

PREFECTURE DES BOUCHES DU RHONE

Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement

**Bureau de l'Utilité Publique, de la Concertation et de
l'Environnement**

Enquête Publique

**Préalable à la Déclaration de Projet d'intérêt général des travaux de
réaménagement de l'échangeur de Cadarache n°17 sur l'autoroute A51, à
Saint-Paul-lez-Durance**

Du mardi 11 janvier 2022 au jeudi 10 février 2022



COMPOSITION DU DOSSIER - Dossier E21000125/13

- Le Rapport de l'enquête
- Conclusions et avis motivé (document séparé)
- Annexes avec les registres d'enquête publique et les observations reçues

Tribunal administratif de Marseille Décision du 1er décembre 2021

Aix-en-Provence, le 4 mars 2022

Le Commissaire Enquêteur,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Pierre Galland', written over a blue horizontal line.

Pierre GALLAND

PREFECTURE DES BOUCHES DU RHONE

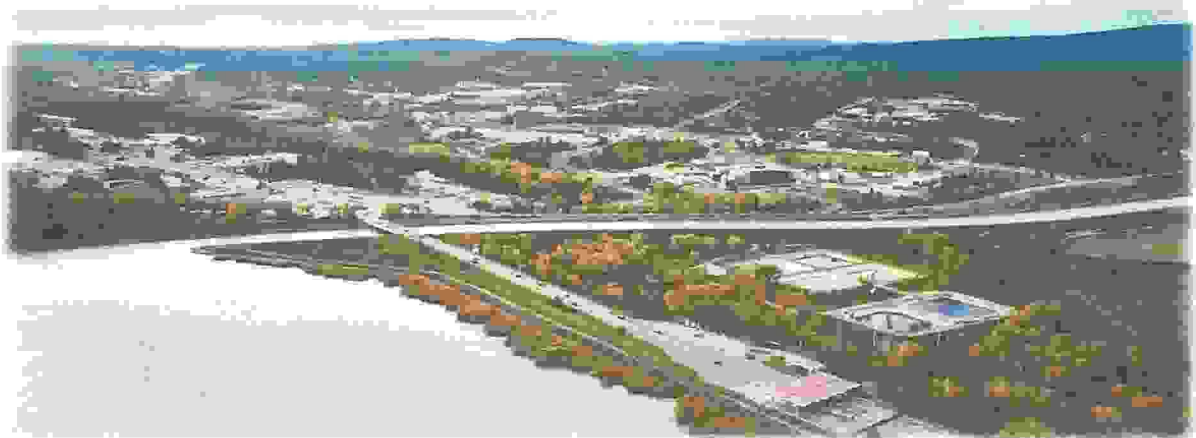
Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement

Bureau de l'Utilité Publique, de la Concertation et de
l'Environnement

Enquête Publique

Préalable à la Déclaration de Projet d'intérêt général des travaux de
réaménagement de l'échangeur de Cadarache n°17 sur l'autoroute A51, à
Saint-Paul-lez-Durance

Du mardi 11 janvier 2022 au jeudi 10 février 2022



Rapport d'Enquête

Tribunal administratif de Marseille

Décision du 1er décembre 2021

Dossier E21000125/13

Aix-en-Provence, le 4 mars 2022

Le Commissaire Enquêteur,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Galland', written over a white background.

Pierre GALLAND

Plan du rapport d'enquête

Dossier N° E21000125/13



A. Cadre général

P 1

I. Historique

A) Préambule

B) Procédure antérieure

II Objet de l'enquête publique

III. Contexte

A) Territoire et Population.

B) Programmes relatifs à la planification territoriale.

C) Milieu naturel

IV Cadre Juridique

A) Général.

B) Particulier.

V Composition du dossier soumis à l'enquête publique.

B. Organisation de l'enquête

P 14

I. Modalités de l'enquête.

- A) Echanges avec l'autorité organisatrice – Préfecture des Bouches du Rhône.
- B) Echanges avec la Mairie de Saint-Paul-lez-Durance.
- C) Échanges avec le maître d'ouvrage et les personnalités qualifiées.
- D) Visite du site.
- D) Installation du commissaire enquêteur.

II. Concertation préalable avec le public – Concertation inter-administrative.

- A) Concertation préalable avec le public.
- B) Concertation inter-administrative.

C. Objet et contenu du projet d'amélioration de la bretelle de sortie A51 de l'échangeur n°17 de Cadarache P.18

I. Présentation du projet.

II. Contenu du projet.

III. Enjeux environnementaux.

- A) Habitats naturels à enjeux et zones humides.
- B) Faune et flore.
- C) Franchissement du canal EDF.
- D) Risques.
- E) Nuisances sonores.

IV. Coût du projet

D. Déroulement de l'enquête publique

P.25

I. Information du public.

- A) Par arrêté du 14 décembre 2021.
- B) Information et publicité.

II. Le climat

III. Réunion publique pendant l'enquête

IV. Déroulement des permanences et clôture de l'enquête.

A) Jours et horaires des permanences.

B) Visites et observations sur registres, courriers et mails reçus au cours de l'enquête.

C) Clôture de l'enquête.

E. Observations formulées par le public
--

P.30

F. Observations et avis formulés par les Administrations et Organismes lors de la concertation inter-administrative et par l'Autorité Environnementale

P.34

I. Administrations et Organismes.

II. Autorité Environnementale.

G. Procès-verbal de synthèse et réponses du Maître d'Ouvrage ESCOTA
--

P.40

I. Observations consignées sur les registres.

II. Observations faites lors de la concertation inter-administrative.

H. Observations du commissaire enquêteur

P.45

Les conclusions et avis motivé – les annexes au rapport, sur deux fascicules séparés joints au rapport.
--

A. CADRE GENERAL

I. Historique.

A) Préambule.

Par courrier en date du 19 novembre 2021, adressé au Préfet-des Bouches du-Rhône, M. Salvador NUNEZ, Directeur de la Maîtrise d’Ouvrage ESCOTA (Annexe A2) indique, que dans le cadre de son contrat de Plan avec l’Etat 2017-2021, ESCOTA doit procéder à la modification de l’échangeur n°17 de Cadarache, afin d’améliorer les conditions d’accès au CEA Cadarache.,

Il rappelle au Préfet des Bouches du Rhône qu’il avait, par note du 7 juin 2021, procédé au lancement de la concertation interservices et que cette formalité était arrivée à son terme le 1^{er} septembre 2021.

En conséquence, il sollicite de l’Autorité Préfectorale la poursuite de la procédure d’enquête publique par la saisine du Tribunal Administratif pour la nomination du commissaire enquêteur conformément à l’article R.123-5 du code l’environnement.

Il précise que, compte tenu de la période de réserve électorale, cette enquête devrait impérativement se tenir en janvier 2022 afin de respecter le planning contraint de l’opération.

Il joint à sa requête le résumé non-technique du projet, ainsi qu’une notice explicative.

En date du 14 décembre 2021, le Préfet des Bouches-du-Rhône a pris un arrêté (Annexe A5) portant ouverture et organisation d’une enquête publique préalable à la Déclaration de Projet d’intérêt général des travaux de réaménagement de l’échangeur de Cadarache n°17, sur l’autoroute A51.

B) Procédure antérieure :

Suite au constat de dysfonctionnements sur le diffuseur n°17 de Saint-Paul-lez-Durance, de premières études prospectives ont été réalisées dans les années 2000 :

- ❖ Une étude d’opportunité, relative à l’amélioration des accès aux sites ITER et CEA et à la création d’un demi-diffuseur sur la commune de Corbières menée en septembre 2014,
- ❖ Une étude de trafic en septembre 2013 ainsi qu’un diagnostic environnemental dans le cadre de l’étude d’opportunité de la création d’un demi-diffuseur sur la commune de Corbières,

Compte tenu de son coût élevé, estimé à l’époque à 24 M€, le projet sur la commune de Corbières a été abandonné.

Après ces examens et via un courrier du 30 avril 2015, l’État a donné son accord pour la poursuite des études sur l’aménagement de la bretelle de sortie du diffuseur n°17 de Cadarache, et a demandé la transmission d’un dossier de demande de principe (DDP),

nécessaire quand il s'agit d'une opération de réaménagement du réseau pour une autoroute concédée.

Un Dossier de Demande de Principe (DDP) qui a pour objet de dresser un état des lieux, d'anticiper l'évolution possible de son fonctionnement ainsi que de proposer un réaménagement de l'ouvrage pour répondre à l'accroissement attendu du trafic a été déposé le 18 décembre 2017 auprès du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire.

Dans le même temps de nombreux échanges avaient eu lieu avec toutes les parties prenantes (Préfecture, DREAL, CEA, ITER) qui avaient permis de faire évoluer le projet et notamment avec la Métropole Aix-Marseille-Provence autorisant la réalisation de potentiels autres aménagements.

Le lancement d'un deuxième plan de relance autoroutier d'un milliard d'euros à porté sur des projets déjà « avancés, au niveau des études ou des déclarations d'utilité publique » et a été validé par le chef de l'Etat, en septembre 2016.

La modification du diffuseur de Cadarache pour faciliter l'accès au site d'ITER a été inscrit dans la liste des 30 projets qui devaient faire partie de ce Plan.

Tout en relevant que le coût de construction de l'opération se révèle plutôt élevé, l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER) indique dans son avis n° 2017-053 du 14 juin 2017 que cette opération peut être regardée comme satisfaisant la condition stricte d'utilité ou de nécessité au sens de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière.

Le plan d'investissement autoroutier porte finalement sur la réalisation de 57 opérations pour un coût global de construction estimé à 803,5 millions d'euros. Les investissements sont essentiellement financés par des hausses de péages, comprises entre 0,1% et 0,4% par an sur les années 2019, 2020 et 2021, et, à hauteur de 220 millions d'euros, par des subventions des collectivités locales.

Sur la base du Dossier de Demande de Principe (DDP) et dans le cadre du Contrat de Plan avec l'Etat 2017-2021, le décret n°2018-959 du 6 novembre 2018 (Annexe A1) approuvant des avenants aux conventions passées entre l'Etat et ESCOTA pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes a approuvé le plan d'investissement autoroutier auquel est inscrit pour 7,15 M€HT le projet de nouveau diffuseur de Cadarache sur l'A51.

Le 29 juillet 2019, en vertu de l'article L122-1 et en application de l'article R 122-3-4 du Code de l'environnement, ESCOTA a établi une Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale (Annexe B1) auquel, par décision du 27 août 2019 (Annexe B2) le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable a répondu en soumettant le projet à une évaluation environnementale dont le contenu est défini par l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Par décision en date du 30 octobre 2019 (Annexe B5), le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, Direction des Infrastructures de Transport, Sous-Direction de la Gestion et du Contrôle du Réseau Autoroutier Concédé a approuvé les dispositions prises dans le dossier de demande de principe d'aménagement de la sortie Cadarache sous réserve de la prise en compte d'un certain nombre d'observations.

Ces observations ont été satisfaites par ESCOTA.

Par décision en date du 8 janvier 2021 (Annexe B9), le Ministère Chargé des Transports, Direction des Infrastructures de Transport, Sous-Direction de la Gestion et du Contrôle du Réseau Autoroutier Concédé, Bureau de la Construction et du Patrimoine a approuvé l'Etude Préliminaire d'Ouvrage d'Art (EPOA) prévoyant le franchissement du canal EDF avec un certain nombre de réserves et de recommandations.

Ces réserves ont été levées par ESCOTA.

II. Objet de l'Enquête Publique.

L'enquête publique est relative aux travaux d'aménagement et à la modification de l'échangeur de Cadarache, situé sur l'autoroute A51 sur la commune de Saint-Paul-lez-Durance (13), entre Pertuis et Manosque. Cet échangeur permet, avec le carrefour giratoire de raccordement au réseau départemental (RD 952), la desserte du site du Commissariat de l'Énergie Atomique et aux énergies alternatives (CEA Cadarache) et de celui du projet international ITER.

Le développement des activités sur ces sites entraîne une forte croissance du trafic routier dans la vallée de la Durance. Cette augmentation est très marquée entre Aix-en-Provence et Manosque aux heures de pointe matinales et cause des dysfonctionnements de l'échangeur autoroutier. Des files d'attente importantes sont régulièrement observées sur la bretelle avec parfois des congestions sur l'A51 ainsi que sur la RD 952.

Le projet doit proposer des solutions permettant de résoudre ces dysfonctionnements.

L'article L. 123-2 du Code de l'environnement dispose que les projets d'ouvrages, d'aménagements ou de travaux soumis à évaluation environnementale en application des articles L. 122-1 et R. 122-2 du Code de l'environnement doivent faire l'objet d'une enquête publique.

Aussi et selon les dispositions de l'article R.123-1 du Code de l'environnement, font l'objet d'une enquête publique les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements soumis de façon systématique à la réalisation d'une étude d'impact en application l'article R. 122-2 et ceux qui, à l'issue de l'examen au cas par cas prévu au même article, sont soumis à la réalisation d'une telle étude, ce qui est le cas pour le projet en l'espèce.

La modification de l'échangeur de Cadarache entre dans le champ d'application de cet article dans la mesure où il s'agit d'un projet soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas.

ESCOTA ayant au préalable acquis à l'amiable tous les terrains nécessaires à cette opération auprès d'EDF, ORANGE, le CD 13 et la commune de Saint-Paul-lez-Durance (vente de la section A n°473 approuvée par le Conseil Municipal dans sa séance du 10 mai 2021), il n'y a pas lieu de solliciter une déclaration d'utilité publique.

A l'issue de l'enquête publique, l'Autorité Préfectorale aura à se prononcer par arrêté sur l'intérêt général de la Déclaration de Projet en application de l'art L.126-1 du Code de l'Environnement.

En parallèle de la procédure de Déclaration de Projet, l'opération menée par ESCOTA devra obtenir d'autres autorisations :

❖ Au titre du Code de l'Energie pour la réalisation de travaux sur le domaine hydroélectrique concédé à EDF qui devrait donner lieu à la mise en place d'une convention tripartite (DREAL/EDF/ESCOTA) et à la prise d'un arrêté préfectoral,

❖ Au titre des routes à grande circulation, section comprise sur les communes de Jouques et Saint-Paul-lez-Durance : par décision en date du 26 juillet 2021 (Annexe B14), la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) des Bouches-du-Rhône a déclaré que le projet est conforme au maintien de la RD952 en route à grande circulation,

❖ Au titre du Code l'Environnement – Déclaration « loi sur l'eau » (art L.214.1 et suivants) : par courrier en date du 6 août 2021 (Annexe B15) ESCOTA a transmis le dossier de déclaration loi sur l'eau. Le Préfet des Bouches du Rhône en a délivré un récépissé n°168-2021 le 9 août 2021 (Annexe B16) et a déclaré ne pas faire opposition par note Préfecture des Bouches du Rhône, Bureau des Installations et Travaux Réglementés pour la Protection des Milieux en date du 5 octobre 2021 (Annexe B19),

❖ Au titre du Code de l'Environnement – Dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces et habitats protégés (art L.411-2) : en dépit des mesures d'atténuation prises pour limiter les incidences du projet sur le faune et la flore, des impacts résiduels significatifs persistent sur un certain nombre d'espèces protégées. Trois dossiers de dérogations espèces protégées ont été déposées par ESCOTA auprès de la DREAL PACA le 24 septembre 2021 (Annexe B18).

Un total de 59 espèces (dont 22 appartenant au cortège des oiseaux communs) sont concernés par ce régime dérogatoire.

