

ENQUETE PUBLIQUE CONJOINTE
ENQUETE PREALABLE A L'UTILITE PUBLIQUE
ENQUETE PARCELLAIRE
Du 04 au 20 décembre 2019



Création d'une voie de desserte
Chemin des Bessons – Marseille (13014)

RAPPORT SUR
LE DÉROULEMENT DES ENQUÊTES

SOMMAIRE

I -	OBJET DES ENQUÊTES	Page 4
II -	LE CADRE JURIDIQUE	Page 5
III -	LE PROJET	Page 6
	III.1 - Sa localisation	
	III. 2 - Présentation de l'opération	
	III. 3 - Appréciation des dépenses	
	III. 4 - Les spécificités techniques du projet	
IV -	LE CONTEXTE	Page 10
	IV.1 - Un imbroglio juridique absent du dossier d'enquête	
	IV.2 - Une zone urbaine à desservir selon la Métropole	
	IV.3 - Une réalisation compatible avec le PLU	
	IV.4 - Un impact environnemental qui ne serait pas modifié selon la Métropole	
	IV.5 - Une mutation urbaine en phase de révision	
	IV.6 - La carrière et son activité industrielle	
	IV.7 - Une enquête publique concomitante	
V -	LA CONCERTATION INTER-ADMINISTRATIVE	Page 17
VI -	ORGANISATION ET DEROULEMENT DES ENQUÊTES	Page 19
	VI.1 - Préambule	
	VI.2 - Composition et analyse des pièces du dossier	
	VI.3 - Réception et information du public	

VII - REUNIONS ET VISITES DU SITE	Page 22
VIII - L'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE ...	Page 23
VIII.1 - Les observations du public	
VIII.2 - Les thèmes principaux évoqués	
VIII.3 - Eléments de réponses au PV de synthèse des observations du public	
IX - L'ENQUÊTE PARCELLAIRE	Page 30
IX.1 - Préambule	
IX.2 - Les registres d'enquêtes	
IX.3 - Plan et état parcellaire	
IX.4 - Notifications d'ouverture d'enquête	
IX.5 - Affichage des notifications en mairie	
IX.6 - Etat des cessions au 29 décembre 2019	
X - CONCLUSION SUR LE RAPPORT DE DEROULEMENT DES ENQUETES ...	Page 34

I - OBJET DES ENQUÊTES

Vu :

- La délibération URB 031-4786/18/BM du 13 décembre 2018 (**cf. annexe1**) par laquelle le bureau de la Métropole Aix Marseille Provence autorise Madame la Présidente de la Métropole ou son représentant :
 - A lancer l'ouverture conjointe des enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique et parcellaire **pour la requalification d'une voie de desserte par le chemin des Bessons à Marseille 14^{ième} arrondissement.**
 - A solliciter Monsieur le Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur en vue de l'ouverture conjointe des enquêtes.
- Les courriers du 3 janvier et du 19 juillet 2019 par lesquels Madame la Présidente de la Métropole Aix Marseille Provence sollicite la mise en œuvre de la procédure d'enquête publique conjointe,
- L'Arrêté préfectoral n° 2019-56 du 24 octobre 2019 (**cf. annexe 2**) prescrivant l'ouverture conjointe d'une enquête préalable à l'utilité publique et d'une enquête parcellaire, **en vue de la réalisation d'une voie de desserte chemin des Bessons à Marseille 14^{ième} arrondissement.**
- La décision n° E19000150 / 13 du 14 octobre 2019 (**cf. annexe 3**), par laquelle Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Marseille désigne un commissaire enquêteur, afin de conduire l'enquête conjointe portant sur l'utilité publique et le parcellaire, en vue de la réalisation d'une voie de desserte, chemin des Bessons à Marseille 13014 du 04 au 20 décembre inclus,
- Monsieur Georges JAÏS, contrôleur Direction de La Banque du Développement Régional, Retraité est désigné en qualité de commissaire enquêteur.

Il est à noter :

- **Que ces deux enquêtes ont pu être groupées, compte tenu du fait que l'expropriant était en mesure, avant que soit déclarée l'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier, de dresser le plan parcellaire et la liste des propriétaires.**
- **Que le dossier a été instruit en retenant l'objet initial de la demande de la Métropole. En effet il s'agit bien de la requalification d'une voie privée existante pour être intégrée dans le domaine public. Les dossiers soumis à l'enquête publique concernent bien cet objet.**

II - LE CADRE JURIDIQUE

Conformément aux articles R112-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le présent projet ne nécessitant pas la réalisation d'une étude d'impact, l'enquête publique est une enquête de « droit commun ». Ce type d'enquête est d'une durée minimale de 15 jours.

Rappelons que ces enquêtes conjointes ont pour objet :

- ✓ De déterminer l'utilité publique du projet au regard des objectifs, des enjeux, des moyens financiers et des contraintes liées à l'opération projetée,
- ✓ De délimiter avec précision les parcelles nécessaires aux opérations, acquisitions ou expropriations et d'identifier les titulaires de droits concernés, pour réaliser cette enquête.

Elles s'effectuent conformément :

- Au titre II du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique par les articles L110-1 et suivants et R111-1 et suivants.
- La procédure nécessite la constitution d'un dossier dont le contenu est déterminé par l'article R112-4 qui comprend :
 - Une notice explicative
 - Un plan de situation
 - Un plan général des travaux
 - Les caractéristiques principales des ouvrages
 - L'appréciation des dépenses.
- Ainsi qu'à des codes et décrets propres au pétitionnaire :
 - Le Code Général des Collectivités Territoriales
 - Le Code de l'Urbanisme
 - La loi n°2014-58 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014 a entériné la création de la métropole Aix Marseille Provence
 - La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant sur la nouvelle organisation territoriale précise le régime de cette métropole
 - Le décret n°2015-1520 du 23 novembre portant fixation des limites des territoires de la métropole Aix Marseille Provence
 - Le 1^{er} janvier 2016, la métropole Aix Marseille Provence a été créée de la fusion de 6 EPCI de son territoire qui sont devenus des conseils de territoire.

