stockage d'amiante lié à des matériaux inertes pour 4 200 tonnes/an.

Ces deux sites ne sont pas actuellement intéressés par le projet de construction d'un demi-échangeur sur l'A55.

Cependant, il est possible que ce projet puisse les intéresser à moyen terme, notamment lors de la réhabilitation du site par comblement à la fin des autorisations préfectorales d'exploitation. LAFARGE Granulats est en contact régulier avec les directions de ces sites.

### 1.1.2 Intérêt stratégique

Le site industriel desservi par le projet est majeur pour le territoire tant sur le plan quantitatif que sur le plan qualitatif.

#### a) Approche quantitative

• **Activité « Granulats ».** Le site de l'Estaque est le premier site de production de matériaux de la région PACA : sur l'agglomération Marseillaise, il représente plus de 40 % des fournitures de granulats (les 60% restant étant fournis par les deux carrières du groupe BRONZO-PERASSO de Ste Marthe à l'Est et de St Tronc au Sud).

C'est aussi l'un des 5 plus importants sites français de production de matériaux de LAFARGE GRANULATS.

• **Activité « Déchets inertes ».** Les sites ISDI de l'Estaque (ISDI Lieutaud et ISDI La Nerthe) représentent 40% des capacités totales actuellement autorisées dans les Bouches du Rhône (9 sites) et 70% des déchets inertes de l'agglomération Marseillaise (tableau ci-dessous, source DREAL PACA).

Exploitant	Commune	Site	Fin d'autorisation	Quantité/an	Quantité Totale
Durance Granulats	Meyrargues	Réclavier	05/06/2029	150 000 t	1 120 000 t
LAFARGE Granulats	Marseille 16 <sup>ème</sup>	Lieutaud	31/12/2030	100 000 t	680 000 t
4M Provence Route	Graveson	La Montagnette	05/12/2028	12 000 t	140 000 m <sup>3</sup>
ORTEC	Lançon de P <sup>ce</sup>	Vautade	03/02/2025	100 000 t	350 000 m <sup>3</sup>
BRONZO	Belcodéne	Belcodéne	24/04/2024	57 000 t	200 000 m <sup>3</sup>
Durance Granulats	Gardanne	Valabre	27/02/2023	130 000 t	700 000 t
LAFARGE Granulats	Marseille 16 <sup>ème</sup>	La Nerthe	31/05/2026	130 000 t	2 475 000 t
Delta Recyclage	S <sup>t</sup> Martin de Crau	Franconny	03/10/2024	11 000 t	62 000 m <sup>3</sup>
MORIN environnement	Fos sur Mer	Fossette	05/01/2031	52 000 t	700 000 m <sup>3</sup>

## b) Approche qualitative

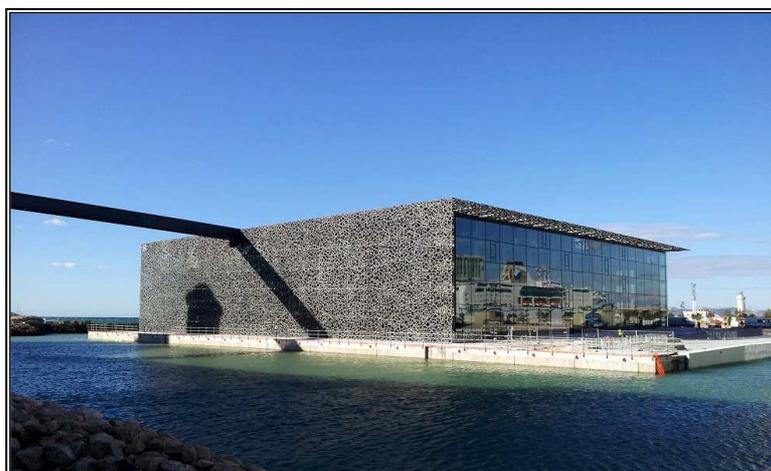
Le site de l'Estaque occupe une place stratégique :

- par la gamme complète de granulats proposée, y compris en grave traitée. Cette offre complète et de qualité supérieure aux autres sites d'extraction carriers est unique en région PACA,
- par la qualité supérieure des granulats produits : elle permet d'alimenter **40%** des centrales à béton de Marseille en sable, graviers,
- Pour la fourniture de pierre ponce importée par voie maritime jusqu'au Grand Port Maritime de Marseille, 35.000 tonnes/an. Pierre ponce transférée dès son débarquement par voie routière jusqu'au site carrier de l'Estaque pour un stockage adapté. Cette pierre ponce est ensuite redistribuée et approvisionne les régions Sud PACA, Languedoc, Rhône Alpes,..., pour les besoins en bétons spéciaux (qualités thermique, acoustique, faible densité, réfractaire,...) ainsi que pour les besoins des industriels. Il n'y a plus de gisement de pierre ponce exploité en France.
- par la fourniture d'enrochements : la qualité supérieure des matériaux a permis à LAFARGE GRANULATS d'avoir l'agrément CNR (Compagnie Nationale du Rhône) agrément confirmé en 2018.

C'est ce qui explique que le site représente aujourd'hui à lui seul plus de **40%** des granulats fournis sur l'agglomération marseillaise.

Les matériaux extraits de ce site ont été utilisés dans de nombreux grands projets d'infrastructure de Marseille :

- Rocade L2,
- Terrasses du port,
- MUCEM, Villa Méditerranée,
- Euroméditerranée, zone Euroméd 1 & 2 (18.000 logements neufs, 200.000 m<sup>2</sup> d'équipements publics),
- Les tours «La Marseillaise» de l'architecte Jean NOUVEL, la tour CMA-CGM et la tour Mirabeau,
- Réseau de chaleur Grand Port Maritime de Marseille.



De grands projets d'infrastructure sont en cours pour lesquels le site de l'Estaque apporte sa contribution :

- Fourniture de matériaux pour la réalisation des 18 caissons (de 10.000 tonnes). Ces caissons sont destinés à la construction d'un nouvel éco-quartier de 6 ha sur la mer dans la principauté de Monaco, réalisation des brises lames en béton armé et fourniture de 110 000 tonnes de granulats 0/20 pour le comblement de l'extension.
- Projet européen «Euroméditerranée», concernant la mutation et la requalification de 169ha, de friches industrielles et habitats dégradés situés à proximité de l'Estaque, pour une durée de 15 à 20 ans (fourniture de matériaux pour 280 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher à construire, d'équipements publics et d'infrastructures de transports) :
  - o Zone Euromed 2,
  - o Eco-quartier «Les Fabriques».

De nouveaux grands projets d'infrastructure sont programmés pour lesquels le site de l'Estaque sera sollicité de par sa position stratégique (voir page suivante localisation géographique de ces opérations) :

- Projet SNCF de création d'une gare ferroviaire sous la gare St Charles :

Avec tunnels d'accès d'une longueur de plus de 6km et d'une gare souterraine à 4 voies. Ce projet a été classé comme une priorité en 2017 par le Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires. L'évacuation des milliers de mètres cube de déblais pourrait être réalisée par train jusqu'à la gare ferroviaire de Mourepiane à l'intérieur du Grand Port Maritime de Marseille puis par camions vers les ISDI de LAFARGE GRANULATS de l'Estaque,
- Projet commun SNCF Réseau Fret – Conseil Régional Sud PACA, de requalification des voies et infrastructures des gares de la région PACA afin de développer «L'offre Fret»,
- Projets de travaux routiers Aix Marseille Provence Métropole :
  - o Extension de la voie rapide L2 vers les quartiers Sud de Marseille,
  - o Création du tunnel routier Place Général Ferrié pour le permettre passage du futur Tramway entre Castellane et la Gaye,
  - o Extension des lignes de tramway T2 vers le Lycée St Exupéry et T3 vers Dromel, avec la création à Dromel d'un nouveau dépôt/atelier tramway avec pôle d'échange multimodal,
- Projets Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) :
  - o Extension de la digue du large,
  - o Aménagement des bassins et terminaux croisières,
  - o Aménagement du terminal de transports combinés de Mourepiane,
- Tour Mirabeau 21.500 m<sup>2</sup>, 21 étages, projet de la CMA-CGM en zone Euromediterranée.

L'importance des volumes d'inertes générés par les chantiers Euromediterranée avait d'ailleurs amené le Préfet des Bouches du Rhône à solliciter les professionnels du BTP et les acteurs économiques compétents en matière de stockage d'inertes ISDI (Installation de Stockage de Déchets Inertes), par courrier en date du 29 novembre 2006, afin d'examiner les solutions relatives à l'évacuation de ces déblais.



**Zone des chantiers dont les matériaux LAFARGE GRANULATS transiteront par le futur ½ échangeur du « Jas de Rode ».**

**Cette zone représente 70% des gros chantiers marseillais passés, actuels et futurs et concentre les grandes opérations précitées.**

### *c) Approche stratégique*

Comme indiqué précédemment, le site LAFARGE de l'Estaque occupe sur la commune de Marseille et sur la métropole Aix Marseille Provence une place stratégique.

Avec ses Autorisations Préfectorales autorisant une production de granulats de 1,2 millions de tonnes/an de granulats et une capacité totale de stockage de déchets inertes 230 000 tonnes/an le site de l'Estaque est très important pour satisfaire les besoins locaux.

### Production de granulats :

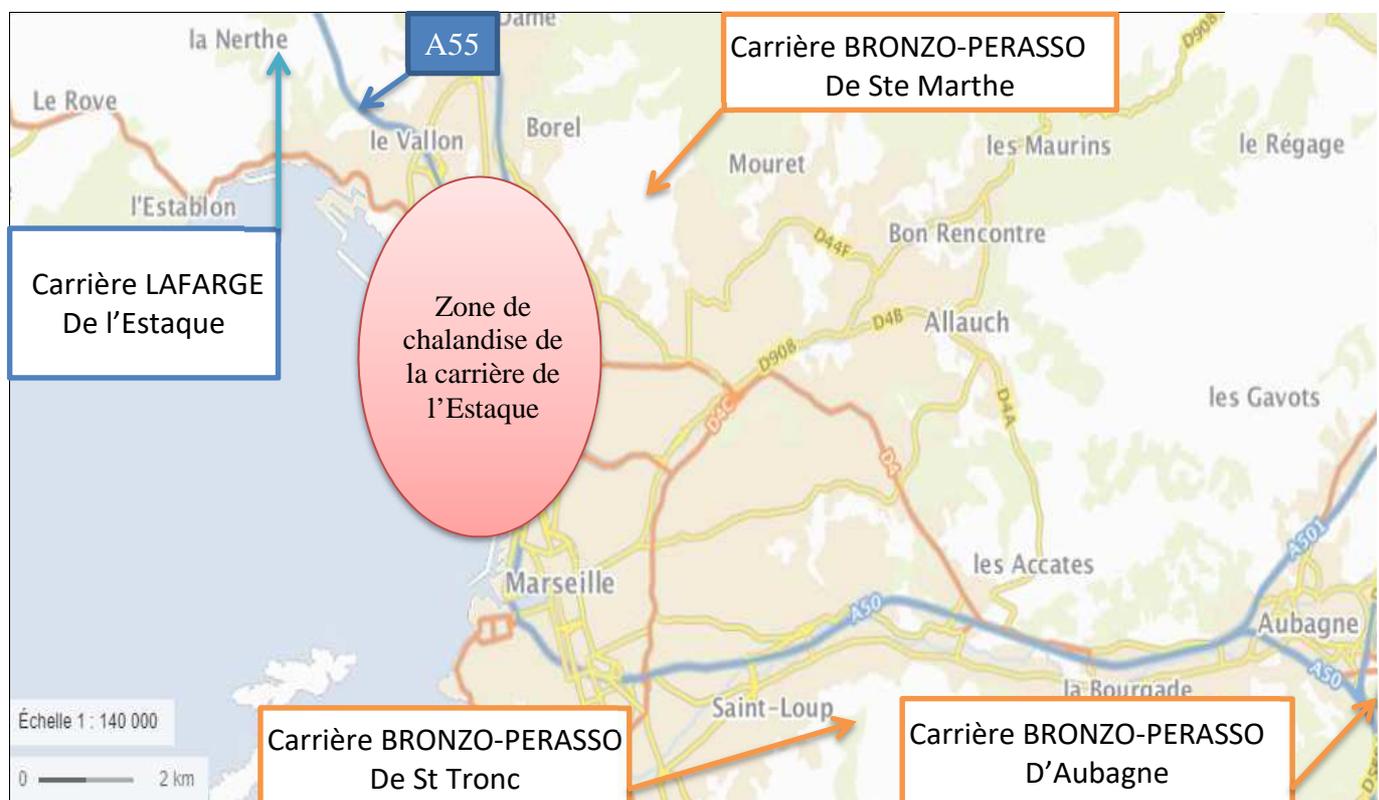
Si le site LAFARGE de l'Estaque n'existait pas, les carrières de BRONZO-PERASSO de Ste Marthe et de St Tronc auraient du mal à fournir 1,2 millions de tonnes/an de granulats supplémentaires, sachant que leurs Autorisations Préfectorales (A.P.) respectives permettent :

- Ste Marthe : 500 000 tonnes/an, sachant que 150 000 à 250 000 tonnes approvisionnent les deux centrales à béton et la centrale à graves traitées installées sur le site, le restant est livré aux autres clients ou chantiers sur Marseille (A.P. extraction jusqu'au 21/07/2030),
- St Tronc : 1 200 000 tonnes/an, sachant qu'en 2021, 1 000 000 tonnes ont été produites pour les chantiers du Sud et de l'Est de Marseille (A.P. extraction jusqu'au 25/02/2030).

Ces sites sont en outre éloignés du centre économique des activités de LAFARGE situés dans la zone « Euroméditerranée ». De plus, il n'existe pas de liaisons routières structurantes entre ces sites et le secteur « Euroméditerranée », obligeant ainsi les transporteurs à utiliser les voiries communales intra-muros de Marseille.

Les autres sites carriers les plus proches et situés hors de Marseille sont :

- La Fare les Oliviers, appartenant à LAFARGE, pouvant produire 600 000 tonnes/an et distant de 27 km de l'Estaque (A.P. extraction jusqu'au 31/07/2039), sachant qu'en 2021, 450 000 tonnes ont été produites pour alimenter Aix en P<sup>ce</sup> et le Nord de l'Etang de Berre,
- Aubagne, appartenant à BRONZO pouvant produire 1 600 000 tonnes/an, et distant de 33 km de l'Estaque (A.P. extraction jusqu'au 05/10/2039), sachant qu'en 2021, 900 000 tonnes ont été produites pour les chantiers de la région d'Aubagne-Roquevaire- Gémenos.



**Plan représentant les carrières de granulats situées à proximité de la zone d'activités économique de LAFARGE (grands chantiers passés et actuels ainsi que les projets futurs.**

Ces sites devront produire à la capacité maximale de leurs Autorisations Préfectorales sans arrêts pendant plusieurs années, sans toutefois pouvoir répondre à la demande locale en granulats délivrée actuellement par LAFARGE.

Ces sites suppléants épuiseront alors leurs réserves minérales prématurément.

A noter que la suppression des activités de LAFARGE de l'Estaque, permettrait au groupe BRONZO-PERASSO d'avoir une position hégémonique sans concurrence pour la fourniture de granulats sur l'agglomération de Marseille et sur le territoire de la métropole Aix Marseille Provence.

ISDI :

De la même manière, la non existence des deux ISDI de LAFARGE de l'Estaque : la Nerthe et Lieutaud, imposerait aux transporteurs de parcourir les distances depuis le centre économique des activités de LAFARGE :

Exploitant	Commune	Distance
Durance Granulats	Meyrargues	46 km
4M Provence Route	Graveson	92 km
ORTEC	Lançon de P <sup>ce</sup>	36 km
BRONZO	Belcodéne	41 km
Ville de GARDANNE	Gardanne	25 km
Delta Recyclage	S <sup>t</sup> Martin de Crau	56 km
Forment	Fos sur Mer	40 km

Les Autorisations Préfectorales et les marges de manœuvres de productions de granulats et de stockage d'inertes permettent de suppléer à l'absence des sites carriers de LAFARGE de l'Estaque, mais les distances à parcourir, les temps nécessaire pour effectuer les trajets, les couts financier, les impacts : carbone, circulation routière, santé, sécurité et environnementaux, démontrent le caractère indispensable des sites carriers de LAFARGE de l'Estaque pour le marché de la ville, centre de la métropole.

## 1.2 Accès actuels

*Un détour de 11 km par l'échangeur des Pennes Mirabeau pour 70 % des flux*

Deux itinéraires sont actuellement utilisés pour accéder aux trois installations classées que sont la carrière de l'Estaque et les ISDI de La Nerthe et de Lieutaud.

- **L'itinéraire minoritaire** (30% du trafic, soit 80 rotations de poids-lourds/jour) est utilisé pour les chantiers situés au Nord et à l'Ouest de l'Estaque : c'est l'« accès Rebuty ».

Les transporteurs quittent la RD368 au niveau de St Victoret et empruntent le chemin de Rebuty puis le chemin de la Nerthe (Trajet en rouge sur la carte ci-dessous).

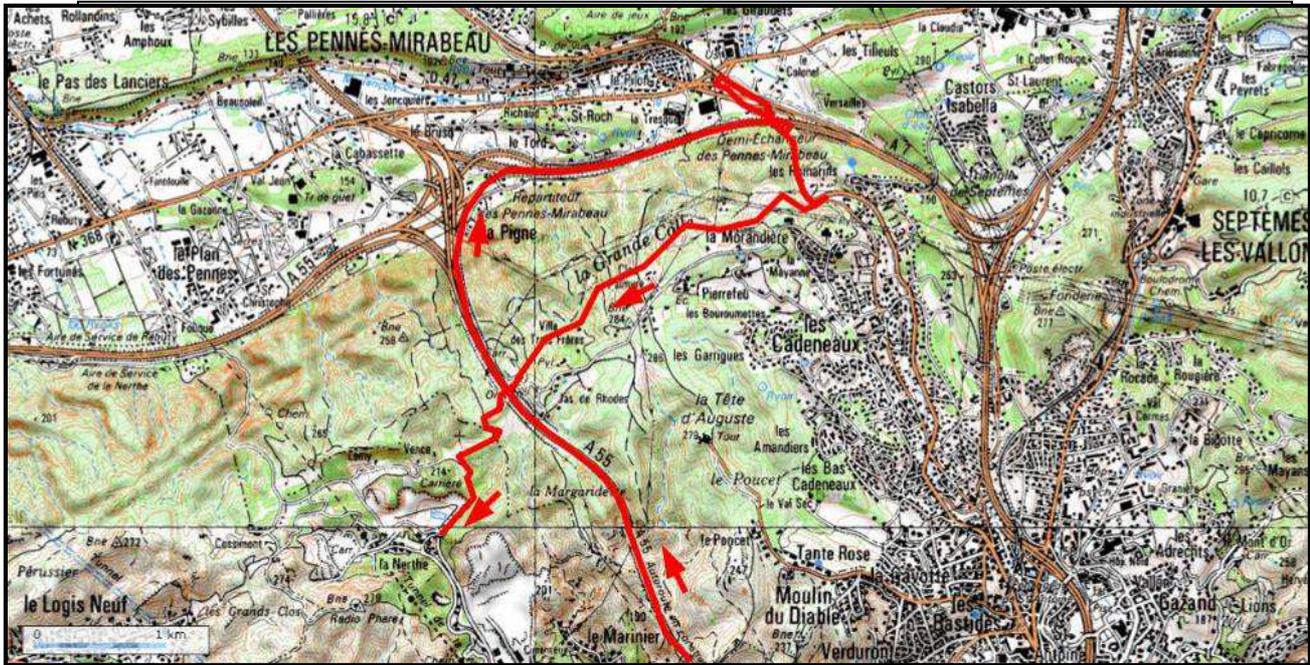


**Accès Rebuty**

Le ½ échangeur projeté sera sans incidence sur ce trafic transitant par l'« accès Rebuty ».