Le Conseil National de Protection de la Nature (CNP) a été saisi de ce dossier au début du mois de janvier 2022 et devra rendre son avis dans le délai de deux mois, avis qui peut appeler un mémoire en réponse du demandeur.

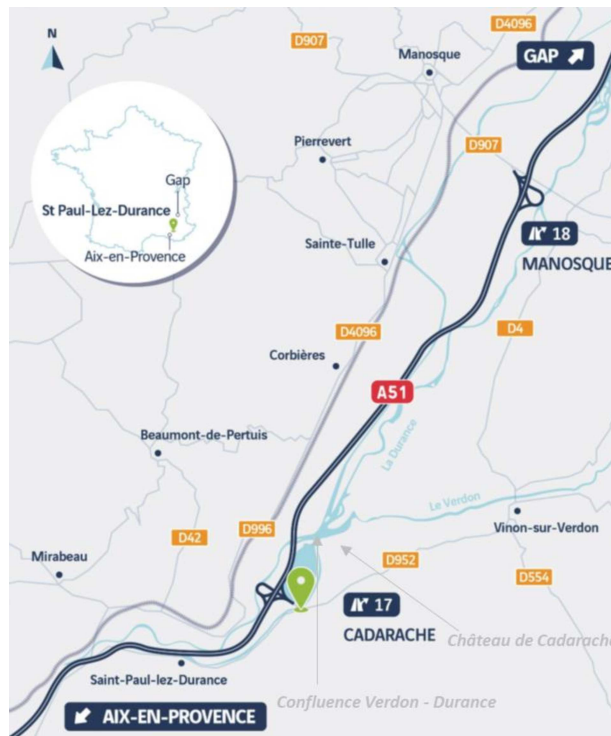
A la suite, le Préfet des Bouches du Rhône se prononcera sur les mesures de dérogation sollicitées.

III. Le contexte.

A/ Territoire et population :

1/ Localisation du projet.

Le projet se situe dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le département des Bouches-du-Rhône et sur la commune de Saint-Paul-lez-Durance, à 30 km au Nord-Est d'Aix-en-Provence et 20 km au Sud de Manosque



Localisation du projet

Placé sur la commune de Saint-Paul-lez-Durance, l'échangeur de Cadarache (n°17) constitue le point d'entrée principal dans ce secteur géographique.

Cette commune qui compte 885 habitants (dernier recensement de 2019) bénéficie sur son territoire de l'installation du Commissariat de l'Énergie Atomique et aux énergies alternatives et depuis 2010 des activités liées au projet ITER, projet d'envergure internationale dont la construction sera terminée en 2025.

Le Centre du CEA de Cadarache se consacre à des activités de recherche expérimentale et de développement dans le domaine de l'énergie nucléaire de fission et de fusion, des nouvelles technologies de l'énergie, de la biologie végétale et de la microbiologie.

Ses effectifs moyens actuels sur site sont de 5 120 personnes tandis que le projet ITER devrait comptabiliser près de 2 500 personnes dans les 10 années à venir. Près de 6000 personnes accèdent quotidiennement au site.

Ces deux grands pôles de recherche attirent également de nombreuses entreprises nationales et internationales qui s'implantent dans les environs.

Le centre de Cadarache est identifié comme un site de développement économique majeur en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Le développement des activités sur les sites du Commissariat de l'Energie Atomique (CEA) de Cadarache, liées notamment à la construction du projet ITER et à sa future mise en service, dynamisent fortement les créations d'emploi et entraînent une forte croissance démographique dans la vallée de la Durance et au-delà.

En outre deux ZAC situées à proximité immédiate du CEA sont gérées par la commune.

De plus, la région constitue une zone touristique appréciée. Dans un rayon de 20 km autour de Cadarache séjournent, en été, plus de 10 000 touristes dans les villages provençaux et dans les bases de loisirs, le long du Verdon.

2/ Transports et déplacement.

Parmi les 12 000 véhicules qui circulent chaque matin dans le secteur, plus de 3 000 accèdent au site de Cadarache via l'échangeur n°17.

Toutefois d'autres alternatives d'accès au site de Cadarache existent :

- ❖ Un réseau de bus propre au CEA avec 30 lignes desservant Marseille, Aix-en-Provence, Manosque, Pertuis, Aix-en-Provence, et ses environs ainsi que la plupart des communes de la communauté Durance-Luberon-Verdon Agglomération, dont 22 navettes empruntent l'autoroute A51 (16 en provenance de Meyrargues et 6 en provenance de Manosque)
- ❖ Un réseau de bus propre à ITER avec 5 lignes desservant Aix Ouest, Aix Centre, Aix Est, Ste Tulle via Manosque et Villeneuve via Manosque,
- ❖ 2 lignes de bus du réseau Aix-Marseille Métropole qui empruntent la RD 952 ainsi que l'autoroute A51 (lignes 150 depuis Aix-en-Provence & 152 depuis Pertuis) ;
- ❖ 2 lignes LER (Lignes Express Régionales).

B/ Programmes relatifs à la planification territoriale :

1/ Le schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Pays d'Aix.

Il englobe 36 communes dont celle de Saint-Paul-lez-Durance qui est expressément visée comme un territoire de développement économique, notamment la cité des énergies

Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCOT indique que pour renforcer le développement économique il est nécessaire d'optimiser les conditions d'accueil des entreprises et des salariés notamment par l'amélioration des conditions d'accès et de desserte des zones d'activités.

Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCOT précise notamment qu'il convient d'assurer la valorisation des entrées de villes et notamment les secteurs où sont implantés des activités économiques et commerciales,

Le projet apparaît donc tout à fait en ligne et compatible avec le SCOT du Pays d'Aix.

2/ Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Saint-Paul-lez-Durance.

Il vise expressément le projet d'aménagement porté par ESCOTA comme levier permettant d'améliorer l'accessibilité du site de Cadarache grâce à la réalisation des différents aménagements sur l'A51.

Une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) prévoit d'améliorer les liaisons existantes entre le village et les pôles d'activités économiques tels que le CEA.

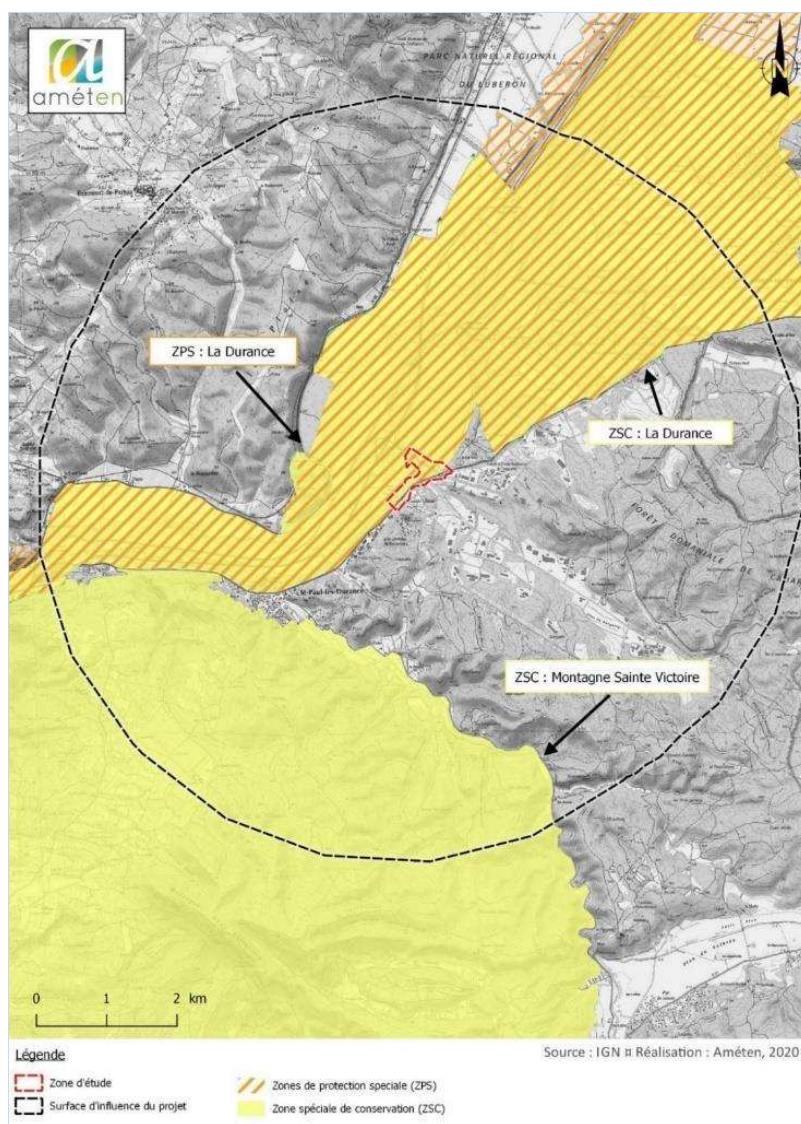
C/ Milieu Naturel :

La Zone d'étude fait partie d'un vaste secteur naturel à semi-naturel localisée en bordure de la Durance , rivière qui possède une très grande biodiversité d'espèces et d'habitats et un patrimoine faunistique particulièrement riche.

Le projet entraîne des enjeux à l'égard du milieu naturel dont certains sont clairement identifiés.

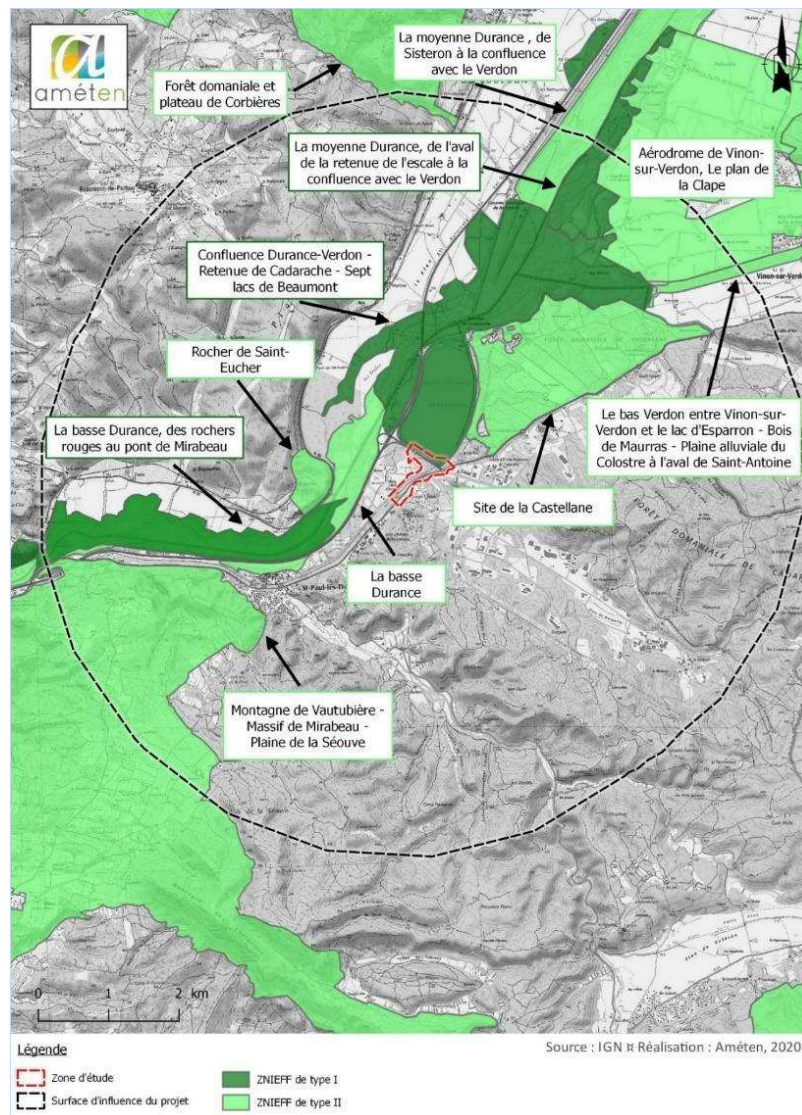
1/ Protection Règlementaire et inventaire.

Deux zones réglementées au titre de Natura 2000 sont concernées par la zone d'étude : la zone spéciale de conservation (ZSC) « La Durance » avec 19 habitats naturels d'intérêt communautaire et la zone de protection spéciale (ZPS) « La Durance » avec la présence de 64 espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire.



Localisation des zones Natura 2000

Une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)
 « Confluence Durance-Verdon – Retenue de Cadarache – Sept lacs de Beaumont »
 est au droit de la zone d'étude et 43 espèces animales patrimoniales dont 12 espèces déterminantes y ont été recensées.



Localisation des ZNIEFF

2/ Habitats naturels et semi-naturels.

La diversité d'habitats naturels et semi-naturels est relativement faible au sein de la zone d'étude. Les activités humaines et les nombreux chantiers d'aménagement ayant eu lieu dans le secteur durant les dernières années, ont dégradé la zone d'étude qui se trouve enclavée entre le CEA de Cadarache et les réseaux routiers.

3/ Zones humides.

Les zones humides présentent une superficie totale de 1,727 ha.



Localisation des zones humides

4/ Enjeux floristiques et faunistiques.

Dans ces domaines la sensibilité des enjeux se mesure en termes d' « Enjeu Zone d'Etude » (EZE).

Flore : une seule espèce, l'Ophrys de Provence à EZE modéré,

Faune : 1 coléoptère (le pique-prune), 1 reptile (lézard ocellé), 1 chiroptère (pipistrelle pygmée) et un oiseau (nette rousse) à EZE fort.

19 autres espèces (invertébrés, reptiles, oiseaux et mammifères) à EZE modéré.

IV. Cadre juridique.

A/ Général :

La présente enquête préalable à la Déclaration de Projet en lien avec la modification de l'échangeur de Cadarache est régie par le Code de l'environnement.

Le champ d'application et l'objet de l'enquête publique environnementale sont encadrés par les articles L.123-1 et L.123-2 de ce code.

La procédure à suivre et le déroulement sont indiqués dans les articles L.123-3 à L.123-18 et plus précisément pour le projet, les articles suivants :

❖ L.123-3 à 5, L. 123-9 à -13, L.123-, L.123-17 à -18 du Code de l'environnement

❖ R.123-2 à 5, R.123-8 à R.123-27 du Code de l'environnement

En vertu de l'article L.122-1 du Code de l'environnement, « les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas ». Cette évaluation environnementale est établie conformément aux dispositions du Code de l'environnement, codifiées aux articles L. 122-1 à L. 122-3-4 pour la partie législative et aux articles R. 122-1 à R. 122-14 pour la partie réglementaire.

La rubrique 6a du tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'environnement précise que les constructions de routes classées dans le domaine public routier sont soumises à examen au cas par cas ; ESCOTA a donc dressé une demande en ce sens suite à laquelle le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), autorité environnementale compétente, a soumis le projet à évaluation environnementale.

B/ Particulier :

1/ Tribunal administratif

Par courrier en date du 21/11/2021, le Préfet des Bouches du Rhône, suite à sa saisine par la maîtrise d'ouvrage ESCOTA, a sollicité de la Présidente du Tribunal Administratif de Marseille la désignation d'un commissaire enquêteur pour conduire l'enquête publique préalable à la déclaration de projet, dans le cadre du projet de modification de l'échangeur de Cadarache n°17 sur l'autoroute A51 (Annexe A3).

Par décision du 01/12/2021 enregistrée sous le N° E21000125/13 la Première Vice-Présidente du Tribunal administratif de Marseille a désigné comme commissaire enquêteur M. Pierre GALLAND (Annexe A4).

2/ Préfecture des Bouches-du-Rhône.