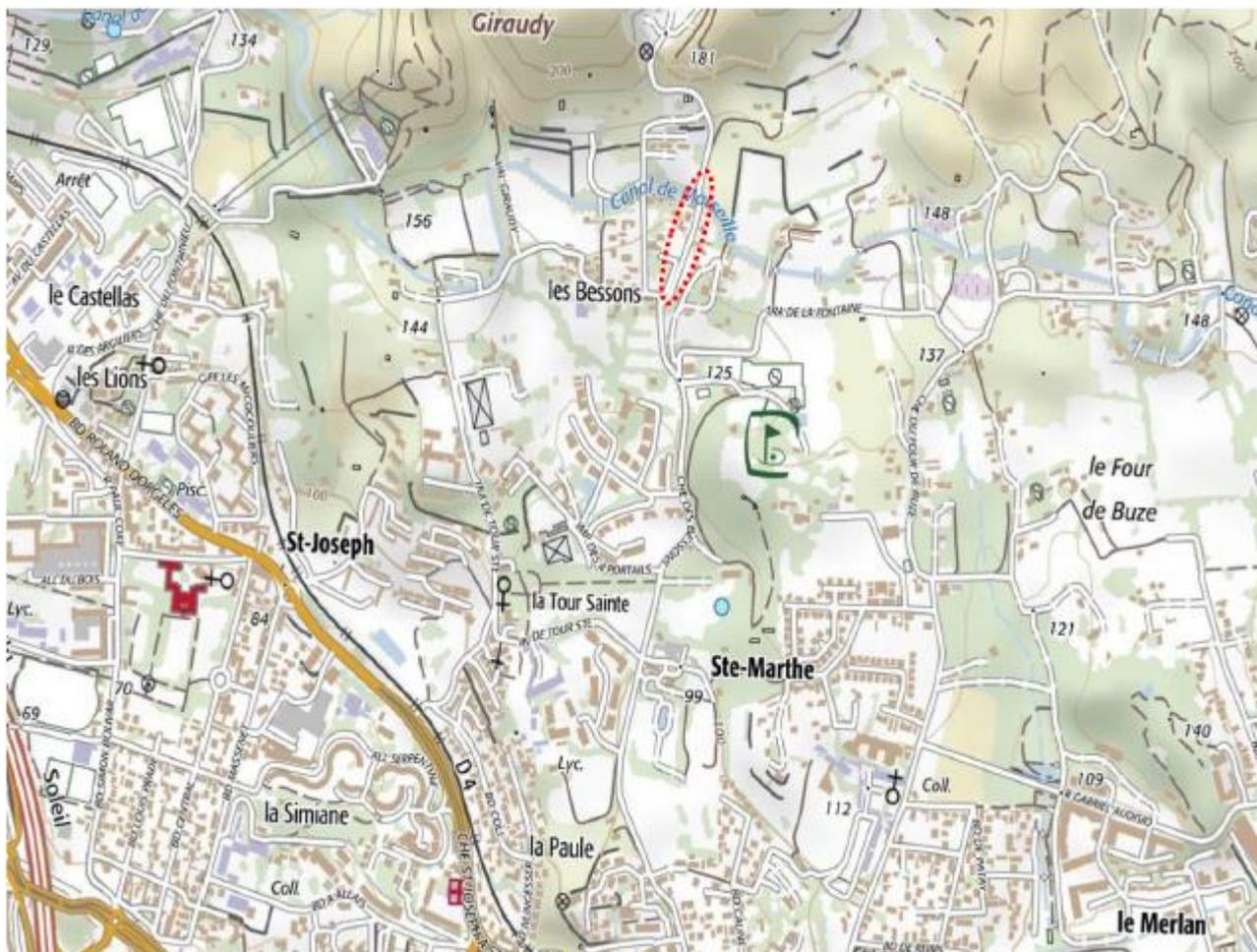
III - LE PROJET

III. 1 - Sa localisation

Le projet est situé dans la frange urbaine du secteur de Bessons-Giraudy, au nord-ouest du quartier de Sainte Marthe dans le 14^{ème} arrondissement de Marseille.

C'est un territoire bastidaire historique ouvert à l'urbanisation en 2000, encore dominé par l'usage agricole jusqu'à très récemment, irrigué par le canal de Marseille en eau brute mais encore peu urbanisé. De grands projets d'aménagement initiés au début des années 2000 sont à l'étude. Une évolution du nord de la ZAC de Sainte Marthe vers un « agri-parc » qui rentrerait dans un périmètre d'aménagement et de gestion d'ensemble de la frange ville-campagne ferait partie d'une réflexion récente articulant :

- Un noyau productif agricole,
- Des espaces naturels privés ou gérés sous la forme d'espaces verts publics,
- Des lisières habitées permettant l'accueil de population.



III. 2 - Présentation de l'opération

L'opération d'aménagement de cette voie consistera à :

- Intégrer au domaine public une voie existante située sur des terrains privés concernés par un emplacement réservé du PLU n° 14-015 et le raccordement sur le chemin des Bessons situé au niveau de l'emplacement réservé n° 14-162,
- Mettre cette voie privée aux normes d'une voie publique par élargissement des trottoirs sur l'emprise de la route existante,
- La création d'une aire de retournement sur les terrains actuellement utilisés comme parking,
- La mise en place des réseaux et de l'éclairage public.

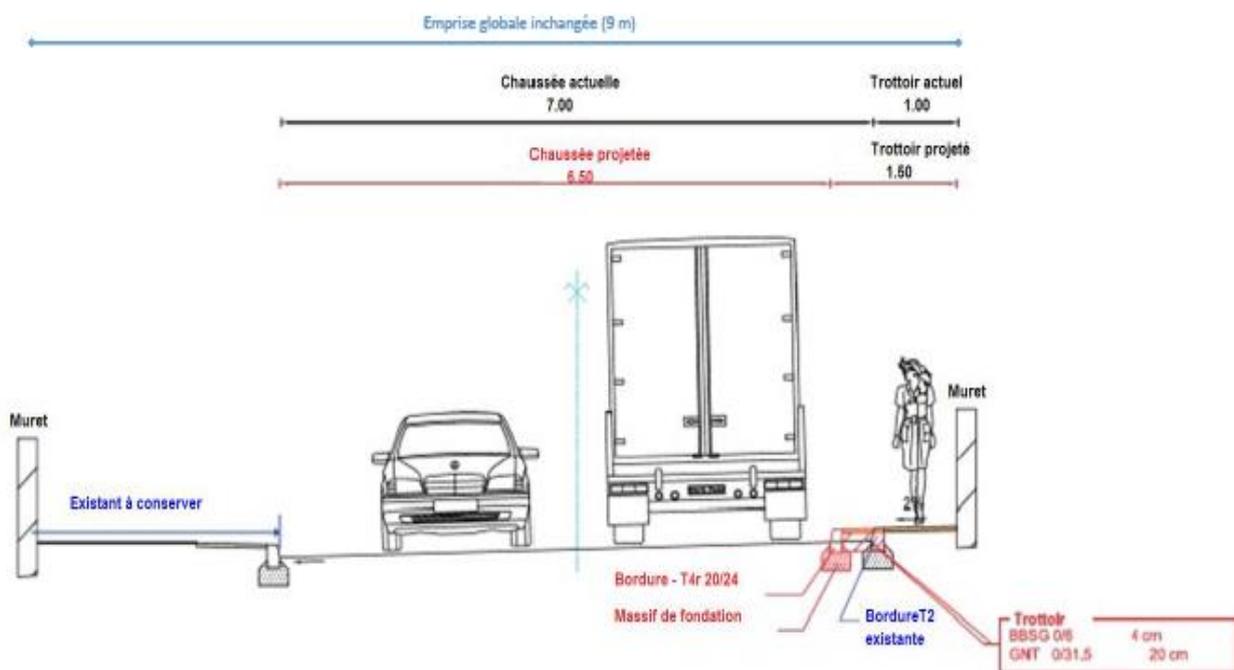
Le transfert de cette voie privée dans le domaine public va permettre :

- D'assurer la desserte des terrains classés en zone UM du PLU de Marseille,
- D'accompagner la mutation urbaine par un aménagement de qualité,
- D'améliorer l'accès aux réseaux collectifs, notamment par la mise en œuvre du réseau public d'éclairage,
- D'améliorer la prévention et la lutte contre les incendies par les services de secours,
- D'améliorer les conditions de circulation pour les riverains et usagers de la voie par la création d'une aire de retournement et l'élargissement du trottoir,
- D'assurer la pérennité des activités et emplois sur le secteur (carrière, recyclage et valorisation des déchets du BTP, centrale à béton) en sécurisant leur desserte.

Les spécificités techniques

La voie reprendra le même tracé, mis à part au nord du canal de Marseille où sera créée une raquette de retournement pour assurer la giration des véhicules sur une partie du terrain utilisé actuellement comme parking. L'emprise de la voie existante ne sera pas modifiée dans le cadre de l'intégration de cette voie dans le domaine public (objet du projet DUP) cependant la largeur de la chaussée sera réduite de 50 cm au profit du trottoir élargi à 1,50 m (côté est).

Cet aménagement projeté modifiera essentiellement la répartition des différents espaces, permettant d'obtenir un trottoir accessible à tous, tout en conservant une largeur de chaussée suffisante pour le croisement de deux véhicules types poids lourds à vitesse réduite (30m/h).



Les travaux en phase réalisation

Durant la phase d'aménagement, l'accès aux parcelles sera maintenu en l'absence d'itinéraire alternatif. Les travaux seront réalisés en demi chaussées avec la mise en place d'un alternat qui sera limité autant que possible pour ne pas nuire à la fluidité du trafic et ne pas augmenter les nuisances phoniques et les émissions de polluants.

Ils ne nécessiteront pas de démolition de bâtiment. Les travaux consistent à mettre aux normes d'une voirie publique, une voirie privée existante sans modification de l'emprise.

La durée totale prévisionnelle est estimée à 1,5 mois.

L'aménagement en phase exploitation

- La circulation automobile sera maintenue dans les deux sens de circulation avec une possibilité de retournement en extrémité nord.
- Le trafic ne sera que très peu modifié, par l'aménagement qui se termine en impasse.
- Le portail installé en partie basse sera déplacé vers l'entrée de la carrière.
- La voie permettra d'améliorer la desserte du quartier et ainsi la construction de logements sur un nombre réduit de parcelles en zone d'urbanisation maîtrisée.
- Les déplacements piétons seront sécurisés et favorisés par l'élargissement du trottoir à 1m70 côté droit montant.
- La vitesse sera limitée à 30 km/h sur la voie dont la largeur sera réduite à 6m50 de largeur.
- Un radar pédagogique complètera le dispositif mis en place par l'exploitant de la carrière.
- L'aménagement ne modifiera pas substantiellement la collecte des eaux pluviales.
- L'entretien de la voie sera assuré par la Métropole AMP.

III. 3 - Appréciation des dépenses

Nous sommes sur un coût total de 598 278€ HT pour 3031m² d'acquisition foncière ce qui ramène à moins de 200€ HT du m². Ce qui peut paraître tout à fait raisonnable.

Remarque du commissaire enquêteur :

Il aurait été particulièrement judicieux de connaître également le coût d'entretien annuel de cette voirie qui sera à la charge de la collectivité et non à celle du principal utilisateur du chemin, si cette voie privée tombait dans le domaine public. Aucun élément ne nous a été communiqué sur ce point.

