

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



### CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Tribunal administratif de Marseille  
Dossier N° E2100125/13

Décision du 1<sup>er</sup> 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 horizontal line.

Pierre GALLAND

## SOMMAIRE DES CONCLUSIONS

Dossier N° [E21000125/13](#)



### Préambule

#### 1. Rappel du projet

P 4

- A. Objet du projet.
- B. Contenu du projet.
- C. Enjeux environnementaux.
- D. Coût du projet.

#### 2. Déroulement de l'enquête

P 5

- A. L'information du public.
  - 1) Avis d'enquête publique.
  - 2) Communication.
- B. Les permanences et registres.
- C. Entretiens et visites menés à l'occasion de l'enquête.
- D. Clôture de l'enquête.

**3. Observations formulées et réponses  
du Maître d'Ouvrage ESCOTA P.10**

A. Observations consignées sur le registre dématérialisé.

B. Concertation inter-administrative et Autorité Environnementale.

**4. Analyse et conclusions du commissaire enquêteur  
P.12**

A. Les enjeux environnementaux.

B. Les déplacements dans la zone.

C. Le projet de réaménagement est-il d'intérêt général ?

**AVIS FAVORABLE**



# I. CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

## **Préambule :**

Par courrier en date du 19 novembre 2021, M. Salvador NUNEZ, Directeur de la Maîtrise d'Ouvrage ESCOTA 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.

Par courrier en date du 23 novembre 2021, le Préfet des Bouches-du-Rhône a sollicité du Tribunal administratif de Marseille la désignation d'un commissaire enquêteur pour mener à bien l'enquête publique relative à la déclaration de projet visant à la modification de l'échangeur de Cadarache n°17 situé sur l'autoroute A51. 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.

En date du 14 décembre 2021, le Préfet des Bouches-du-Rhône a pris un arrêté 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.

## **1. Rappel du projet.**

### **A/ Objet du projet :**

Situé sur la commune de Saint-Paul-lès-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, dont la construction sera terminée en 2025.

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, 12 000 véhicules circulent dans le secteur.

Parmi eux, 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.

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.

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 (Cité),
- ❖ Réaménager la gare de péage, afin d'augmenter sa capacité et d'éviter des remontées de files sur l'A51.

## **B/ 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.

## **C/ Enjeux environnementaux :**

Les enjeux environnementaux se situent à plusieurs niveaux :

- ❖ Habitats naturels à enjeu et zones humides,
- ❖ Faune et flore,
- ❖ Franchissement du canal EDF,
- ❖ Risques naturels,
- ❖ Nuisances sonores,

## **D/ Coût du projet :**

Le coût total de l'aménagement est de 7,15 millions HT en valeur janvier 2016.

Son financement est assuré conjointement par la Région PACA, le CD 13 et ESCOTA.

## **2. Déroulement de l'enquête.**

### **A/ L'information du public.**

#### **A.1/ Avis d'enquête Publique.**

Le Préfet des Bouches-du-Rhône a, en date du 15 décembre 2021, édicté un avis d'enquête publique préalable à la déclaration 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.

## **A.2/ Communication.**

Un affichage réglementaire a été fait sur le panneau de la mairie de Saint-Paul-lez-Durance ainsi qu'aux entrées de ville et sur les lieux de réalisation des travaux en douze points différents à compter du 24 décembre 2021.

La publicité a également été effective :

- Sur les sites internet de la commune de Saint-Paul-lez-Durance, du CEA, d'ITER et de l'Agence ITER-France,
- Sur les panneaux lumineux défilant de la commune,

Parutions dans la presse (Annexe C.6) :

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.**

## **B/ Les Permanences et Registres.**

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

- Mardi 11 janvier 2022, de 8h30 à 12h00 (ouverture enquête),
- Lundi 17 janvier 2022 de 14h00 à 17h30,
- 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 enquête),

Où un registre et le dossier d'enquête publique étaient mis à la disposition du public.

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>.

### **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, distant de 3 kms de l'échangeur, 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.

## Registre numérique.

Le registre numérique a connu une consultation très importante en particulier dès le début de l'enquête.