- **L'itinéraire majoritaire** (70% du trafic, soit 190 rotations de poids-lourds/jour) est utilisé pour les chantiers situés au Sud et à l'Est de l'Estaque : c'est l'« accès Pont des chasseurs ».

Les transporteurs doivent emprunter l'A55 ou l'A7 jusqu'au niveau de l'échangeur des Pennes-Mirabeau puis le carrefour giratoire entre les RD113, RD6 et RD368 (rond-point dit «Coca-Cola») et de là, emprunter la RD113 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 leur permet d'atteindre les carrières et les ISDI LAFARGE GRANULATS après franchissement de l'A55 au niveau du pont des chasseurs (Trajet en rouge sur la carte ci-dessous).



Trajet actuel entre Marseille et les sites carriers de l'Estaque via les Cadeneaux



Cet itinéraire oblige à faire une boucle de 11 km dont :

- la première partie va vers l'est en passant par le répartiteur et le demi-échangeur des Pennes Mirabeau, le rond-point Coca Cola, la RD113 puis le rond-point de Verdun,
- la seconde partie revient vers l'ouest par la route privée et le pont des chasseurs.



Route privée entre le rond-point de Verdun des Pennes Mirabeau et le pont des chasseurs.



Vue de la route privée menant au Pont des chasseurs sur l'A55 (en haut à droite)  
Carrière SAMIN (premier plan) et Quartier pavillonnaire du Jas de Rode (en haut à gauche)

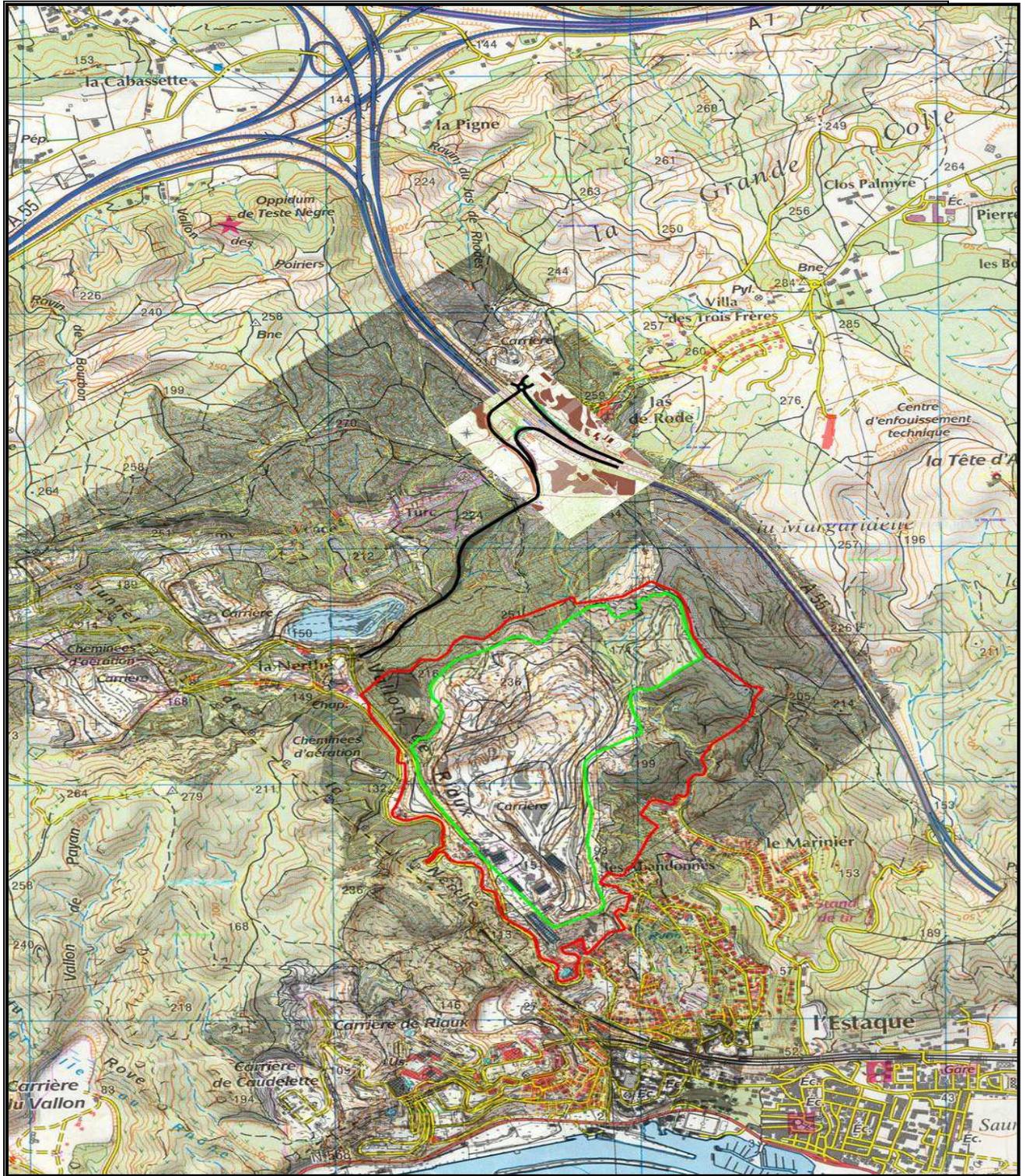
### 1.3 Accès futur

Le projet consiste à réaliser deux bretelles sur l'A55 (1.3.1) afin d'orienter vers le site carrier de l'Estaque un flux routier qui atteint 36 000 camions par an (1.3.2).

#### 1.3.1 Description de l'ouvrage

L'aménagement envisagé consiste à réaliser un demi-échangeur au niveau du pont des chasseurs sur l'A55 au lieu-dit «Jas de Rode».

Il comprend une bretelle de sortie en provenance de Marseille et une bretelle d'entrée en direction de Marseille.



Plan de situation du projet

Carrière LAFARGE GRANULATS de Galland (entourée de rouge) \_\_\_\_\_

Accès pont des chasseurs et futures bretelles du demi-échangeur A55 \_\_\_\_\_

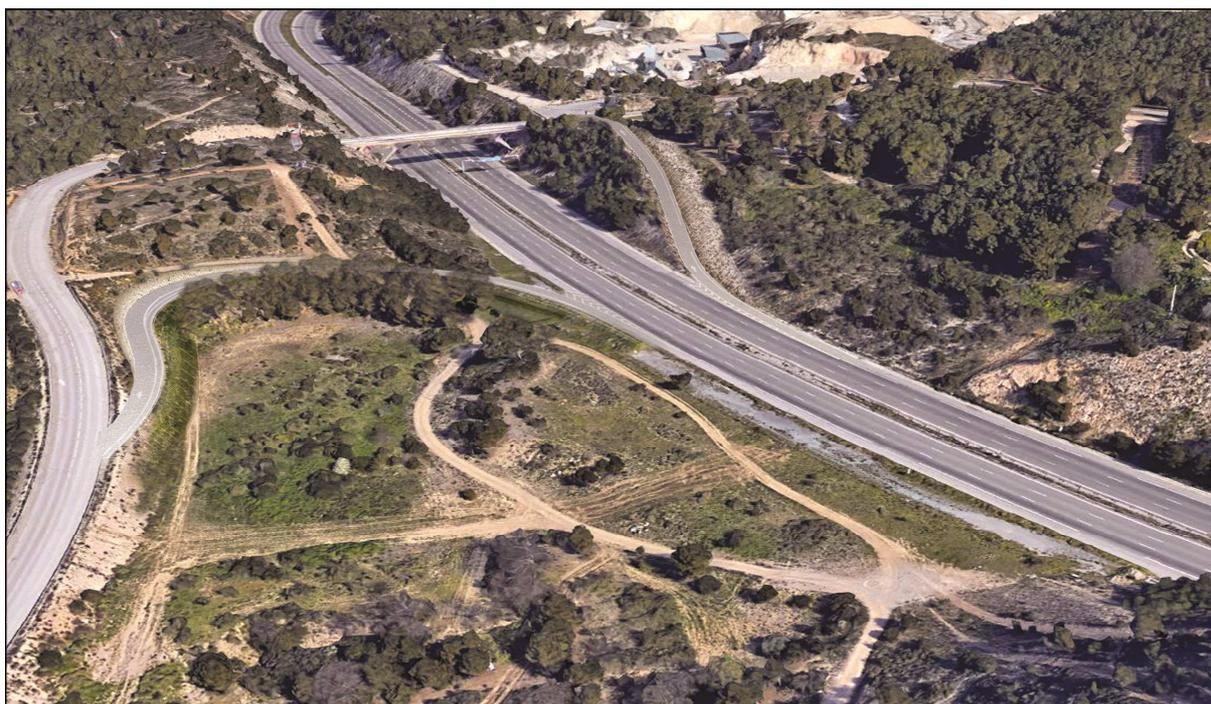
Autoroutes A55 et son grand diffuseur avec l'A7 \_\_\_\_\_



**Plan du demi-échangeur projeté (en rouge les bretelles créées)**

Les études réalisées ont démontré que la jonction avec l'autoroute se réalisera sur une portion où l'A55 est pratiquement à l'horizontale. Cette configuration est relativement favorable à la création du demi-échangeur. La bretelle de sortie étant en montée, cela favorisera la décélération des véhicules. La bretelle d'insertion étant sur le même plan horizontal que l'autoroute, cela facilitera l'insertion des véhicules dans la circulation.

Le projet permet d'utiliser le pont existant dit «Pont des chasseurs». Il implique la mise en double sens de ce pont qui est actuellement en alternat de circulation.



**Simulation vue du Sud (depuis Marseille)**



**Simulation vue du Nord (depuis Les Pennes Mirabeau)**

### 1.3.2 Estimation des flux routiers concernés

Une base théorique de calcul peut être vue dans les capacités maximales autorisées. Selon ce référentiel, le volume maximal d'activité des trois sites décrits ci-avant correspond à un volume global actuel de **1,43 million de tonnes /an** réparti comme suit :

<b>Entrées (inertes)</b>	<b>Capacités maximales autorisées</b>	<b>Fin de l'autorisation actuelle</b>
La Nerthe déblais	130 000 t	2026
Lieutaud	100 000 t	2032
<b>Total Entrées</b>	<b>230 000 t</b>	

<b>Sorties (granulats)</b>	<b>Capacités maximales autorisées</b>	<b>Fin de l'autorisation actuelle</b>
La Nerthe (recyclés)	Non limité	2032
Estaque Galland	1 200 000 t	2032
<b>Total Sorties</b>	<b>1 200 000 t</b>	

<b>Total Général</b>	<b>1 430 000 t</b>	
----------------------	--------------------	--

A compter de 2026 (date de fermeture prévue de l'ISDI La Nerthe), ce volume maximal autorisé sera de 1,3 million de tonnes par an.

Une base de calcul plus concrète peut être déduite des données commerciales de l'exploitant relatives aux 15 dernières années. Le tonnage global de matériaux susceptible de transiter par le nouvel ouvrage autoroutier envisagé peut alors être estimé à **1,2 million de tonnes / an**, en prenant en compte :

- *En entrée de matériaux pour les ISDI :*
  - 130 000 t pour l'ISDI de La Nerthe
  - 100 000 t pour l'ISDI de Lieutaud
- *En sortie de matériaux :*
  - 900 000 t pour Estaque Galland
  - 70 000 t pour les recyclés

De 2026 à 2032, cette valeur sera de 1 070 000 tonnes par an (fermeture prévue de l'ISDI La Nerthe en 2026 et échéance des autres autorisations d'exploiter en 2032).

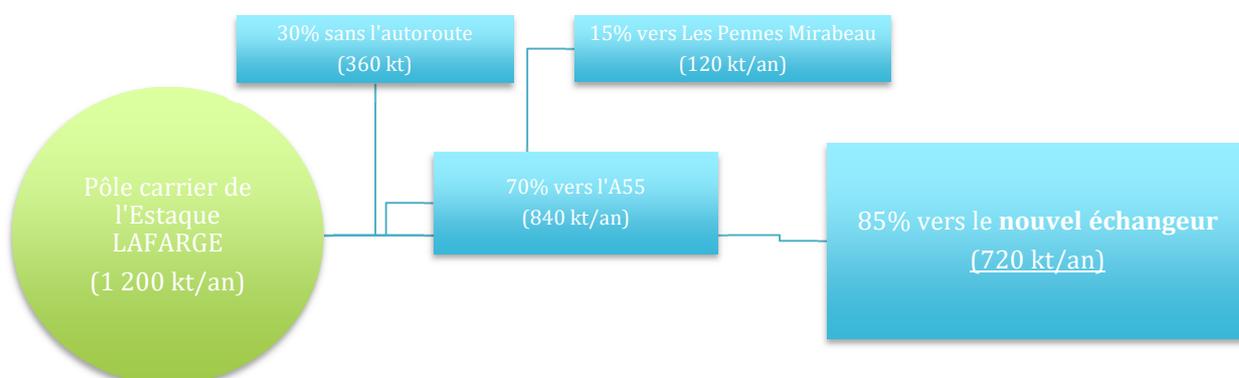
Ces valeurs de tonnages servent de base de calcul aux différentes répercussions environnementales et économiques développées dans les paragraphes suivants.

Ainsi, la répartition du trafic poids lourd estimée sur les 2 itinéraires décrits au paragraphe précédent correspond aux données suivantes :

- 30% par l'accès Rebuty, soit 360 000 t/an
- 70% par le pont des chasseurs, soit 840 000 t/an

Sur ces 70% utilisant le pont des chasseurs (840 000 t/an), il est estimé que le trafic se répartira de la manière suivante :

- 86% utiliseront le ½ échangeur, soit 720 000 t/an
- 14% continueront à transiter par Les Pennes Mirabeau, soit 120 000 t/an.



## 2 – La condition tenant au caractère d'intérêt public majeur d'un ouvrage autoroutier

La réalisation d'un ouvrage autoroutier est subordonnée à une condition tenant au caractère d'intérêt général public de l'opération (2.1). La caractérisation de cet intérêt général relève d'une appréciation *in concreto* (2.2). Dans cette approche concrète, la circonstance que le futur ouvrage routier puisse bénéficier à un acteur privé, même à titre exclusif, n'est pas un obstacle juridique, comme dans toute procédure publique, à la satisfaction de cette condition (2.3). En revanche le juge examine attentivement si l'opération apporte un bénéfice suffisant à la collectivité (2.4).

### 2.1 L'origine de la condition d'intérêt public majeur

Le caractère d'intérêt public majeur des travaux envisagés est exigé pour une raison matérielle tenant à la nature d'ouvrage public (2.1.1) et pour une raison formelle tenant à la motivation d'une déclaration de projet (2.1.2).

#### 2.1.1 La raison matérielle : la nature d'ouvrage public

Un ouvrage autoroutier s'intègre en effet dans le domaine public routier national (voir l'article L. 121-1 du code de la voirie routière : « *Les voies du domaine public routier national sont : 1° Les autoroutes (...)* » et l'article L. 2111-2 du code général de la propriété des personnes publiques en vertu duquel : « *Font également partie du domaine public les biens des personnes publiques mentionnées à l'article L. 1 qui, concourant à l'utilisation d'un bien appartenant au domaine public, en constituent un accessoire indissociable* », la notion d'accessoire indispensable s'ajoutant aux biens qui sont destinés à l'usage direct du public ou affectés à un service public).

La réalisation d'un ouvrage autoroutier a donc la nature d'un travail public et doit, à ce titre, répondre à une préoccupation d'intérêt public général.

Le Conseil d'Etat a formulé cette condition d'intérêt général à l'occasion de la création de l'échangeur autoroutier devant desservir le parc de loisirs Astérix, et ceci à deux reprises.

Tout d'abord, dans l'avis émis en 1986, le Conseil d'Etat a indiqué que : « *Les échangeurs ... ne peuvent être mis en place que pour répondre à des fins d'intérêt général* », ajoutant qu' « *il est possible de prévoir la desserte directe et exclusive, à partir d'une autoroute, (...) à condition que cette desserte soit elle-même d'intérêt général* » (Avis CE, sect. des travaux publics, Ass. générale, 22 mai 1986, n° 339409).

Ensuite, dans l'arrêt contentieux rendu sur ce projet, le Conseil d'Etat a confirmé qu'une desserte autoroutière exclusive au profit d'un aménagement voisin est possible « *si le trafic induit par cet aménagement le justifie* » (CE, 21 juillet 1989, *Association de défense contre Astérix-Land et autres*, n° 90625, Lebon, T., p. 1012 avec le fichage : « *Autoroutes - Desserte directe et exclusive d'un aménagement voisin - Légalité - Trafic induit suffisant* »).

Une fois réalisé, l'ouvrage autoroutier doit faire l'objet d'un acte formel de « *classement dans la catégorie des autoroutes* », lequel acte est « *pris après enquête publique* » (article R. 122-1 du code de la voirie routière).

### 2.1.2 La raison formelle : la déclaration de projet

• **Genèse.** La déclaration de projet a été créée à l'article L. 126-1 du code de l'environnement par la loi n°2002-276 du 27 février 2002 dans le but de ne plus réserver l'expression de la personne publique sur la légitimité d'un projet aux seuls cas dans lesquels une expropriation était nécessaire (prenant alors la forme d'une déclaration d'utilité publique). Elle fait suite aux recommandations émises par le Conseil d'Etat en 1999 dans l'étude intitulée « *L'utilité publique aujourd'hui* ». Elle oblige désormais le responsable d'un projet à « *en affirmer solennellement l'intérêt général* » indépendamment de son incidence sur la propriété privée (Ministère du logement et de l'habitat durable, *Déclaration de projet (code de l'environnement) emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme*, fiche de la DGALN, octobre 2017, p. 2).

• **Champ d'application.** Une déclaration de projet est exigée lorsque les travaux :

- ont pour objet un projet public de travaux, d'aménagement ou d'ouvrage,
- et sont soumis à une obligation d'enquête publique au titre du code de l'environnement.

Une enquête publique est exigible dans trois cas (voir art. L. 123-2, art. R. 122-2 du code de l'environnement et le tableau annexé à cet article qui comporte une rubrique « 6. Infrastructures routières ») :

- de façon systématique, pour la « *construction d'autoroutes* ».
- après examen au cas par cas, pour la « *construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat* » non mentionnées au titre du b) et du c) de la colonne précédente, étant précisé qu'une « *route* » est définie comme étant « *une voie destinée à la circulation des véhicules à moteur* ».
- après examen au cas par cas, pour la modification d'une autoroute existante qui « *peut avoir des incidences négatives notables sur l'environnement* » (II de l'article R. 122-2 du code de l'environnement, hypothèse expressément rappelée par la notice du MTED (CGDD), *Evaluation environnementale, Guide d'interprétation de la réforme du 3 août 2016*, août 2017, p. 34).