Estimations des acquisitions foncières

Numéro de parcelle	Superficie cadastre	Emprise du projet à acquérir	Estimation
896 A 124	1 080 m ²	247 m ²	260 500 € HT aléas inclus
896 A 109	15 870 m ²	428 m ²	
896 A 108	17 510 m ²	1 841 m ²	
896 A 48	4 665 m ²	515 m ²	

Estimation des travaux

Création d'une voie de desserte au niveau du chemin des Bessons - Quartier de Sainte-Marthe à Marseille (13012)					
N° PRIX	DESIGNATION DES OUVRAGES	U	PU en euro	Qté	Montant HT
100	Organisation de chantier et travaux préparatoires				
101	Installation de chantier	F	2.0%	1.00	5 400.00 €
102	Exploitation sous circulation du chantier - signalisation	F	1.00%	1.00	2 700.00 €
103	Documents d'exécution	F	1.00%	1.00	2 700.00 €
104	Documents de récolement et DOE	F	1.00%	1.00	2 700.00 €
105	Dépose d'équipements	f	35 000.00 €	1	35 000.00 €
106	Démolition de maçonneries en béton ou pierres	m³	40.00 €	10	400.00 €
107	Dépose de bordure	m	12.00 €	280	3 360.00 €
108	Démolition de trottoir	m²	7.50 €	340	2 550.00 €
109	Rabotage de chaussée ou de trottoir	m²	15.00 €	1900	28 500.00 €
110	Sondage de reconnaissance de réseaux	u	200.00 €	3	600.00 €
			Sous-total :		83 910.00 €
200	Terrassements				
201	Déblais (y/c évacuation)	m³	12.00 €	30	360.00 €
202	Remblais en GNT	m³	45.00 €	280	12 600.00 €
			Sous-total :		12 960.00 €
400	Chaussées et trottoir				
401	Structure neuve chaussée y/c structure	m²	60.00 €	280	16 800.00 €
402	Reprofilage ≤ 10 cm chaussée lourde	m²	36.75 €	1900	69 825.00 €
403	Trottoir en béton balayé	m²	23.00 €	570	13 110.00 €
404	Grillage rigide sur garde-corps	m	250.00 €	30	7 500.00 €
			Sous-total :		99 735.00 €
500	Bordures et caniveaux				
501	Bordure en béton gris - préfabriquée - Profil T4r 20/24	m	40.00 €	240	9 600.00 €
501	Bordure en béton gris - coulé en place caniveau	m	28.00 €	210	5 880.00 €
502	Bandes podotactiles	m	65.00 €	27	1 755.00 €
			Sous-total :		17 235.00 €
600	Signalisation et équipements				
601	Panneau de signalisation verticale de police y/c support	u	400.00 €	9	3 600.00 €
602	Peinture blanche pour surface diverse	m²	30.00 €	50	1 500.00 €
603	Ligne de marquage	m	2.00 €	121	242.00 €
604	bande vigilance (l=0,6 m)	m	50.00 €	0	0.00 €
			Sous-total :		5 342.00 €
700	Réseaux				
701	Tranchées RS + fourreaux (FT, ERDF, Eclairage Public)	m	60.00 €	330	19 800.00 €
702	Candélabres h=8	u	3 500.00 €	10	35 000.00 €
			Sous-total :		54 800.00 €
	TOTAL HT		Total HT		281 482.00 €
	TVA		TVA 20 %		56 296.40 €
	TOTAL TTC		Total TTC		337 778.40 €

IV - LE CONTEXTE

IV. 1 - Un imbroglio juridique absent du dossier d'enquête

L'accès historique à la carrière se faisait jusqu'en 1990 par un chemin étroit dénommé « chemin des carrières » (parcelle 896-A-17). Inadapté pour supporter le trafic induit par l'activité de la carrière, cet ancien chemin se révèle trop étroit pour supporter le trafic de poids lourds lié l'exploitation de la carrière. Une nouvelle voie a donc été créée conformément à l'autorisation préfectorale d'exploitation de la carrière prise le 5 juin 1990 et aux engagements pris par l'exploitant initial pour la réalisation de ce nouvel accès.

La SCI LA ROSERIE (gérante Mme Yvonne RAPIN) est propriétaire de deux parcelles, cadastrées 896-A-108 et 896-A-109. Une partie de la 896-A-108 a été aménagée en voie privée depuis le chemin des Bessons jusqu'à la carrière de Sainte Marthe. Cette dernière, était initialement exploitée par la société des Carrières de Sainte Marthe appartenant à Mr Jean GRANDI. Mme Yvonne RAPIN (sœur de Mr GRANDI) en était l'administratrice.

Suivant un acte en date du 1^{er} juillet 1990, intitulé « bail à loyer commercial », la SCI LA ROSERIE a consenti à la société Carrière de Sainte Marthe, un droit de passage sur ladite voie, convention consentie pour une durée de 3 ans, moyennant un loyer annuel de 26 567 francs soit 4 050 €.

La société Carrière de Sainte Marthe, a par la suite, été placée en redressement judiciaire, par jugement en date du 3 avril 1998. Le tribunal de Commerce de Salon de Provence a rejeté le plan de continuation présenté par la société Carrière de Sainte Marthe et a retenu l'offre de reprise formulée par la société CARRIERES BETON BRONZO-PERASSO (CBBP) avec transfert à son bénéficiaire des droits et obligations ayant trait au droit de passage sur la base de l'indemnité non rectifiée.

Le 15 avril 2008, la SCI LA ROSERIE fait signifier à la SNC CBBP un congé afin de mettre fin à la convention du 1^{er} juillet 1990.

La décision contestée, la SCI est alors assignée devant le TGI de Marseille en nullité dudit congé.

Par jugement en date du 5 mai 2011 le tribunal déboute la SCI LA ROSERIE de ses demandes reconventionnelles notamment d'expulsion, juge que le bail en date du 1^{er} juillet 1990 est soumis au statut des baux commerciaux et dit que le congé délivré le 15 avril 1998 par la SCI à la CBBP est nul.

Décision infirmée par la cour d'appel d'Aix en Provence le 19 février 2013 qui juge que la convention du 1^{er} juillet 1990 ne constitue pas un bail commercial. Pour le tribunal, elle doit être considérée comme un contrat conférant un droit de passage dans le cadre d'une tolérance moyennant le paiement d'une redevance annuelle. Le congé délivré le 11 avril 2008 est régulier et a mis fin à ladite tolérance.

A compter du 29 septembre 2008, la société CBBP doit être considérée comme occupant sans droit ni titre. Elle est redevable d'une redevance annuelle en contrepartie de l'utilisation du droit de passage.

Par-contre, l'arrêt de la Cour d'Appel d'Aix en Provence, dans son arrêt du 19 février 2013, reconnaît que la Société BRONZO PERASSO, n'occupe pas le chemin puisqu'elle se limite à y passer pour accéder aux carrières. Par ailleurs elle confirme le jugement du 5 mai 2011 en ce qu'il a rejeté la demande d'expulsion présentée en son temps par la SCI La ROSERIE.

La société CBBP a formé un pourvoi à l'encontre de cette décision. Par arrêt du 4 novembre 2014, la Cour de Cassation a rejeté ce recours.

S'en suit, une série de sommations par acte d'huissier de justice que délivre chaque partie. L'une aux fins d'obtenir l'arrêt d'emprunter la route, l'autre aux fins de constater l'existence d'un trouble manifestement illicite.

Par ordonnance de référé du 11 octobre 2013, le TGI de Marseille constate l'existence d'un dommage imminent et d'un trouble manifeste, constitués par la volonté de la SCI LA ROSERIE de fermer l'accès à la carrière.

Depuis ce dernier jugement du 4 novembre 2014, les parties se sont rapprochées en 2015 afin de mettre un terme aux différends. Mais ces démarches n'ont pas abouti à la signature d'un protocole d'accord. La voie privée continue à être empruntée par la Société CBBP qui paie son droit de passage sans que la SCI se manifeste depuis 2015.

De nouveaux rapprochements entre la Société CBBP et la SCI LA ROSERIE ont eu lieu sans succès en octobre/novembre 2019.

Le 25 novembre 2019, la SCI LA ROSERIE a assigné la Société CBBP en référé devant le TGI de Marseille afin de faire condamner la Société CBBP à cesser d'utiliser la voie privée de la SCI LA ROSERIE, sous astreinte de 100 € par jour de retard. L'audience a été fixée au 20 janvier 2020.

IV. 2 - Une zone urbaine à desservir selon la Métropole

Outre la carrière, cette voie, source de l'imbroglio juridique, dessert également des zones urbaines et des propriétés riveraines.