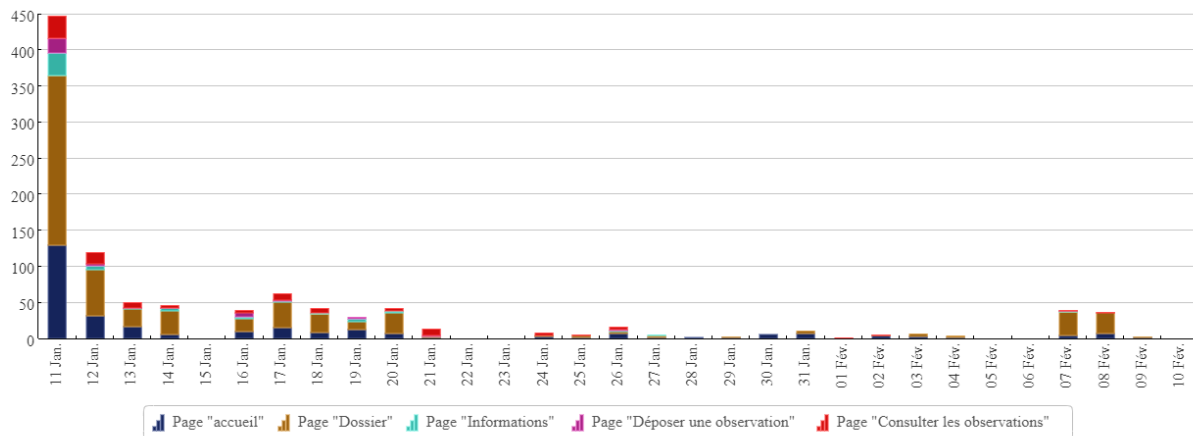
Cet afflux est vraisemblablement dû à l'excellente communication interne mise en œuvre au sein du CEA qui a remarquablement sensibilisé ses salariés.