Le Préfet des Bouches-du-Rhône a pris un arrêté en date du 14 décembre 2021 « portant ouverture et organisation d'une enquête publique préalable à la Déclaration de Projet d'intérêt général des travaux de réaménagement de l'échangeur de Cadarache n°17, sur l'autoroute A51, à Saint-Paul-lez-Durance (Annexe A5).

Les principales dispositions de l'arrêté sont les suivantes :

- Date ouverture enquête mardi 11 janvier 2022
- Durée de l'enquête publique 31 jours consécutifs
- Coordonnées du commissaire enquêteur : M. Pierre GALLAND
- Les mesures de publicité

Le Commissaire enquêteur recevra à la Mairie de Saint-Paul-lez-Durance (siège de l'enquête) les :

Mardi	11 janvier 2022	de 08h30 à 12h00
Lundi	17 janvier 2022	de 14h00 à 17h30
Jeudi	27 janvier 2022	de 08h30 à 12h00
Mercredi	02 février 2022	de 14h00 à 17h30
Jeudi	10 février 2022	de 14h00 à 17h30

Un avis d'enquête publique a également été pris par le Préfet des Bouches du Rhône le 15/12/2002 (Annexe A6).

Par ailleurs, le Préfet des Bouches du Rhône m'a également adressé, en date du 15/12/2021 un courrier de notification me donnant toutes directives sur les modalités de conduite de l'enquête publique ainsi que sur la rédaction du rapport et des conclusions motivées (Annexe A7).

A ce courrier était joint une fiche de recommandations destinées aux collectivités locales et aux commissaires enquêteurs concernant l'aménagement des permanences et visant à assurer les mesures de protection sanitaire compatibles avec la participation du public.

Par notes en date du 15 janvier 2022, le Préfet des Bouches du Rhône a notifié l'ouverture de l'enquête publique au Maire de Saint-Paul-lez-Durance (Annexe A8) ainsi qu'au maître d'ouvrage ESCOTA (Annexe A9).

Textes réglementaires visés.

Code de l'environnement : articles L122-1 et suivants, L 123-1 et suivants, R 122-1 et suivants et 123-1 et suivants relatifs au champ d'application des enquêtes publiques et au déroulement de la procédure administrative de ces enquêtes ;

Code de l'environnement : articles L 126-1 et R 126-1 et suivants relatifs à la procédure de déclaration de projet ;

Code des relations entre le public et l'Administration

V. Composition du dossier soumis à l'enquête publique.

J'ai pu télécharger le dossier relatif à l'enquête publique dès le 6 décembre 2021 selon un mail de Mme Florence FOURNIER-ZAMORANO, Bureau de l'Utilité Publique, de l'Environnement et de la Concertation, Mission Environnement et Enquêtes Publiques de la Préfecture des Bouches du Rhône.

Le dossier papier m'a ensuite été remis en cette même Préfecture, par Mme Evelyne PERFETTO, du même service, le 7 décembre 2021.

Un complément, le chapitre 4 du Volet D, mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale, m'a été remis par ESCOTA, Mme Magalie TOSCHI, lors d'une réunion en Mairie de Saint-Paul-lez-Durance le 16 décembre 2021.

Sommaire :

Volet A : Guide de lecture

1. Le contenu des volets
2. Sommaire général du dossier d'enquête publique au titre du code de l'environnement
3. Glossaire

Volet B : Objet de l'enquête et éléments administratifs et réglementaires

1. Introduction
2. Éléments juridiques et administratifs
3. Insertion de l'enquête publique dans la procédure administrative relative au projet
4. Organisation et déroulement de l'enquête
5. Au-delà de l'enquête publique environnementale
6. Autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet
7. Bilan des différentes étapes administratives du déroulement de l'opération
8. Appréciation sommaire du coût du projet
9. Présentation des acteurs du projet
10. Maîtrise foncière

Volet C : Évaluation environnementale

1. Résumé Non technique
2. Préambule
3. Description des facteurs environnementaux et scénario de référence
4. Analyse des effets et mesures
5. Evaluation des incidences Natura 2000
6. Auteurs et méthodologie

Volet D : Avis émis sur le dossier et mémoires en réponse du maître d'ouvrage

1. DDP : Décision ministérielle en date du 30 octobre 2019
2. Décision prise après un examen au cas par cas par l'Autorité environnementale
3. Avis de l'Autorité environnementale (ou l'information relative à l'absence d'observations de l'Autorité environnementale)
4. Mémoire en réponse
5. Avis des collectivités et des groupements intéressés
6. Absence d'exercice du droit d'initiative

Volet E : Annexes

1. Plan de situation du projet
2. Plan des aménagements projetés
3. Plans des acquisitions foncières à l'amiable
4. Cahier de phasage des travaux

B. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

I. Modalités de l'enquête.

A. Echanges avec l'autorité organisatrice – Préfecture des Bouches du Rhône.

Des échanges avec le Bureau de l'Utilité Publique, de l'Environnement et de la Concertation, Mission Environnement et Enquêtes Publiques, ont eu lieu en Préfecture les 7 et 9 décembre 2021.

Outre le dossier papier, j'ai pu y récupérer des documents tenant à la concertation inter administrative.

Ces visites sur place ont été suivies par de nombreux échanges de mails qui ont notamment permis l'envoi de documents.

B. Echanges avec la Mairie de Saint-Paul-lez-Durance.

Le 7 décembre 2021, j'ai rencontré Mme Sylvie RENUCCI, Secrétaire Générale de la Mairie de Saint-Paul-lez-Durance et d'un commun accord, nous avons fixé les jours et heures de mes permanences en mairie.

Celles-ci ont été immédiatement communiquées à la Préfecture des Bouches du Rhône.

Mme RENUCCI m'a également présenté les locaux où je tiendrai mes permanences et nous avons mis au point les modalités de la publicité de l'enquête au plan local.

C. Échanges avec le maître d'ouvrage et les personnalités qualifiées.

Afin d'avoir, dès le début de l'enquête publique, une vision la plus complète possible de l'opération visant à l'aménagement de l'échangeur de Cadarache et mieux appréhender le dossier, j'ai pris très rapidement contact et souhaité rencontrer les personnes en charge du suivi du projet.

J'ai reçu auprès d'elles le meilleur accueil possible et elles ont toutes montré le plus parfait esprit de collaboration.

Jeudi 16 décembre 2021 :

- ❖ Entretien avec Mme Isabelle BALAGUER, Déléguée Territoriale Aix Val de Durance de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM), service instructeur du dossier. La rencontre a porté sur l'économie générale du projet,
- ❖ Réunion avec ESCOTA, maître d'ouvrage, représentée par Mme Magalie TOSCHI, Responsable Cellule transverse réseau Escota et M. Julien SOL Conducteur d'Opérations réseau Escota. Présentation générale du projet avec sa genèse et son historique. Le contexte, les enjeux et les objectifs de l'opération.

Mercredi 22 décembre 2021 :

Rencontre sur le site du CEA avec M. Thierry ABRAN, Adjoint du Chef de Service Technique et Logistique. Le point de vue des utilisateurs sur la situation actuelle et les attentes sur le projet. Exposé des modalités actuelles de déplacement des salariés travaillant sur le site du CEA.

Lundi 3 Janvier 2022 :

Visioconférence avec Mme Barbara MINOT-TAIOGLOU, Cheffe du Service Communication du CEA et son adjoint M. Dominique DENIS sur les possibilités d'information sur l'enquête publique à destination des employés du CEA,

Mardi 4 janvier 2022 :

Rendez-vous téléphonique avec Mme Hélène PHILIP de PARSCAU, Chargé de Mission ITER à la Sous-Préfecture d'Aix-en-Provence. Rôle moteur des pouvoirs publics dans la mise en œuvre du projet et place des collectivités territoriales dans le financement.

Mercredi 5 janvier 2022 :

Rendez-vous téléphonique avec Mme Sylvie ANDRE-MITSIALIS, Chargée des Relations Extérieures et de la Communication à l'Agence ITER France. Place d'ITER dans le projet. Modalités d'information en interne ITER sur l'enquête publique.

Jeudi 6 janvier 2022 :

Visioconférence avec M. Ludovic AZIBI, Chargé de mission protection et gestion de la nature, Service Biodiversité Eau et paysages / Unité Biodiversité à la DREAL PACA.

Echanges sur les dossiers de dérogation espèces protégées.

Lundi 10 janvier 2022 :

Visioconférence avec M. Pierre-Yves CAMARO, Adjoint au Chef de Département de Support Technique et de Gestion du CEA. Entretien sur le plan de déplacement inter-Entreprises, les relations avec la Métropole AMP en matière de transports et les modalités actuelles de déplacement des salariés du CEA,

Mercredi 2 février 2022 :

Entretien avec M. Luis RIBEIRO, La Métropole AMP DGA Mobilité – Direction Marketing Clientèle. Entretien sur le Plan de déplacement Inter-Entreprises de la zone de Cadarache pour lequel la Métropole AMP a tenté de promouvoir en liaison avec les acteurs locaux.

D. Visite du site.

J'ai effectué la visite du site le jeudi 16 décembre 2022 avec M. Julien SOL du réseau ESCOTA.

Cette visite, à l'issue de la réunion, a été très complète et a porté sur toutes les zones impactées par les travaux, y compris le ravin de la Bête.

Elle m'a permis de mieux appréhender les enjeux du dossier, en particulier les enjeux environnementaux.

II. Concertation préalable avec le Public

Concertation inter administrative.

A. Concertation préalable avec le public.

Le projet n'entre pas dans les critères de saisine de la Commission Nationale du Débat Public, ni dans ceux de la procédure de concertation au titre du Code de l'urbanisme. Le projet entre cependant dans les seuils de la concertation au titre du Code de l'environnement (Articles L.121-15-1 et 121-8 II du Code de l'environnement).

Une déclaration d'intention a été déposée le 23 juin 2020 par ESCOTA pour que le public puisse, au vu des éléments présentés, faire usage de son droit d'initiative et solliciter une concertation auprès du Préfet (Article L.121-17-III C. Env.). Un droit d'initiative d'une durée de quatre mois a été ouvert, conformément aux dispositions des articles L.121-19 (modifié) et R.121-26 du Code de l'environnement. Aucun usage de ce droit n'a été fait sur la plateforme dédiée. Ainsi, et suite à une décision du Préfet signifiée par un courrier en date du 18 novembre 2020, aucune concertation publique préalable n'a été organisée dans le cadre du projet.

B. Concertation Inter administrative.

Par courriers en date des 8 juin et 20 septembre 2021 (Annexe B13), conformément à la circulaire primo-ministérielle du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat et des Collectivités territoriales, le Préfet des Bouches du Rhône a consulté les administrations et institutions repris dans le tableau ci-dessous avec indication de la date des avis émis,

A cette fin, le Préfet avait été sollicité par ESCOTA les 21 avril et 17 mai 2021 (Annexe B11) qui lui avait transmis 12 exemplaires du dossier papier et un exemplaire numérique

N°	Administration / Institution	Date avis
1	Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) Délégation Territoriale Aix Val de Durance	23/08/2021
2	Sous-Préfet d'Aix-en-Provence	11/06/2021
3	Mairie de Saint-Paul-lez-Durance	09/07/2021
4	Colonel, Commandant le Groupement de Gendarmerie des Bouches-du-Rhône	29/06/2021
5	Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence	10/11/2021
6	Présidente du Conseil Départemental des Bouches du Rhône (CD13)	

C. OBJET ET CONTENU DU PROJET D'AMELIORATION DE LA BRETELLE DE SORTIE A51 DE L'ECHANGEUR DE CADARACHE N°17

I. Présentation du projet :

Situé sur la commune de Saint-Paul-lez-Durance, l'échangeur de Cadarache n°17 constitue le point d'entrée principal dans ce secteur géographique, dominé par la présence du Commissariat de l'Energie Atomique et aux Energies Alternatives (CEA) et par les activités liées au projet ITER.

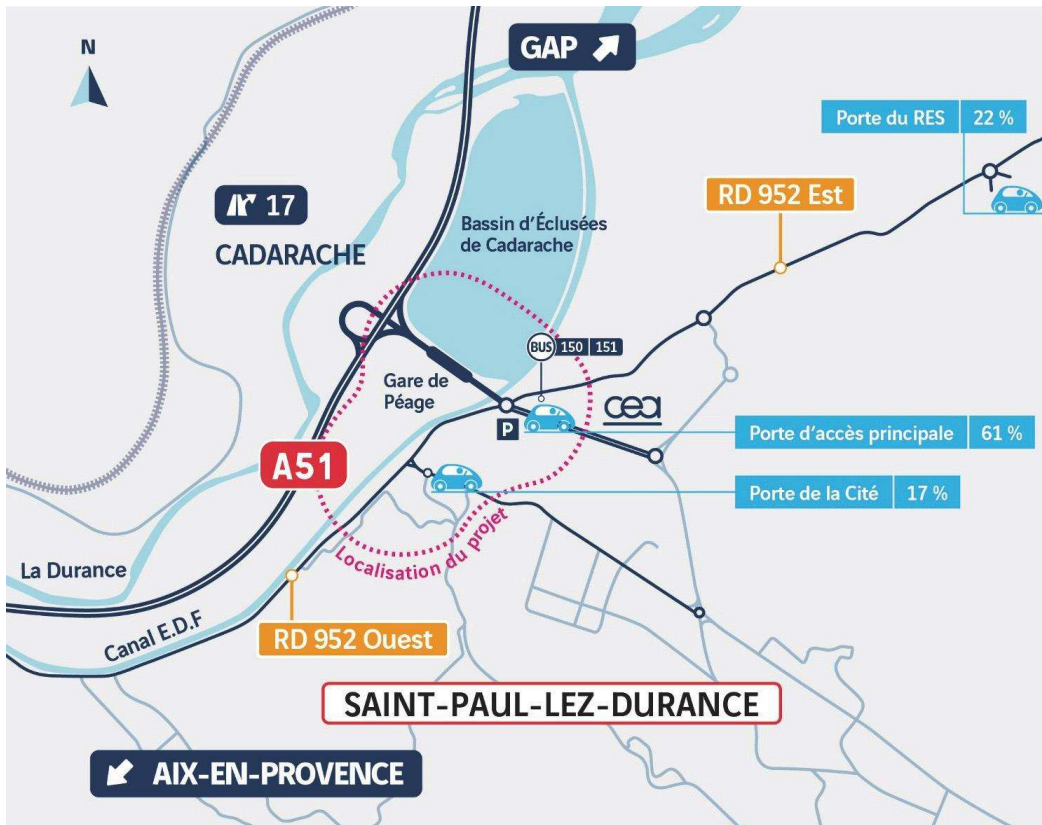
Le développement des activités sur le site du CEA-Cadarache et du projet ITER, entraîne une forte croissance du trafic routier dans la vallée de la Durance. Cette augmentation est très significative entre Aix-en-Provence et Manosque aux heures de pointe du matin, reflet des trajets domicile/travail.

En moyenne chaque matin, entre 7h et 10h,.

Parmi les 12 000 véhicules qui circulent dans le secteur chaque matin entre 7h et 10h, plus de 3 000 véhicules accèdent au site de Cadarache via l'échangeur n°17, sa gare de péage et le carrefour giratoire de raccordement au réseau départemental (RD 952) situé immédiatement devant l'entrée principale du CEA.