Elle nécessitera une amélioration de l'accès aux réseaux collectifs, une mise aux normes pour assurer de bonnes conditions de circulation des riverains et usagers qui empruntent cette voie et des moyens adaptés de préventions et de luttes contre les incendies (raquette de retournement, postes incendie...).

Cette voie privative fait l'objet de la délimitation d'un emplacement réservé sous la référence 14-015 et dans une moindre mesure l'emplacement réservé 14-162, dans le plan local d'urbanisme de Marseille approuvé en 2013.

Commentaire du commissaire enquêteur

Après 2 visites sur le site et du temps passé en observation, le chemin des Bessons n'est emprunté que par les riverains et le personnel de la carrière, c'est-à-dire les familles GRANDI et GRISARD et les 200 camions en moyenne qui montent et descendent quotidiennement de la carrière.

Il est évident que ce chemin ne sert que de passage pour les occupants des 2 propriétés et la carrière (l'ancien n'étant plus praticable).

De fait, c'est un droit de passage que les propriétaires et l'entreprise industrielle enclavés utilisent pour accéder au domaine public (une servitude de passage).

IV. 3 - Une réalisation compatible avec le PLU de Marseille

Le projet de DUP est situé sur l'emprise d'un emplacement réservé 14-015 (et dans une moindre mesure 14-162), délimité au document graphique du PLU. Ce projet s'étend au nord du canal de Marseille afin de créer une raquette de retournement. L'aménagement de cette raquette qui se situe en dehors de l'emprise de l'emplacement réservée est néanmoins compatible avec le PLU.

Juridiquement, la DUP se doit d'être « compatible » et pas forcément « conforme » avec le document d'urbanisme (article L153-54 du code de l'urbanisme). Un écart est possible entre les dispositions de l'un et les prévisions de l'autre.

Le périmètre de la DUP a seulement été élargi pour satisfaire aux nécessités de lutte contre l'incendie. S'agissant d'une voie en impasse qui présente une difficulté particulière lors de la mise en action d'engins

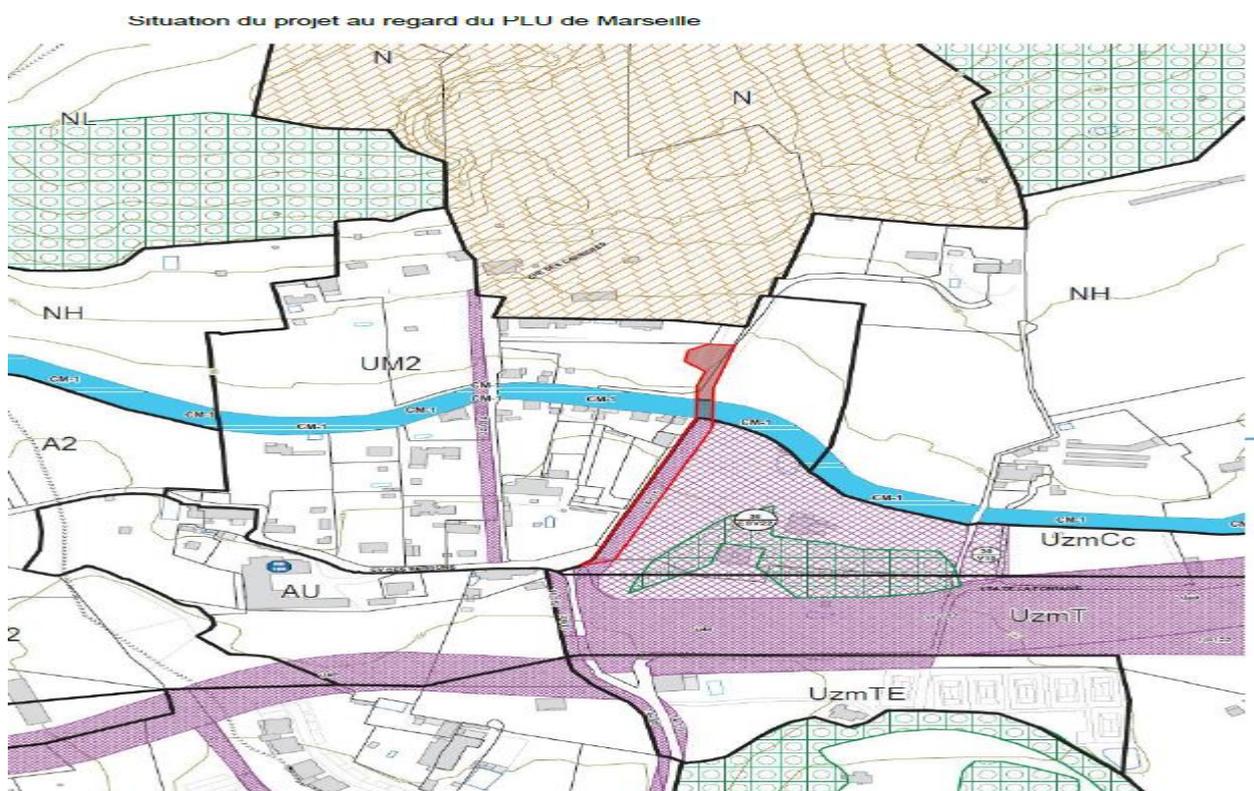
de lutte contre l'incendie et notamment lors d'un demi-tour nécessaire, l'aménagement d'une aire de retournement utilisable s'impose.

Pour cette dernière, seules les modalités de réalisation de la voie ont été modifiées. Elles portent sur la surface du périmètre de la DUP (de 1 752m² à 3 016m²) pour permettre d'intégrer une aire de retournement.

Cette modification a été prise en compte dans le projet de plan local d'urbanisme intercommunal arrêté le 26 juin 2018 et qui sera soumis à l'adoption le 19 décembre 2019 par la Métropole puis applicable fin janvier 2020.

Le projet de DUP ne nécessite donc pas d'opération spécifique de mise en compatibilité.

De surcroît, les parcelles concernées par l'aire de retournement ont fait l'objet, en juin 2018, d'acquisitions amiables, les promesses synallagmatiques de vente et d'achat de ces parcelles sont en cours de réitération par acte authentique notarié.



IV. 4 - Un impact environnemental qui ne serait pas modifié selon la Métropole

Les caractéristiques du projet (aménagement d'une voirie publique à partir d'une voirie privée existante sur une longueur de 250m, qui sera requalifiée) relèvent de la rubrique 6°d (route inférieure à 3 km) du tableau annexe de l'article R.122-2 du code de l'environnement.

Il a donné lieu à une demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact. Cette demande a été déposée par la Métropole Aix-Marseille-Provence le 15/05/2016 (doc présent en annexe du dossier d'enquête).

Selon l'arrêté n°AE-F09316P0127 du Préfet de Région en date du 13/07/2016 (doc présent en annexe du dossier d'enquête), le projet de DUP n'est pas soumis à étude d'impact en application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement.

Pour cela il a considéré :

- La nature du projet qui consiste à aménager une voie publique à partir d'une voie privée existante à requalifier,
- Son objectif qui est de compléter la trame viaire d'un secteur urbanisé,
- Sa localisation, sur un territoire d'une commune littorale, aux abords de ZNIEFF, proche du site Natura 2000ZSC,
- L'absence d'impact des travaux sur la qualité de l'eau du canal de Marseille,
- Les impacts potentiels du projet décrits par la Métropole, en phase travaux et exploitation qui ne sont pas de nature à remettre en cause l'environnement. Ils porteront essentiellement sur la gestion des conditions de circulation en phase chantier.

Les impacts potentiels considérés par la Métropole

En termes de ressources :

Les besoins en eau seront limités à l'utilisation de béton pour les équipements de la voirie. Ils ne donneront pas lieu à des prélèvements sur place.

Le projet n'induit que des rabotages de surface et n'est pas de nature à engendrer de modifications des écoulements souterrains.

Le projet sera réalisé au plus près des terrains naturels. Il y aura peu d'excédents de matériaux. Les besoins en matériaux d'apports seront issus des carrières régulièrement exploitées.

En termes de milieu naturel :

S'agissant de l'aménagement sur place d'une route existante, la biodiversité ne sera pas affectée. Le projet prend place dans un contexte semi-urbain sur des emprises artificialisées. Il n'est pas susceptible de remettre en cause les grandes composantes de l'environnement.

Le projet est éloigné notamment de la zone classée Natura 2000 pour ne pas avoir d'impact sur les habitats. De plus s'agissant d'un aménagement sur place, le projet ne consommera pas d'espaces naturels, agricoles ou forestiers.

En termes de risques et de nuisances :

L'aménagement ne modifiera pas le niveau de risque qui restera soumis aux mêmes qu'actuellement.