### 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 consultations de pages du dossier.

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

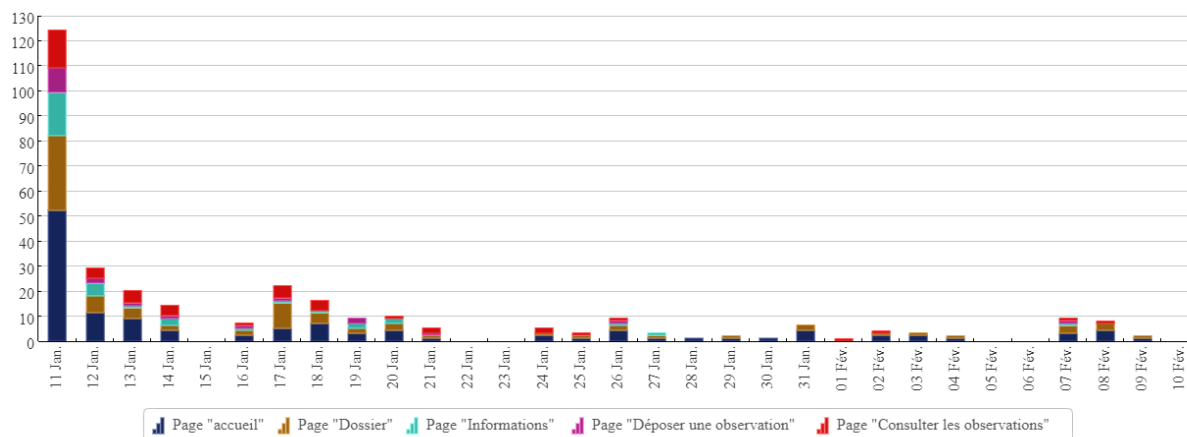


### Nombre de visiteurs pour la consultation des pages sur la durée de l'enquête :

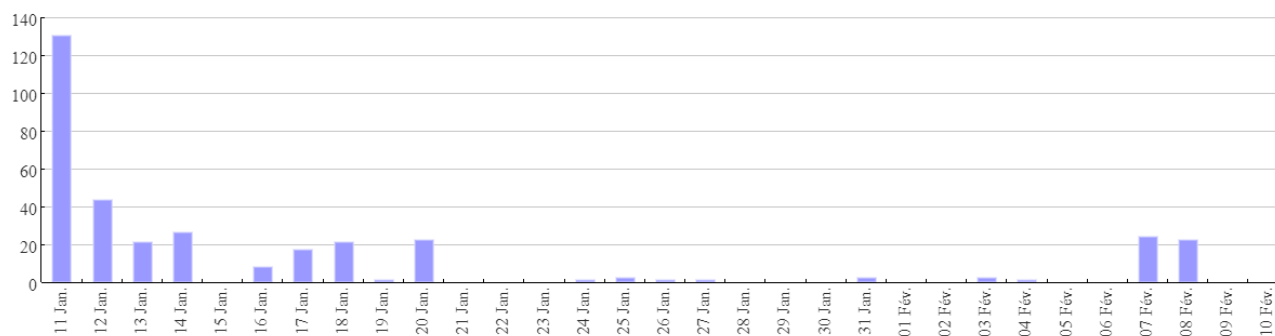
Page « Accueil » :	126
Page « Informations » :	36
Page « Dossier » :	83
Page « Consulter les observations » :	49
Page « Déposer une observation » :	21

Soit un total de 315 visiteurs.

[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

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

7 contributions ont été déposées.

A cet égard, j'observe que toutes les observations faites, sans être franchement défavorables au projet, expriment un certain nombre de réserves ou à tout le moins d'interrogations sur l'intérêt ou l'opportunité de tels travaux.

Elles sont en général bien argumentées.

Je pense qu'il n'y a pas lieu d'en tirer une conclusion négative. Au contraire, j'ai le sentiment, à travers tous les entretiens que j'ai pu avoir, notamment au sein du CEA, que les aménagements étaient attendus depuis longtemps et que les utilisateurs actuels de l'autoroute y sont largement favorables.

### **C/ Entretiens et visites menés à l'occasion de l'enquête :**

- 07 & 09/12/2021 : remise du dossier et des pièces annexes à la Préfecture des Bouches-du-Rhône,
- 09/12/2021 : rencontre avec Mme Sylvie RENUCCI, Secrétaire Générale à la Mairie de Saint-Paul-lez-Durance. Fixation des dates des permanences et modalités d'installation lors de ces permanences,



- 16/12/2021 : réunion avec ESCOTA, remise pièces complémentaires dossier et visite sur le terrain,
- 16/12/2021 : réunion avec Mme Isabelle BALAGUER, Délégué Territoriale Aix Val de Durance de la DDTM,
- 22/12/2021 : réunion avec M. Thierry ABRAN, Adjoint au chef de service Technique et Logistique du CEA. Le point de vue des utilisateurs,
- 03/01/2022 : visioconférence avec Mme Barbara MINOT-TAIOGLOU, Cheffe du Service Communication du CEA. Information du CEA en interne sur l'enquête publique,
- 04/01/2022 : 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,
- 05/01/2022 : 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,
- 06/01/2022 : 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,
- 10/01/2022 : 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-entreprise,
- 02/02/2022 : rencontre avec M. Luis RIBEIRO, La Métropole AMP DGA Mobilité – Direction Marketing Clientèle. Rôle de la Métropole dans le PDIE Cadarache,

#### **D/ Clôture de l'enquête.**

A l'issue de l'enquête le 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.

Après analyse, faite au fil de l'eau, j'ai adressé le 11 février 2022 par courrier au Directeur de la Maîtrise d'Ouvrage d'ESCOTA le PV de synthèse.

Je l'ai également remis par mail, le même jour aux responsables du projet, Mmes Magalie TOSCHI et Lou SALAÛN ainsi que M. Julien SOL que j'ai ensuite rencontré pour une réunion de restitution le 17 février 2022 à Saint-Paul-lez-Durance

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

**Le manque d'intérêt de la population de Saint-Paul-lez-Durance n'est pas étonnant dans la mesure où elle est peu utilisatrice de l'échangeur n°17, et si elle l'emprunte, c'est en dehors des heures d'affluence matinale.**

**Le nombre important de consultations et de téléchargements du dossier, à partir du registre dématérialisé résulte de la très active communication sur le projet en interne au sein du CEA et d'ITER et dénote un intérêt évident des utilisateurs pour les aménagements envisagés.**

### **3. Observations formulées et réponses du Maître d'Ouvrage ESCOTA**

#### **A/ Observations consignées sur le registre dématérialisé.**

Elles font l'objet d'un tableau détaillé dans le corps du rapport.