Des files d'attentes importantes sont régulièrement observées sur les bretelles de sortie de l'autoroute, dans les deux sens de circulation, engendrant des remontées de files sur les bandes d'arrêt d'urgence de l'autoroute A51, génératrices de situations accidentogènes. De même, des congestions conséquentes sont observées sur la RD 952, aggravées par les feux tricolores installées par la municipalité de Saint-Paul-lez-Durance au croisement de la D952 avec la D11 en provenance de Rians.

Chaque matin ces bouchons entraînent un allongement significatif du temps de parcours, pour ceux qui souhaitent accéder aux 3 portes d'accès au CEA ainsi que pour tous les automobilistes qui circulent dans le secteur.



Le secteur présente donc des perturbations circulatoires :

- ❖ Carrefour giratoire d'accès à l'échangeur de Saint-Paul-lez-Durance : remontées de véhicules entre l'anneau et la plateforme de péage, ainsi que sur la branche RD952 Saint-Paul, induisant des temps d'attente de 9 à 12 mn selon le cas ;
- ❖ Gare de péage de Saint-Paul-lez-Durance : rétentions exceptionnelles en amont de la gare de péage de Saint-Paul-lez-Durance et sur la section courante d'A51 (véhicules arrêtés sur la bande d'arrêt d'urgence).

Les projections de trafic à l'horizon 2025, ainsi que l'accroissement en cours des effectifs du complexe CEA-ITER, montrent que les conditions de circulation risquent de se dégrader si aucun aménagement n'est réalisé.

En outre, le trafic attendu en 2025 en sortie de l'échangeur à l'heure de pointe matinale dépasse la capacité de la gare de péage : 1 600 véhicules/h attendus pour une capacité actuelle de 1 140 véh/h.

Les objectifs affichés du projet sont donc :

- ❖ Améliorer les conditions de circulation en sortie d'A51 en direction du CEA et d'ITER,
- ❖ Améliorer les conditions de circulation sur la RD952,
- ❖ Favoriser le report des trafics vers la porte d'entrée secondaire Sud du CEA (porte de la Cité),
- ❖ Réaménager la gare de péage, afin d'augmenter sa capacité et d'éviter des remontées de files sur l'A51.

L'objectif du projet est d'améliorer les mobilités du quotidien en diminuant significativement le temps de parcours et en renforçant la sécurité des automobilistes par la réduction de situations accidentogènes provoquées par les congestions.

Ainsi, selon les modélisations effectuées, entre l'A51 en provenance de Meyrargues et la porte principale du CEA, le temps de parcours passerait d'environ 48 minutes sans projet à environ 10 minutes avec projet, alors qu'il passerait d'environ 39 minutes à environ 6 minutes depuis l'A51 en provenance de Manosque. Entre la RD952 Ouest et la porte principale, le temps de parcours passerait d'environ 50 minutes sans projet à environ 14 minutes avec projet.

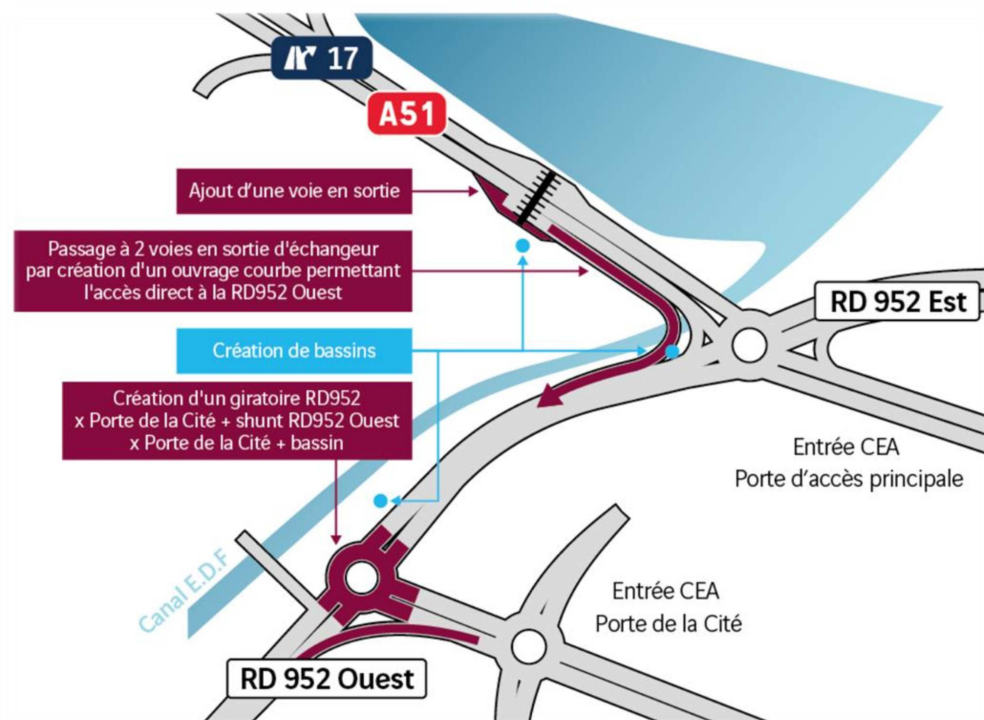
Les concepteurs du projet ont pour ambition d'améliorer les conditions de circulation rencontrées tous les matins par les conducteurs qui se rendent au CEA mais également à tous ceux, qui, circulant sur les voies de l'autoroute A51, sont gênés par les remontées de file sur les bandes d'arrêt d'urgence provoquées par l'encombrement des bretelles d'accès à la gare de péage et la saturation de la RD 952. En outre, il bénéficierait également aux 12 000 conducteurs qui circulent dans ce secteur pour atteindre leurs destinations quotidiennes.

II. Contenu du projet :

Actuellement, les bretelles de sortie de l'échangeur de Cadarache débouchent sur une gare de péage à 3 voies se rétrécissant à 1 seule voie en alignement droit jusqu'à la RD952 avec un franchissement du Canal EDF par un ouvrage d'art. En sortie de la gare de péage, une halte d'arrêt est aménagée sur son côté droit.

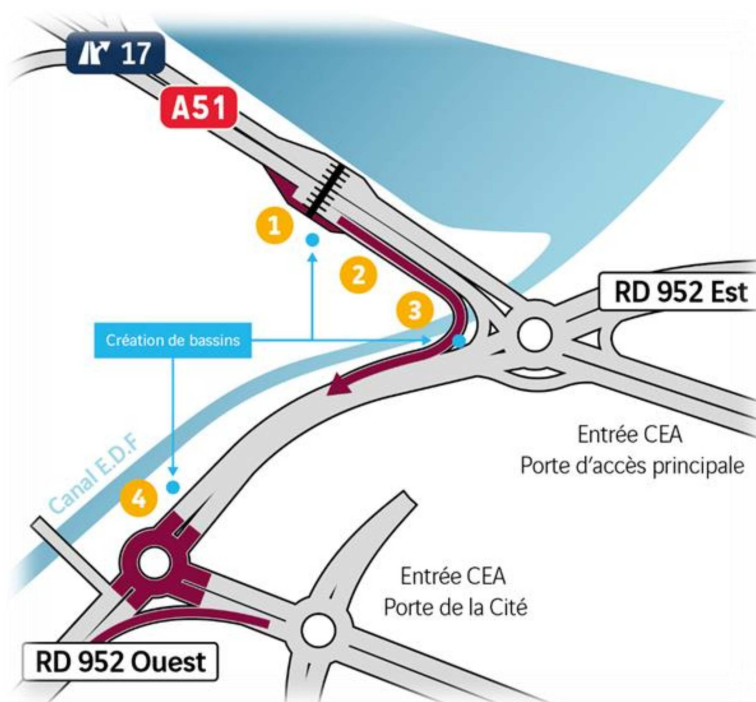
Le projet d'amélioration de l'échangeur n°17 comprend plusieurs aménagements :

- ❖ La construction d'une nouvelle voie de péage en sortie d'autoroute, pour augmenter la capacité d'accueil de la gare actuelle et permettre un écoulement plus fluide du trafic ;
- ❖ La réalisation d'une voie de liaison directe entre la sortie de la gare de péage et la RD 952 Ouest, pour permettre aux automobilistes de rejoindre la Porte de la Cité ou l'Ouest en évitant d'emprunter le giratoire d'accès à l'entrée principale du CEA ;
- ❖ La création d'un giratoire sur la RD 952 à la place de l'actuel tourne-à-gauche, avec une liaison directe entre la RD 952 Ouest et la Porte de la Cité, pour faciliter la décongestion du trafic sur la RD 952 ;
- ❖ La création des bassins d'assainissement multifonctions.



Le projet est ici découpé en 4 secteurs :

- ❖ Secteur 1 : Gare de péage ;
- ❖ Secteur 2 : Halte simple à la sortie de la gare de péage,
- ❖ Secteur 3 : Shunt (franchissement du canal EDF),
- ❖ Secteur 4 : Porte de la Cité.



Projet d'aménagement par secteur 1 à 4

Les élargissements nécessaires (travaux numérotés 1 à 3) sont faits principalement par le sommet du remblai autoroutier réalisé sur le flanc de la digue du bassin d'éclusées EDF sur laquelle sont installées la barrière de péage et les voies d'accès, avec un mur de soutènement en tête ou en pied de talus.

La plupart des travaux seront réalisés depuis la plateforme de la gare de péage, afin d'en limiter les emprises. Les emprises définitives du projet sont d'environ 3 ha. Les emprises temporaires, qui sont limitrophes, font également 3 ha.

Le shunt numéroté 3 est réalisé sous forme d'ouvrage d'art courbe, d'une portée de 60 m et de 11,65 m de largeur, afin de traverser le canal EDF.

Trois bassins d'assainissement multifonctions sont également réalisés

Pour le secteur 4, l'aménagement en carrefour giratoire de l'intersection Porte de la Cité est destiné à assurer la bonne continuité du flux de circulation empruntant le shunt passant sur le nouvel ouvrage d'art.

Cet aménagement fait perdre la priorité de la RD952 et facilite les mouvements en tourne à gauche vers l'entrée du centre, une voie de shunt depuis l'Ouest accroît également la capacité du schéma.

III. Enjeux environnementaux :

A. Habitats naturels à enjeux et zones humides.

En phase d'exploitation, les impacts sur les habitats sont estimés à très faibles, car la circulation sur les nouvelles voiries n'entraînera pas de dégradation supplémentaire comparée à celles existantes.

Une forêt alluviale méditerranéenne à peupliers est présente au Sud de l'échangeur. Cet habitat naturel d'intérêt communautaire se retrouve dans la zone de projet, sous des apparences plus ou moins bien conservées. Cet habitat naturel présente un enjeu régional assez fort.

Les expertises écologiques ont mis en évidence l'existence d'une zone humide fortement dégradée en pied de talus de la gare de péage (à proximité du Ravin de la Bête). Cette zone humide est essentiellement représentée sur le milieu terrestre par la forêt alluviale méditerranéenne à peupliers.

Les zones humides présentent un intérêt écologique particulièrement important. Elles sont une zone de transition entre les milieux terrestres et aquatiques et abritent des espèces à forte valeur patrimoniale.

0,09 ha soit environ **5,1% de la surface totale** de la peupleraie alluviale méditerranéenne dégradée subira une destruction liée à la création d'une piste d'accès au chantier.

Le projet détruira 800 m² de boisement méditerranéen hygrophile, 1 ha de garrigue calcicole mesoméditerranéenne, 800 m² de zone humide plus 100 m² durant la phase de travaux.

B. Faune et Flore.

Le projet détruira 26 individus d'Ophrys de Provence (famille des Orchidées) sur les 54 comptabilisés dans l'ensemble de la zone d'étude et 2,1 ha de son habitat, 2 600 m² d'habitat de damier de la succise (papillon), 1 à 10 individus d'Alyte accoucheur et de crapaud épineux (batraciens) et 2 700 m² de leur habitat, 3 à 5 individus de lézard ocellé et 1,19 ha de son habitat, 1 à 5 individus Psamodrome d'Edwards (lézard) et 1 à 5 individus Seps strié (saurien) et 7 700 m² de leur habitat, 6 arbres abritant des chiroptères.

Deux arbres à pique-prune (scarabée coléoptère) et 3 900 m² d'habitat du damier de la succise seront affectés de manière temporaire durant les travaux.

Le maître d'ouvrage a prévu de mettre en place plusieurs mesures de réduction des impacts provisoires et permanents : balisage, mise en défens de huit pieds d'Ophrys de Provence, limitation de la pollution lumineuse du chantier pour éviter de perturber l'activité des chauve – souris, interdiction de stationnement d'engins et de dépôt de matériaux potentiellement polluant à proximité de la zone humide, adaptation du calendrier des travaux aux cycles biologiques (démarrage des travaux à l'automne), démontage d'un pierrier avant le début du chantier et création de quatre nouveaux gîtes à reptiles hors emprise, abattage des arbres après vérification par un cordiste muni d'un endoscope ainsi que l'élimination des espèces exotiques envahissantes.

Un suivi environnemental du chantier sera assuré par ESCOTA.



L'Ophrys de Provence et le lézard ocellé présents dans le secteur d'étude

Compte tenu de la persistance d'impacts résiduels pour plusieurs habitats et espèces, le maître d'ouvrage s'est engagé à la prise de mesures compensatoires :

- ✚ Location d'une surface totale de 7,5 ha dans la commune voisine de Grambois qui vise à restaurer et entretenir des milieux ouverts favorables à l'Ophrys de Provence, à la Zygène cendrée (lépidoptère), au Damier de la succise et à l'ensemble des reptiles et des amphibiens. Cinq ou six gîtes de lézard ocellé seront construits,
- ✚ Restauration et maintien de milieux forestiers humides et augmentation de l'offre de gîtes arboricoles dans une parcelle limitrophe à la boucle de sortie Aix-en-Provence de l'A51 (parcelle Escota 1),
- ✚ Plantation d'un cordon boisé de peupliers et chênes pubescents sur une parcelle

limitrophe à la boucle de sortie Sisteron de l'A51 (parcelle Escota 2),

En outre dans un souci déclaré d'améliorer l'intégration du projet dans son environnement naturel à des fins de conservation de la biodiversité, ESCOTA envisage de réaliser quatre mesures d'accompagnement :

- ✚ Remise en état de peupleraie alluviale méditerranéenne humide actuellement dégradée affectée par les travaux et reconstitution de la peupleraie par la plantation de peupliers blancs,
- ✚ Elimination des espèces exotiques envahissantes au sein d'une zone humide attenante de 1,5 ha,
- ✚ Remise en état des habitats favorables à l'Ophrys de Provence au sein des emprises provisoires,
- ✚ Transplantation des individus d'Ophrys de Provence impactés,

C. Franchissement du canal EDF.

Des précautions particulières devront être mises en œuvre, notamment lors des travaux afin d'éviter les rejets et de garantir la qualité des eaux du Canal servant d'usage d'eau potable.

D. Risques.

Les emprises du projet comptent des risques sismiques (aléa de niveau 4) et feux de forêts. Elles se situent toutefois en dehors de zones d'aléa inondation par débordement de la Durance mais en zone d'aléa inondation par ruissellement.

E. Nuisances sonores.

Les nuisances sonores présentent un enjeu limité/faible compte-tenu de l'éloignement des habitations et des bureaux.

Les mesures sonores effectuées donnent une ambiance sonore de 57 dB, ambiance sonore modérée de jour, à proximité de giratoire de l'accès à la porte principale du CEA.

Les simulations qui ont été réalisées montrent une évolution inférieure à 2 dB soit une incidence considérée comme non significative.

IV. Coût du projet :

Le coût total de l'aménagement est de 7,15 M€ HT en valeur janvier 2016 (ind TP01 : 100,2).