La création d'un demi-échangeur sur une autoroute existante ne relève pas de la première hypothèse visant la « *construction d'autoroute* ».

Elle est, en revanche, susceptible de relever de la deuxième et de la troisième hypothèse. L'autorité environnementale (A.E) doit alors être saisie pour procéder à un examen au cas par cas et se prononcer à l'issue de cet examen sur la nécessité de réaliser une enquête publique (et une évaluation environnementale, le champ d'application de ces deux formalités étant identique). Procédure effectuée et obtenue en 2021.

Si l'autorité environnementale estime que cette formalité est nécessaire, alors la personne publique doit se prononcer sur l'intérêt général du projet par une déclaration de projet à la suite de l'enquête publique.

- **Décision.** L'enquête publique qui porte sur un projet public de travaux, d'aménagement ou d'ouvrage doit en effet être suivie d'une « *déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération projetée* » (article L. 126-1 du code de l'environnement).

Cette décision doit émaner de la personne publique responsable du projet et doit « *comporte[r] les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général* » (article L. 126-1 du code de l'environnement).

Elle doit également être « *motivée au regard des incidences notables du projet sur l'environnement. Elle précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine* » (article L. 122-1-1, l auquel renvoie l'article L. 126-1).

La déclaration de projet est une décision conclusive au sens où elle « *prend en considération l'étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1 et le résultat de la consultation du public* » (article L. 126-1 du code de l'environnement).

## 2.2 L'appréciation de l'intérêt public majeur : le recours au contrôle du bilan

L'appréciation de l'intérêt doit se faire *in concreto* sous la forme d'un bilan des avantages et des inconvénients de l'opération. C'est ce qui ressort des indications explicites données par le Conseil d'Etat et par le ministère (2.2.1), que confirment d'autres éléments chronologiques (2.2.2), jurisprudentiels (2.2.3) et doctrinaux (2.2.4).

### 2.2.1 Affirmation par le Conseil d'Etat et le ministère

Le Conseil d'Etat a désigné la méthodologie à suivre pour créer un échangeur autoroutier en indiquant en 1986 que : « *L'intérêt général que présente un échangeur doit être apprécié par comparaison avec les inconvénients qu'il peut comporter et qui ne doivent pas être excessifs* » (Avis CE, sect. des travaux publics, Ass. générale, 22 mai 1986, n° 339409 rendu à propos de la desserte du parc de loisirs Astérix).

Les travaux autoroutiers relevaient alors de la déclaration d'utilité publique et, partant, du contrôle du bilan appliqué pour apprécier cette « utilité publique ». De fait, la décision qui a été contestée au contentieux dans la même affaire a été une déclaration d'utilité publique et le contrôle du juge a consisté à vérifier si « *les atteintes à la propriété privée ou à des intérêts généraux, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social que [l'opération] comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente* » (CE 21 juillet 1989, *Asso. de défense contre Astérix-land*, n° 90625, Lebon, T.).

La circonstance que de tels travaux puissent désormais relever de la déclaration de projet, et donc d'une condition visant l'« *intérêt public* » au lieu de l'« *utilité publique* », ne semble pas remettre en cause cette méthodologie imposant une appréciation *in concreto*.

Le ministère indique en effet qu'une déclaration de projet exige de faire « application de la théorie "du bilan" » en expliquant que : « *le contrôle du juge administratif, comme en matière de DUP, est celui dit "du bilan" ; il permet de s'assurer, que, eu égard aux conditions dans lesquelles elle a été prise ainsi qu'à l'ensemble des mesures d'accompagnement qui l'entourent, la déclaration de projet, tout en satisfaisant à l'intérêt général, ne porte pas une atteinte excessive à d'autres intérêts en présence, parmi lesquels les enjeux environnementaux* » (Ministère du logement et de l'habitat durable, *Déclaration de projet (code de l'environnement) emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme*, octobre 2017, p. 3).

D'autres jalons chronologiques, jurisprudentiels et doctrinaux rappelés ci-après vont également dans le sens de ce mode de contrôle.

### 2.2.2 Confirmation téléologique

La procédure de déclaration de projet est inspirée de la déclaration d'utilité publique. Sa finalité est de permettre que les constatations portées sur la légitimité d'un projet dans le cadre d'une DUP puissent être aussi portées en l'absence de dépossession de la propriété privée. Cette filiation incite à transposer à la déclaration de projet le contrôle du bilan qui est classiquement pratiqué en matière d'utilité publique.

L'opération ne fait pas l'objet d'une DUP, l'acquisition des terrains nécessaires au projet étant effectuée de manière amiable avec leurs propriétaires.

### 2.2.3 Confirmation jurisprudentielle

- **Conseil d'Etat.** En 2013, le Conseil d'Etat a consacré l'exercice d'un « *contrôle entier* » - selon le fichage de l'arrêt - sur la notion d'« *opération présentant un intérêt général* » qui conditionnait l'ancienne procédure de révision simplifiée du PLU (CE 23 janvier 2013, *Commune de Crolles*, n° 350077, Lebon, T., RDI 2014, n°1, p. 57, obs. P. S.-C., Construction – Urbanisme, janvier 2014, comm. 1, L. Santoni).

Ce « *contrôle entier* » du motif d'intérêt public de la révision simplifiée semble renvoyer à la déclaration de projet et à un contrôle du bilan.

Cette solution dégagée paraît, tout d'abord, transposable à la déclaration de projet car, à la date de cet arrêt, la procédure de déclaration de projet prévue par le code de l'urbanisme avait déjà remplacé l'ancienne procédure de révision simplifiée : les commentateurs ont donc estimé que ce contrôle entier valait aussi pour la notion d'intérêt général attachée à la déclaration de projet (pour L. Santoni : « *Bien que la procédure de révision simplifiée telle qu'elle était applicable au cas d'espèce n'existe plus désormais, la décision du Conseil d'Etat garde toute sa pertinence à l'égard de la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité d'un PLU qui a vocation à s'y substituer (...)* La nature du contrôle opéré par le juge sur le caractère d'intérêt général du projet qui motive la mise en œuvre de l'adaptation du document d'urbanisme sera donc en toute logique la même dans le cadre de ces différentes procédures » ; pour P.S-C., « *il est donc plus que probable que le juge administratif exercera sur l'intérêt général de nature à justifier le recours de la procédure de mise en compatibilité d'un document d'urbanisme le même contrôle que celui qu'il a exercé en l'espèce sur la révision simplifiée (...). Les considérations [du Conseil d'Etat] sont bien évidemment transposables à la mise en compatibilité avec une déclaration de projet* »).

Et s'il existe deux régimes distincts de déclaration de projet, l'un prévu par le code de l'environnement (article L. 126-1), l'autre prévu par le code de l'urbanisme (article L. 300-6), la condition d'intérêt général est commune à ces deux régimes (le premier exige de « *se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération* » et le second de « *se prononce[r], par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée* »). Aucune différence de critère, et donc de méthode, ne s'insère ainsi entre ces deux régimes.

Comme cela était attendu, une cour a appliqué le considérant de principe de l'arrêt *Commune de Crolles* en matière de déclaration de projet (CAA Douai, 22 décembre 2016, *SYMOVE*, n° 14DA01267).

Il est, par ailleurs, raisonnable de penser que ce contrôle « *entier* » consacré dans l'arrêt *Commune de Crolles* renvoie à un contrôle du bilan. C'est du moins ce que suggère l'analogie qui a été faite par Madame von Coester en indiquant que le critère de l'intérêt général de la révision simplifiée est un « *critère somme toute proche de "l'utilité" d'une opération au sens de votre jurisprudence Salva-Couderc [sur les DUP]* ». Il peut néanmoins être noté que le Conseil d'Etat n'a ni employé ce terme de « bilan » dans l'abstract de l'arrêt au Lebon, ni repris la formule usitée en matière d'expropriation qui fait référence à la dichotomie « *intérêts/atteintes* » (il a ici jugé qu'« *il appartient à l'autorité compétente d'établir, de manière précise et circonstanciée, sous l'entier contrôle du juge, l'intérêt général qui s'attache à la réalisation de la construction ou de l'opération constituant l'objet de la révision simplifiée, au regard notamment des objectifs économiques, sociaux et urbanistiques poursuivis par la collectivité publique intéressée* »).

A côté de cet arrêt *Commune de Crolles* (qui ne portait donc pas directement sur une déclaration de projet), il existe deux décisions dans lesquelles le Conseil d'Etat a examiné la légalité d'une déclaration de projet prise sur le fondement de l'article L. 126-1 du code de l'environnement : le Conseil d'Etat a contrôlé l'intérêt général du projet en évoquant, non seulement les besoins auxquels le projet répondait, mais aussi « *le coût d'investissement* » (CE 3 octobre 2011, *SMTC Tisseo et SMAT*, n° 350210, AJDA 2012, p. 57 note Y. Depigny, AJDA 2011, 2011, p.1929, R.G.) et les « *incidences alléguées du projet sur l'environnement et les riverains* » (CE 24 avril 2012, *Société des Autoroutes du sud de la France*, n° 355623). Même si ces décisions ont été rendues dans le cadre de procédures de référé, la doctrine y a vu un examen « *du bilan de l'opération* » (R.G, susvisé).

• **Juridictions du fond.** Parallèlement à la jurisprudence du Conseil d'Etat, les juridictions du fond ont également pratiqué un contrôle du bilan en présence d'une déclaration de projet.

La cour de Bordeaux a confirmé la légalité d'une déclaration de projet en raisonnant en deux temps : d'abord, en constatant que « *l'opération présente un caractère d'intérêt général* », ensuite en pesant les inconvénients de l'opération pour considérer que « *ni les atteintes portées à l'environnement ni le coût financier de la construction d'un pont levant ni les inconvénients, qui peuvent résulter de son fonctionnement, ...ne sont de nature à excéder l'intérêt que présente l'opération et à lui retirer, par suite, son caractère d'intérêt général* » (CAA Bordeaux, 10 juin 2010, *Asso. Trans'cub et autres*, n° 09BX00943, Const-Urb., Janvier 2011, comm. 5, L. Santoni, note sous l'intitulé *La théorie du bilan appliquée à l'intérêt général dans le cadre de la déclaration de projet*).

Le tribunal administratif de Toulouse a également validé la légalité d'une déclaration de projet en soulignant les « *incidences positives* » de l'activité de carrière envisagée en l'absence de preuve des « *atteintes* » alléguées et « *nonobstant les gênes diverses que l'activité peut provoquer à son voisinage* » (TA Toulouse, 1<sup>er</sup> février 2017, *Cavaillé et autres*, n° 1600354).

Dans une autre affaire, la cour de Nancy a examiné la légalité d'une déclaration de projet relative à la création de deux aires de repos sur l'A35, motivée par un « *manque de stationnement de poids lourds en Alsace* », en ne regardant pas comme inopérants les inconvénients tenant à « *l'accroissement de la pollution hydraulique et atmosphérique* » (CAA Nancy, 21 mai 2015, *Asso. des riverains de l'A35 pour la réduction des nuisances (ARIVA)*, n° 14NC00992).

• **Notions voisines.** Enfin, si la jurisprudence relative aux déclarations de projet est encore peu fournie, c'est bien un contrôle du bilan qui est effectué sur plusieurs notions voisines telles que :

- le concept de « *projet d'intérêt général ...présentant un caractère d'utilité publique* » (PIG) au sens de l'article L. 102-1 du code de l'urbanisme (CE, 21 juin 1999, *Commune de La Courneuve*, n° 179612, Lebon avec le fichage : « *PROJET D'INTERET GENERAL - CONTROLE DU BILAN* » ; CE, 3 février 1992, *Commune de Soulom*, n°107037, Lebon avec le fichage : « *PROJET D'INTERET GENERAL - CONTROLE DU JUGE. BILAN...* » ; CE, 8 octobre 2001, *Asso. contre l'extension et les nuisances de l'aéroport Lyon-Satolas*, n° 215736).
- la condition de « *raison impérative d'intérêt public majeur* » au sens de l'article L. 411-2 du code de l'environnement (CAA Douai, 15 octobre 2015, *MEDDE*, n° 14DA02064 et CAA Marseille, 12 juillet 2016, *Société Sovatram*, n° 16MA00071 ; même si la pertinence de ce bilan reste sujette à interrogation au regard d'une décision ultérieure du Conseil d'Etat qui ne l'a pas explicitement consacré : CE 25 mai 2018, *SAS PCE et SNC FTO*, n° 413267, Lebon, T.).
- la notion d'« *atteinte excessive à l'intérêt général* » conditionnant la décision à prendre à l'égard de la démolition d'un ouvrage public (CE, 20 mai 2011, *Communauté d'agglomération du lac du Bourget*, n° 325552, Lebon).

## 2.2.4 Confirmation doctrinale

Comme la doctrine ministérielle déjà citée, divers auteurs observent que l'intérêt général de l'opération soumise à déclaration de projet est apprécié dans le cadre d'un contrôle du bilan.

Dès 2002, le professeur Jegouzo a « vu l'obligation d'une "motivation au regard de la théorie du bilan posée par le juge administratif dans l'arrêt Ville Nouvelle Est" » (Y. Jégouzo, *Les réformes apportées à l'enquête publique et l'institution d'une déclaration de projet*, RD imm. 2002 p. 194, cité par L. Santoni, Const-Urb., Janvier 2011, comm. 5). Pierre Bon a été du même avis : « quant à la question centrale de l'intensité du contrôle exercé par le juge de l'excès de pouvoir sur l'intérêt général du projet, il est possible qu'elle ne soit pas résolue différemment de la façon dont le juge apprécie l'utilité publique d'une opération dans le contentieux de l'expropriation, c'est-à-dire par application de la méthode du bilan. Certes, lorsque la réalisation du projet n'implique pas une expropriation, le bilan dressé ne pourra pas mettre dans la balance, face à l'intérêt présenté par l'opération, l'atteinte à la propriété privée entendue au sens de dépossession, mais il pourrait faire référence plus largement à l'atteinte aux intérêts privés et, de toute façon, au coût financier du projet et aux atteintes qu'il est susceptible de porter à d'autres intérêts publics » (P. Bon, *Déclaration de projet d'intérêt général et déclaration d'utilité publique*, RDI 4/2002, p. 287)

D'autres voix se sont, depuis, exprimées dans le même sens.

Philippe Billet considère que « la déclaration de projet permet de tirer le bilan de l'opération comme pour une déclaration d'utilité publique, intérêt général et utilité publique pouvant être ici considérés comme équipollents » (*Droit de préemption et protection de l'environnement*, Constr.-Urb. 2009, étude 14).

Philippe Bonneville, premier conseiller au tribunal administratif de Rennes, estime également « le juge administratif contrôle la légalité de la déclaration de projet selon les mêmes modalités que la déclaration d'utilité publique » (*Précisions sur la nature de la déclaration de projet*, JCPA, 2016, n°11, 2068, note sous TA Rennes, 18 décembre 2015, Asso. *Projet Citoyens*, n° 131593).

Marie Clémendot écrit pareillement que « le juge opère un contrôle proche du bilan cout/avantage » sur la déclaration de projet prévue par le code de l'environnement (M. Clémendot, *Déclaration d'intérêt général des projets de travaux publics*, DA 2015, n°10, prat. 9 ; le même contrôle valant sur la déclaration de projet prévue par le code de l'urbanisme : M. Clémendot, *Déclaration d'intérêt général des projets privés emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme*, DA, juill. 2015, n° 7, prat.7).

C'est donc l'appréciation *in concreto* du bilan, déjà pratiquée en matière d'utilité publique, qui est préconisée en jurisprudence et en doctrine pour caractériser l'intérêt général d'une opération relevant d'une déclaration de projet.

## 2.2.5 Nuance

Si la thèse du bilan est dominante, quelques traces subsistent de l'idée d'un contrôle allégé dans lequel le second plateau de balance, celui consacré aux inconvénients de l'opération, pourrait rester peu développé.

C'est, tout d'abord, ce qui peut ressortir des deux décisions *Martin et autres* de 1992 relatives au parc Euro Disneyland. Dans la première décision qui portait sur l'« intérêt national et régional » requis pour la création d'une agglomération nouvelle, le juge s'est uniquement fondé sur les avantages de l'opération (« créatrices d'emplois » et « rééquilibrage de la région parisienne »), sans faire référence aux inconvénients du projet (23 mars 1992, n° 87601, Lebon). A l'inverse, dans la seconde décision qui portait sur la condition « d'utilité publique » requise pour la qualification de « PIG », le juge a pris en compte les avantages (« créations d'emplois » et « rééquilibrage de la région parisienne ») et les inconvénients (« le coût des investissements publics », « la suppression d'un petit nombre d'emplois dans l'agriculture ») (23 mars 1992, n° 87601, Lebon, T.).

C'est surtout une approche littérale du raisonnement utilisé en matière de DUP qui peut entretenir l'idée d'un intérêt général qui ne serait pas strictement équivalent au bilan de l'utilité publique. En matière d'expropriation, le raisonnement est classiquement décomposé autour de trois questions distinctes : « la finalité d'intérêt général », la nécessité et le bilan (jurisprudence constante depuis CE, 28 mai 1971, *Fédération de défense des personnes concernées par le projet actuellement dénommé "Ville Nouvelle Est"*, n° 78.825, Lebon, et pour un exemple récent : CE 18 octobre 2018, *Semdo et autres*, n° 410111, Lebon, T.). Dans cette décomposition, l'intérêt général renvoie au premier temps et donc à une appréciation *in abstracto* qui n'est pas celle du bilan correspondant au troisième temps.

Un auteur s'est ainsi demandé si la condition d'intérêt général de la déclaration de projet ne renvoie pas uniquement au premier plateau de la balance de l'utilité publique. en relevant que « l'intérêt général d'une opération et son éventuelle utilité publique ne se confondent pas » (L. Santoni, *La théorie du bilan appliquée à l'intérêt général dans le cadre de la déclaration de projet*, note sur CAA Bordeaux 10 juin 2010, Const-Urb., janvier 2011, comm.5), et qu'en consacrant un contrôle entier, « le juge administratif ne va pas jusqu'à établir un bilan coût-avantage » (L. Santoni, *Révision simplifiée, quel contrôle du juge sur l'intérêt général du projet ?*, note sur l'arrêt CE 23 janvier 2013, *Commune de Crolles*, n° 350077, Construction – Urbanisme, janvier 2014, comm. 1).

## 2.3 L'indifférence du bénéficiaire privé ou l'absence d'obstacle juridique lié à l'exclusivité de l'ouvrage public

Pour déterminer si un projet présente un intérêt général, le juge s'attache à vérifier si ce projet apporte, concrètement, un bénéfice à la collectivité des usagers ou des individus. Dans le cadre de cette analyse, la circonstance que l'opération bénéficie à un acteur privé n'est pas « disqualifiante ». Elle est, par elle-même, indifférente. Affirmée dans toutes les procédures publiques (2.3.1), cette règle a logiquement trouvé une illustration dans le cas où cette procédure vise à créer un ouvrage autoroutier (2.3.2).