Pour le risque de pollution des eaux : Les eaux pluviales de la route et de la raquette de retournement seront canalisées par l'intermédiaire de caniveaux situés sur la voirie vers l'aval du canal de Marseille. La présence de trottoirs surélevés de 15cm de part et d'autre de la voie permettra de contenir les eaux de ruissellement.

Concernant la qualité de l'air, liée à l'augmentation future du trafic de poids lourds, il concernera en particulier les riverains du chemin des Bessons.

La commune est en outre concernée par les risques de feux de forêt. Le projet permettra d'améliorer les conditions d'accès au massif de l'Etoile afin d'en assurer la protection par les services de secours.

En phase travaux, le projet sera source de nuisances sonores. Les engins de chantiers pourront générer des nuisances olfactives et des vibrations. Le chantier mené de jour n'engendrera pas de pollution lumineuse.

En termes de pollutions :

En phase de chantier, les engins de travaux émettront des polluants, s'ajoutant à ceux du trafic automobile dense dans ce secteur urbain. Il n'y aura pas d'imperméabilisation de surfaces nouvelles pouvant engendrer une augmentation des rejets d'eaux pluviales ni de production d'effluents ni de déchets en dehors des déblais qui seront valorisés ou évacués en décharges contrôlées.

En termes de patrimoine et de cadre de vie :

Le projet est concerné par un monument historique inscrit, mais il n'est pas de nature à induire des atteintes nouvelles.

En phase travaux, il y aura un risque de perturbation des accès aux parcelles et aux activités de la carrière. La nouvelle organisation de la circulation n'aura pas d'effet notable sur l'urbanisation et l'activité.

IV. 5 - Une mutation urbaine en phase de révision

Les secteurs Sainte-Marthe et Bessons - Giraudy constituent un territoire Bastidaire historique qui a été ouvert à l'urbanisation en 2000 sur 300 ha en piémonts du massif de l'Etoile dans le 14^{ème} arrondissement. Ce secteur était encore dominé par l'usage agricole jusqu'à très récemment, irrigué par le canal de Marseille et encore peu urbanisé.

Depuis le début des années 2000, deux grands projets d'aménagement ont été initiés : la ZAC des Hauts de Sainte Marthe, le secteur Bessons Giraudy, devant être desservis par le projet U4d de la Valentine aux Aygalades.

Des réflexions récentes ont démontré qu'une nouvelle stratégie d'aménagement devait être mise en œuvre

La mise en œuvre des projets, s'était heurtée à de nombreuses difficultés.

Des contraintes liées aux servitudes des monuments historiques, à la gestion du ruissellement, aux accès viaires compliqués..., contraintes qui nécessitaient des investissements lourds.

La convergence de plusieurs études a permis d'identifier des valeurs patrimoniales, paysagères, agricoles et écologiques sur le territoire et de conclure à la nécessité de réinterroger le projet. Des études spécifiques sur la prise en compte de l'agriculture et des continuités écologiques ont corroboré ces conclusions.

Il a été décidé de matérialiser les intentions de la Collectivité dans les documents d'urbanisme métropolitains.

Commentaire du commissaire enquêteur

Une autre lecture peut être faite pour comprendre le choix du zonage qui a été fait par le PLUi. Il peut aussi permettre d'annoncer clairement une volonté d'apaisement de l'urbanisation en attendant une évolution du PLUi vers un classement de ce secteur en zonages naturel et agricole permettant de sécuriser le développement de l'agriculture et de protéger l'environnement fragile.

IV. 6 - La Carrière et son activité industrielle

La carrière de Sainte Marthe a été reprise en 1998 par la société Carrières et Bétons Bronzo Perasso qui l'exploite sur une superficie de 28 ha. Elle est autorisée pour une production annuelle maximale de

500 000 tonnes. 150 à 200 000 tonnes alimentent les deux centrales à béton et la centrale de grave ciment situées sur le site.

Cette autorisation arrive à échéance en juillet 2020.

Le site actuel est épuisé et les besoins importants en matériaux des chantiers actuels et projetés de la Métropole AMP ne pourront pas être satisfaits par les carrières existantes.

Par ailleurs, la carrière offre une opportunité de stockage et de recyclage des matériaux de construction qui permet d'éviter la prolifération des décharges sauvages qui se développent et d'économiser la ressource naturelle.

Plusieurs arguments plaident en faveur du choix de la poursuite et de l'extension de ce site :

- Economiquement : la proximité de la carrière avec le cœur de ville permet de maîtriser les coûts de transport et de limiter les coûts d'entretien de la voirie.
- Ecologiquement : les autres sites étant situés en périphérie de la ville, obligeraient les camions à parcourir de plus longues distances (30 Km en moyenne) créant une pollution supplémentaire.



IV. 7 - Une enquête publique concomitante

Une 1^{ère} enquête publique s'est déroulée du 21 octobre au 22 novembre 2019 et portait sur la demande formulée par la Société CBBP en vue d'obtenir l'extension et le renouvellement de l'autorisation d'exploiter la carrière pour une période de 30 ans.

La commissaire enquêtrice chargée de ce dossier a déposé ses conclusions et son avis motivé le 23 décembre 2019. L'avis émis est un avis favorable avec réserve et recommandations.

- Une réserve :
Afin de protéger la population des effets de la circulation excessive, le trafic journalier ne pourra pas dépasser 280 rotations/jour
- Trois recommandations :
 - Que le suivi écologique comporte un volet prospection,

- Que le chemin de promenade venant du vallon de Giraudy ne soit jamais interrompu, ce qui suppose d'en redessiner le tracé au moment du débroussaillage,
- Que les déblais provenant du chantier de la gare St Charles soient prioritairement orientés vers le transport ferroviaire et ne soient pas acheminés à la carrière.

La commissaire enquêtrice nous invite à retenir que « le contentieux en cours entre la société CBBP et la SCI LA ROSERIE, propriétaire du terrain sur lequel la voie d'accès à la carrière appelée chemin des Bessons, a été aménagée sur demande du Préfet, ne peut pas être considéré comme un obstacle à l'autorisation demandée, dans la mesure où une autorisation administrative est toujours délivrée sous réserve des droits des tiers ».

Commentaire du commissaire enquêteur

En effet peut-être aurait-il fallu régler d'abord la question de la servitude de passage avant de soumettre à enquête publique la demande d'extension et de renouvellement de l'autorisation d'exploiter la carrière avec deux options possibles soit à l'amiable soit par voie judiciaire par le biais des servitudes légales ?

Il appartiendrait à un éminent juriste de répondre à la question. Cela n'est pas du ressort du commissaire enquêteur.

V - LA CONCERTATION INTER-ADMINISTRATIVE

La concertation inter-administrative relative au dossier d'enquête d'utilité publique du projet d'aménagement et de création d'une voie de desserte située chemin des Bessons 13014 a été menée par la Préfecture des Bouches du Rhône entre décembre 2017 et mai 2018.

Le document d'analyse des remarques et recommandations des différents organismes consultés amène aux réponses synthétisées dans un document mis en annexes du rapport déroulement de l'enquête. (cf annexe 4).

Synthèse des recommandations et avis des services

Direction Départementale de la Sécurité Publique Avis du : 31 janvier 2018	Favorable Amélioration des conditions de circulation pour les riverains, les usagers et services de secours
Bataillon des Marins Pompiers de Marseille Avis du : 18 janvier 2018	Pas d'obstacle sous réserve de l'obtention des arrêtés de circulation et des autorisations administratives
Direction Régionale des Affaires Culturelles Avis du : 22 janvier 2018	Pas de prescription archéologique en application de la réglementation relative à l'archéologie
Société des Eaux de Marseille Métropole Avis du 06 février de Marseille	Nous ne pouvons pas nous prononcer sur la compatibilité de ce projet et son intégration sur le réseau d'eau potable
Agence Régionale de Santé Avis du : 19 février 2018	La voie à requalifier se situe à proximité du canal de Marseille dont l'eau est destinée à la consommation humaine. Les travaux ne doivent pas avoir d'impact sur la qualité de l'eau Les eaux pluviales ne doivent pas être orientées vers le canal Le canal doit être protégé des pollutions générées par le chantier Les garde-corps du pont doivent être complétés d'un grillage Les projets et documents doivent être soumis pour validation au maître d'ouvrage du canal AMP Métropole
Architecte des Bâtiments de France Avis du : 30 mai 2018	Impossible pour l'UDAP de formuler un avis sur le dossier en l'état. Ce dossier particulièrement sensible doit être étudié afin d'envisager ou non sa faisabilité
Direction Départementale des Territoires et de la mer 13 Avis du : 23 mars 2018	Il est demandé à la Métropole de mieux argumenter sur l'intérêt d'intégrer les terrains objet de la DUP dans le domaine public en appuyant sur l'utilité publique de ce classement. Des réponses sont par ailleurs attendues sur la nécessité d'une mise en compatibilité du PLU de Marseille.
DDTM 13 Avis du 31 mai 2018	Les modifications apportées au dossier initial sont minimales L'avis du 23 mars est inchangé.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Les éléments de réponses qu'apporte le maître d'ouvrage dans ce document, fournissent quelques ajustements et compléments d'informations qui peuvent servir à la compréhension du projet. Outre les consignes de l'ARS et la prudence de la SEMM, il convient de retenir les fortes recommandations qui sont faites par les services :

- *L'ABF : Considère le dossier particulièrement sensible au regard d'un secteur soumis à de fortes contraintes liées aux servitudes des monuments historiques qui nécessitent des investissements lourds,*
- *La DDTM 13 demande un dossier mieux argumenté pour justifier de l'utilité publique et parcellaire sur un projet d'intégration d'une voie privée dans le domaine public,*
- *Le bureau d'instruction de l'Utilité Publique, de la Concertation et de l'Environnement considère qu'au vu du dossier fourni par les services de la Métropole et telle que l'opération est présentée, l'argumentation en faveur de l'utilité publique dans ce projet, qui nécessiterait le recours à l'expropriation est insuffisamment démontrée.*

Seuls la DDSP et le BMP ont émis un avis favorable sous réserve des autorisations administratives.