Je les reprends ci-après de manière synthétique, par thème, avec [mes observations](#) et les [réponses d'ESCOTA](#).

#### **Thème 1 Les travaux seront-ils suffisants à l'avenir de 10 ou 20 ans ?**

*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.*

*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. Avec le projet, les temps sont respectivement de 14 min et de 10 min.*

*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.*

*Comme le montrent les études de trafic, l'aménagement à un horizon 20 ans remplit ses fonctionnalités et limite fortement les phénomènes de congestion.*

#### **Thème 2 L'augmentation du trafic n'est pas à l'origine des dysfonctionnements.**

*Selon certains témoignages de salariés du CEA, la circulation était plus fluide avant l'installation d'ITER.*

*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 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.*

#### **Thème 3 L'entrée du CEA et le faible espace tampon entre les entrées du CEA et la zone de péage sont la source des engorgements.**

*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.*

*Le CEA m'a également indiqué avoir pris en compte cette situation en effectuant des travaux 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,

*Les améliorations prévues de l'infrastructure contribueront à éviter les phénomènes de remontées de file sur la section courante.*

*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.*

*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.*

#### **Thème 4 Il faudrait ajouter davantage de voies à la gare de péage et multiplier les voies en sortie de péage.**

*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.*

*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.*

*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 porte Principale. La création d'un shunt du giratoire dans ce sens n'aurait que très peu d'utilité.*

#### **Thème 5 Renforcement de la sécurité en amont de la barrière de péage et sur l'autoroute par l'allongement des voies de sortie.**

*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.*

*La réalisation de voies protégées n'a donc pas d'utilité.*

### **B/ Concertation inter-administrative et Autorité Environnementale :**

#### **B.1/ Concertation inter-administrative.**

Seule la Métropole-Aix-Marseille-Provence (AMP) avait souhaité faire une observation en souhaitant l'insertion d'un couloir de bus.

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

#### **B.2/ Autorité Environnementale.**

Les avis détaillés émis par l'Autorité environnementale *ainsi que les réponses formulées par le maître d'ouvrage ESCOTA (volet D du dossier d'enquête)* sont donnés dans le corps du rapport (p.35)

La synthèse de l'avis délibéré n°2021-114 du 9 décembre 2021 de l'Autorité environnementale est repris ci-dessous :

« Les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur la préservation des milieux naturels et des espèces, la qualité de l'eau et des milieux aquatiques, le risque inondation et le bruit.

L'opération présentée n'analyse pas les autres solutions possibles comme celles concernant le développement de transports en commun, alors que le site industriel vise à recevoir, à moyen terme, près de 10 000 employés, dont l'accès, sans mise en œuvre volontariste d'une nouvelle stratégie de déplacement à l'échelle du secteur de Cadarache, continuera de se faire principalement en voiture individuelle.

S'agissant des milieux naturels, un ensemble de mesures permet de minimiser les incidences sur le « Ravin de la bête » en contre-bas de la gare de péage, mais celles-ci ne prendront pleinement leur ampleur que si la traversée de ce « cours d'eau », actuellement non reconnu comme tel, par un canal exploité par EDF, est améliorée. Elle recommande par ailleurs de considérer les travaux des sites Escota 1 et 2 comme l'entretien courant de dépendances routières et, par conséquent, de définir de nouvelles mesures compensatoires.

L'Ae recommande en outre de revoir le contenu de l'étude d'impact pour l'inscrire dans une approche plus globale de l'organisation des déplacements sur le secteur d'activités de Cadarache, abordant en particulier les solutions alternatives à l'autosolisme, et de finaliser un plan de déplacement inter-entreprises à l'échelle de ce secteur. L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé. »

Pour ce qui a trait à la mise en œuvre d'une stratégie de déplacement à l'échelle du secteur de Cadarache et la finalisation d'un plan de déplacement inter-entreprises, ESCOTA répond que *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. 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.*

Pour ce qui concerne « le cours d'eau du ravin de la Bête » *Cette recommandation est à adresser à EDF.*

Pour le surplus, les réponses formulées par ESCOTA à la totalité des observations détaillées de l'Autorité Environnementale me semblent lui répondre de façon exhaustive et tout à fait satisfaisante.