### 2.3.1 Une absence d'obstacle affirmée dans toutes les procédures publiques

La jurisprudence considère qu'une opération peut avoir un caractère d'intérêt général ou d'utilité publique même si elle profite directement, voire exclusivement, à un acteur privé.

Cette règle, ancienne et constante dans la jurisprudence, a été appliquée à toutes les procédures dans lesquelles cette condition d'intérêt général ou d'utilité publique est exigée et a pu être contestée : déclarations d'utilité publique (DUP), planifications d'urbanisme, projets d'intérêt général (PIG), préemptions, dérogations relatives aux espèces protégées, agglomérations nouvelles, etc.

• **Principe.** Les arrêts les plus emblématiques sont les suivants.

Dans l'arrêt fondateur *Ville de Sochaux*, le Conseil d'Etat a reconnu qu'une déviation routière était d'utilité publique même si « *elle profite au premier chef* » aux usines Peugeot qu'elle permettait d'éviter (CE, 20 juillet 1971, *Ville de Sochaux*, n° 80.804, Lebon, p. 561). Il a reconnu que « *l'intérêt de cette société n'est pas exclusif de l'intérêt général du projet* », et souligné qu'« *il est conforme à l'intérêt général de satisfaire à la fois les besoins de la circulation publique et les exigences de développement d'un ensemble industriel qui joue un rôle important dans l'économie régionale* ». Le fichage de cet arrêt au recueil Lebon associe « *acte apportant un avantage direct et certain à une société privée* » et « *absence de détournement de pouvoir* ». Dans cette affaire, concrètement, le Conseil d'Etat a relevé qu'auparavant la circulation sur le tronçon en cause était « *lente et dangereuse* » et qu'avec la déviation, « *la circulation des personnels des établissements industriels traversés sera moins importante sur la nouvelle voie* » ; en définitive, il est constaté que « *les conditions de la circulation routière seront améliorées* ».

Dans une décision *Blanc*, le Conseil d'Etat a, de nouveau, admis qu'une zone industrielle qui « *doit permettre en premier lieu l'implantation d'une société privée* » puisse présenter un caractère d'utilité publique (CE, 22 décembre 1976, *Epoux Blanc*, n° 99.257).

C'est surtout avec les deux arrêts *Martin* de 1992 relatifs au parc Eurodisney que le Conseil d'Etat a exclu de la façon la plus nette que la dimension privée d'un projet puisse constituer un obstacle de principe à la satisfaction de la condition en jugeant que : « *la circonstance que la société "The Walt Disney Company" est susceptible d'en retirer un avantage financier, n'est pas de nature à priver cette opération de son caractère d'utilité publique* ». Cet obstacle écarté, il a jugé que « *l'implantation du parc d'attraction Eurodisneyland ...présent[e] un caractère d'intérêt général* » dès lors qu'il est « *de nature à entraîner des créations d'emplois et à contribuer au rééquilibrage de la région parisienne vers l'Est* » (CE 23 mars 1992, *Martin et autres*, n° 87601 au Tables du Lebon (pour le PIG) et n° 87600 au Lebon (pour la création la création d'une agglomération nouvelle)).

Dans un arrêt *Société du Tertre Rouge*, le Conseil d'Etat a une nouvelle fois souligné que « *la circonstance que le projet ne concerne que des établissements de santé privés n'est pas de nature à lui faire perdre son caractère d'intérêt général, alors que ces établissements peuvent être associés au fonctionnement du service public hospitalisation* » (CE 24 octobre 2005, *Société du Tertre Rouge*, n° 272657, Lebon, T.). Le fichage de cet arrêt au recueil Lebon est explicite : « *Circonstance sans incidence - Caractère privé des établissements de santé en cause* ». Le Conseil d'Etat a reconnu dans cette affaire que la création de ce pôle privé de santé est d'utilité publique lorsqu'il permet « *d'améliorer la prise en charge des patients* » tant sur le plan géographique (« *remédier au déséquilibre géographique en matière d'offre de soins au sein de l'agglomération* ») que sur le plan qualitatif (« *moderniser les infrastructures* »).

Dans l'arrêt *Commune de Lauterbourg*, le Conseil d'Etat a également reconnu que la création d'une base de loisirs est d'utilité publique et exempte de détournement de pouvoir même si une société privée tire directement avantage de l'opération en étant autorisée à exploiter le sous-sol de ces parcelles (CE 7 décembre 1983, n° 28300, Lebon).

En 1987, le Conseil d'Etat a encore reconnu que le fait de permettre l'implantation d'un établissement du "Club Méditerranée" présentait un caractère d'intérêt général dès lors « *que ce projet s'inscrivait dans les perspectives du schéma directeur et présentait un réel intérêt pour le développement de la commune d'Opio* » (CE 3 avril 1987, *Ministre de l'urbanisme*, n° 60963, Lebon). En présence de ces « *arrêtés attaqués pris pour permettre la réalisation d'une opération envisagée par la société "Club Méditerranée"* », le juge a écarté tout détournement de pouvoir.

Au-delà de ces arrêts de principe, le fait qu'un acteur privé bénéficie très directement, et parfois même exclusivement, de l'opération qui est déclarée d'intérêt général ou d'utilité publique est très courant. Il se retrouve dans les divers types de décisions où cette dimension d'intérêt général est exigée.

• **En matière d'expropriation**, ont été déclarés revêtir un caractère d'« *utilité publique* » :

- la création d'un nœud ferroviaire pour l'évacuation de la production d'une carrière : « *Si une voie-mère d'embranchements déclarée d'utilité publique procure à une société privée un avantage direct et certain, il est conforme à l'intérêt général à la fois de faciliter l'exploitation de la zone de carrière traversée par cette voie, qui trouve des débouchés dans l'ensemble de la région, et d'assurer par un mode de transport approprié le trafic pondéreux qu'occasionne cette exploitation et auquel le réseau routier existant est mal adapté* » (CE 13 mai 1979, *SA Les Carrières de la vallée heureuse et du Haut blanc*, n° 97145, Lebon).
- la déviation d'une route nationale pour éviter de traverser le site industriel Peugeot car « *l'intérêt de cette société n'est pas exclusif de l'intérêt général du projet* » et « *si la déviation de la route en question procure à la société "Automobiles Peugeot" un avantage direct et certain, il est conforme à l'intérêt général de satisfaire à la fois les besoins de la circulation publique et les exigences du développement d'un ensemble industriel qui joue un rôle important dans l'économie régionale* » (CE, 20 juillet 1971, *Ville de Sochaux*, n° 80.804, Lebon ; et dans le même sens : CE, 22 décembre 1976, *Epoux Blanc*, n° 99.257 ; CE, 9 novembre 1983, *Pandajopoulos*, n° 38.113, Lebon, T. ; CE, 21 novembre 1990, *Labit*, n° 78.463, Lebon) ;
- une base nautique rendue possible en « *confiant à la société l'exploitation des matériaux se trouvant dans le sous-sol des terrains choisis* » (CE, 7 décembre 1983, *Commune de Lauterbourg*, n° 28.300, Lebon, p. 491. V. égal. : CAA Bordeaux, 8 février 2010, *Baptiste et Lange*, 09BX01157 ; CAA Marseille, 28 avril 1998, *Lagarrigue*, n° 97MA00100) ;
- un pôle de santé constitué d'établissements privés car « *la circonstance que le projet ne concerne que des établissements de santé privés n'est pas de nature à lui faire perdre son caractère d'intérêt général* » (CE, 24 octobre 2005, *Société du Tertre Rouge*, n° 272657, Lebon, T.) ;
- la construction d'un chemin destiné à assurer la desserte d'une seule ferme dans le cadre d'un programme de maintien des activités en zone de montagne (CE, 21 novembre 1990, *Labit*, n° 78463, Lebon).

• Un caractère d'« *intérêt public général* » autorisant une **préemption** a été reconnu au fait de pérenniser un acteur économique local, à savoir :

- « *assurer le maintien de la société "Porcelaine de Sologne" sur le territoire de la commune et à permettre à cette entreprise de développer son activité* » (CE, 6 février 2006, *Commune de Lamotte-Beuvron*, n° 266821, Lebon, BJDU 2/2006, obs. J.-C. B., AJDA 2006, p. 775, concl. C. Devys),
- « *permettre un maintien des installations de la société des Menuiseries Vertonnoises* » (CE, 21 novembre 2008, *Leclercq*, n° 302144, Lebon, T., RDI 2009, p. 318, obs. P. S.-C., *Une commune peut préempter pour préserver la pérennité d'une entreprise*),
- « *permettre à cette entreprise de développer son activité, alors même que celle-ci n'était pas déterminante pour le maintien du niveau de l'activité salariée dans la commune* » (CE, 16 juillet 2010, *SCI Lacha*, n° 325236).

• Un « *caractère d'utilité publique* » permettant la qualification de « **projet d'intérêt général** » (**PIG**) a été reconnu :

- à une carrière au motif que : « *l'exploitation de la carrière (...) présente un caractère d'utilité publique, eu égard au déficit substantiel de la production de ciment dans la région d'Ile-de-France par rapport aux besoins de cette région et aux sérieux inconvénients qu'induit le transport sur une longue distance de ce produit polluant et pondéreux* » (CAA Paris, 16 mars 2000, *Association Vigilance Environnement et autres*, n° 97PA03595).
- à une autre carrière « *connue pour l'excellente qualité des matériaux extraits* » devant « *permettre le maintien d'une centaine d'emplois directs* » alors que « *les atteintes à l'environnement, ... ne sont pas excessives* », » (CAA Marseille, 21 novembre 2002, *Association Equilibre et autres*, n° 98MA01175).
- à l'implantation du parc d'attraction Eurodisney au motif que « *la circonstance que la société "The Walt Disney Company" est susceptible d'en retirer un avantage financier, n'est pas de nature à priver cette opération de son caractère d'utilité publique* » et que le projet est « *de nature à entraîner des créations d'emplois et à contribuer au rééquilibrage de la région parisienne vers l'Est* » (CE, 23 mars 1992, *Martin et autres*, n° 87601, Lebon, T.).
- un centre de stockage de déchets ultimes dès lors que « *la circonstance que l'opération puisse profiter commercialement à la société Fayolle n'est pas de nature à retirer au projet son utilité publique* » et qu'en l'espèce était établie « *l'insuffisance des capacités de traitement des déchets ménagers et des déchets industriels banals dans le département* » (CAA Lyon, 25 janvier 2010, *Commune de Saint-Silvain-Bas-le-Roc*, et APEB, n° 08BX00281 ; v. égal. CAA Marseille, 19 mai 2011, *Cté de sauvegarde du site de Clarency-Valensole*, n° 09MA01597).

• La qualification de « *projet d'intérêt général* » permettant de recourir à une **révision simplifiée** du PLU a été reconnu à :

- une carrière « *alors même qu'elle est conduite par une entreprise à caractère privé* » (CAA Nantes, 12 juillet 2013, *Association Eaux et rivières de Bretagne et autres*, n° 12NT00262).

- une carrière, « *bien que la révision simplifiée ait été demandée par la société exploitant la carrière "La Joyeuse" et ait pour seul objet la réalisation d'une opération à caractère privé* », dès lors qu'elle permet de faire face à « *un déficit important à court terme en production de granulats* » (CAA Marseille, 30 juillet 2013, Commune de Callas, n° 11MA03991).
- un parc de stationnement de la société Q Park France dès lors que « *la satisfaction de l'intérêt particulier du constructeur n'est pas contradictoire avec celle de l'intérêt public en cause* » et qu'en l'espèce il vise « *un quartier qui manque de places de stationnement* » (CAA Marseille, 29 mars 2012, n° 10MA01815).
- un complexe "Center Parcs" du groupe Pierre et Vacances, dès lors que « *ce projet, quoique porté par des entreprises privées, participe du développement économique et touristique de la commune* » (CAA Lyon, 24 avril 2012, Commune de Roybon, n° 11LY02039).
- « *un hôtel de type quatre étoiles, des locaux destinés au casino existant et des immeubles résidentiels comprenant des commerces en rez-de-chaussée* » dès lors qu'il a notamment pour effet « *de permettre d'élargir la gamme hôtelière de la ville* » (CE 7 décembre 2016, G. c/ Cne d'Arcachon, n° 391568).
- un complexe industriel privé producteur de biocarburant « *compte tenu de son impact attendu sur l'emploi et l'activité économique locale et de sa contribution aux objectifs de production d'éthanol fixés au niveau national et européen* » (CAA Nancy, 11 février 2010, Commune de Pont-sur-Seine, n° 09NC00423).
- un restaurant dès lors que « *cette dernière opération à caractère privé présente également un intérêt général* » (CAA Nantes, 4 février 2011, Commune de Neuville-sur-Sarthe, n° 09NT02772).
- l'implantation d'une entreprise qui est « *une opération à caractère privé présentant un intérêt général* » (CAA Nantes, 29 juin 2012, n° 10NT01892).

• Le caractère « *d'intérêt général* » justifiant une **déclaration de projet** a été reconnu :

- à une carrière au motif que « *cette activité, alors même qu'elle est conduite par une entreprise à caractère privé, a des incidences positives sur le maintien et la pérennisation de l'emploi local et les ressources fiscales de la commune (...); que ce projet doit ainsi être regardé comme présentant un intérêt général au sens des dispositions de l'article L. 123-14 du code de l'urbanisme* » (TA Toulouse, 1<sup>er</sup> février 2017, Cavailé et autres, n° 1600354).

• La qualification de « *raison impérative d'intérêt public majeur* » exigée pour la délivrance d'une **dérogation à la protection stricte des espèces protégées** a été remplie pour des projets privés comme :

- un centre de loisirs « Center Parcs » créant de nombreux emplois (CAA Lyon, 16 décembre 2016, SNC Roybon Cottages, n° 15LY0397).
- l'implantation d'entreprises dès lors qu'« *il ne saurait être exclu que des travaux destinés à l'implantation ou à l'extension d'entreprises soient regardés comme une raison impérative d'intérêt public majeur* » et qu'en l'espèce le projet « *permet la création d'emplois, le développement de l'urbanisation sans étalement urbain par la réhabilitation d'anciennes friches et qu'il accompagne la constitution d'un pôle logistique à proximité immédiate du port* » (CAA Douai, 15 octobre 2015, MEDDE, n° 14DA02064).

- une centrale solaire privée qui « *s'inscrit dans le cadre des initiatives visant à lutter contre la pollution, à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à lutter contre le changement climatique, lesquelles sont menées au bénéfice global de l'environnement et dans l'intérêt spécifique de la santé publique* » (TA Marseille, 10 décembre 2012, LPO PACA, n° 1007944).
  - un centre de stockage de déchets face à « *l'arrivée à saturation des installations existantes* » (CAA Marseille, 12 juillet 2016, Société Sovatram et Société Valtéo, n° 16MA00071).
- Ont présenté un caractère d'intérêt général justifiant **l'évolution du document local d'urbanisme** :
- l'extension d'une carrière « *pour permettre, dans l'intérêt général, une exploitation rationnelle de la carrière* », cette dernière étant analysée comme un « *motif d'urbanisme* » (CE, 7 février 1986, Colombet, n° 36746, Lebon).
  - la régularisation d'une usine dans « *un objectif d'intérêt général lié à la défense de l'emploi* » (CE, 23 juin 1997, ASVPP, n° 150491).
  - l'extension d'une usine qui « *répond à un but d'intérêt communal, de caractère économique et social* » (CAA Paris, 20 décembre 2001, Asso. pour la qualité de la vie à Goupillères, n° 98PA00344).
  - l'implantation d'un hypermarché (CE, 27 avril 1984, Sté hypermarché Continent, n° 39040).
  - la construction d'un hôtel qui « *correspondait à l'intérêt touristique et économique de la commune* » (CE, 10 juin 1996, SCI Bellevue, n° 154239).
  - l'extension d'une carrière qui « *répond à un but d'intérêt général lié au développement économique local* » (CAA Marseille, 19 mai 2005, SARL Isis en Cevennes, n° 02MA01396).
  - l'exploitation d'une carrière qui ne caractérise pas « *un but étranger à l'intérêt général* » (CAA Nantes, 24 juin 2008, Asso. des Terres minées, 07NT03155).
  - l'extension d'un laboratoire pharmaceutique qui « *répond à un but d'intérêt communal de caractère économique et social* » (CE, 12 mai 1997, Asso. pour la sauvegarde du site et de l'environnement de Vigoulet-Auzil (ASSEV), n° 158449).
  - « *la réalisation d'une opération envisagée par la société "Club Méditerranée", [qui] présentait un réel intérêt pour le développement de la commune d'Opio* » (CE, 3 avril 1987, Min. urbanisme, n° 60963, Lebon).

L'enseignement qui ressort de ce qui précède est qu'intérêt public et intérêts privés peuvent être mêlés et se rejoindre autour d'un même objectif. Au point que, pour le Conseil d'Etat, c'est commettre une erreur de droit que d'avoir « *exclu que le développement d'une entreprise privée puisse participer de l'intérêt général local* » (CE 28 novembre 2011, Commune de Chatuzange-Le-Goubet, n° 350138).

Pour apprécier le critère d'utilité publique ou d'intérêt général d'une opération, il convient donc, en premier lieu, de ne pas s'arrêter au caractère public ou privé du bénéficiaire final puisque ce caractère est, en tant que tel, sans incidence sur cette qualification et, en deuxième lieu, de se livrer à une appréciation *in concreto* des circonstances particulières qui entourent le projet en cause.

### 2.3.2 Une absence d'obstacle appliquée à la création d'une sortie autoroutière : le précédent du Parc Astérix

L'affaire de l'échangeur de Plailly créé pour desservir le parc de loisirs Astérix a été l'occasion pour le Conseil d'Etat d'indiquer qu'un ouvrage autoroutier peut bénéficier de façon exclusive à un acteur privé : cette donnée est juridiquement indifférente au sens où elle ne renforce ni n'invalide l'appréciation de l'intérêt général qui dépend uniquement des conséquences concrètes de l'opération.

- **Avis consultatif.** Le Conseil d'Etat s'est tout d'abord prononcé sur cette affaire par la voie d'un avis consultatif du 22 mai 1986 rendu en Assemblée générale : il y affirme qu'« *il est possible de prévoir la desserte directe et exclusive, à partir d'une autoroute, de propriétés ou d'aménagements limitrophes ou voisins de celle-ci...* » (Avis CE, sect. des travaux publics, n° 339409).

La question qui lui était posée par le ministre de l'Equipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports était la suivante : « *est-il possible de prévoir un échangeur autoroutier pour relier directement à un autoroute un parc de loisirs devant donner lieu à une exploitation commerciale ?* »

La Haute juridiction y a précisément répondu en indiquant que : « *Les échangeurs [en tant qu'ouvrage du domaine public autoroutier] ne peuvent être mis en place que pour répondre à des fins d'intérêt général* » et que « *ce caractère d'intérêt général ne disparaît pas nécessairement du seul fait que la desserte envisagée a pour effet de faciliter l'exercice de l'activité d'une personne privée* ».