Le financement est assuré de la manière suivante :

- ❖ Compensations tarifaires prévues dans le seizième avenant au contrat de concession d'ESCOTA et à son cahier des charges annexé et dans le contrat de plan Etat-ESCOTA 2017-2021 : 2.15 M€ HT,
Ces compensations tarifaires tiennent en majeure partie en une hausse du tarif des péages.
- ❖ Région Provence Alpes Côte d'Azur : 4 M€ HT,
L'engagement de la région a été déterminant pour la mise en œuvre du

- projet bien que la mobilité et la voirie ne soient pas de sa compétence.
Les fonds sont engagés au titre des mesures d'accompagnement économique.
- ❖ Département de Bouches-du-Rhône : 1 M€ HT
Le département s'était déjà fortement engagé, à hauteur de 77 M€ pour l'aménagement des routes de l'itinéraire ITER.

D. DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

I. L'information du public.

A- Par arrêté du 14 décembre 2021.

Le Préfet des Bouches-du-Rhône a prescrit l'ouverture et l'organisation de l'enquête préalable à la Déclaration de Projet d'intérêt général des travaux de réaménagement de l'échangeur de Cadarache n°17 sur l'autoroute A51 à Saint-Paul-lez-Durance du mardi 11 janvier 2022 au jeudi 10 février 2022 soit pendant 31 jours consécutifs (Affiche Avis d'enquête publique Annexe C1)

Le siège de l'enquête a été fixé à la Mairie de Saint-Paul-lez-Durance.

B- Information et Publicité.

Un affichage réglementaire a été fait à partir du 23 décembre 2021 sur le panneau extérieur de la Mairie de Saint-Paul-lez-Durance, Place Jean Santini siège de l'enquête (Annexe C2).

Un autre affichage réglementaire de format A3 sur fond jaune a également été réalisé à partir de la même date à l'intérieur du bourg (centre commercial Louis Philibert), aux entrées de ville et sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, soit en douze points différents (Annexe C2).

Cet affichage a été mis en œuvre par le maître d'ouvrage, ESCOTA, et a été authentifié par Me BOURGEONNIER, Huissier de Justice qui a vérifié les 11 et 25 janvier 2022 que les mêmes affiches étaient toujours en place et a procédé à leur dépose le 14 février 2022.

L'enquête publique a également été mentionné au titre des informations défilant sur le panneau lumineux de la commune (Annexe C3).

Une publicité a également été faite sur les sites extranet et internet de la commune de Saint-Paul-lez-Durance, d'ITER, de l'Agence ITER France ainsi que du CEA Cadarache (captures d'écran Annexes C4 à C7).

Parutions dans la presse (Annexe C 8) :

La Provence : les 24 décembre 2021 et 13 janvier 2022,
La Marseillaise : les 24 décembre 2021 et 13 janvier 2022,

Toutes ces informations et leur mode de diffusion ont pu concrètement et personnellement être constatés par le Commissaire enquêteur.

II. Le climat.

Les permanences à la Mairie de Saint-Paul-lez-Durance se sont déroulées, dans un très bon climat et j'y ai été aidé par Mme Sylvie RENUCCI, Secrétaire Générale et tout le personnel d'accueil de la Mairie que je souhaite remercier.

J'y ai été accompagné par les responsables du projet au sein de la société ESCOTA, à savoir Mmes Magalie TOSCHI et Lou SALAUN ainsi que par M. Julien SOL.

Nous étions installés dans la vaste salle du Conseil Municipal, claire et dotée d'une grande table et où les mesures de protection sanitaire pouvaient être respectées sans difficulté.

III. Réunion publique pendant l'enquête.

Il n'y a pas eu de réunion publique pendant le déroulement de l'enquête.

IV. Déroulement des permanences.

A) Jours et horaires des permanences.

Les cinq permanences ont été tenues à la Mairie de Saint-Paul-lez-Durance :

- ❖ Mardi 11 janvier 2022 de 8h30 à 12h00 (ouverture enquête),
Au cours de cette permanence, j'ai eu la visite de M. Bernard COURRIAS, 1er Adjoint au Maire, Délégué à la Sécurité, Sureté, Travaux, Eaux et Déchets,
- ❖ Lundi 17 janvier 2022 de 14h00 à 17h30,
Au cours de cette permanence, j'ai pu avoir un entretien avec M. Romain BUCHAUT, Maire,
- ❖ Jeudi 27 janvier 2022 de 8h30 à 12h00,
- ❖ Mercredi 02 février 2022 de 14h00 à 17h30,
- ❖ Jeudi 10 février 2022 de 14h00 à 17h30 (clôture de l'enquête).

B) Visites et observations sur registres, courriers et mails reçus au cours de l'enquête.

Le public pouvait prendre connaissance du dossier et consigner ses observations et propositions sur un registre en Mairie de Saint-Paul-lez-Durance aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux (les lundi, mercredi et jeudi de 8h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30, les mardi et vendredi de 8h00 à 12h00).

Le public pouvait également consulter le dossier sur un poste informatique mis à sa disposition à la Préfecture des Bouches-du-Rhône.

Le dossier d'enquête publique a également été rendu disponible durant l'enquête publique sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône à l'adresse : <https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales/Enquetes-publiques-hors-ICPE/Saint-Paul-Lez-Durance>

Le public pouvait également prendre connaissance du dossier et consigner ses observations, propositions sur le registre dématérialisé ou par mail à l'adresse suivante : <https://amelioration-echangeur-n17-de-cadarache.enquetepublique.net>

B.1) Registre papier et permanences.

Aucune visite n'a été enregistrée durant ou en dehors des permanences et le registre est resté vierge.

La population de la commune de Saint-Paul-lez-Durance, pourtant très bien informée du déroulement de l'enquête ne s'est pas sentie concernée.

En effet, pour accéder au bourg, elle utilise essentiellement la RD 952 qui d'ailleurs coupe en deux le village, et quand elle utilise l'échangeur n°17, elle l'emprunte généralement en dehors des heures d'encombrement.

B.2) Registre numérique.

Le registre numérique a connu une consultation particulièrement importante notamment dès le début de l'enquête.

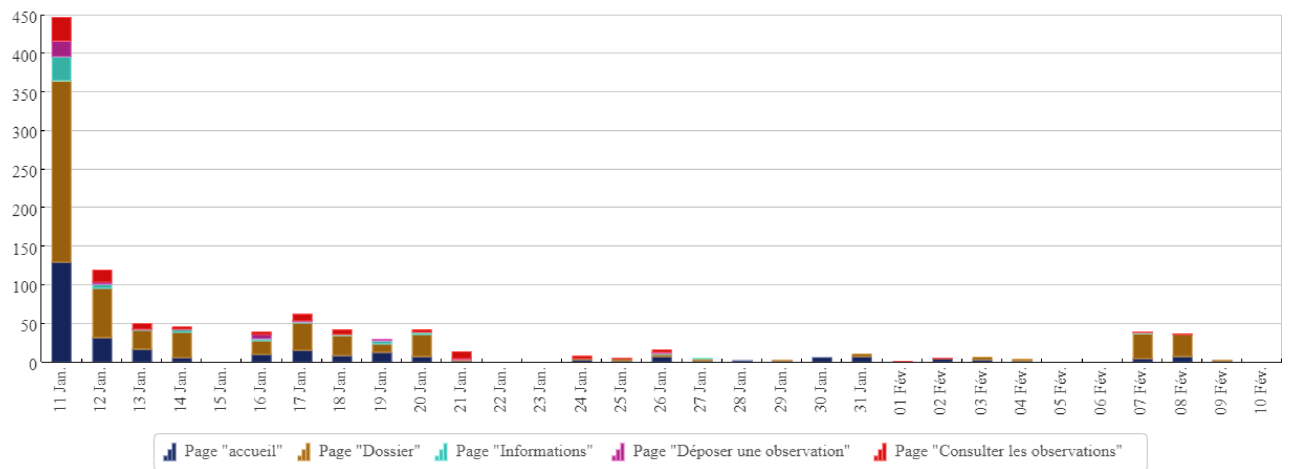
Cet afflux est vraisemblablement dû à l'excellente communication interne mise en œuvre au sein du CEA qui a remarquablement sensibilisé ses salariés.

Répartition de la consultation des pages sur la durée de l'enquête :

Page « Accueil » :	270
Page « Informations » :	52
Page « Dossier » :	560
Page « Consulter les observations » :	101
Page « Déposer une observation » :	39

Soit un total de : 1022

Répartition de la consultation par pages et par dates sur la durée de l'enquête :

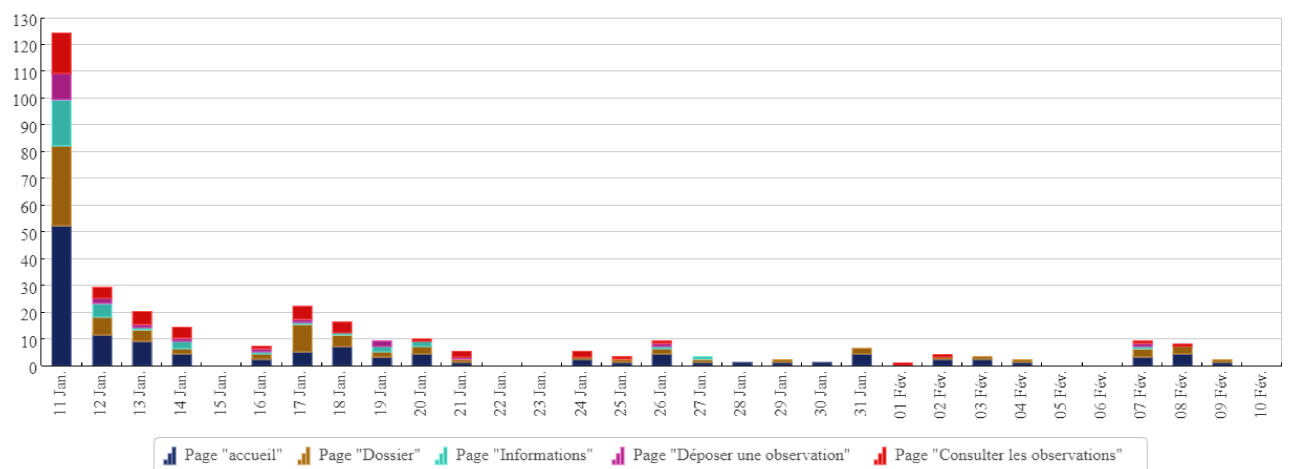


Nombre de visiteurs pour la consultation des pages sur la durée de l'enquête :

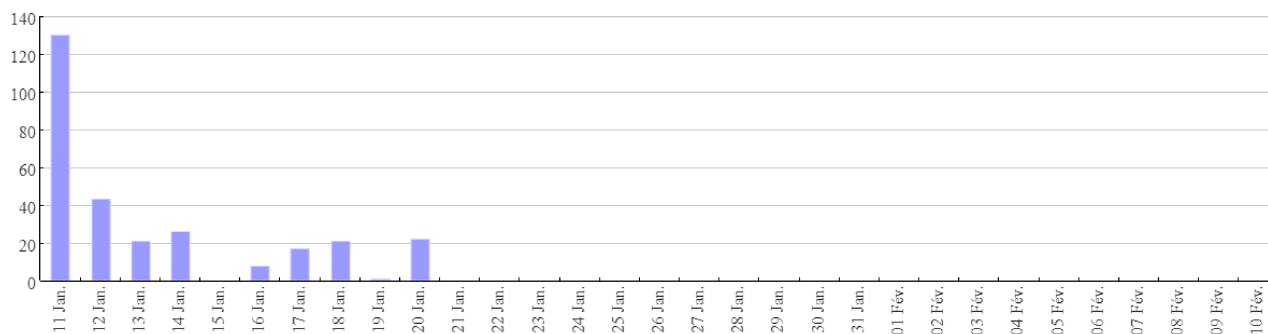
Page « Accueil » :	126
Page « Informations » :	36
Page « Dossier » :	83
Page « Consulter les observations » :	49
Page « Déposer une observation » :	21

Soit un total de : 315

Nombre de visiteurs pour la consultation par pages et par dates sur la durée de l'enquête (un visiteur qui se connecte plusieurs fois dans la même journée n'est compté qu'une seule fois) :



Répartition de la consultation des dossiers sur la durée de l'enquête :



Nombre total de téléchargements des pièces du dossier : 345

Les parties du dossier ayant fait l'objet du plus grand nombre de téléchargements sont le plan des aménagements (66), l'objet de l'enquête (31), le guide de lecture (27), l'arrêté préfectoral (22), le résumé non technique (21) et la localisation du projet (20),

[Dépôt de sept contributions directement sur le registre numérique,](#)

C) Clôture de l'enquête.

A l'issue de l'enquête le jeudi 10 février 2022 à 17h30, à la Mairie de Saint-Paul-lez-Durance, le registre d'enquête et ses annexes a été clôturé par mes soins. J'en ai pris possession le soir même.

Observations du Commissaire enquêteur au dernier jour de l'enquête :

La population de la commune de Saint-Paul-lez-Durance, pourtant très bien informée du déroulement de l'enquête ne s'est pas sentie concernée. En effet, pour accéder au bourg, elle utilise essentiellement la RD 952 qui d'ailleurs coupe en deux le village, et quand elle utilise l'échangeur n°17, elle l'emprunte en dehors des heures matinales d'encombrement.



Le dossier, que je dois souligner d'excellente qualité, a suscité un vif intérêt à partir du registre dématérialisé. Cet afflux, dès le début de l'enquête, est vraisemblablement dû à la très bonne communication interne mise en œuvre au sein du CEA qui a remarquablement sensibilisé ses salariés.

E. OBSERVATIONS FORMULÉES PAR LA PUBLIC

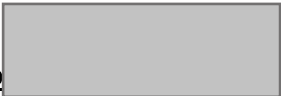
Toutes les observations formulées durant l'enquête publique pour l'amélioration de la bretelle de sortie A 51 de l'échangeur de Cadarache n°17, du 11/01/2022 au 10/02/2022 sont reprises dans le tableau ci-dessous.

Elles ont été inscrites par les visiteurs sur le registre d'enquête dématérialisé.