### **3. Analyse et conclusions du commissaire enquêteur.**

Du dossier d'enquête publique, des observations du public, de l'avis de l'Autorité Environnementale ainsi que des réponses du maître d'ouvrage et des entretiens que j'ai eu à l'occasion de l'enquête, je formule un certain nombre d'observations et j'en arrive aux conclusions qui suivent.

#### **A/ Les enjeux environnementaux.**

Ils me paraissent avoir été bien appréhendés par le maître d'ouvrage ESCOTA.

L'impact environnemental avait déjà été pris en compte pour optimiser au mieux les infrastructures existantes et le choix d'insérer les améliorations de l'échangeur dans une zone déjà aménagée est également bénéfique.

La consommation d'espaces naturels ou semi-naturels sera peu importante en phase d'exploitation dans une zone notablement rudéralisée et les impacts naturels bruts seront surtout sensibles en phase de chantier.

A ce titre les mesures compensatoires me paraissent proportionnées à l'importance du projet et à ses incidences. Elles seront rapidement mises en œuvre à proximité du site endommagé et ciblent les

mêmes composantes que celles altérées ou détruites. Outre leur suivi, des mesures d'accompagnement sont envisagées.

Les effets cumulés, que l'étude d'impact doit prendre en compte au titre de l'article R122-5 du Code de l'Environnement, seront faibles et principalement liés à l'imperméabilisation des sols.

L'avis de l'Autorité Environnementale, qui s'attache surtout à souhaiter une approche plus globale de l'organisation des déplacements dans le secteur de Cadarache, est globalement bienveillant sur le projet.

Le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) devrait rendre près prochainement son avis sur les dérogations concernant les milieux et espèces protégés.

## **B/ Les déplacements dans la zone.**

Compte tenu de l'insistance de l'Autorité Environnementale dans son avis sur le thème de l'organisation des déplacements, je me dois de développer ce point dans mon analyse.

Pour ce qui me concerne, ce développement ne traite pas de l'opportunité du projet, dont le lancement a fait l'objet d'une décision claire des pouvoirs publics, et qui n'est en rien dans l'objet de l'enquête publique.

L'Ae recommande que l'étude d'impact puisse aborder les solutions alternatives à l'autosolisme et à la finalisation d'un plan de déplacement inter-entreprises (PDIE) à l'échelle du secteur.

Sur cet aspect, force est de reconnaître que les acteurs de la zone ne sont pas allés au bout de leur démarche, et que sans doute la crise sanitaire a nui au développement d'un processus bien engagé et pour lequel la Métropole Aix-Marseille-Provence n'avait pas ménagé son appui.

Force est de reconnaître que, sans la désignation d'un chef de file, qui pourrait être le CEA s'il en a la volonté, la mise en œuvre d'un PDIE aura beaucoup de mal à émerger mais la Métropole-Mobilité pourra y aider en développant son offre de transports publics, ce qu'elle est en voie de faire.

Ce PDIE pourrait d'ailleurs être générateur d'économies pour l'ensemble des opérateurs de la zone, y compris pour le CEA, qui, outre sa contribution transport à la Métropole, dépense 3 M€ en transport par an dont 2,5 M€ pour le transport pendulaire.

Sans bien entendu remettre en cause le réaménagement de l'échangeur de Cadarache de l'autoroute A51, il m'apparaît que ce serait au contraire le bon moment pour que les concertations reprennent afin de rechercher des solutions à la réduction de l'autosolisme pour les trajets domicile-travail, le développement du co-voiturage devrait pouvoir y contribuer largement..

## **C/ Le projet de réaménagement est-il d'intérêt général ?**

Le projet ne nécessite pas de déclaration d'utilité publique mais il s'agit d'évaluer si les aménagements prévus présentent un intérêt général et s'il entraîne des avantages pour la collectivité dans son ensemble.

Le premier bénéfice attendu tient à l'amélioration de la sécurité dans les transports tant pour les utilisateurs quotidiens de l'échangeur qui, lorsqu'il y a des ralentissements ne seront plus obligés de stationner sur la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute, que pour les usagers mêmes de cet autoroute qui ne seront plus confrontés à ces files accidentogènes sur le bas-côté.

La sécurité sera également améliorée pour l'accès à la porte de la Cité du CEA, la création du rond-point à la sortie du shunt supprimant le tourne à gauche générateur d'accrochages.