Après avoir relevé qu'un tel échangeur n'est pas prohibé par les dispositions légales aux termes desquelles « *les propriétés limitrophes des autoroutes ne jouissent pas du droit d'accès* », il en a déduit qu'« *il est donc possible de prévoir la desserte directe et exclusive, à partir d'une autoroute, de propriétés ou d'aménagements limitrophes ou voisins de celle-ci, à condition que cette desserte soit elle-même d'intérêt général. (...)* ».

- **Arrêt contentieux.** Le Conseil d'Etat a confirmé par un arrêt du 21 juillet 1989 que les textes « *n'interdisent pas la desserte directe et exclusive, à partir d'une autoroute, d'un aménagement limitrophe ou voisin de celle-ci si le trafic induit par cet aménagement le justifie ; que tel est le cas du parc "Astérix"* » (CE, Asso. de défense contre Astérix-Land et autres, n° 90625, Lebon, T. avec le double fichage : « *NOTION D'UTILITE PUBLIQUE - EXISTENCE - INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT - VOIES ROUTIERES - Echangeur autoroutier - Desserte d'un parc de loisirs à proximité de l'agglomération parisienne* » et « *VOIRIE - REGIME JURIDIQUE - DROITS ET OBLIGATIONS DES RIVERAINS ET USAGERS - RIVERAINS - Autoroutes - Desserte directe et exclusive d'un aménagement voisin - Légalité - Trafic induit suffisant* »).

La circonstance que l'échangeur serve directement un acteur privé est donc sans incidence : seul importe que l'opération présente bien un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général selon le type de procédure mis en œuvre, c'est-à-dire, au final, qu'elle serve la collectivité.

## 2.4 L'appréciation *in concreto* en présence d'une infrastructure de transport

Pour déterminer si un projet présente un intérêt général, le juge s'attache à vérifier si ce projet apporte, concrètement et globalement, un bénéfice à la collectivité des usagers ou des individus.

Outre les exemples précités, concernant notamment les effets sur l'emploi et l'économie locale, il en est ainsi lorsque :

- le projet permet « *des gains en termes de sécurité et de réduction de la pollution* » (CE, 9 novembre 2015, *Association France Nature Environnement et Union des fédérations Rhône-Alpes de protection de la nature*, n°375322 ; dans le même sens : CE, 28 mars 2011, *Collectif contre les nuisances du TGV de Chasseneuil-du-Poitou et de Migne-Auxances*, n°330256 ; CE, 14 novembre 2008, *Commune d'Ambares-et-Lagrave*, n°297557),

- le projet de contournement permet de « *réduire les nuisances sonores et la pollution dans les zones les plus urbanisées* » (CAA Nantes, 20 mars 2015, *Mme A...*, n° 14NT00322),

- le projet « *permet une amélioration et une sécurisation du trafic routier sur un axe de circulation important et en croissance continue, tout en réduisant les nuisances et les risques de la circulation dans la partie agglomérée de la commune* » (CAA Bordeaux, 27 juin 2011, *Ministre de l'Écologie*, n° 10BX02959),

- le projet permet « *d'améliorer la fluidité du trafic (...) avec un délestage du trafic des poids lourds au regard des zones d'habitat* » (CAA Lyon, 13 juin 2017, *Association BUE-A8*, n° 16LY02269),

- le projet de diffuseur « *améliore les conditions de circulation* » sur un échangeur, par la création d'un nouvel ouvrage permettant le franchissement de l'autoroute en orientant les trafics de desserte locale vers ce franchissement afin de ne plus mobiliser l'échangeur en question (CAA Versailles, 20 septembre 2018, *Association Villacoublay Cyclable*, n° 17VE00563),

- le projet, en réorientant le trafic, vise à remédier aux « *problèmes de sécurité et de nuisances pour les riverains* » (CE, 22 juillet 2016, *Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise*, n° 390496),

- le projet vise à dévier le « *trafic [qui], par sa densité, est facteur d'accidents pour les automobilistes et de nuisances, notamment sonores, pour les riverains* » (CAA Versailles, 18 septembre 2008, *Association de défense des intérêts des Vernoliens*, n° 07VE01196),

- le projet permet « *d'améliorer la circulation ainsi que la sécurité sur une route (...) qui présente un caractère accidentogène* » (CAA Nantes, 1<sup>er</sup> juin 2018, *Ligue pour la protection des oiseaux, délégation de Loire-Atlantique (LPO 44)*, n° 16NT02311),
- le projet améliore « *la sécurité routière en dépit du faible nombre d'accidents recensés sur la période 2002/2010 ainsi que le cadre de vie des habitants de la commune* » (CAA Nantes, 8 décembre 2015, *Association de Saint Martin du Vieux Bellême Développement Environnement Culture (SMADEC)*, n° 14NT01613),
- le projet permet de « *fluidifier le trafic routier, de faciliter la desserte (...) des zones d'activités (...) ainsi que d'améliorer la sécurité routière, les conditions de la desserte locale et le cadre de vie des habitants* » (CAA Marseille, 26 juin 2015, *Commune de Cabriès*, n° 14MA01250),
- le projet favorise « *la desserte de pôles d'activité importants et amélior[e] les conditions de circulation* » (CAA Marseille, 14 mars 2016, *Syndicat des copropriétaires La Sarrazine*, n° 15MA00460),
- le projet « *tend à permettre une desserte directe des quartiers sud de l'agglomération, où sont situés plusieurs entreprises et services publics, (...) a également pour objet de faire décroître la circulation des véhicules, en particulier des poids-lourds dans le centre-ville de Landerneau, afin d'y améliorer la sécurité et la tranquillité des usagers et des habitants (...) [et] est susceptible de favoriser le développement économique du territoire en améliorant les conditions de circulation et l'accès des entreprises aux grands axes routiers* » (CAA Nantes, 21 mars 2014, *M. A...*, n° 12NT00679),
- le projet « *a pour objectifs de dévier le trafic des camions (...), d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité sur cet itinéraire, de réduire les nuisances supportées par les habitants et d'améliorer l'accessibilité à la zone d'activités* » (CE, 26 janvier 2011, *Association de défense contre la déviation du Nord de Maisse et Commune de Courdimanche-sur-Essonne*, n° 307317),
- le projet de réalisation d'une bretelle routière d'accès « *permettra de desservir directement une importante zone d'activités depuis le contournement sud de Grenoble et de supprimer l'itinéraire parasite via le diffuseur de Charlaix imposé aux usagers* » (CAA Lyon, 13 janvier 2011, *Ministre de l'Écologie*, n° 09LY01547),
- le projet de création d'une rocade en site propre pour autobus permet « *d'augmenter la capacité du réseau de transport collectif dans la banlieue sud de Paris, de favoriser la desserte en transport de pôles d'activité importants et d'améliorer les conditions de circulation* » (CE, 7 février 2003, *Société Rungis Delta*, n° 228883),
- le projet « *tend à améliorer les conditions de la circulation entre Guilligomarc'h et Plouay ainsi qu'à améliorer la sécurité des usagers et des riverains ; (...) même si le trafic est peu important, l'élargissement de la chaussée (...) et la rectification du tracé de la voie présentent, compte tenu notamment du passage d'engins agricoles encombrants, un caractère d'utilité publique ; que la circonstance que l'opération serait à l'avenir profitable à l'entreprise qui exploite la carrière située à l'est du bourg n'est pas de nature à lui ôter son caractère d'utilité publique* » (CAA Nantes, 31 mai 1995, *M. Henri Y...*, n° 93NT00386),

- le projet tend « à la fois [à] faciliter l'exploitation de la zone de carrières du bouonnais traversée par ladite voie qui trouve des débouchés dans l'ensemble de la région du Nord Pas-de-Calais, et [à] assurer par un mode de transport approprié le trafic pondéreux qu'occasionne cette exploitation et auquel le réseau routier existant est mal adapté » (CE, 23 mai 1979, SA Les Carrières de la Vallée Heureuse et du Haut Banc, n° 97145).

Le juge prend ainsi en considération les effets positifs du projet :

- sur l'emploi et l'économie locale, au regard notamment des modalités de desserte de la zone d'activités de la Commune,
- sur les nuisances sonores et la pollution et, ce faisant, le cadre de vie des habitants,
- sur la sécurité routière et les conditions de circulation.

A l'inverse, le juge censure les projets qui présentent des inconvénients disproportionnés par rapport au bénéfice attendu. Il en est ainsi par exemple :

- lorsque la privation de propriété constitue une gêne considérable, en privant les requérants de la plus grande partie de la cour devant leur maison, sans pour autant apporter aux utilisateurs de la voie un avantage très appréciable (CE, 7 décembre 1979, *Époux Lepelley*, n°11536),

- d'un projet de liaison autoroutière, en dépit de l'amélioration de la sécurité et des conditions de circulation inhérentes à toute liaison autoroutière, dès lors que le coût financier au regard du trafic attendu excède, à lui seul, l'intérêt de l'opération (CE, 28 mars 1997, *Association contre le projet de l'autoroute Transchablaisienne*, n°170856),

- d'un projet de ligne à grande vitesse entre Limoges et Poitiers, susceptible de bénéficier à une vaste partie du territoire national faiblement pourvue en grandes infrastructures de transport et qui doit permettre, en réduisant les pollutions et nuisances liées à la circulation routière et en améliorant le confort et la sécurité des personnes transportées, de réduire le temps de parcours mais dont le coût de construction, les répercussions sur la fréquence des autres lignes de train et l'atteinte très importante aux droits de propriétaires des terrains concernés constituent autant d'inconvénients qui l'emportent sur les avantages du projet (CE, 15 avril 2016, *Fédération nationale des associations des usagers des transports*, n°387475, 388441, 388591, 388628, 388629, 388656, 390519, 391332).

**En résumé**, quelles que soient les procédures concernées, dès lors que l'opération ou la construction projetée présente des avantages pour la collectivité, la circonstance qu'elle bénéficie, même à titre exclusif, à une personne ou une société privée ne fait pas obstacle à ce qu'elle soit reconnue d'intérêt public majeur.

Tel est le sens, s'agissant en l'espèce d'un échangeur autoroutier destiné à assurer la desserte directe et exclusive d'un parc d'attraction, de l'arrêt relatif au Parc Astérix, dès lors que le trafic induit par celui-ci le justifie et que cette desserte apparaît ainsi d'intérêt général (CE, 21 juillet 1989, *Association de défense contre Astérix-Land et autres*, précité).

Si cet arrêt pose le principe selon lequel un ouvrage autoroutier peut desservir de façon exclusive un équipement privé sans pour autant se voir dénier un intérêt public, son apport s'arrête là : il n'est, en revanche, nullement emblématique du contrôle du juge en matière de bilan entre les avantages et les inconvénients du projet. De ce point de vue, il n'est qu'un arrêt d'espèce.

Il ne pose pas davantage d'exigences en termes de dimension du projet.

Il ne faut, en effet, pas s'y tromper : le principe précité n'est pas limité à des hypothèses d'une nature ou d'une envergure exceptionnelles. Il a, au contraire, une portée générale et est susceptible de s'appliquer dans une très grande variété de situations pour autant que la collectivité retire un avantage de l'opération ou de la construction envisagée, supérieur aux inconvénients que celle-ci pourrait générer.

Tout est ainsi affaire de mesure entre les avantages et les inconvénients à l'échelle du projet concerné et donc d'appréciation au cas par cas.

C'est ainsi qu'il est conforme à l'intérêt public majeur de permettre à une entreprise de développer son activité même si elle n'était pas déterminante pour le niveau de l'activité salariée dans la commune (CE, 16 juillet 2010, *SCI Lacha*, précité). Il en est de même lorsque l'opération permet d'améliorer les conditions de circulation (CE, 20 juillet 1971, *Ville de Sochaux*, précité) et de sécurité des automobilistes, alors même que le nombre d'accidents serait faible (CAA Nantes, 8 décembre 2015, *Association de Saint Martin du Vieux Bellême Développement Environnement Culture (SMADEC)*, précité) et plus généralement d'améliorer le cadre de vie des habitants (CAA Nantes, 20 mars 2015, *Mme A...*, précité).

De façon particulièrement topique, il a également été jugé conforme à l'intérêt public de faciliter l'exploitation d'une carrière trouvant des débouchés dans l'ensemble de la région et d'assurer de façon appropriée le trafic en résultant (CE, 13 mai 1979, *SA Les carrières de la Vallée heureuse et du Haut blanc*, précité).

C'est à l'aune de ces principes qu'il convient d'examiner le projet de demi-échangeur autoroutier de la société LAFARGE Granulats.

## 3 – L’appréciation du caractère d’intérêt public majeur d’un demi-échangeur sur l’A55 au lieu-dit Jas de Rode

L’intérêt public majeur de l’opération est évalué en comparant ses avantages (3.1) et ses inconvénients (3.2).

### 3.1 Les avantages

En rapprochant l’accès à la carrière de l’A55, le projet permet de réduire la distance parcourue par les poids-lourds et de modifier le trajet qu’ils empruntent : ce trajet devient ainsi moins coûteux, moins polluant et moins dangereux, en évitant la proximité des zones habitées du hameau du Jas de Rode ainsi que la RD113 et ses deux ronds-points.

L’analyse des incidences du projet de demi-échangeur sur l’A55 met en évidence :

- un intérêt environnemental : supprimer des rejets atmosphériques (3.1.1)
- un intérêt économique : réduire le coût de transport supporté par les maîtres d’ouvrage et le « coût climatique » supporté par la société (3.1.2)
- un intérêt sécuritaire : décongestionner la jonction avec la RD113 et disposer d’un accès de secours connecté avec l’A55 (3.1.3).
- un intérêt de cadre de vie : réduire les nuisances au voisinage de zones urbanisées (3.1.4)
- un intérêt social : pérenniser et créer des emplois (3.1.5)

#### 3.1.1 Volet environnemental

La création d’un demi-échangeur à hauteur du site carrier du Jas de Rode permettra de réduire les distances de transport routier nécessaires à l’acheminement des matériaux et déblais et, de ce fait, d’engendrer une diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Cette diminution du trafic routier interviendra de deux façons :

- d’abord, par la suppression de l’allongement de 22km passant par la ville des Pennes Mirabeau (3.1.1.1),
- ensuite, par l’organisation d’un report multimodal au-delà des infrastructures interconnectées du Grand Port Maritime de Marseille et de son terminal ferroviaire fret (3.1.1.2).



### 3.1.1.1 *Suppression des rejets de GES liés à la boucle des Pennes Mirabeau*

La suppression d'un allongement de parcours de 11km (22 km aller-retour) permet d'éviter les émissions de gaz à effet de serre liées à la consommation de carburant sur cet itinéraire.

Les rejets de GES évités correspondent aux rejets liés à l'acte de consommation du carburant (a), mais aussi aux rejets qui ont été émis en amont pour la fabrication et l'acheminement de ce volume de carburant (b).

#### *a) Rejets de GES supprimés localement pour les 22 km non effectués*

• **Valeurs de GES par km.** Les valeurs d'émissions de gaz à effet de serre induites (GES) par les transports routiers poids lourds à 60 km/h sur routes départementales, fournies par l'ADEME PACA (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie dépendant du Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires), sont les suivantes :

- 600 g d'émission de CO<sub>2</sub> (dioxyde de carbone) par km
- 4,2 g d'émission de NO<sub>x</sub> (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

• **Kilométrages cumulés évités.** Le trafic de poids lourds qui sera supprimé sur l'actuel « accès des chasseurs » assure un transit annuel de 720 000 tonnes. A raison d'un chargement de 20 tonnes par camion, cela correspond à un flux annuel de 36 000 véhicules poids-lourds (soit 160 PL/jour).

Le projet permet d'éviter la fréquentation annuelle de 36 000 véhicules sur un trajet aller/retour de 22 kilomètres. La réduction de distance cumulée permise par le projet est donc égale à :

$$36\ 000 \text{ camions} \times 22 \text{ km} = \mathbf{792\ 000 \text{ km/an}}$$
 (soit 20 fois le tour de la terre).

• **Calcul.** Pour les 792 000 kilomètres non parcourus, les masses des GES ainsi supprimées seront les suivantes :

Suppressions annuelles locales des émissions de gaz à effet de serre*					
Base calculs	CO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	COV	CO	Particules
792 000 km/an	600 g/km	4,2 g/km	0,7 g/km	1,0 g/km	0,2 g/km
Rejets en kg	<b>475 200</b>	<b>3 330</b>	<b>554</b>	<b>792</b>	<b>159</b>

\* Ces valeurs seront réduites de 11% de 2027 à 2032 suite à la fermeture de l'ISDI La Nerthe.

## b) Rejets de GES en CO<sub>2</sub> supprimés globalement

• **Valeur par litre de carburant.** La consommation d'un litre de gazole par un véhicule poids lourd conduit à ce que soit émis globalement 3,07 kg de CO<sub>2</sub> (Source : ADEME, Charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du transport routier de marchandises). Un poids lourd, de 20 tonnes de chargement, a une consommation moyenne estimée à 30 litres aux 100 km, soit une émission de  $\frac{30}{100} \times 3,07 = 0,921$  kg de CO<sub>2</sub>/km.

Ce facteur prend en compte la totalité des émissions de dioxyde de carbone liées au carburant, depuis la phase amont (émissions correspondantes aux activités d'extraction de pétrole, du transport du brut, de son raffinage et de l'acheminement en station de distribution de carburant) jusqu'à la consommation totale de ce litre de carburant (Source : arrêté du 10 avril 2012 pris pour l'application des articles 5, 6 et 8 du décret N°2011-1336 du 24 octobre 2011 relatif à l'information sur la quantité de dioxyde de carbone émise à l'occasion d'une prestation de transport).

Il inclut donc les rejets émis localement lors de la consommation, mais aussi les rejets qui ont été antérieurement générés en vue de cette consommation.



• **Volumes cumulés économisés.** A l'échelle du projet envisagé, le fait de ne plus parcourir annuellement une distance cumulée de 792 000 km représente un volume annuel de carburant non consommé, à raison d'une consommation moyenne estimée à 30 litres aux 100 km, de :

$$792\,000 \text{ km} \times 30 / 100 = \mathbf{237\,600 \text{ litres}} (\approx 238\text{m}^3).$$

• **Calcul.** Sur la base d'une émission de 0,921 kg de CO<sub>2</sub>/km, le rejet de carbone supprimé à l'échelon planétaire est évalué à :

$$792\,000 \text{ km} \times 0,921 = 729\,432 \text{ kg/an de CO}_2, \text{ soit } \mathbf{730 \text{ tonnes/an de CO}_2}$$

(dont 475,2 tonnes correspondent aux rejets directs locaux évités du seul fait de ne plus parcourir les 22 km, cf supra).

De 2027 à 2032, ces valeurs annuelles passeront respectivement de 730,7 à 651,5 tonnes et de 475,2 à 423,7 tonnes (fermeture de l'ISDI La Nerthe en 2026).