Les arguments qui pouvaient être utilisés pour déclarer ce projet d'utilité publique étaient, déjà à ce stade de la présentation du dossier, une question qui suscitait débats et interrogations pour justifier la mise en œuvre d'une procédure d'expropriation.

VI - ORGANISATION ET DEROULEMENT DES ENQUETES

VI.1. Préambule

Ces deux enquêtes conjointes ont été regroupées dans le cadre d'une même opération d'aménagement dont la finalité reste le transfert d'une voie privée dans le domaine public et son aménagement aux normes d'une voie publique.

Ainsi, nous traiterons dans le présent rapport ces deux types d'enquêtes dont certaines phases administratives seront communes sur plusieurs points, mais qui feront l'objet, in fine, de conclusions et d'avis séparés.

VI.2. Composition et analyse des pièces du dossier

Le 28 octobre 2019, préalablement à l'ouverture des enquêtes, la Préfecture des Bouches du Rhône fait parvenir une copie des dossiers au titre de chacune des enquêtes au Commissaire Enquêteur.

Les exemplaires destinés au public accompagnés de l'arrêté préfectoral d'ouverture du 24 octobre 2019, de l'avis d'enquête et d'un registre pour chaque enquête ont été mis à sa disposition en Mairies :

- Marseille (siège de l'enquête), Direction Général Adjointe de l'Urbanisme, du Foncier et du Patrimoine.
- Mairie des 13^{ième} et 14^{ième} arrondissements.

VI. 2.1. Dossiers constitutifs de l'enquête conjointe en date du 30 octobre 2019

- **Pour l'enquête préalable à la Déclaration Utilité Publique**

Un dossier en date du mois de juin 2019 présentant :

- Une notice explicative
- La situation des travaux
- Un plan général
- Les caractéristiques principales des ouvrages
- Une appréciation sommaire des dépenses
- Des annexes

- **Pour l'enquête parcellaire**

Un dossier en date du mois de juin 2019 présentant :

- Une notice explicative succincte du projet
- Le périmètre de DUP
- La délimitation de la DUP à l'échelle parcellaire
- Un plan général des acquisitions
- Une annexe

VI.2.2. Analyse succincte des dossiers mis à disposition du public

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

- **Le préambule**

Il rappelle le cadre réglementaire dans lequel s'inscrit le projet. Il situe l'enquête dans la procédure administrative et donne les repères juridiques nécessaires aux personnes qui viennent consulter le dossier. Les remarques faites par le bureau de l'utilité publique, de la concertation et de l'environnement ont été prises en compte par la Métropole. L'ensemble du volet utilité publique du dossier d'enquête a été vérifié et corrigé, afin de clarifier le déroulé de la procédure.

- **La notice explicative**

Sur les 8 points traités, la Métropole a essayé d'apporter des réponses factuelles aux questions et remarques faites lors de la concertation interservices, qui s'est déroulée entre décembre 2017 et mai 2018 dans le but de proposer au public une information la plus claire et compréhensible possible. Elle a justifié ainsi l'absence de nécessité de recourir à la mise en compatibilité du PLU et produit l'arrêté portant décision d'examen au cas par cas indiquant que le projet n'était pas soumis à étude d'impact.

Cependant, deux points sont totalement passés sous silence, dans le sous chapitre 1.2 intitulé « contexte ».

- Rien sur l'imbroglio juridique qui dure depuis plus de 10 ans. Il oppose la famille GRANDI-RAPIN à la société BRONZO -PERASSO.
- Rien non plus sur la mutation urbaine qui est en phase de révision sur la zone Sainte Marthe et Bessons Garaudy. Sujet pourtant important lorsque l'on veut parler circulation et désenclavement.

- **Le plan de situation et général des travaux - les caractéristique des ouvrages et l'appréciation sommaires des dépenses**

Ces différents documents apportent des éléments complémentaires, agrémentés de schémas et photos pour une approche visuelle très explicite pour le public, venu essentiellement consulter le dossier d'enquête.

Le plan général des travaux a été rectifié. Il indique le périmètre de la DUP ainsi que les différents aménagements envisagés et mentionnés dans les caractéristiques principales des ouvrages.

- **Situation au regard de l'environnement**

L'arrêté n°AE-F09316P0127 du 13 juillet 2016 portant décision d'examen au cas par cas indiquant que le projet de DUP n'est pas soumis à étude d'impact ainsi que la demande d'examen sont reproduits intégralement en annexe 1 du dossier.

L'enquête parcellaire

Sur le dossier présenté figurent les parcelles soumises à l'enquête publique, numérotées en concordance avec l'état parcellaire et le périmètre de la DUP.

Les informations fournies par le cadastre ont été suffisantes. L'exactitude de ces informations a pu être vérifiée lors de la prise de contact avec les propriétaires concernés dans le cadre des procédures à l'amiable.

Au départ de l'enquête nous pouvons recenser 4 parcelles pour 9 ayants droits concernés par le projet.

VI.3. Réception et information du public

VI.3.1. Les permanences en mairie

En exécution de l'arrêté préfectoral du 24 octobre 2019 (n° 201-56), et des instructions reçues de Monsieur le Préfet des Bouches du Rhône, il a été procédé sur le territoire de la commune de Marseille 13014 à l'ouverture conjointe d'une enquête préalable à Utilité Publique et parcellaire en vue de la réalisation d'une voie de desserte chemin des Bessons, du 04 au 20 décembre 2019, au bénéfice de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Conformément aux articles 3 et 5 de l'arrêté, les pièces du dossier, les plans et les états parcellaires ainsi que les registres d'enquête publique au titre chacune des enquêtes, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur et ouvert par chacun des Maires concernés, ont été tenus à la disposition du public en mairie de Marseille 13002 (Direction Générale Adjointe de l'Urbanisme, du Foncier et du Patrimoine) et en mairie des 13^{ième} et 14^{ième} arrondissements de Marseille.

Dans cette procédure d'enquêtes conjointes, les registres ont, par définition réglementaire, des destinations séparées. L'un est réservé aux observations du public sur la DUP, l'autre est exclusivement réservé aux personnes concernées par l'expropriation, c'est-à-dire l'enquête parcellaire.

Tous les documents ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête, les jours ouvrables et aux heures d'ouverture des bureaux du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h45 à 16h45 en mairie de Marseille 13002 et de 8h00 à 12h00 et 12h45 à 17h00 en mairie des 13^{ième} et 14^{ième} arrondissements, afin que chacun puisse en prendre connaissance et consigner ses observations, propositions et contre-propositions sur les registres d'enquêtes ouverts à cet effet.

En outre, les observations écrites et orales ont été également reçues par le commissaire enquêteur qui s'est tenu à la disposition du public aux jours et heures suivants :

- Le mercredi 04 décembre de 9h00 à 12h00 en mairie de Marseille 13002
- Le jeudi 12 décembre de 13h45 à 17h00 en mairie des 13^{ième} et 14^{ième} arrondissements
- Le vendredi 20 décembre de 13h45 à 12h00 en mairie de Marseille 13002

Ces permanences ont connu une petite affluence, mais le public s'est aussi déplacé les autres jours de la semaine pour consulter les pièces du dossier.

En dehors des personnes directement concernées par ce projet, il convient de noter l'intérêt particulier qu'a porté le Comité d'Intérêt du Quartier de Sainte Marthe.