Selon les études issues de modélisations, ces améliorations seront pérennes et pourront faire face aux importantes augmentations de trafic attendues dans les années à venir, notamment avec le développement d'ITER.

La fluidification du trafic devrait entraîner également des gains très significatifs dans les temps de trajet pour l'ensemble des acteurs qui veulent accéder à cette zone dont l'attractivité économique serait ainsi être renforcée.

Du fait de la réduction manifeste des embouteillages et des temps de parcours, le projet engendre une diminution directe des gaz à effet de serre ainsi que de la pollution atmosphérique. Les consommations énergétiques devraient également être réduites.

**Compte tenu de ce qui précède, il paraît clair que le caractère d'intérêt général du projet est avéré, qu'il mérite d'être mis en œuvre, et qu'il bénéficiera non seulement au CEA et à ITER mais à l'ensemble de la collectivité.**

## **II AVIS MOTIVÉ DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

Vu l'arrêté du Préfet des Bouches-du-Rhône 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,

Après avoir examiné le déroulement de l'enquête publique, j'ai observé que :

- ❖ La procédure s'est déroulée dans des conditions normales et réglementaires en respectant le Code de l'Environnement et plus particulièrement dans ses articles L123-1 et suivants, et R123-1 et suivants,
- ❖ Le dossier d'enquête publique a été apte à fournir au public une bonne information permettant une bonne compréhension des enjeux et des conséquences sur le site et son environnement,
- ❖ Le registre d'enquête papier a été mis à la disposition du public qui a eu également la possibilité de formuler ses observations sur un registre numérique et une adresse mail dédiée pendant toute la durée de l'enquête,
- ❖ Les publicités légales de l'annonce de l'enquête ont été réalisées, par voie de presse, par affichage et par internet conformément à la réglementation,
- ❖ Le commissaire enquêteur a tenu les cinq permanences programmées,

J'en ai constaté le bon déroulement pendant toute la durée de l'enquête et l'absence de tout incident.

### **Considérant que**

- ❖ Le public, qui a marqué un vif intérêt pour le projet de réaménagement de l'échangeur n°17 de Cadarache sur l'A51 ne serait-ce qu'à travers les très nombreuses consultations du dossier en ligne, plus de 1 000, et qu'il a pu s'exprimer librement et complètement,
- ❖ La concertation inter-administrative a été régulièrement menée et que l'avis de l'Autorité Environnementale sur le projet a été requis et que cet avis a été particulièrement clair et développé en formulant des recommandations qui tendent à élargir la perspective du projet,

- ❖ Les réponses apportées par le maître d'ouvrage répondent de manière détaillée et circonstanciée aux questions soulevées,
- ❖ Le projet d'amélioration de la bretelle de sortie A51 de l'échangeur de Cadarache n°17 est bien conçu et qu'il est conforme aux objectifs des programmes relatifs à la planification territoriale, SCOT du Pays d'Aix et PLU de Saint-Paul-lez-Durance,
- ❖ Les mesures retenues dans le projet n'entraînent qu'une faible consommation d'espaces naturels ou semi-naturels en phase d'exploitation,

### **J'estime que la réalisation du projet présente un intérêt général**

- ❖ La fluidification du trafic va améliorer la sécurité des transports que ce soit pour les utilisateurs des installations de l'échangeur n° 17 ou pour les usagers de l'autoroute A51,
- ❖ La réduction des temps de trajet domicile travail sera génératrice d'un coût économique favorable,
- ❖ Les avantages seront pérennes et aptes à faire face aux augmentations de trafic prévues et amplifieront l'attractivité économique du territoire considéré,
- ❖ La réduction des encombrements va permettre la diminution des gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique,
- ❖ Les enjeux environnementaux et risques naturels ont été bien identifiés et appréhendés et les impacts sur l'environnement, que ce soit dans la phase de chantier ou dans la phase d'exploitation, bien maîtrisés,

### **J'émetts un AVIS FAVORABLE**

**pour la réalisation des travaux de réaménagement de l'échangeur de Cadarache n°17, sur l'autoroute A51, à Saint-Paul-lez-Durance,**

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

Le commissaire enquêteur,



Pierre GALLAND