Les rejets annuels de GES ainsi supprimés à l'échelle globale seront :

Suppressions annuelles mondiales des émissions de gaz à effet de serre					
Base calculs	CO <sub>2</sub>	NOx	COV	CO	Particules
792 000 km/an	600 g/km	4,2 g/km	0,7 g/km	1,0 g/km	0,2 g/km
Rejets en kg	<b>730 660</b>	<b>5 120</b>	<b>852</b>	<b>1218</b>	<b>245</b>

Sur la période de service 2024-2032 du ½ échangeur, ce sera **6 830 tonnes de CO<sub>2</sub>** qui ne seront pas rejetées dans l'atmosphère à l'échelle planétaire dont **4 442 tonnes de CO<sub>2</sub>** non rejetées à l'échelon local.

### 3.1.1.2 Suppression des rejets de GES grâce au report modal

La création d'un demi-échangeur favorise le report modal en rapprochant le site carrier des infrastructures d'interconnexion (a), lesquelles permettront d'envisager un basculement notable du trafic routier vers le transport ferré, maritime et fluvial (b).

#### a) L'encouragement du report modal à partir d'un emplacement stratégique

- **Emplacement stratégique.** Par sa localisation et la qualité de ses matériaux, le site carrier de l'Estaque occupe un emplacement stratégique.



Situation de la carrière de l'Estaque, du futur 1/2 échangeur, de l'A55, de la gare SNCF de l'Estaque Fret et des infrastructures LAFARGE Granulats situées sur le Grand Port Maritime de Marseille

Actuellement, l'accès aux modes de transport ferré ou maritime est en cours de développement, toutefois, la distance à parcourir pour rejoindre les infrastructures d'interconnexion est trop importante, le coût de transport et le temps de parcours ne permettent pas d'en faire une alternative économique envisageable pour les acteurs économiques.

- **Rapprochement des pôles de connexion**

La création d'un demi-échangeur aura pour effet de rapprocher le site carrier de l'Estaque des infrastructures d'interconnexion.

Grâce au raccourcissement des trajets des poids lourds vers les plateformes portuaires et ferroviaires de chargement, le site de l'Estaque sera en position stratégique pour développer l'offre de report intermodal et se positionner sur des marchés spécifiques.

Avec le futur ½ échangeur, il sera en effet possible d'exporter des granulats :

- depuis le futur terminal ferroviaire fret de Mourepiane du Grand Port Maritime de Marseille qui sera distante de 6 km, au lieu de 17 km actuellement (soit 57% de distance en moins),
- depuis le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) qui sera distant de 8 km, **au lieu de 19 km** actuellement (soit 64% de distance en moins),

	Avant	Après	Rapprochement
Interconnexion ferrée (Terminal ferroviaire fret du GPMM)	17 km	6 km	<b>57 %</b>
Interconnexion maritime et fluviale (Grand Port Maritime de Marseille)	19 km	8 km	<b>64 %</b>

Cette diminution des distances entre le site carrier de l'Estaque et ces interconnexions se traduira par une double réduction : réduction de temps de transport et réduction de coût de transport.

Le report modal, promu par les pouvoirs publics dans le cadre d'une logique de développement durable, devient alors soutenable pour les acteurs économiques.

En cela, le projet de demi-échangeur participe d'un aménagement du territoire adapté aux exigences de développement durable.

Cette dimension environnementale prospective est au cœur du projet : il a toujours été acté que la réalisation d'un demi-échangeur sur l'A55 au lieu-dit du Jas de Rode, entre Marseille et Les Pennes Mirabeau « *a pour objectif de faciliter l'accès à deux sites de la société LAFARGE GRANULATS France et ainsi **d'accompagner efficacement le projet de report multi-modal porté par cette société en lien avec la SNCF, et visant à réduire significativement la part du trafic routier dans le transport de matériaux de ces sites*** » (Commande stratégique du Ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche du 19 juin 2013 ; Convention de financement du 17 décembre 2015, article 2 ; Convention de mandat de maîtrise d'ouvrage du 25 juillet 2016, article 1.1).

### *b) Les formes du report modal*

Le report modal consiste à substituer un mode de transport à un autre. Il s'agit pour les exploitants de développer le transport de matériaux/déblais par des modes de transport moins dommageables pour l'environnement et moins dangereux que sont :

- le transport ferré, depuis le terminal ferroviaire fret de Mourepiane à l'intérieur du Grand Port Maritime de Marseille,
- le transport maritime et fluvial via le Rhône depuis le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM).

## • Report modal ferroviaire

Prévu initialement dans la convention de mandat de maîtrise d'ouvrage conclue entre l'Etat et la société le 25 juillet 2016, le report modal ferroviaire avait été retiré suite aux conclusions établies après la concertation publique en 2020.

Les riverains, les CIQ et les élus s'étaient montrés hostiles au projet d'utiliser la gare de l'Estaque Fret pour le report modal ferroviaire de granulats et aux nombreuses rotations de semi-remorques traversant le noyau villageois de l'Estaque.

A l'époque le projet de chantier combiné de Mourepiane, situé à l'intérieur de l'enceinte du Grand Port Maritime de Marseille était abandonné depuis 2016.

Relancé depuis peu, ce projet intéresse LAFARGE et considère comme une opportunité la réalisation du report modal ferroviaire du transport des matériaux depuis le site carrier du Jas-de-Rode. LAFARGE a recours depuis de longues années au transport ferroviaire de granulats et de ciment.



Le but est de relier le site de l'Estaque au département des Alpes Maritimes où l'offre en granulats est réduite.

La quantité de matériaux susceptibles d'approvisionner les chantiers des Alpes Maritimes par voie ferrée est estimée par la société à 400 000 tonnes/an.

Pour cela, au départ terminal ferroviaire de Mourepiane, des « embranchements » dans deux gares régionales sont projetés :

- gare de Cannes Marchandises (réception de granulats),
- gare de Nice St Roch (réception de granulats).

## • Report modal maritime et fluvial

L'accès aux ressources minérales est étroitement lié aux modes de transport. La voie d'eau permet une livraison des matériaux au cœur des villes (par exemple, 70% des centrales à bétons de Paris sont implantées le long de la Seine et de ses canaux).

Le transport maritime et fluvial présente de nombreux avantages. Ainsi, il constitue en termes de consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre une réelle alternative responsable, environnementale et économe complémentaire au transport routier, sa rentabilité économique étant encore plus importante sur des trajets de longue distance qui ne présentent pas de rupture de charge.

## • Report modal maritime

Sur le Grand Port Maritime de Marseille, LAFARGE Granulats dispose et utilise actuellement deux hangars de stockage (le N°14 : stockage de la pierre ponce importée par voie maritime et le N°15 : stockage de matériaux destinés aux caissons de Monaco), des équipements (silos, grues à bennes, convoyeur à bande,...) et le môle vrac « G » pour l'accostage des navires de granulats.



### Vue aérienne des infrastructures LAFARGE présentes sur le Grand Port Maritime de Marseille :

- Hangar N°14, des trémies et de la bande transporteuse (en haut à gauche) : stockage de la pierre ponce (destinée aux bétons spéciaux et allégés) importée par voie maritime,
- Hangar N°15 : stockage de matériaux destinés aux caissons de Monaco,
- Môle portuaire « G » à usage de darse vrac avec ses grues à bennes destinées au chargement – déchargement des navires transportant les granulats

Ces infrastructures seront utilisées afin d'y effectuer des opérations de chargement de granulats provenant de la carrière de l'Estaque Galland sur des navires à destination de chantiers maritimes et fluviaux locaux, régionaux et internationaux.

Grâce à ces infrastructures, sur le Grand Port Maritime de Marseille, LAFARGE Granulats a participé activement à l'opération de fabrication des 18 caissons (de 10.000 tonnes) destinés à l'extension maritime de la principauté de Monaco par la construction du nouvel «Eco-quartier» de 6 ha sur la mer (fourniture de matériaux de construction 24h/24, 7 jours sur 7 afin de respecter les conditions du marché).



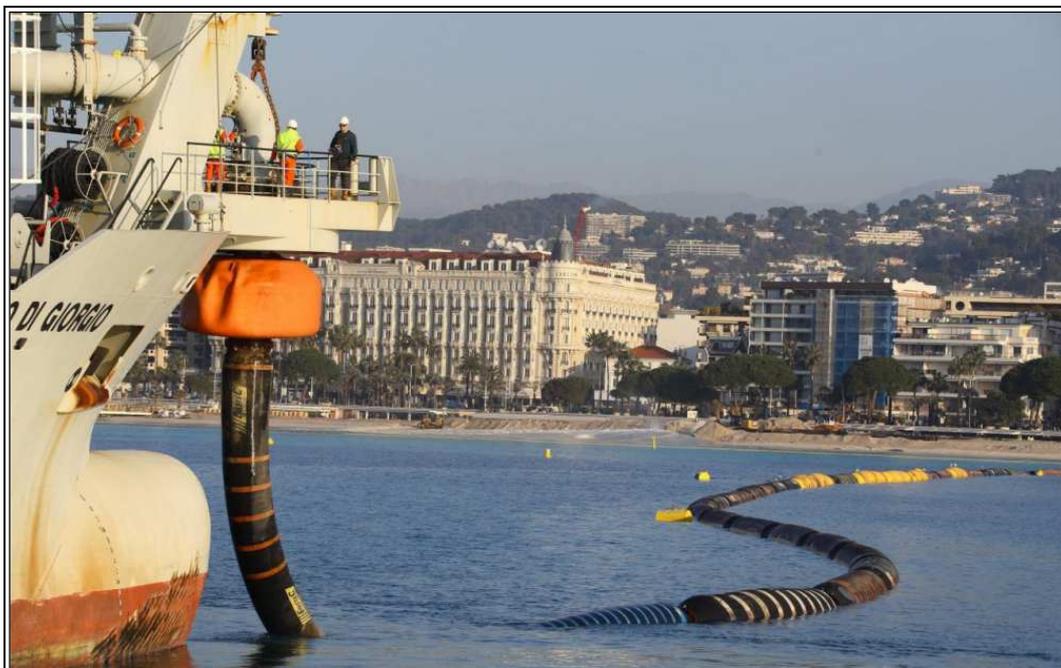
**Fabrication des caissons en béton sur le Grand Port Maritime de Marseille avec des matériaux provenant de la carrière de l'Estaque via l'A55.**

LAFARGE Granulats, possède une expérience et des compétences en matière de report modal maritime.

En 2019, le site de la carrière de l'Estaque a fourni **110 000 tonnes** de granulats 0/20 pour le comblement de l'extension maritime de la principauté de Monaco, transportés par bateau depuis les installations de LAFARGE sur le Grand Port Maritime de Marseille.

Il procède ainsi chaque année au rechargement des plages de sable de la ville de Cannes par voie maritime via le port de commerce du Brégaillon de La Seyne sur Mer. Ce sable est issu de la carrière LAFARGE Granulats du Beausset, son transport s'effectue par voie routière jusqu'aux quais de La Seyne sur Mer puis par un navire de 6000 tonnes de chargement, soit l'équivalent de 300 semi-remorques, pour une quantité annuelle de **120 000 tonnes**.

Pour cette opération, la suppression du transport routier jusqu'à Cannes a permis de ne plus rejeter **900 tonnes de CO<sub>2</sub>** dans l'atmosphère à l'échelon local et **1400 tonnes de CO<sub>2</sub>** à l'échelon mondial.



**Le «Francesco di Giorgio» devant la plage du Carlton à Cannes lors de déchargement du sable provenant de la carrière du Beausset (département du Var) de LAFARGE Granulats en 2018**

La société a déjà répondu à d'autres appels d'offres de fourniture de granulats au départ du Grand Port Maritime de Marseille. Cependant le coût du transport routier au départ de la carrière de l'Estaque n'a pas permis de remporter ces marchés.

La réalisation du demi-échangeur permettra d'optimiser les offres lors de futures candidatures.

#### • Report modal fluvial

Une convention de partenariat a été signée le 13 septembre 2011 entre Voies Navigables de France (VNF), la Compagnie nationale du Rhône (CNR) et LAFARGE Granulats afin de privilégier des modes de transport plus respectueux de l'environnement.

Objectif : développer l'offre en granulats par trafic fluvial via le développement des infrastructures portuaires.

Avec 4 millions de tonnes transportées annuellement par voie fluviale, LAFARGE Granulats est aujourd'hui le premier transporteur de matériaux de construction en vrac par voie fluviale en France. Par la signature de cette convention, LAFARGE Granulats s'est engagé à privilégier, au maximum, le report modal, de la route au fleuve, avec l'objectif de faire transiter par voie fluviale un million de tonnes supplémentaires. VNF (Voies Navigables de France) et la CNR (Compagnie Nationale du Rhône) contribuent à cette démarche en s'engageant à apporter à LAFARGE Granulats conseils et expertise dans la mise en place de sa politique de développement fluvial, mais également à aménager et améliorer leurs infrastructures afin d'optimiser le développement et la sécurité du transport fluvial.



Pour cet objectif, LAFARGE Granulats possède l'agrément Qualité CNR (Compagnie Nationale du Rhône) pour les enrochements issus de la carrière de l'Estaque.

Un développement du transport des matériaux par navires mixtes mer/fluvial ou péniches maritimes (type MARITIMA) pourra être mis en place depuis les infrastructures dont dispose LAFARGE Granulats sur le Grand Port Maritime de Marseille.

LAFARGE GRANULATS possède une expérience et des compétences en matière de report modal fluvial, notamment en région PACA sur le Rhône (Arles, Lampourdier, Lyon,...).



### 3.1.2 Volet économique

Le futur demi-échangeur aura une double incidence économique dans la mesure où moins de kilomètres à parcourir signifie moins de frais de transport (3.1.2.1) et un coût sociétal moins élevé dans la lutte contre changement climatique (3.1.2.2).

Le futur demi-échangeur permettra de réduire les distances routières d'acheminement pour acheminer les granulats et les déchets inertes. Un double avantage économique en résultera : une réduction des coûts de transport (3.1.2.1) et une réduction du « coût climatique » associé à ce mode de transport (3.1.2.2).

### 3.1.2.1 Réduction du coût du transport

L'ouvrage routier aura une incidence sur l'économie locale en permettant d'économiser une partie des coûts de transport actuellement supportés.

- **Bénéficiaires.** Cette économie profitera aux transporteurs et aux maîtres d'ouvrage.

La société exploitante des sites carriers ne réalise pas le transport des matériaux issus ou destinés à ses sites. Ce sont des transporteurs privés titulaires de marchés de terrassement qui assument ce coût et seront donc les premiers bénéficiaires de cette réduction de coût.

L'activité de ces sites carriers concerne à 80% des marchés publics. De ce fait, ce sont les collectivités locales qui bénéficieront également de l'amointrissement des coûts du transport. L'Etat ayant réduit ses dotations aux collectivités locales, la création de ce demi-échangeur permettra un gain économique non négligeable pour ces institutions.

- **Estimation.** Sur la base du tonnage annuel estimé des trois sites carriers de l'Estaque, ce serait 36 000 poids lourds/an des entreprises titulaires de marchés de travaux qui seraient susceptibles d'utiliser le ½ échangeur et donc de ne plus transiter par les Pennes Mirabeau, générant l'économie financière suivante :

- Pour 1km pour un camion-benne = 1,63 € (cout est établi en 2021 selon le barème FNTP-CNR, FNTP-CNR : Fédération Nationale des TP – Comité National Routier)
- Pour une rotation (A/R) de 22 km = 36 euro/rotation
- Pour 1 an de rotations (36 000 rotations) = 36 000 x 36 = **1 296 000 €** (≈1,3 million d'euro/an jusqu'en 2026, puis 1,15 millions d'euro/an de 2027 à 2032).

### 3.1.2.2 Valeur tutélaire du carbone - Généralités

La valeur tutélaire du carbone est un indice de l'utilité d'un projet.

Pour rappel, la valeur tutélaire du carbone est une valeur exprimée en euros par tonne de CO<sub>2</sub>, qui devrait servir de référence climatique pour les choix d'investissement de tous les acteurs économiques publics et privés en France.

Il s'agit donc d'un "référentiel carbone" : les investissements et les décisions publiques doivent être évalués à l'aune de cette valeur. Ainsi, la valeur tutélaire du carbone permet de prioriser les investissements et de les planifier dans temps. Les réductions de gaz à effet de serre, qui coûtent moins cher que la valeur tutélaire du carbone, doivent être effectuées en priorité et rapidement afin de respecter les engagements climatiques français.

En 2018, la Commission Quinet II, composée d'experts, de représentants des partenaires sociaux et des ONG, s'est réuni sous la présidence d'Alain Quinet afin de mettre à jour la trajectoire de la valeur décidée en 2009 (par la commission Quinet I).

En février 2019, le dernier rapport Quinet, a très substantiellement augmenté la valeur de ce référentiel.

Pour identifier la valeur tutélaire carbone, la commission s'est appuyé sur les résultats des modèles macroéconomiques et technico-économiques de la transition énergétique.

Il paraît important de répéter régulièrement cet exercice au vu des incertitudes sur l'évolution des prix des différentes technologies de la transition écologique de la trajectoire des émissions du scénario de référence notamment au-delà de 2030.

A quoi doit servir la valeur tutélaire du carbone ?

La valeur tutélaire du carbone devrait être utilisée dans 3 contextes différents :

- **a/** Elle constitue un critère pour évaluer la cohérence des investissements publics, notamment avec les engagements climatiques de la France. Chaque investissement doit passer ce crible afin d'écartier tout argent public des projets climaticides, comme les aéroports, et de favoriser les investissements ayant l'impact climatique le plus positif. Aujourd'hui, la loi impose une évaluation socio-économique pour les investissements de l'Etat supérieurs à 20 millions d'euros. Ces évaluations doivent désormais utiliser la nouvelle trajectoire de valeur tutélaire du carbone.
- **b/** Elle permet également d'évaluer l'efficacité climatique des investissements effectués (en termes d'euros investis par tonne de CO<sub>2</sub> évitée). Il ne faut cependant pas oublier qu'il ne s'agit pas d'un critère unique. Par exemple, la rénovation énergétique des logements permet de réduire significativement la consommation énergétique du logement et ainsi les gaz à effet de serre tout en protégeant les ménages dans la situation de précarité énergétique des factures élevées et des impacts sur la santé d'un logement humide et mal chauffé.
- **c/** Il est également important d'intégrer cette valeur tutélaire dans la réflexion sur le bon mix des outils pour accompagner la transition écologique : elle se reflète dans des réglementations et des obligations, ou via les subventions et taxes.

### **3.1.2.3 Gain en valeur de l'action pour le climat de la construction du ½ échangeur**

Pour guider ses choix d'investissements en matière d'infrastructure, l'Etat intègre dans l'analyse socio-économique des projets les valeurs au temps gagné ou perdu, ainsi que les valeurs au CO<sub>2</sub> émis ou évité sur la base de valeurs tutélaire du Carbone. Ces « valeurs tutélaire du carbone » sont fixées par l'Etat. **Elles correspondent au prix estimé du carbone qu'il faudrait mettre en place pour atteindre l'objectif national de diviser par 4 les émissions de GES d'ici 2050.**

Selon les données du Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires, basé sur le rapport «La valeur tutélaire du carbone» remis en 2009 par la commission présidé par Alain QUINET, cette « valeur tutélaire du carbone » va en s'accroissant chaque année pour atteindre 250 € la tonne en 2030 (dernier rapport Quinet de février 2019).