N°d'ordre	Nom/Référence/ Date	Résumé de la demande	Observations Com.Enq
1	<div style="background-color: #cccccc; width: 100px; height: 15px; margin: 0 auto;"></div> c Registre numérique 11/01/2022	<p>Pourquoi ne pas raccorder la route du canal allant vers Saint-Paul directement au rond-point ?</p> <p>Est-ce suffisamment dimensionné pour les 20 prochaines années ?</p>	<p><i>Le dossier d'enquête publique contient une comparaison de l'évolution des temps de parcours à l'horizon 2028 et à l'horizon 20 ans après mise en service.</i></p> <p><i>L'étude montre que sans projet le temps de trajet à l'horizon 2028 entre la RD 952 Ouest et la porte principale est de 50 min et de 48 min entre l'A51 (Meyrargues) et la porte principale.</i></p> <p><i>Avec le projet, les temps sont respectivement de 14 min et de 10 min.</i></p> <p><i>A l'horizon 2048, sans projet le temps de trajet à l'horizon 2028 entre la RD 952 Ouest et la porte principale est de 95 min et de 57 min entre l'A51</i></p>

			<i>(Meyrargues) et la porte principale. Avec le projet, les temps sont respectivement de 42min et de 15 min.</i>
2	A  Registre numérique 11/01/2022	<p>Souligne l'urgence de résoudre le problème devant l'augmentation du trafic dans un échangeur les plus utilisées et les plus mal dimensionnés de l'A51.</p> <p>Demande d'ajouter davantage de voies à la gare de péage et de multiplier les voies en sortie de péage : 2 voies pour l'accès au rond-point de la porte principale du CEA et 1 à 2 voies pour le shunt.</p> <p>Création d'une troisième voie réservée aux véhicules qui tournent à gauche (direction ITER) dans le rond-point de l'entrée principale du CEA.</p> <p>Créer un shunt au rond-point de l'entrée principale du CEA pour les véhicules venant d'ITER (RD 952 Est).</p> <p>Création de voies protégées plus longues pour l'échangeur n°17 dans les deux sens nord et sud.</p>	
3	c  Registre Numérique 11/01/2022	<p>Travaux à faire en anticipant sur les dix années à venir. Les travaux seront-ils suffisants ?</p>	<i>Voir commentaires point 1</i>

		<p>La circulation sur le rond-point constitue une amélioration mais il faudrait séparer les voies.</p> <p>L'entrée du CEA est à l'origine des bouchons.</p>	<p><i>Pour le CEA, consulté sur ce point, ce n'est pas l'entrée du CEA qui est à l'origine des bouchons mais le fait qu'il n'y ait qu'une seule voie pour le franchissement du canal EDF après la gare de péage.</i></p>
4	<p>Registre numérique 12/01/2022</p>	<p>Aucune preuve n'est apportée sur le fait que l'augmentation du trafic est à l'origine des dysfonctionnements.</p> <p>Les difficultés sont en partie dues au manque « d'espace tampon » pour les entrées du CEA. Le CEA devrait prévoir un « espace tampon » dont la longueur serait égale au bouchon maximum constaté.</p>	<p><i>Selon certains témoignages de salariés du CEA, la circulation était plus fluide avant l'installation d'ITER.</i></p> <p><i>Le CEA m'a indiqué avoir pris en compte cette situation en effectuant des travaux en 2016.</i></p> <p>Avant travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> -2 voies d'accès pour franchir les grilles, -3 points de contrôle pour la sécurité du centre, -2 voies d'accès après contrôle, -Parking PL et visiteurs limité créant un engorgement aux grilles du centre lors des manœuvres de stationnement des PL et ayant un impact direct sur le rond-point. <p>Après travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> -3 voies d'accès pour franchir les grilles, -4 points de contrôle pour la sécurité du centre, -3voies d'accès après contrôle,

		<p>La création d'une deuxième voie pour tourner à droite avant le CEA ne va pas améliorer la situation si la cause des difficultés est l'augmentation des flux vers le CEA et ITER.</p>	<p>-Création d'un parking visiteurs pour les PL et visiteurs en amont des grilles (7 PL + 20 VL) avec aires de manœuvres, -Création d'une voie d'évitement du rond-point pour accéder directement soit au parking extérieur, soit au parking interne ou nouvelle voie créée pour les véhicules en provenance de Saint-Paul, -3 files d'attente sur le parking extérieur, -Refonte du parking interne, doublement du nombre de places,</p> <p><i>Le but du projet est aussi de faire de la Porte de la Cité la voie d'entrée privilégiée des salariés du CEA.</i></p>
5	<p>b  Registre numérique 16/01/2022</p>	<p>La faible zone tampon entre le CEA (portes principales et de la Cité) et la zone de péage est à la source d'engorgements notamment en cas de blocage du centre (grève, contrôles renforcés, distribution de tracts...).</p> <p>Demande de renforcement de la sécurité en amont de la barrière de péage et sur l'autoroute en allongeant les voies de sortie sur l'autoroute.</p>	<p><i>Voir commentaires des points 3 & 4</i></p>

6	Anonyme Registre numérique 17/01/2022	Proposition d'ajouter une ou deux voies après le péage sur le nouveau pont.	
7	S [REDACTED] Registre numérique 21/01/2022	Souhaite que les bus L150 et L152 s'arrêtent en bas de la ZA Rourabeau. Pas de trottoir entre l'arrêt Centre et la ZA Rourabeau tout comme avec l'arrêt CEA Hameaux/ZA	<i>Cette remarque relève de la compétence de la Métropole Mobilité</i>

F. OBSERVATIONS ET AVIS FORMULÉS PAR LES ADMINISTRATIONS ET ORGANISMES LORS DE LA CONCERTATION INTER ADMINISTRATIVE ET PAR L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Sur la sollicitation de la Maîtrise d'Ouvrage ESCOTA (courriers Annexes B11a et B11b), la concertation inter administrative a été menée par la Préfecture des Bouches du Rhône entre juin et septembre 2021 en application des principes de la circulaire primo-ministérielle du 05/10/2014 relative à la concertation préalable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages (Annexes B13a et B13b).

Le projet a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas (Annexe B1) et par décision du Président de l'Autorité Environnementale du 27 août 2019, il a été décidé que le projet serait soumis à évaluation environnementale dont le contenu est défini par l'article R.122-5 du code de l'environnement (Annexe B2).

L'Autorité Environnementale a été saisie le 20 septembre 2021 par note du Préfet des Bouches du Rhône adressé au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable-CGEDD-(Annexe B17).

I. Administrations et Organismes.

- **Sous-Préfecture d'Aix-en-Provence** : sans observation particulière,
- **Groupement de gendarmerie des Bouches-du-Rhône** : avis favorable ; le projet mérite d'être soutenu afin de fluidifier la circulation dans ce secteur stratégique,

- **Maire de Saint-Paul-lez-Durance** : pas d'observation à formuler sur les pièces techniques,
- **Direction départementale des Territoires et de la Mer des Bouches du Rhône** :
 - Le projet est conforme au maintien de destination de la RD952 en route à grande circulation,
 - Le projet est dispensé de compensation au titre du code forestier,
 - La présence d'espèces faunistiques et floristiques protégées sur le site nécessite une demande de dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces et habitats protégés,
 - Processus d'évaluation environnementale suite à la décision au cas par cas du CGEDD,
- **Métropole Aix-Marseille-Provence / Territoire Pays d'Aix** :
 - Aucune observation particulière sur le dossier,
 - Travaille à des renforts d'offres de transport pour desservir le secteur comprenant le CEA Cadarache, ITER et la ZAC de Rourabeau en particulier sur les lignes 150 et 152 avec en parallèle un allègement de l'offre de navettes privées,
 - Souhaite la mise en place d'un couloir de bus,
- **Conseil municipal de Saint-Paul-lez-Durance** : avis favorable à l'unanimité,

II. Autorité environnementale.

Les avis émis par l'Autorité environnementale sont repris ci-dessous *ainsi que les réponses formulées par le maître d'ouvrage ESCOTA (volet D du dossier d'enquête)* :

- Présenter les éléments organisationnels déjà en place ou envisagés en accompagnement de la réalisation du projet concourant à la fluidification de la circulation,

Des éléments sont fournis au §5 du volet « Facteurs environnementaux et scénario de référence ».

Au niveau de la gare de péage, à l'heure de pointe du matin, le nombre de voies de péage dans le sens de la sortie de l'A51 est passé de 3 à 4 voies pour absorber un trafic plus important. A l'heure de pointe du soir, la configuration repasse à 3 voies dans le sens entrée sur l'A51.

- Revoir le contenu de l'étude d'impact pour prendre en compte l'ensemble des opérations répondant aux besoins des employés des sites du CEA, d'ITER et des parcs d'activités à proximité, tenant compte du renforcement des contrôles aux entrées du site du CEA,

Le projet porté par ESCOTA s'appuie sur la Décision Ministérielle du 30 octobre 2019 mais l'Etat et les acteurs des transports (Région, Départements, Métropole, CEA)

agissent sur d'autres leviers pour améliorer les conditions de circulation et l'accès au CEA :

-Réouverture à la circulation de la route du pont Barrage de Cadarache.

-Encouragement des projets de parking et du covoiturage

-Amélioration de la capacité de la porte d'entrée de la Cité,

Malgré la mise en œuvre de plusieurs actions visant à limiter l'usage de la voiture et à décongestionner le trafic sur ce secteur, les phénomènes de congestion ne sont pas résorbés et tendent à s'aggraver.

Les remontées de files sur l'autoroute et sur la bretelle de sortie persistent et sont accidentogènes. Face à cette situation, la solution de réaménager l'échangeur s'impose comme la plus adaptée en attendant d'autres solutions multimodales à long terme.

Les remontées de files sur l'autoroute et sur la bretelle de sortie persistent et sont accidentogènes. Face à cette situation, la solution de réaménager l'échangeur s'impose comme la plus adaptée en attendant d'autres solutions multimodales à long terme.

Il est à noter que cette recommandation de l'AE porte sur l'opportunité du projet et non sur les incidences environnementales, comme cela est prévu à l'article R.122-21 du code de l'environnement.

ESCOTA en sa qualité de maître d'ouvrage, n'est pas fondé à répondre sur l'opportunité du projet.

- Finaliser le plan de déplacement inter-entreprises du secteur d'activités de Cadarache,

Ni l'Etat, ni ESCOTA n'ont compétence pour organiser des solutions alternatives pour qu'un plan inter-entreprises se mette en place sur la zone.

Cette recommandation ne relevant pas de la responsabilité d'ESCOTA, elle est à adresser à la Direction du CEA et plus largement aux entreprises du périmètre d'étude et aux parties prenantes concernées.

- Mentionner les périmètres de captage d'alimentation en eau potable dans le périmètre d'étude,

L'Agence Régionale de Santé a confirmé à ESCOTA que le projet ne se situe dans un périmètre de protection d'un captage.

- Actualiser l'étude d'impact pour analyser plus finement les besoins de déplacements et les moyens permettant de réduire la part modale du transport individuel,

Cette recommandation de l'AE porte sur l'opportunité du projet et non sur les incidences environnementales, comme cela est prévu à l'article R.122-21 du code de l'environnement.

ESCOTA en sa qualité de maître d'ouvrage, n'est pas fondé à répondre sur l'opportunité du projet.

- Evaluer les émissions de gaz à effet de serre liés aux travaux prévus et de les comparer aux émissions évitées par la fluidification de la circulation,

Les émissions liées aux travaux ont été initialement estimées à 2 984 tonnes eq-CO2 et peuvent être réduites de 27% par le recours à des matériaux moins émissifs. Dans deux scénarii différents de la stratégie nationale bas carbone, l'impact des travaux sur les émissions de gaz à effet de serre est compensé par les bénéfices induits par la fluidification du trafic dès 2030.

- Présenter dans l'étude d'impact l'analyse précise qui a été menée pour positionner la piste de chantier de manière à éviter les milieux à enjeu,

L'implantation de la piste d'accès dans la zone humide résulte d'une analyse croisée entre l'objectif de limiter l'impact sur l'habitat de la zone humide et les espèces à enjeux identifiées au cours des prospections naturalistes et les contraintes de circulations des engins pour accéder à la zone de travaux.

Dans un objectif de réduction des emprises, au lieu de disposer d'une piste large permettant le croisement des engins, il a été retenu de réduire la largeur de la piste et de définir une seule zone de croisement possible.

- Compléter l'étude d'impact par la présentation des mesures compensatoires dans le cadre de la démarche éviter-réduire-compenser prévue par l'article R.122-5 du code de l'environnement,

Ce point est évoqué dans l'étude d'impact qui fait un renvoi au dossier de demande de dérogation de destruction des espèces protégées. Il est joint en annexe 1 du mémoire en réponse, un extrait du dossier de demande de dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées ou à leur habitat présentant l'ensemble des mesures compensatoires.

- Vérifier l'absence d'impact résiduel notable sur le Pique-prune et la nécessité d'installer des mesures de réduction de la mortalité des chauves-souris due au trafic,

La période d'activité de l'espèce étant crépusculaire et nocturne, aucun impact supplémentaire n'a été identifié pour cette espèce dont les phases de déplacement sont très réduites au cours du cycle vital et par conséquent l'impact résiduel sur le Pique-prune est nul.

La pertinence de la mise en œuvre de mesures de réduction des impacts du trafic sur les chauves-souris a bien été étudiée dans la démarche, en basant en partie notre évaluation sur le risque de collision en fonction de la vitesse des véhicules et la configuration de la bretelle. Le trafic est finalement apparu peu générateur de risques.

- Préciser les horaires de chantier au regard du dérangement des espèces à enjeu,

Les horaires de chantier de nuit couvriront la plage horaire 21h-6h00 et les travaux de nuit seront limités à certaines phases de construction du pont sous fermeture complète

de l'échangeur.

Un volet « pollution lumineuse » est présent dans les mesures de réduction.

La pertinence de la mise en œuvre de mesures de réduction des impacts du trafic sur les chauves-souris a bien été étudiée dans la démarche, en basant en partie l'évaluation sur le risque de collision en fonction de la vitesse des véhicules et la configuration de la bretelle. Le trafic est finalement apparu peu générateur de risques.

- A destination d'EDF : améliorer la transparence du canal au niveau du Ravin de la Bête ainsi que l'alimentation en eau de la zone humide attenante,

Cette recommandation est à adresser à EDF.

- S'assurer que les sites de compensation existeront bien au-delà des 30 ans de suivi et que leurs effets auront au moins la durée de vie de l'infrastructure,

Les impacts résiduels induits par la nature du projet, amélioration de la bretelle déjà existante, sont essentiellement liés à la phase travaux, dont la durée est estimée à 18 mois. A l'issue du chantier, la dynamique de la végétation sera de nouveau fonctionnelle, favorisée par les mesures d'accompagnement relatives à la remise en état.

Au niveau des milieux ouverts, la reprise végétale est rapide. La durée de 5 ans du suivi de la reconquête des anciennes zones d'emprise temporaires correspond à cette dynamique.

En raison du caractère permanent de l'aménagement routier, il n'est pas possible de certifier la pérennité des effets des mesures de gestion relatives à la compensation au-delà de 30 ans, sur toute la durée de vie de l'infrastructure. Toutefois, à l'issue de la période de 30 ans, la fonctionnalité de la zone d'emprise sera depuis longtemps rendue à minima à son état initial, c'est-à-dire dégradée, voire améliorée par les mesures de remise en état. Ainsi, la compensation sur 30 ans aura atteint son objectif visant l'absence de perte nette et la plus-value écologique.

- S'engager sur les mesures d'accompagnement et préciser leur localisation,

Ces mesures revêtiront un caractère obligatoire lorsqu'elles seront intégrées à l'arrêté d'autorisation.

- Considérer les travaux des sites ESCOTA 1 et 2 comme de l'entretien courant des dépendances routières et par conséquent définir des mesures compensatoires complémentaires,

Les mesures compensatoires sises au niveau des parcelles Escota 1 et 2 ne peuvent être considérées comme de l'entretien lié à l'exploitation de l'infrastructure routière. En effet, l'entretien lié à l'Obligation Légale de Débroussailler (OLD), dont est tenu le concessionnaire autoroutier, conduirait à dévégétaliser les emprises. Au niveau de la parcelle Escota 2, il est au contraire projeté une re-végétalisation de la strate arborée, dont la dynamique est lente sur ce type de milieu rudéralisé.

La problématique des espèces exotiques végétales envahissantes (EEVE) au niveau des milieux riverains est particulièrement prégnante à l'échelle régionale, et concerne une très large proportion du réseau hydrographique. Mais la lutte contre ces espèces ne relève d'aucune réglementation.

De même, la création d'îlots de vieillissement, voire de senescence dans le cas de Peuplier, n'est pas routinier dans l'entretien de la végétation des cours d'eau, y compris lorsque celui-ci est assuré par un gestionnaire de milieux aquatiques. Il en va de même pour la re-végétalisation arborée.