L'ensemble des observations des registres d'enquêtes et des lettres annexées feront l'objet, plus loin, d'une synthèse pour regrouper les idées exprimées par tous les intervenants, qu'ils aient laissé des observations écrites ou se soient simplement exprimés oralement.

VI.3.2. La publicité et l'affichage

Conformément à l'article 10 de l'arrêté préfectoral,

- **Annonces légales**

L'avis d'enquêtes (cf. annexe 5) a été publié par les soins de la Préfecture à deux reprises à 15 jours d'intervalle, les 19 novembre et 05 décembre 2019 dans deux journaux à diffusion régionale (rubriques annonces légales) : la Provence et la Marseillaise (cf. annexe 6).

- **Affichages réglementaires**

Formalité incombant au maire

L'avis d'enquêtes a été affiché du 12 novembre au 20 décembre inclus 2019 aux emplacements et lieux officiels susceptibles d'efficacité avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

Cette formalité est attestée par 3 certificats d'affichage (cf. annexe 7).

Vérification en a été faite le 13 et 19 novembre par le commissaire enquêteur sur les lieux suivants :

- L'Hôtel de Ville central
- Mairie 13002 – Direction Générale Adjointe de l'Urbanisme, du Foncier et du Patrimoine
- Mairie des 13^{ième} et 14^{ième} arrondissements de Marseille

En complément de l'affichage physique, une insertion de l'avis d'enquête sur le site officiel de la ville de Marseille était consultable dès le 12 novembre 2019 (cf. annexe 8).

L'affichage officiel de l'avis a été assuré 21 jours avant l'ouverture de l'enquête.

Formalité incombant à la Métropole Aix Marseille Provence

Le 8 novembre 2019, Le pétitionnaire accompagné de Maître Emeric BERNARD, huissier de justice, a procédé à l'affichage du même avis au format exigé par l'article R123-11 du code de l'env. sur les lieux prévus pour la réalisation du projet :

- Sur le panneau de signalisation situé au 112 chemin des Bessons 13014 Marseille
- Sur le portail d'entrée de la carrière BRONZO PERRASSO au 112 chemin des Bessons
- Sur la grille du pont du canal de Marseille situé sur la voie d'accès la carrière
- Sur un poteau électrique situé à l'angle du chemin des Bessons et du chemin Saint Joseph à Sainte Marthe 13014 Marseille.

Ces affichages ont été constatés les 8 novembre et 19 décembre 2019 par Me Emeric BERNARD, Huissier de justice (cf. annexe 9).

VII - REUNIONS ET VISITES DU SITE

Le 08 novembre 2019 : une première visite commentée du site est organisée concomitamment à l'affichage de l'avis d'enquête. Sont présents les représentants de la Métropole Mme Karine DE SANTA BARBARA (chargée d'étude) et Mr Bernard SOUCHET (Chef de projet) et un huissier de justice chargé de constater l'affichage.

Le 13 novembre 2019 : une réunion d'échanges et d'informations sur le dossier, s'est tenue dans les locaux de la Métropole. Sont présents Mme DE SANTA BARBARA et Mr SOUCHET. Un point sur l'envoi des notifications est fait. Le respect des délais est rappelé pour permettre à chaque propriétaire de disposer du temps nécessaire pour s'informer et formuler des observations. Copies des notifications non parvenues, SCI LA ROSERIE et Mme Laetitia GRISARD Epse GRIGNON sont adressées aux maires pour affichage. Nous prenons connaissance en même temps du décès de Mme Suzanne RICHARD Veuve GRISARD.

Le 19 novembre 2019 : Une seconde visite sur le site est organisée avec Mr SOUCHET. Elle concerne plus particulièrement le projet de création d'une aire de retournement pour améliorer les conditions de circulation des utilisateurs de la voie. Ce sont joints à nous Mr Patrick ROLLAND (Directeur CB Bronzo Perasso) et Mr Rémi SARDA HAURET (responsable foncier CB Bronzo Perasso). La discussion s'engage sur le seul accès que peuvent emprunter les camions pour entrer et sortir de la carrière. et sur la nécessité de sa requalification. Selon mes interlocuteurs, cela passe par une procédure d'expropriation qui visera à transformer en voie publique la voie existante située sur des terrains privés. L'examen du site se poursuit par la visite de la carrière, la description de ses activités, son fonctionnement et son double rôle dans l'économie régionale du BTP : de production de matériaux et d'accueil des déchets.

Le 02 décembre 2019 : Une seconde réunion est organisée dans les locaux de la direction du pôle voirie. Autour du Commissaire Enquêteur : Les 3 représentants de la Métropole et 3 représentants de CB Bronzo Pérassol dont un conseiller, Mr Jérôme TREMEAU Professeur Agrégé Facultés de Droit Aix Marseille.

Les 4 thèmes traités lors de cette réunion :

- Le projet présente-t-il en lui-même des objectifs d'utilité publique ?
- L'atteinte à la propriété privée est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs du projet ?
- Le lourd contentieux juridique autour de ce dossier
- La protection de la population face aux effets d'une circulation excessive et d'une pollution qui affecte la qualité de l'air donc la santé des personnes.

Le 13 décembre 2019 : pour justifier de l'utilité publique, le porteur de projet évoque la requalification du chemin des Bressons comme un premier pas vers le désenclavement de tout le secteur Nord du quartier de Sainte Marthe, voire les prémices d'une urbanisation maîtrisée (aménagement de la ZAC de Ste Marthe). Pour traiter de la question une réunion avec la DGA Développement urbain, Mr Alain PATIMO, est organisée dans ses locaux rue Fauchier.

Il semble que le contexte évoqué dans le dossier soit aujourd'hui un peu différent : des réflexions récentes remettent en cause cette ouverture à l'urbanisation. Des études spécifiques sur la prise en compte de l'agriculture et des continuités écologiques dans la planification ont corroboré ces conclusions.

VIII - L'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

VIII. 1. Les observations du public

Observations favorables reçues en mairie des 13^{ième} et 14^{ième} arrondissements

Le 6 décembre 2019 observation de Mme Hélène GRISARD-GUILPAIN :

Habitant au 112 chemin des Bessons, elle emprunte la seule voie possible aujourd'hui privée pour accéder à son domicile. La réalisation de la déserte va désenclaver sa parcelle et lui permettre l'accès au domaine public. De plus avec la création d'une raquette de retournement, les pompiers de Marseille pourront lutter plus efficacement contre les incendies.

Le 12 décembre 2019 observation de Mr Hervé GRISARD :

Fait partie de l'une des 5 familles qui habitent au 112 chemin des Bessons enclavé depuis 1991, date de la création de l'accès actuel à la carrière et à sa propriété. La propriété des GRISARD bénéficiait auparavant d'une servitude d'accès le long du canal actée dans l'acte d'acquisition datant de 1920. La réalisation par la famille GRANDI – RAPIN (précédent propriétaire de la carrière et gérant de la SCI LA ROSERIE) du nouvel accès aux carrières, devait permettre aux GRISARD, grâce à un protocole d'accord qui n'a jamais été officialisé par acte notarié, de bénéficier d'une nouvelle servitude sur le chemin des Bessons afin d'accéder au 112 en remplacement de la servitude existante.

Depuis le départ, un imbroglio juridique oppose la société CBBP à la SCI LA ROSERIE. Tous les résidents restent dans l'inquiétude permanente de la fermeture du seul accès aux habitations. En effet, aujourd'hui, il n'existe aucune autre voie d'accès à la propriété pour les véhicules, qu'ils soient particuliers, ambulances ou pompiers...

Concernant le premier accès par l'impasse des carrières, celui-ci est impraticable (portail plus une extension de l'habitation de Mme MERCIER).

Concernant le second accès, il s'agit d'un chemin de terre le long des berges du canal. Ce dernier est dangereux et impraticable à la circulation des véhicules. Ce chemin est aujourd'hui obstrué par la nouvelle route d'accès créée en 1991 (chemin des Bessons).

Le projet de la Métropole, objet de l'enquête publique, est une excellente initiative qu'il faut soutenir, d'autant plus qu'outre les cinq familles GRISARD, d'autres personnes utilisent quotidiennement cette voie pour se rendre sur leur lieu de travail.

Pour ce qui est de l'avenir de la carrière, il conviendrait de permettre à la société Bronzo – Perasso de poursuivre son activité dans la sérénité. L'enjeu environnemental et économique doit être pris en considération. Nous savons ce que nous avons avec les Carrières Bronzo – Perasso, qui respectent leurs engagements et participent à l'amélioration du site, en témoignent l'implantation d'une raquette de retournement pour les véhicules et la pose de bornes à incendie qui contribueront à protéger l'ensemble des habitations.

Si les carrières étaient contraintes à la fermeture, qu'advient-il du site ? A qui sera-t-il confié ? Et pour quelles activités ? Beaucoup d'inconnues qui concernent l'avenir des Hauts des Bessons.