Sur la base du tonnage annuel estimé, à partir de la mise en service de l'ouvrage :

- 720 000 tonnes annuelles sont susceptibles de ne plus transiter par Les Pennes Mirabeau de 2024 à 2026,
- puis 642 000 tonnes annuelles de matériaux de 2027 à 2032 (fermeture ISDI la Nerthe en 2026).

Les valeurs tutélaire du carbone en €/t CO<sub>2</sub>, basées sur le ratio de rejet 600 g/km de CO<sub>2</sub>, sont les suivantes :

↓ **Mise en service du ½ échangeur**

Année	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Montant valeur tutélaire Du carbone en €/t	<b>89,60</b>	<b>91,30</b>	<b>93,10</b>	<b>94,80</b>	<b>96,60</b>	<b>98,40</b>	<b>250,00</b>	<b>275,00</b>	<b>300,00</b>
Tonnes de CO <sub>2</sub> évitées	<b>475,2</b>	<b>475,2</b>	<b>475,2</b>	<b>423,7</b>	<b>423,7</b>	<b>423,7</b>	<b>423,7</b>	<b>423,7</b>	<b>423,7</b>
Montant en Euro	<b>42 578</b>	<b>43 386</b>	<b>44 241</b>	<b>35 930</b>	<b>40 930</b>	<b>41 692</b>	<b>105 925</b>	<b>116 518</b>	<b>127 110</b>

**Par rapport à la situation actuelle, la mise en service du demi-échangeur permet un gain de 598 310 € en valeur tutélaire du carbone sur la durée des autorisations d'exploitation en vigueur 2024/2032.**

Pour rappel (3.1.1.1), sur la période de service 2021-2032 du ½ échangeur, ce sera :

- **6 830 tonnes de CO<sub>2</sub>** qui ne seront pas rejetées dans l'atmosphère à l'échelle planétaire
- dont **4 442 tonnes de CO<sub>2</sub>** à l'échelon local.

C'est cette valeur qui a été retenue pour l'estimation du gain de la création du ½ échangeur (application de la valeur tutélaire du carbone).

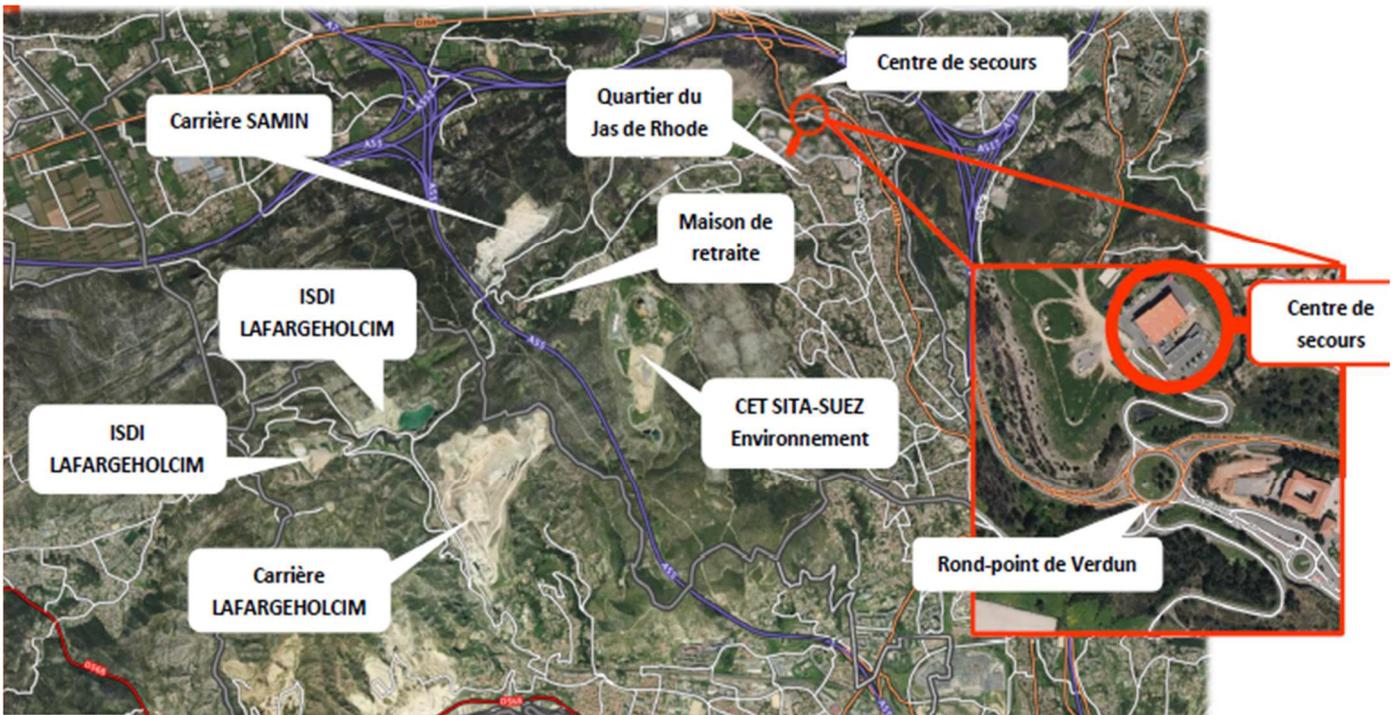
### 3.1.3 Volet Sécurité routière

Le projet permet de fluidifier la circulation sur un axe difficile de la RD113 (3.1.3.1) et de constituer un accès d'urgence pour les services de secours pour entrer ou sortir sur l'A55 (3.1.3.2).

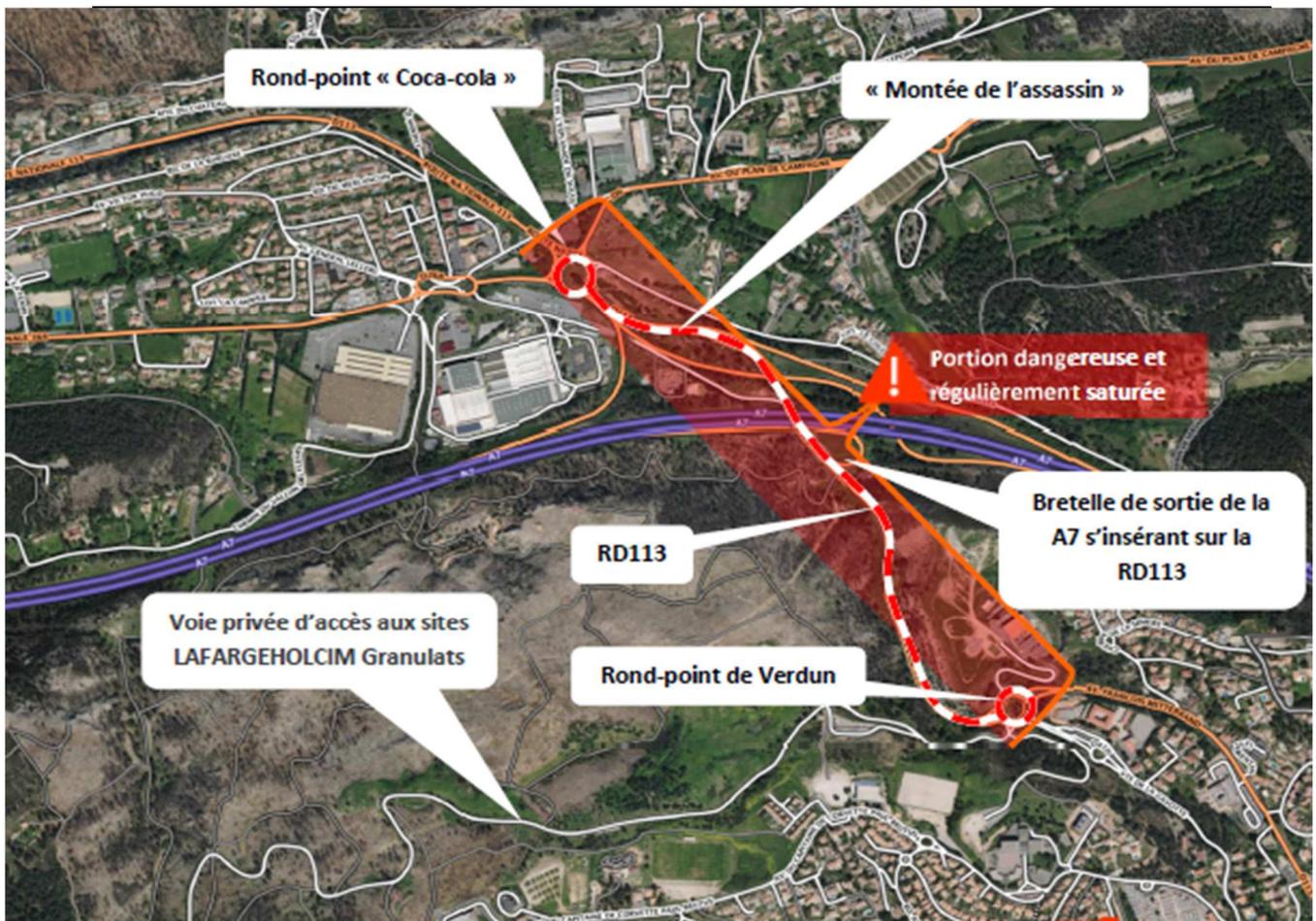
#### 3.1.3.1 Amélioration de la sécurité routière sur la RD113

Le tronçon de voie de la RD113 (anciennement RN 113) compris entre le rond-point de Verdun et le rond-point de Coca-Cola est dit «Montée de l'Assassin». Il existe une saturation quotidienne et quasi permanente de la circulation sur cette voie dont les facteurs sont multiples (confluence des trafics routiers, bretelle de sortie de l'autoroute A7 dans la «Montée de L'Assassin», identification de la RD113 et de la RD 47 comme itinéraires de délestages de l'A7 et l'A55).

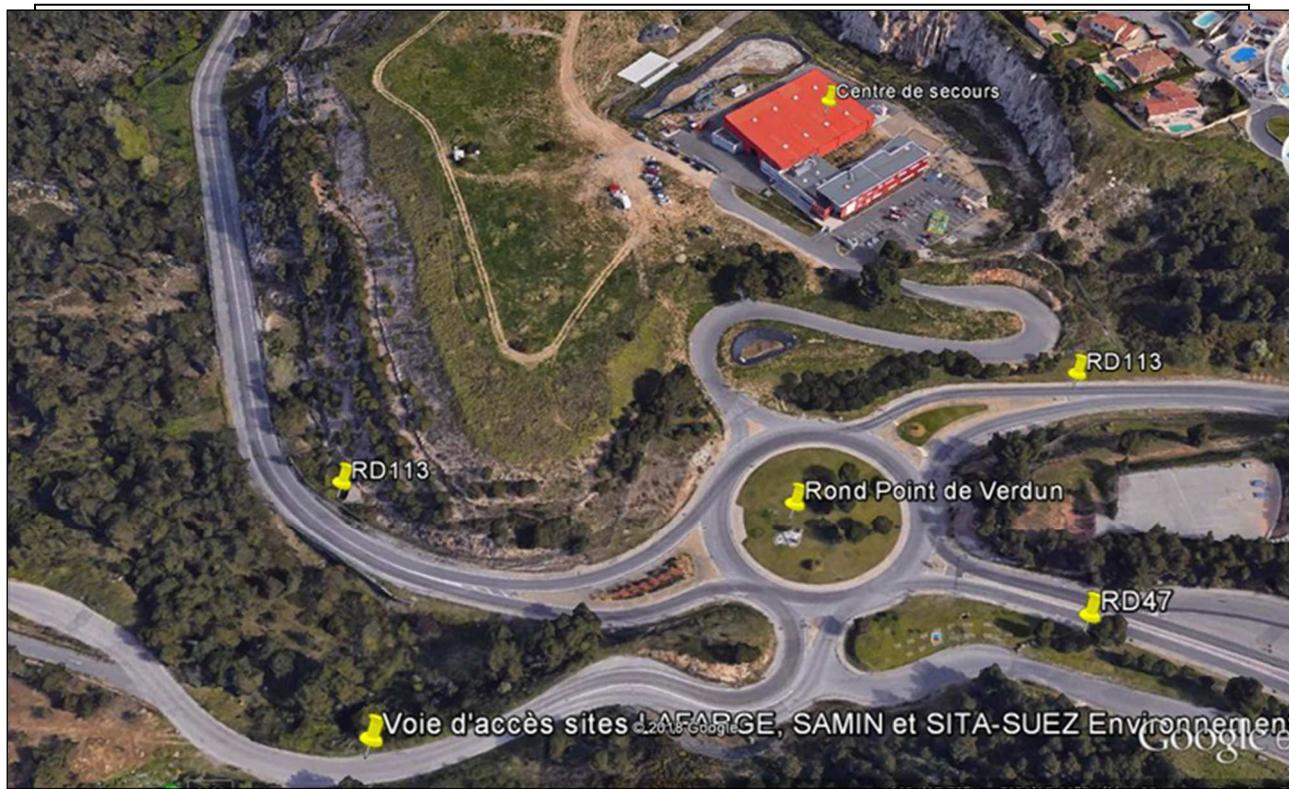
Ce tronçon de la RD113 supporte un trafic moyen journalier de 28.703 véhicules, dont 5,8% de poids lourds, soit 1645 poids lourds (dont 380 poids lourds liés à l'activité de LAFARGE Granulats selon les données commerciales 2015). Bien qu'ayant été déclassée en départementale en 2005, cette ancienne Route Nationale conserve donc un trafic routier intense.



Vue des alentours du rond-point de Verdun et de la RD113 « Montée de l'assassin »



Vue du tronçon de la RD311 dit de la « Montée de l'assassin »



Vue du rond-point de Verdun où convergent les circulations routières de :

- la RD113
- la RD47
- la voie d'accès au Centre de Secours et d'Intervention des Pennes Mirabeau
- la voie privée d'accès aux sites carriers de LAFARGE, SAMIN, SITA-SUEZ Environnement

• **Données d'accidentologie.** Sur la base de données des accidents corporels de la circulation mises à disposition par le Ministère de l'Intérieur, l'indice de gravité cumulé des accidents (définition ci-après) ayant eu lieu sur les territoires des communes (et non leur nombre) indique pour la commune des Pennes Mirabeau entre 2011 et 2015 :

**RD 113 - Montée De l'Assassin (entre ronds-points de Verdun et de Coca-cola) :**

Accidents	Gravité cumulée	Personnes impliquées	Morts	Blessés graves	Blessés légers	Indemnes
18	183.34	46	1	7	18	20

**Rond-Point Giratoire de Verdun :**

Accidents	Gravité cumulée	Personnes impliquées	Morts	Blessés graves	Blessés légers	Indemnes
1	0.43	2	0	0	1	1

**Rond-Point Giratoire dit Coca Cola :**

Accidents	Gravité cumulée	Personnes impliquées	Morts	Blessés graves	Blessés légers	Indemnes
4	1.73	7	0	0	4	3

**Indice de gravité :** Calculé selon le coût normalisé des atteintes aux victimes (intervenant dans le calcul annuel du coût pour la Nation de l'insécurité routière), en proportion des valeurs tutélaires (une personne tuée est associée à un indice de 100, une personne hospitalisée à un indice de 10.8, un blessé léger à un indice de 0.44).

Au rond-point de Verdun convergent les trafics routiers de la RD47, de la RD113 et des sites carriers de l'Estaque (LAFARGE Granulats, SAMIN et SITA-SUEZ).

Se rajoute sur la RD113 le trafic issu de la bretelle de sortie de l'autoroute A7, dont la jonction avec la RD se situe dans la montée de l'assassin, cette bretelle de sortie donnant accès à la ville des Pennes Mirabeau et à la zone commerciale de Plan de Campagne. Cette configuration fait de ce tronçon de voie le 3<sup>ème</sup> plus dangereux de la commune.

La mise en service du demi-échangeur permettra de diriger directement vers l'A55, 320 des 380 passages de poids lourds/jour liés à l'activité de l'exploitant LAFARGE Granulats.

Cela représente une réduction de **20% du trafic total de 1645 poids lourds** de la RD113.

Cet ouvrage permettra de fluidifier le trafic au niveau des ronds-points et des accès autoroutiers aux Pennes Mirabeau et de réduire les bouchons aux heures de pointe, source d'accidents. Il contribuera de ce fait à l'amélioration de la sécurité routière et la circulation dans les voies impactées.

Ce ½ échangeur n'impactera pas à la hausse le trafic sur l'A55, puisque les camions à destination des sites carriers empruntent déjà cet autoroute.

### **3.1.3.2** *Création d'un nouvel accès A55 à disposition des services d'urgence*

- **Evacuation d'urgence du trafic de l'A55.** En cas de sinistre exceptionnel sur l'A55, il pourra être possible pour les secours et la DIRMED de faire évacuer le trafic autoroutier par ces bretelles, cela pour ne pas bloquer les usagers durant le temps d'intervention (effet de nasse). En effet, ces bretelles sont reliées au pont des Chasseurs dont la voie est connectée à la route départementale RD113 au niveau des Cadeneaux.

Actuellement, il n'y a aucun accès extérieur sur cette partie de l'A55 entre l'échangeur avec l'A7 coté Pennes Mirabeau et les bretelles de l'Estaque-Barnier coté Marseille.

- **Accès d'urgence au massif forestier.** Les bretelles du nouvel échangeur permettront également aux services de secours et d'intervention de se rendre plus rapidement dans le massif forestier de la Nerthe depuis Marseille à partir de l'A55.

Un feu de forêt parti de Rognac, le 10 août 2016 ayant détruit 2.800 hectares, a été stoppé en grande partie grâce à la route privée desservant les sites carriers, située entre le pont des chasseurs et le rond-point de Verdun. De cette voie partent de nombreuses pistes DFCI maillant le massif forestier.