Ces mesures ne peuvent donc être considérées comme de l'entretien courant. Leur objectif vise bien à améliorer la fonctionnalité des milieux traités, sur une superficie supérieure à celle impactée par le projet. Elles ne peuvent donc être considérées que comme de la compensation. ESCOTA respecte bien la réglementation sur ce sujet en proposant les emprises précitées répondant à la problématique.

- Compléter l'étude d'impact, en particulier les analyses spécifiques aux infrastructures de transport, avec les coûts globaux et les bénéfices des aménagements prévus sur toute la durée de vie, en prenant en compte l'ensemble des coûts relatifs aux travaux,

Cette étude n'est pas imposée ici compte tenu des seuils prévus par l'article L. 1511-2 du code des transports (R. 1511-1 du code des transports)

En application la circulaire du 17 février 1998 sur l'article 19 de la loi sur l'air, il n'est pas indiqué que l'étude d'impact doit intégrer le coût des travaux, toutefois l'estimation des coûts collectifs a été complétée de la façon suivante :

- *Prise en compte des émissions de gaz à effet de serre lors de la phase chantier d'une part, et des émissions liées à l'exploitation et maintenance de l'infrastructure d'autre part après la mise en service (2025-2074).*
- *Prise en compte des coûts collectifs (gaz à effet de serre, pollution atmosphérique et consommation énergétique) sur l'ensemble de la phase Exploitation (2025-2074) et non seulement sur les deux horizons 2028 et 2042.*

A noter qu'à partir de 2070, l'ensemble des émissions sont considérés comme stables, conformément à la note technique de la DGITM.

Les résultats démontrent l'intérêt du projet marqué par une réduction significative des émissions de GES, des pollutions atmosphériques et des consommations d'énergie entre les scénarios fil de l'eau et projet directement lié à la décongestion du trafic et la réduction des temps de parcours.

- Prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations de l'Autorité environnementale,

Pour une meilleure lisibilité des documents par le public, le dossier n'est pas modifié.

G. PROCES-VERBAL DE SYNTHÈSE ET RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE ESCOTA

Les observations formulées par le public ont été synthétisées et ont fait l'objet d'un tableau récapitulatif de ma part.

Il a été adressé à ESCOTA par courrier du 11 février 2022, sur la base d'une correspondance d'accompagnement du même jour (annexe 1 du présent rapport).


Dans le même temps, j'ai adressé le PV de synthèse par courriel aux responsables du projet d'ESCOTA,


Une réunion avec les responsables du projet, Mmes Magalie TOSCHI et Lou SALAÜN ainsi que M. Julien SOL s'est tenue le jeudi 17 février 2022 à Saint-Paul-lez-Durance et a permis d'aborder les différents sujets.

La réponse d'ESCOTA sous forme de tableau enrichi, m'est parvenue le même jour par courriel.


Un courrier officiel de la part de la Direction de la Maîtrise d'Ouvrage en date du 21 février 2022 (annexe 2 du présent rapport), transmissif des réponses d'ESCOTA m'est également parvenu.

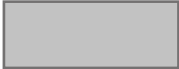
I. Observations consignées sur les registres.

N°	Nom/Référence /Date	Résumé de la demande	Observations Com. Enquêteur	Réponse du MOA
1	 c Registre numérique 11/01/2022	<p>Pourquoi ne pas raccorder la route du canal allant vers Saint-Paul directement au rond-point ?</p> <p>Est-ce suffisamment dimensionné pour les 20 prochaines années ?</p>	<p><i>Le dossier d'enquête publique contient une comparaison de l'évolution des temps de parcours à l'horizon 2028 et à l'horizon 20 ans après mise en service.</i></p> <p><i>L'étude montre que sans projet le temps de trajet à l'horizon 2028 entre la RD 952 Ouest et la porte principale est de 50 min et de 48 min entre l'A51 (Meyrargues) et la porte</i></p>	<p><i>La route qui permet d'accéder au pont des couvents franchissant le Canal EDF est directement raccordée sur le giratoire comme le montre le plan des aménagements (volet E).</i></p> <p><i>Comme le montrent les études de trafic, l'aménagement à un horizon 20 ans remplit ses fonctionnalités et limite fortement les phénomènes de congestion.</i></p>

			<p>principale. Avec le projet, les temps sont respectivement de 14 min et de 10 min.</p> <p>A l'horizon 2048, sans projet le temps de trajet à l'horizon 2028 entre la RD 952 Ouest et la porte principale est de 95 min et de 57 min entre l'A51 (Meyrargues) et la porte principale. Avec le projet, les temps sont respectivement de 42min et de 15 min.</p>	
2	<p>A </p> <p>Registre numérique 11/01/2022</p>	<p>Souligne l'urgence de résoudre le problème devant l'augmentation du trafic dans un échangeur les plus utilisées et les plus mal dimensionnés de l'A51.</p> <p>Demande d'ajouter davantage de voies à la gare de péage et de multiplier les voies en sortie de péage : 2 voies pour l'accès au rond-point de la porte principale du CEA et 1 à 2 voies pour le shunt.</p> <p>Création d'une troisième voie réservée aux véhicules qui tournent à gauche (direction ITER) dans le rond-point de l'entrée principale du CEA.</p> <p>Créer un shunt au rond-point de l'entrée principale du CEA pour les véhicules venant d'ITER (RD 952 Est).</p> <p>Création de voies protégées plus longues pour l'échangeur n°17 dans les deux sens nord et sud.</p>		<p><i>Actuellement, le péage dans le sens sortie n'est pas le facteur limitant. La saturation au niveau péage résulte d'une congestion au niveau du giratoire de la Porte Principale du CEA qui génère une remontée de file jusqu'au péage. D'où la nécessité de créer un shunt au giratoire de la Porte Principale pour que les usagers puissent directement rejoindre la RD952 Ouest en direction de St Paul et la Porte de la Cité. Une voie de péage supplémentaire sera créée permettant de répondre au besoin à un horizon long terme. La création d'une deuxième voie supplémentaire n'aurait aucune utilité.</i></p> <p><i>La réalisation du shunt du giratoire de la Porte Principale en direction de la RD952 Ouest permettra de libérer de la capacité du giratoire de la Porte Principale facilitant ainsi les mouvements A51-->RD952 Est. La création d'une troisième voie n'a donc pas été jugée utile.</i></p> <p><i>Le volume de véhicules voulant se rendre depuis la RD 952 Est vers l'A51 à l'heure de pointe matin est relativement faible par rapport au volume de véhicules empruntant le giratoire de la</i></p>

				<p>porte Principale. La création d'un shunt du giratoire dans ce sens n'aurait que très peu d'utilité.</p> <p>Les améliorations prévues de l'infrastructure contribueront à éviter les phénomènes de remontées de file sur la section courante. La réalisation de voies protégées n'a donc pas d'utilité.</p>
3	<p>c [REDACTED]</p> <p>Registre Numérique 11/01/2022</p>	<p>Travaux à faire en anticipant sur les dix années à venir. Les travaux seront-ils suffisants ?</p> <p>La circulation sur le rond-point constitue une amélioration mais il faudrait séparer les voies.</p> <p>L'entrée du CEA est à l'origine des bouchons.</p>	<p><i>Voir commentaires point 1</i></p> <p><i>Pour le CEA, consulté sur cette observation, ce n'est pas l'entrée du CEA qui est à l'origine des bouchons mais le fait qu'il n'y ait qu'une seule voie pour le franchissement du canal EDF après la gare de péage. A cet égard, les aménagements retenus semblent avoir pris en compte le point de vue du CEA.</i></p>	<p>Comme le montrent les études de trafic, l'aménagement à un horizon 20 ans remplit ses fonctionnalités et limite fortement les phénomènes de congestion.</p> <p>Les améliorations prévues de l'infrastructure contribueront à éviter les phénomènes de remontées de file sur la section courante.</p> <p>Les flux provenant de l'A51 en direction du giratoire de la Porte Principale seront bien dissociés avec une voie dédiée permettant de shunter le giratoire de la Porte Principale depuis la gare de péage pour se rendre en direction de la RD952 Ouest. Le CEA a bien prévu de redistribuer les flux de véhicules entre la porte principale et la porte de la Cité afin d'améliorer les conditions de circulation.</p>
4	<p>[REDACTED]</p> <p>Registre numérique 12/01/2022</p>	<p>Aucune preuve n'est apportée sur le fait que l'augmentation du trafic est à l'origine des dysfonctionnements.</p> <p>Les difficultés sont en partie dues au manque « d'espace tampon » pour les entrées du</p>	<p><i>Selon certains témoignages de salariés du CEA, la circulation était plus fluide avant l'installation d'ITER.</i></p> <p><i>Le CEA m'a indiqué avoir pris en compte cette situation en effectuant des travaux</i></p>	<p>Concernant la gestion des entrées du CEA et la gestion du temps de travail, ESCOTA n'est pas fondée à répondre en tant que maître d'ouvrage sur l'infrastructure de transport autoroutier.</p> <p>Les phénomènes de congestion observés sur la RD 952 et l'A51 sont bien antérieurs au développement d'ITER. Le développement d'ITER et CEA conduisent à</p>

		<p>CEA. Le CEA devrait prévoir un « espace tampon » dont la longueur serait égale au bouchon maximum constaté.</p> <p>La création d'une deuxième voie pour tourner à droite avant le CEA ne va pas améliorer la situation si la cause des difficultés est l'augmentation des flux vers le CEA et ITER.</p>	<p>en 2016. Avant travaux : -2 voies d'accès pour franchir les grilles, -3 points de contrôle pour la sécurité du centre, -2 voies d'accès après contrôle, -Parking PL et visiteurs limité créant un engorgement aux grilles du centre lors des manœuvres de stationnement des PL et ayant un impact direct sur le rond-point. Après travaux : -3 voies d'accès pour franchir les grilles, -4 points de contrôle pour la sécurité du centre, -3 voies d'accès après contrôle, -Création d'un parking visiteurs pour les PL et visiteurs en amont des grilles (7 PL + 20 VL) avec aires de manœuvres, -Création d'une voie d'évitement du rond-point pour accéder directement soit au parking extérieur, soit au parking interne ou nouvelle voie créée pour les véhicules en provenance de Saint-Paul-lez-Durance, -3 files d'attente sur le parking extérieur, -Refonte du parking interne, doublement du nombre de places,</p> <p><i>Le but du projet est aussi de faire de la Porte de la Cité la voie d'entrée privilégiée des salariés du CEA.</i></p>	<p><i>augmenter la fréquentation du site avec un nombre de personnes supplémentaires de + 2500 sur la période 2015-2028. Par conséquent, cela génère une augmentation du trafic.</i></p> <p><i>La réalisation des aménagements projetés s'accompagne d'un report de trafic de l'A51--> Porte Principale vers A51 ->Porte de la Cité. Ce report de trafic n'est possible que par la création d'un mouvement de tourne à droite direct pour se rendre depuis l'A51 vers la RD 952 Ouest et la création d'un nouveau giratoire pour fluidifier les mouvements depuis la RD 952 vers la porte de la Cité. Ce report permettra de décongestionner l'entrée principale du CEA.</i></p> <p><i>La réalisation de l'aménagement projeté permettra d'éviter les phénomènes de remontée de file sur l'A51 et donc les situations accidentogènes associées.</i></p>
5		La faible zone tampon entre le CEA (portes principales et de la cité) et la zone de péage est	<i>Voir commentaires des points 3 & 4</i>	<i>L'aménagement a été conçu selon des hypothèses de fonctionnement normal et non pas pour traiter des</i>

	Registre numérique 16/01/2022	à la source d'engorgements notamment en cas de blocage du centre (grève, contrôles renforcés, distribution de tracts...).		<i>événements occasionnels de type grève.</i> <i>En fluidifiant le trafic à l'aval depuis la gare de péage vers les portes d'entrée du CEA-ITER, cela va permettre de fluidifier le trafic à l'amont et éviter ainsi les phénomènes de remontées de file sur l'A51 et donc les situations accidentogènes associées</i>
6	Anonyme Registre numérique 17/01/2022	Proposition d'ajouter une ou deux voies après le péage sur le nouveau pont.		<i>Cette proposition est bien celle retenue avec la création d'un nouveau pont franchissant le canal EDF permettant ainsi le mouvement de tourne à droite direct entre l'A51 et la RD 952 ouest associé à l'augmentation de la capacité de la gare de péage avec la création d'une voie supplémentaire en sortie. La création d'une deuxième voie supplémentaire sur le futur pont conduirait à élargir significativement la RD 952 pour le raccordement ce qui est très complexe au vu des faibles emprises. De plus, les études de trafic démontrent qu'une voie supplémentaire est suffisante pour réduire significativement les temps de parcours.</i>
7	 Registre numérique 21/01/2022	Souhaite que les bus L 150 et L 152 s'arrêtent en bas de la ZA Rourabeau.	<i>Cette remarque relève de la compétence de la Métropole Mobilité</i>	<i>ESCOTA n'est pas fondée à répondre en tant que maître d'ouvrage sur l'infrastructure de transport autoroutier sur des questions de transports en commun qui relèvent de la compétence des collectivités.</i>

II. Observations faites lors de la concertation inter administrative.

La Métropole Aix-Marseille-Provence (AMP) avait souhaité l'insertion d'un couloir de bus.

La Préfecture et AMP ont convenu que cette demande tardive devrait être traitée dans un autre cadre.

H. OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Du dossier d'enquête publique, des observations du public des résultats de la concertation inter administrative, des contacts que j'ai pu avoir, ainsi que des réponses du maître d'ouvrage, je dégage trois thématiques principales pour lesquelles je formule les observations ci-dessous.

J'estime par ailleurs que les réponses du maître d'ouvrage ESCOTA aux observations de public et à l'Autorité Environnementale sont très bien argumentées et globalement satisfaisantes.

I. Perception du projet par le public intéressé.

Si la population de Saint-Paul-lez-Durance qui emprunte peu la bretelle n°17 de l'A51 et en général aux heures de moindre affluence ne s'est pas montrée intéressée par le dossier, les utilisateurs habituels des installations, c'est-à-dire essentiellement les salariés du CEA ont fait valoir un intérêt certain.

La preuve en est de l'importante consultation du dossier sur le registre dématérialisé qui a fait l'objet de 345 téléchargements et dont les pages ont été consultées plus de 1 000 fois.

Les parties les plus téléchargées du dossier ont été le plan des aménagements et celles concernant l'évaluation environnementale.

Des contacts que j'ai pu avoir avec le CEA, il en ressort que la réalisation de ce projet est très attendue, voire sollicitée de façon pressante depuis plusieurs années et que l'arrivée d'ITER, dont les pouvoirs publics ont eu le souci constant de favoriser l'accueil, n'a pu qu'en accélérer la mise en œuvre malgré une période où les projets autoroutiers n'avaient plus la faveur des décideurs.

Au premier chef, c'est l'insécurité autoroutière et le gain de sécurité à obtenir qui sont mis en avant, les files d'attente matinales sur la bande d'arrêt d'urgence, alors même que d'autres véhicules et des poids lourds circulent à pleine vitesse sur les voies autoroutières sont réellement accidentogènes.

Le second argument avancé est bien entendu relatif au temps de trajet domicile travail, que le mode de déplacement soit collectif ou individuel, et surtout l'incertitude sur l'heure d'arrivée à son travail, facteur de stress, que génère les bouchons dont l'ampleur est imprévisible au quotidien.

Cet argument est toutefois tempéré par le nombre important de jours de congé et de télétravail dont bénéficient les employés du CEA qui leur permettent à chacun d'être absents sur le site pendant près de 19 semaines par an.