### 3.1.4 Volet Cadre de vie

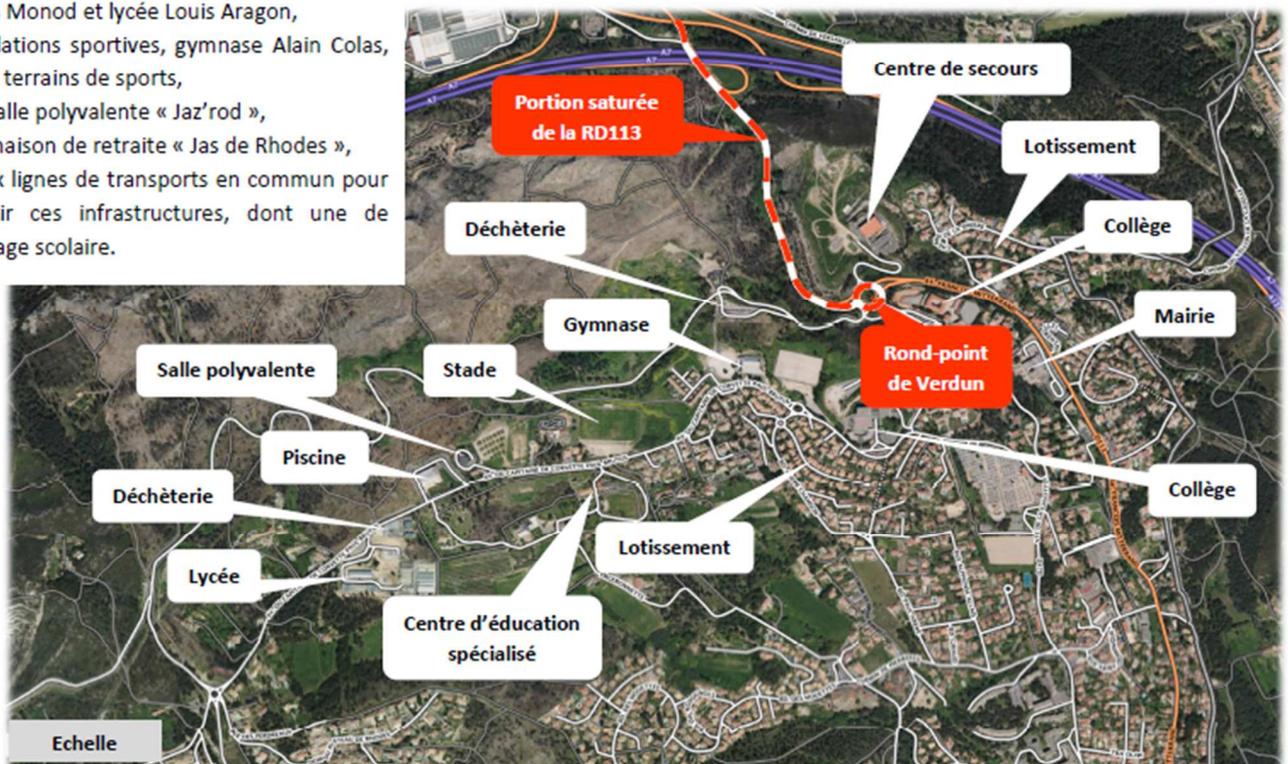
Le trafic actuel des camions qui rejoint le site carrier de l'Estaque par l'accès des chasseurs emprunte une voie privée qui longe les quartiers résidentiels du Jas de Rode & des Cadeneaux.

Ces quartiers ont une urbanisation constituée :

- de lotissements résidentiels composés de pavillons individuels
- d'établissements d'enseignement : collège Jacques Monod et lycée Louis Aragon,
- d'installations sportives : gymnase Alain Colas, piscine, stade, terrains de sports de plein air,
- d'une salle polyvalente « Jaz'rod »,
- d'une maison de retraite « Jas de Rode »,
- de deux lignes de transport en commun: la ligne de bus N°2 (terminus : maison de retraite du Jas de Rode) et la ligne de car de ramassage scolaire N°78.

Le quartier du Jas de Rhodes a une urbanisation constituée entre autres :

- ↳ de lotissements résidentiels de pavillons individuels,
- ↳ d'établissements d'enseignement, collège Jacques Monod et lycée Louis Aragon,
- ↳ d'installations sportives, gymnase Alain Colas, piscine, terrains de sports,
- ↳ d'une salle polyvalente « Jaz'rod »,
- ↳ d'une maison de retraite « Jas de Rhodes »,
- ↳ de deux lignes de transports en commun pour desservir ces infrastructures, dont une de ramassage scolaire.



Vue du quartier du Jas de Rode et de ses infrastructures

La mise en place d'un demi-échangeur au niveau de l'A55 permettra de supprimer la majeure partie du trafic de poids-lourds de l'exploitant passant par la RD 113 et ses deux ronds-points puis cette voie privée, précisément 85% du trafic LAFARGE transitant par les Pennes Mirabeau, ce qui représente la suppression :

- sur une journée : de 160 des 190 rotations journalières de poids lourds.
- sur une année : de 36 000 des 42 000 rotations annuelles de poids lourds.

Par la suppression de 160 aller-retours de poids lourds par jour, c'est un quartier de 3900 habitants sur une population totale de plus de 21.400 habitants qui sera préservé des nuisances associées à ce trafic (bouchons, nuisances sonores, émissions de poussières, problèmes de santé dues à la pollution atmosphérique,...).

Le trafic de l'exploitant sur ces voies subira une réduction drastique de 190 à 30 rotations par jour.

Lors de la concertation publique, la ville des Pennes Mirabeau a exprimé et justifié l'intérêt que la réalisation de ce demi-échangeur présente pour la commune et ses habitants.

• **Qualité de l'air.** 60% de la population présente dans le secteur en cause en journée sont des personnes sensibles à la pollution atmosphérique (enfants et personnes âgées) du fait de la présence de nombreux établissements scolaires et sportifs.

Le demi-échangeur permettra de réduire l'exposition de cette population aux principaux polluants d'origine automobile, produits par les poids lourds de LAFARGE Granulats, que sont le dioxyde d'azote et les particules fines, de :

- 85% sur le tronçon compris entre le pont des chasseurs et le rond-point de Verdun,
- 20% sur le tronçon de la RD113 compris entre le rond-point de Verdun et celui de Coca Cola,

Soit une suppression totale annuelle de :

- 3 300 kg d'oxyde d'azote, se transformant dans l'atmosphère en dioxyde d'azote,
- 159 kg de particules fines

• **Nuisances sonores.** La RD113 supporte un trafic particulièrement élevé générant ainsi des nuisances sonores pour les riverains, les établissements d'enseignement et sportifs mitoyens de la route empruntée par les poids lourds.

Le projet permettra une réduction drastique du trafic routier de l'exploitant de 380 à 60 véhicules par jour (-85%).



### 3.1.5 Volet social

- **Pendant le chantier.** Le nombre d'emplois nécessaires à la réalisation du demi-échangeur envisagé est évalué à une cinquantaine durant 6 mois (travaux de jours et de nuits, gardiennage du chantier).

- **Pendant les autorisations d'exploiter de LAFARGE Granulats.** La création du ½ échangeur permettra :

- de pérenniser les 38 emplois actuels présents sur le site de LAFARGE Granulats de l'Estaque.

- de créer une dizaine d'emplois directs, essentiellement locaux, pour l'organisation des contrôles d'accès aux voies privées des carrières de part et d'autre du pont des chasseurs durant la journée. Seuls seront habilités à franchir ces barrières et contrôles, les véhicules à destination ou en provenance des sites carrières de LAFARGE Granulats.

En dehors des heures de fonctionnement et des jours ouvrables, des portails rendront hermétiques au public les voies privées et l'accès au massif forestier par le ½ échangeur.

- **Pendant l'obtention et la réalisation de marchés via les reports modaux.** La création du ½ échangeur permettra aussi de créer des emplois à des échelons plus vastes et sur d'autres secteurs économiques (transports ferré, maritime et fluvial) lors de contrats spécifiques de fourniture de matériaux via ces moyens de transport plus doux.

Le nombre d'emplois indirects ainsi créés est évalué à une vingtaine/opération (nombre basé sur des opérations déjà effectuées et pratiquées par LAFARGE via le report modal).

## 3.2 Les impacts nuls ou neutres

L'ouvrage autoroutier envisagé est exempt d'effet défavorable sur les finances publiques (3.2.1), sur la propriété privée (3.2.2) et sur la sécurité routière (3.2.3).

### 3.2.1 Finances publiques

Le projet ne requiert aucun investissement sur les fonds publics.

Aux termes de l'article 2 de la convention de financement conclue le 17 décembre 2015 : « le coût de l'ouvrage est estimé à 2 750 000 € à terminaison, **financé à 100% par la société LAFARGE GRANULATS**. La présente convention fera l'objet d'un avenant une fois l'estimation du projet arrêtée après la phase études ».

### 3.2.2 Propriété privée

Le projet ne requiert aucune expropriation.

En ce sens, la convention de mandat de maîtrise d'ouvrage du 25 juillet 2016 énonce, à son article 8, que : « *L'aménagement projeté ne doit pas nécessiter l'acquisition de parcelles privées par l'Etat, ni par voie amiable, ni par voie d'expropriation. La phase travaux de l'opération ne pourra démarrer que si le mandataire fait, au préalable, l'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation de l'opération et **apporte la preuve de sa propriété foncière*** ».

Les acquisitions foncières, effectuées à l'amiable, sont en cours de réalisation devant notaires.

### 3.2.3 Sécurité

Sur le plan quantitatif, le nouvel ouvrage aura une influence neutre sur le volume de trafic autoroutier dans la mesure où les camions concernés empruntent déjà l'autoroute.

Sur le plan sécuritaire, la création d'un nouvel accès sur l'A55 ne comportera, compte tenu de sa configuration et de son emplacement définis par les études techniques, aucune perturbation significative du trafic sur l'A55 au-delà de la vigilance normale que requiert toute entrée ou sortie sur une voie de circulation.

## 3.3 Les inconvénients

### 3.3.1 Biodiversité, faune et flore, milieux sensibles

Le bureau d'études ECOMED, spécialisé en environnement, a effectué une mission sur 4 saisons entre mars 2017 et mai 2018 sur le périmètre du projet. Les résultats de ces études permettent de déterminer les effets exacts du projet, notamment au regard de la biodiversité, ainsi que la nature des mesures susceptibles d'être mises en place pour préserver le milieu environnant.

De ce fait, les stations d'espèces protégées seront soit évitées soit des aménagements valorisants seront réalisés en accord avec l'Autorité Environnementale.

Des plantations d'arbres et végétaux d'espèces résistants aux canicules, sécheresse et incendies seront effectuées.

### 3.3.2 Paysage

Sur le plan paysager, aucun impact paysager notable n'est pressenti dans la mesure où les futures bretelles d'autoroute s'inscrivent dans le cadre de l'infrastructure existante (le tracé projeté de la bretelle d'entrée reprenant celui d'une piste DFCl existante).

De même, sur le plan acoustique, les études effectuées ont démontré qu'aucun effet n'est attendu dans la mesure où il s'agit de dévier un flux de camions empruntant déjà l'autoroute.

### 3.3.3 Accès – Préservation des massifs

Des automobilistes pourront être tentés d'utiliser l'ouvrage pour accéder au massif forestier ou au quartier du Jas de Rode via la voie privée réservée aux carriers.

Cet inconvénient a été clairement identifié par LAFARGE et les craintes des riverains ainsi que les mesures de protections abordées lors de la concertation publique.

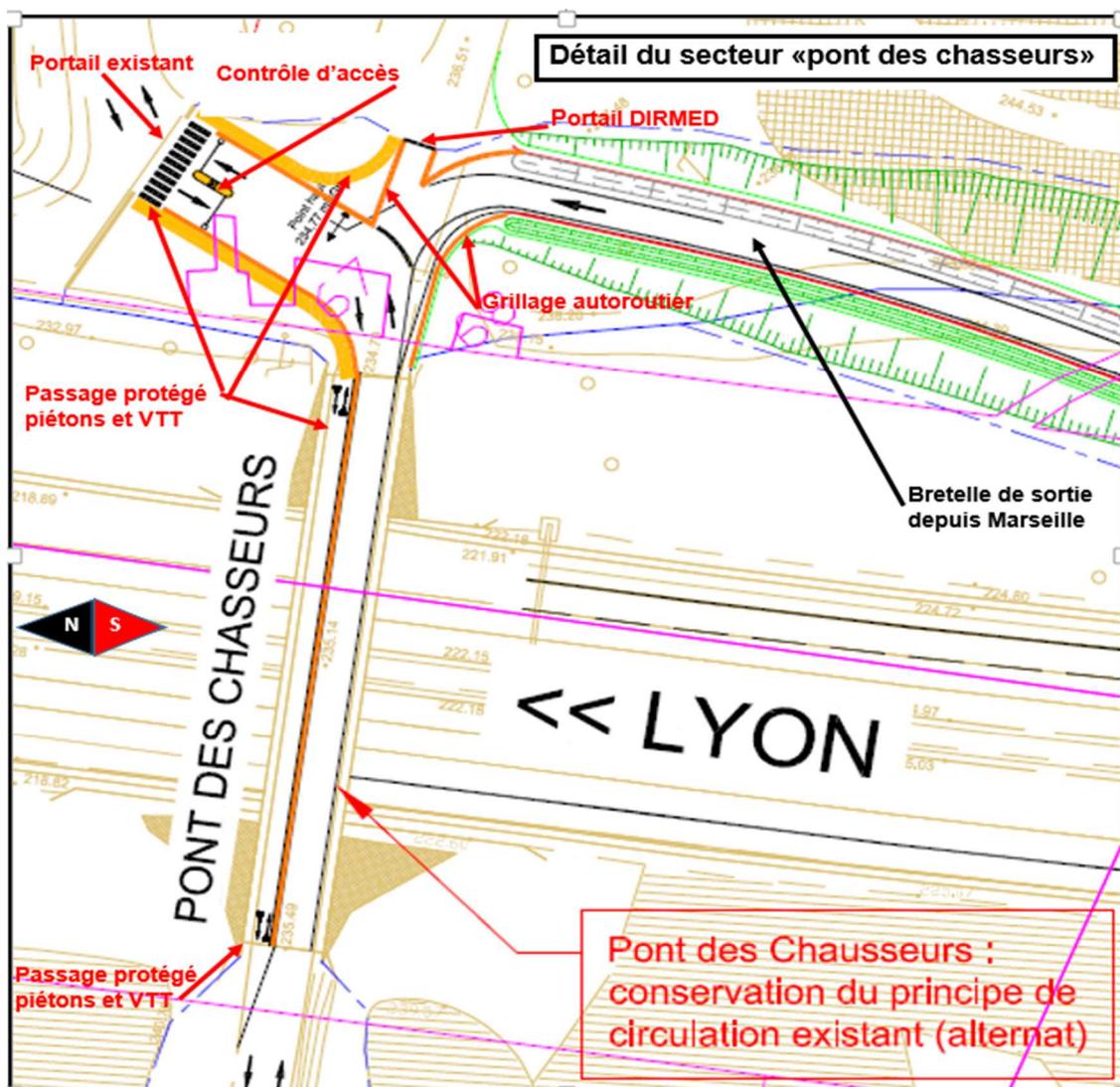
D'ores et déjà, les études réalisées à ce stade, prennent en compte que si des automobilistes empruntent la bretelle de sortie, ils seront redirigés vers la bretelle d'insertion du demi-échangeur sans autres alternatives.

Pour se faire, des barrières et contrôles d'accès seront mis en place aux heures et jours de fonctionnement des sites carriers de LAFARGE aux niveaux des entrées Est et Ouest de la voie privée des carriers en limite de la partie publique accessible.

En dehors de ces périodes, des portails situés à la jonction des bretelles avec l'A55, assureront l'herméticité du demi-échangeur vis-à-vis des accès au massif forestier.

Ces portails de type autoroutiers (modèles agréés DIRMED) et la voie des carriers seront toutefois accessibles en permanence aux services d'exploitation de l'Etat (DIRMED) ainsi qu'aux services de secours.

Afin de permettre le libre passage des piétons et cyclistes, un passage protégé en site propre sera réalisé sur le pont des chasseurs et permettra de relier les deux côtés du massif forestier coupés par l'A55.



### 3.4 Tableau de synthèse du bilan

AVANTAGES		
Volet environnemental	Boucle de Pennes Mirabeau	Suppression d'un volume d'émissions de CO <sub>2</sub> de - 475 t/an, au niveau local - 730 t/an, au niveau mondial  <i>Soit un volume total d'émissions évitées sur 8 ans :</i> - 6 830 t mondiales - 4 442 t locales
	Report modal	Rapprochement de : - le terminal ferroviaire fret portuaire : 6 km au lieu de 17 km (-57%) - du port maritime : 9 km au lieu 18 km (-64%)
Volet Economique	Transport	Gain de 1,3 Million d'€/an <i>Soit 10,4 Million d'€ sur 8 ans</i>
	Val. tutélaire du carbone	Entre 42 578 et 127 110 €/an <i>Soit 598 310 € sur 8 ans</i>
Sécurité	RD113	Suppression de 20% des poids-lourds
	A55	Nouvelle voie de secours
Cadre de vie (Ancien accès)		Suppression de 160 des 190 rotations par jour liées à l'activité de LAFARGE (-85%) près d'une zone urbanisée de 3900 habitants
Volet Social	directs	10 emplois
	chantier	50 emplois, dont une vingtaine au niveau local
	report modal	20 emplois
IMPACTS NEUTRES		
Finances publiques	Construction	Aucune dépense publique (prise en charge à 100% par LAFARGE du coût de la construction)
	Entretien	Aucune dépense publique Mise en place d'une convention et d'une soulte pour l'entretien de l'ouvrage entre la DIRMED et LAFARGE
Propriété privée		Aucune expropriation (maîtrise foncière assurée par LAFARGE à 100%)
Sécurité sur A55		Aucune augmentation de flux
INCONVENIENTS		
Biodiversité		Les stations d'espaces protégées seront soit évitées et/ou soit des aménagements valorisants seront réalisés en accord avec l'Autorité Environnementale. Des plantations d'arbres et végétaux d'espèces résistant aux canicules, sécheresses et incendies seront effectuées. Un suivi pluriannuel de la biodiversité sera effectué avec actions correctives en cas de détérioration.
Paysage		La solution retenue minimise les talutages. Des aménagements paysagers adaptés aux espèces et la revégétalisation des surfaces impactées sont prévues.
Cadre de vie – Protection des accès au massif forestier		Des barrières et contrôles d'accès par gardiens seront mis en place aux heures et jours de fonctionnement des sites carriers de LAFARGE. En dehors de ces périodes, des portails (type autoroutiers) assureront l'herméticité du demi-échangeur vis-à-vis des accès au massif forestier.

### 3.5 Devenir du demi échangeur

Il est fortement probable que LAFARGE Granulats effectuera des demandes de prolongation de l'Autorisation Préfectorale d'exploitation avant l'échéance de 2032. En effet les réserves en ressources de granulats permettent d'exploiter le gisement sur plusieurs années après cette date.

Ces demandes de prolongations ont de fortes chances d'être accordées compte tenu de la position stratégique du site carriers de l'Estaque vis-à-vis des grands chantiers métropolitains.

Toutefois si les demandes de prolongation de l'Autorisation Préfectorale d'exploitation venaient à être refusées au-delà de 2032, LAFARGE Granulats a l'obligation de remettre en état la carrière Galland. LAFARGE Granulats pourra également convertir le site en ISDI et de combler les excavations générées par l'exploitation de granulats, soit plusieurs dizaines de millions de tonnes de matériaux inertes.

Le demi-échangeur sera fort utile lors de la requalification des anciens sites carriers contigus à l'A55.

Le manque d'ISDI dans le département des Bouches du Rhône et plus largement en région Sud PACA (courrier Préfectoral en date du 29 novembre 2006, feront des sites carriers de l'Estaque LAFARGE, des lieux stratégiques du stockage de déchets inertes accessibles directement par l'A55.

Si toutefois, dans l'hypothèse qu'aux termes de l'activité de LAFARGE Granulats sur l'Estaque, les services de l'Etat décident de la fermeture du demi-échangeur, LAFARGE Granulats procédera à la condamnation des ouvrages selon les directives ministérielles et sujétions (accès DIRMED et services d'urgences) qui lui seront indiquées.