II. Les enjeux environnementaux.

Ce sont les principaux enjeux des travaux à réaliser et ils justifient en grande partie la réalisation de l'enquête publique qui s'assimile quasiment à une enquête environnementale

L'avis de l'Autorité Environnementale est globalement bienveillant et les réserves les plus nettes sont à mettre à la charge soit d'EDF pour la transparence du canal au niveau du ravin de la Bête, soit des collectivités ou des acteurs du secteur de Cadarache pour l'organisation des transports collectifs ou la mise en œuvre d'un plan de déplacement inter-entreprise.

Dans la séquence ERC – Eviter Réduire Compenser – la responsabilité du maître d'ouvrage ESCOTA se limite aux deux premières mesures considérant que les mesures d'évitement tiennent à juger de l'opportunité du projet, alors même qu'il a été estimé opportun puisqu'il a fait l'objet avant sa mise en œuvre d'une décision favorable au plus haut niveau de l'Etat.

Sur l'impact environnemental proprement dit du projet, ESCOTA, et c'est son propre intérêt, a fait en sorte d'optimiser au mieux les infrastructures existantes, le basculement du sens des voies aux différentes heures du matin et du soir en est un exemple.

Le choix d'insérer les améliorations de l'échangeur dans une zone déjà aménagée, au lieu de créer un nouvel échangeur, outre son moindre coût, est également favorable à la limitation de l'impact environnemental. Il en a été de même lorsqu'il s'est agi d'évaluer les différentes variantes, en particulier pour la phase chantier, au regard de leur impact sur le milieu naturel.

Concernant les mesures compensatoires des impacts résiduels notables, je les estime proportionnées à l'importance du projet et à ses incidences.

Elles seront mises en œuvre à proximité du site endommagé, sur la commune de Grambois, et seront effectives rapidement, au moment des impacts du projet.

Le maître d'ouvrage s'est attaché à ce qu'elles soient équivalentes et ciblent les mêmes composantes que celles altérées ou détruites et puissent faire l'objet d'une certaine pérennité avec des mesures de suivi.

Le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN), compétent en matière de protection de la biodiversité, devrait se prononcer très prochainement.

III. Les modalités de déplacement.

En premier lieu, je voudrais indiquer qu'il serait souhaitable, une fois le projet réalisé, que les acteurs locaux, et en particulier le CEA et ITER, soient très attentifs aux modalités de déplacement de leur personnel et à leurs éventuelles modifications.

Notamment, il s'agira d'éviter les effets pervers des travaux, qui, apportant une réelle amélioration aux conditions de circulation, entraînent un recours accru à l'autosolisme.

Si dans l'immédiat, cette progression peut être écartée, considérant les contraintes financières entraînées par la hausse du coût des carburants, la mise en œuvre d'un plan de déplacement inter entreprise (PDIE) est à l'évidence la solution la plus durable.

Dans son avis, l'Autorité Environnementale (Ae CGEDD) insiste, à juste titre, sur cet aspect qui d'ailleurs ne concerne pas directement le maître d'ouvrage ESCOTA.

La Métropole Aix-Marseille-Provence (AMP) a, dès 2017, sensibilisé les acteurs du secteur de Cadarache à l'intérêt d'établir un PDIE. A l'issue de nombreuses réunions, et avec le soutien financier de l'ADEME, une liste d'actions prioritaires a été dressée jusqu'à envisager la création d'une entité de portage dans la durée (association CADEN'S) et un prestataire pour une plateforme de covoiturage avait même été démarché (Karos).

Faute d'avoir réussi à désigner une véritable chef de file, qui aurait joué le rôle d'interlocuteur unique et qui aurait pu être le CEA, ce projet de PDIE est actuellement enterré. Force également est de reconnaître que la crise sanitaire, avec les modifications profondes de comportement qu'elle a entraînées, n'a pas favorisé l'essor de ce PDIE.

Actuellement, la Métropole AMP travaille à densifier son offre de transports collectifs pour le bassin de Cadarache ce qui ne va pas d'ailleurs forcément améliorer la situation dans la mesure où, dans le même temps, le CEA diminuera ses rotations de navettes.

Le CEA, qui a un budget transport annuel de 5 M€, entre sa contribution métropolitaine et son réseau propre, considère qu'il sera difficile de convaincre plus de 40 % de ses salariés d'utiliser les transports collectifs (actuellement 36%) et réfléchit à promouvoir le covoiturage où elle estime avoir une marge de progression plus significative (actuellement 11% du personnel).

Dans l'immédiat, les acteurs se satisfont de la réouverture de la route du barrage, obtenue après des négociations avec EDF, et qui devrait permettre de délester une partie du trafic en provenance du nord.

Fait à Aix-en-Provence, le 4 mars 2022,

Le Commissaire Enquêteur,



Pierre GALLAND

Pierre GALLAND

Aix-en-Provence, le 11 /02/2022

Commissaire Enquêteur

6 Bis Avenue de la Violette

13100 AIX-EN-PROVENCE

pgallandpmc@outlook.fr

06.61.84.18.83

Le Commissaire Enquêteur

à

Monsieur Salvador NUNEZ

Directeur de la Maîtrise d'Ouvrage

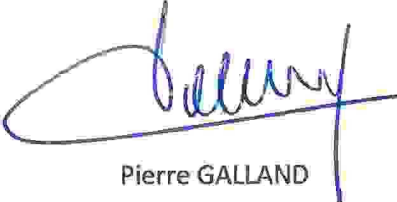
ESCOTA

En application de l'article R.123-18 du Code de l'Environnement, je vous remets ci-joint le procès-verbal de synthèse des observations recueillies dans le registre d'enquête publique au cours de l'enquête publique qui s'est déroulée du 11 janvier 2022 au 10 février 2020 pour les travaux de réaménagement de l'échangeur de Cadarachen°17 sur l'autoroute A51 à Saint-Paul-lez-Durance.

Je vous prie de bien vouloir apporter les réponses souhaitées qui pourront enrichir le rapport que je dois remettre dans le délai d'un mois.

Je me tiens à votre entière disposition pour vous apporter tous les compléments d'information que vous pourriez souhaiter obtenir ou pour participer à une rencontre pour évoquer les questions soulevées si vous envisagez de l'organiser.

Conformément aux dispositions de l'article R.123-18 du Code de l'Environnement, vous voudrez bien m'adresser sous quinze jours vos observations éventuelles en réponse à la lecture de ce procès-verbal.



Pierre GALLAND



Réseau ESCOTA

Direction de la Maîtrise d'Ouvrage

Monsieur GALLAND
Commissaire Enquêteur
6 bis Avenue de la Violette
13100 Aix-en-Provence

Mandelieu, le 21 février 2022

Objet : A51 – Réaménagement du diffuseur de Cadarache

Réf. : DMO – MT/NT/22-0126

P.J. : 1 procès-verbal complété

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Dans le cadre de son contrat de plan entre l'Etat et ESCOTA, validé par décret de novembre 2018, ESCOTA doit procéder au réaménagement de l'échangeur de Cadarache afin d'améliorer les conditions d'accès au CEA Cadarache.

Ce projet, approuvé par la Direction des Infrastructures de Transport (DIT) le 30 octobre 2019, est soumis à déclaration de projet en application des articles L. 123-1 du code de l'environnement.

L'enquête publique relative à cette déclaration de projet, dont vous avez assuré le suivi en qualité de Commissaire Enquêteur, s'est tenue du 11 janvier 2022 au 10 février 2022.

Par courrier en date du 11 février 2022, vous avez adressé à ESCOTA, en application de l'article R.123-18 du code de l'environnement, votre procès-verbal de synthèse des observations recueillies dans le registre d'enquête publique. La réunion de restitution de ces observations s'est tenue le 17 février 2022.

Conformément à l'article R 123-18 du code de l'environnement, je vous prie de trouver, en pièce jointe, les éléments de réponses au procès-verbal communiqué.

Mes services se tiennent à votre disposition pour échanger si besoin.

Veuillez croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, en l'assurance de mes salutations distinguées.

Salvador MUÑEZ
Directeur de la Maîtrise d'Ouvrage ESCOTA

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Salvador MUÑEZ", is written over the typed name and title.

ESCOTA
432, avenue de Cannes – BP 41
06211 Mandelieu Cedex
Tél: +33 4 93 48 50 00 – Fax: +33 4 93 48 50 10
www.vinci-autoroutes.com

PREFECTURE DES BOUCHES DU RHONE

Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement

Bureau de l'Utilité Publique, de la Concertation et de
l'Environnement

Enquête Publique

Préalable à la Déclaration de Projet d'intérêt général des travaux de
réaménagement de l'échangeur de Cadarache n°17 sur l'autoroute A51, à
Saint-Paul-lez-Durance

Du mardi 11 janvier 2022 au jeudi 10 février 2022

ANNEXES AU RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE

A	B	C	D
Cadre général	Organisation Travail préparatoire	Déroulement de l'enquête	Registres Observations Public & Adm Autorité Environnementale

Tribunal administratif de Marseille

Décision du 01 décembre 2021

Dossier N° E21000125/13

Aix-en-Provence, le 4 mars 2022

Le Commissaire enquêteur,


Pierre GALLAND

Enquêtes Publique

Préalable à la Déclaration de Projet d'intérêt général des travaux de réaménagement de l'échangeur de Cadarache n°17 sur l'autoroute A51, à Saint-Paul-lez-Durance

ANNEXE A

Cadre Général

1- Décret n° 2018-59 approuvant des avenants aux conventions passées entre l'Etat et ESCOTA pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes et aux cahiers des charges annexés à ces conventions,

2- Lettre du Directeur de la Maîtrise d'ouvrage ESCOTA au Préfet des Bouches du Rhône en date du 19 novembre 2021 :

Demande de poursuite de la procédure d'enquête publique par la saisine du Tribunal Administratif pour nomination du commissaire en quêteur,

3- Note du Préfet des Bouches du Rhône à la Présidente du Tribunal Administratif du 23 novembre 2021 :

Demande de désignation du commissaire enquêteur,

4- Décision de désignation du commissaire enquêteur par la 1^{ère} Vice-présidente en date du 1^{er} décembre 2021,

5- Arrêté du Préfet des Bouches-du-Rhône du 14 décembre 2021 :

Ouverture et organisation d'une enquête publique préalable à la Déclaration de Projet d'intérêt général des travaux de réaménagement de l'échangeur de Cadarache n°17, sur l'autoroute A51, à Saint-Paul-lez-Durance,

6- Avis d'enquête publique en date du 15 décembre 2021,

7- Note du Préfet des Bouches du Rhône au commissaire enquêteur en date du 15 décembre 2021,

8- Note du Préfet des Bouches du Rhône au Maire de Saint-Paul-lez-Durance en date du 15 décembre 2022 pour notification de l'ouverture de l'enquête publique,

9- Note du Préfet des Bouches du Rhône à ESCOTA en date du 15 décembre 2022 pour notification de l'ouverture de l'enquête publique,

Enquête Publique

Préalable à la Déclaration de Projet d'intérêt général des travaux de réaménagement de l'échangeur de Cadarache n°17 sur l'autoroute A51, à Saint-Paul-lez-Durance

ANNEXE B

Travail Préparatoire

- 1- Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une évaluation environnementale en date du 29 juillet 2019,
- 2- Décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas n°F -093-19-C-0078 du 27 août 2019,
- 3- Convention de financement signée entre ESCOTA et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur le 21 octobre 2019,
- 4- Convention de financement signée entre ESCOTA et le Département des Bouches du Rhône en date du 30 octobre 2019,
- 5- Décision du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire – Sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé n°DM-DGITM/GNR/GCA – 20189-45 du 30.10.2019,
- 6- Déclaration d'intention d'ESCOTA en date du 23 juin 2020,
- 7- Décision du Ministère de la Transition Ecologique – Direction des Infrastructures de Transport en date du 12 octobre 2020,
- 8- Décision du Préfet des Bouches-du-Rhône de non soumission à une concertation préalable en date du 18 novembre 2020,
- 9- Décision du Ministère Chargé des Transports - Sous-direction de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé n°2020-01 du 08.01.2021,

10- Convention de transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage, d'entretien et d'exploitation temporaire du domaine public routier signée entre ESCOTA, la commune de Saint-Paul-lez-Durance et le Département des Bouches-du-Rhône en date du 2 avril 2021,

11- Courriers d'ESCOTA au Préfet des Bouches-du-Rhône en date des 21 avril et 17 mai 2021 demandant le lancement de la concertation interservices,

12- Compte rendu de la réunion du conseil municipal de Saint-Paul-lez-Durance autorisant la vente de la parcelle Section a n°473 à ESCOTA,

13- Notes du Préfet des Bouches-du-Rhône des 8 juin et 20 septembre 2021 : Concertation Interservices,

14- Avis de la DDTM des Bouches-du-Rhône sur dossier route à grande circulation en date du 26 juillet 2021,

15- Courrier ESCOTA au Préfet - Loi sur l'eau – en date du 6.08.2021,

16- Préfet des Bouches du Rhône Récépissé de déclaration loi sur l'eau en date du 9 août 2021,

17- Saisine Autorité Environnementale par le Préfet des Bouches-du-Rhône en date du 20 septembre 2021,

18- Courrier ESCOTA pour saisine DREAL PACA en date du 24 septembre 2021 pour demande de dérogation espèces protégées,

19- Note Préfet des Bouches-du-Rhône à ESCOTA en date du 5 octobre 2021 pour absence d'opposition à la déclaration de projet,

Enquêtes Publique

Préalable à la Déclaration de Projet d'intérêt général des travaux de réaménagement de l'échangeur de Cadarache n°17 sur l'autoroute A51, à Saint-Paul-lez-Durance

ANNEXE C

Publicité/Communication

- 1- Affiche Avis d'enquête publique.**
- 2- Liste des treize points d'affichage et reportage photographique des affiches mises en place dans la commune de Saint-Paul-lez-Durance.**
- 3- Message défilant « Enquête Publique » sur panneau lumineux de la commune de Saint-Paul-lez-Durance.**
- 4- Capture d'écran du site internet de la Mairie de Saint-Paul-lez-Durance.**
- 5- Capture d'écran du site internet du Commissariat à l'Energie Atomique (CEA).**
- 6- Capture d'écran du site internet de l'Agence ITER France.**
- 7- Capture d'écran du site internet d'ITER.**
- 8- Annonces dans la presse :**

La Provence le 24 décembre 2021 et le 13 janvier 2022.

La Marseillaise le 24 décembre 2021 et le 13 janvier 2022.

Enquêtes Publique

Préalable à la Déclaration de Projet d'intérêt général des travaux de réaménagement de l'échangeur de Cadarache n°17 sur l'autoroute A51, à Saint-Paul-lez-Durance

ANNEXE D

Registre, Observations Public, Administrations et Organismes
Autorité environnementale

1- Registre d'enquête publique.

2- Registre numérique.

3- Réponses Administrations et Organismes :

a/ Sous-Préfecture d'Aix-en-Provence du 11.06.2021.

b/ Groupement de gendarmerie départementale des Bouches-du-Rhône du 29/06/2021.

c/ Maire de Saint-Paul-lez-Durance du 09/07/2021.

d/ Direction départementale des Territoires et de la Mer des Bouches-du-Rhône du 23/08/2021.

e/ Métropole Aix-Marseille-Provence – Territoire du Pays d'Aix du 10/11/2021.

f/ Conseil Municipal de Saint-Paul-lez-Durance du 22/11/2021.

4- Autorité environnementale. Avis délibéré n°2021-114 adopté lors de la séance du 9 décembre 2021.