Le 12 décembre 2019 observation de Mr Philippe GRISARD et son épouse Mélanie MALLET.

Ils évoquent trois raisons pour être favorables au projet :

- La nécessité pour les résidents du 112 chemin des Bessons de résider en toute sécurité sur une parcelle qui aujourd'hui est enclavée et menacée par les incendies
- Mettre un terme à la situation d'incertitude que créent les vellétés de la SCI LA ROSERIE
- Clôturer un débat qui n'a que trop duré afin d'apaiser les relations de voisinage.

Mme Muriel GRISARD épouse VERAGEN (l'observation n'est pas datée).

Cinq familles enclavées sans aucun autre accès à leurs habitations que le chemin des Bessons. L'ancien passage le long du canal n'est plus accessible. D'un côté, il est fermé par les protections du nouveau

pont et condamné par l'extension de l'habitation des Mercier. De l'autre côté, le chemin des carrières est bien trop étroit pour permettre le passage de tout type de camions.

Le fait de rendre publique cette voie permettrait la mise en sécurité d'un grand nombre d'habitations et le désenclavement de notre propriété familiale.

Mr Jean Jacques VERAGEN (l'observation n'est pas datée).

Outre l'aspect de lutte contre les feux de forêts, la nouvelle voie publique permettrait une extension du réseau d'assainissement général auquel tout un chacun qui paie des impôts a droit.

Famille GRIGNON, Mme Laetitia GRISARD (l'observation n'est pas datée).

Cette voie est essentielle à la circulation des riverains et à la mise en sécurité du site notamment en permettant l'accès aux pompiers en toute circonstance. Il est souhaitable qu'une relation saine s'instaure avec nos voisins pour permettre à chacun de pouvoir emprunter le chemin des Bessons en toute liberté.

F. DI NOCERA, habitant du quartier (l'observation n'est pas datée).

Inquiet par les feux de ces dernières années. La mise en desserte publique avec une raquette en retournement pour faciliter l'accès aux pompiers est une excellente solution.

Observations défavorables reçues en mairie des 13^{ième} et 14^{ième} arrondissements :

Le 11 décembre 2019, observation de Madame Yvonne GRANDI-RAPIN :

Elle formule un avis défavorable sur un projet, dit-elle, abusif qui ne servira qu'exclusivement les intérêts de la carrière Bronzo-Perasso qui doit créer sa propre voie d'accès à ses frais. Il n'y a aucun intérêt public puisque la voie aboutirait dans la carrière et profiterait aux GRISARD (104 chemins des Bessons qui ne sont pas enclavés). Ils ont 2 accès cadastrés par le chemin des carrières.

Lettre du 19 décembre 2019, observation de Mme Maryse BARDOT, 126 chemin des Bessons, annexée au registre.

Riveraine du chemin des Bessons, elle subit de plus en plus de nuisances liées à l'exploitation de cette carrière. Elle trouve scandaleux que les deniers publics servent à créer une voie d'accès pour une entreprise privée à but commercial. La noria de camions qui empruntent cette voie est la principale cause de détérioration et sa réfection est à la charge des contribuables. L'entreprise BRONZO-PERASSO se doit d'acquérir la parcelle concernant cette voie et de l'entretenir à ses frais. C'est une voie privée jusqu'ici.

Lettre du 19 décembre 2019, observation de Mme Huquette CHAPAL FERRATO annexée au registre.

Cette habitante du 126 Bis chemin des Bessons est totalement hostile au financement par des fonds publics du rachat de cette voie au seul usage des carriers. Il est normal que l'acquisition et l'entretien d'une voie qui ne servira qu'à une entreprise privée soient payés par cette dernière.

Observation du CIQ de Sainte MARTHE reçue le 20 décembre 2019

La carrière prévoit de poursuivre son activité avec un trafic sans cesse croissant aux dépens des habitants de Sainte Marthe en général et des riverains du chemin des Bessons en particulier d'autant qu'avec la suppression de la UD4 tout le trafic s'écoulera par ce chemin des Bessons.

Qu'attend la Métropole pour requalifier et sécuriser le chemin des Bessons en totalité et le carrefour avec la RD4 ? Le chemin des Bessons est fréquenté outre par les camions de fort tonnage, par de nombreux élèves et les personnes qui fréquentent le centre Mont Riant.

Le CIQ de Ste Marthe exige une amélioration sur l'ensemble des voies et la relance du projet de l'UD4 entre les Aygalades et le Linéa.

Observations reçues en mairie de Marseille (Direction Générale Adjointe de l'urbanisme) :

Le 20 décembre 2019, Mme Yvonne GRANDI-RAPIN (SCI LA ROSERIE) dépose une copie certifiée conforme d'une correspondance envoyée en recommandée le 16 décembre 2019 et non encore parvenue au commissaire enquêteur. Ladite lettre est alors annexée au registre d'enquête d'utilité

publique. Après recherche dans les services, l'envoi retrouvé et réceptionné le 19 décembre avec ses 14 pièces jointes sont remises au destinataire. Les documents sont annexés au registre d'enquête. L'objet de ce courrier concerne l'opposition de Mme GRANDI-RAPIN à l'avis d'enquête parcellaire et sa contestation de l'utilité publique de l'opération.

Elle traduit cette opposition par des observations auxquelles il faudra apporter des réponses.

- Les autres riverains sont déjà desservis par le chemin des Bessons et le chemin des carrières. La situation décrite comme un enclavement n'est donc pas établie. Il existe deux chemins cadastrés.

- La carrière de Sainte Marthe (ndlr : carrière BBP) est une entreprise purement privée au profit de laquelle l'utilisation d'une procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique apparaît comme un détournement de pouvoir et de fonds publics.

- La notion est d'autant plus caractérisée, que la mesure de dépossession envisagée est destinée à faire échec aux décisions de justice.

- Une solution alternative existe en créant une autre voie d'accès par les vallons de la Mûre et Giraudy dont la société CBBP a la maîtrise foncière.

- Les permis de construire des GRISARD ont fait l'objet d'oppositions dont les procédures sont toujours en attente (lettre du 9 juin 2017 permis de construire n°0130551600729PO GRISARD / GRIGNON, transmise par mail au Commissaire enquêteur en date du 23 décembre 2019).

- Du point de vue évaluation environnementale, la Mission Régionale d'Autorité Environnementale, saisie pour l'enquête publique qui s'est déroulée du 21 octobre au 22 novembre 2019 sur le projet de renouvellement et d'extension de la carrière, constate entre autres, dans ses conclusions qu'aucune évaluation des impacts de la circulation sur les voies d'accès à la carrière, sur la qualité de l'air et en conséquence sur la santé des riverains, n'ait été fournie.

Les nombreuses observations formulées lors de cette enquête par les riverains de la carrière corroborent l'avis de la MRAe et apportent des témoignages sur les graves nuisances supportées au quotidien déjà par l'exploitation actuelle. Nuisances qui, si elles devaient s'amplifier, porteraient atteinte également aux qualités patrimoniales du secteur des Hauts de Sainte Marthe qui font l'objet d'une attention particulière de la DRAC-MH et l'ABF.

Il est évident que l'augmentation du passage des camions que générerait la requalification du chemin des Bessons n'est pas compatible avec la protection du domaine prévue par cette inscription et pour les riverains.

Le 20 décembre 2019, Mrs Rémi SARDA-HAURET (responsable foncier CBBP) et Jérôme TREMEAU (conseil CBBP) :

Ils remettent une lettre d'engagement annexée au registre d'enquête par laquelle la société CBBP s'engage à céder gracieusement à la Métropole le radar pédagogique situé sur cette voie, utilisé pour sensibiliser les chauffeurs à la vitesse de circulation par voie d'offre ou fonds de concours ou toute autre disposition adaptée à la cession de cet appareil à titre gracieux.

Suit un long échange sur la situation juridique de ce dossier principalement sur l'assignation en référé au TGI délivrée le 25 novembre 2019 par la SCI LA ROSERIE à l'encontre de la société CBBP et dont la date d'audience est fixée au 20 janvier 2020.

Echange matérialisé par un mail reçu le 20 décembre 2019 à 22h36, annexé au registre d'enquête avec l'assignation en référé et les conclusions produites par la société CBBP.

Pour la société CBBP, ce contentieux qui dure depuis plus de 10 ans et qui a déjà fait l'objet de plusieurs jugements qui n'ont toujours pas réglé le litige, ne constitue pas une situation d'urgence nécessitant un jugement en référé.

La SCI LA ROSERIE de son côté ne s'oppose pas à la régularisation de la situation moyennant un bail adossé à l'autorisation préfectorale d'activité aux conditions suivantes (citées dans l'assignation à référé).

- Règlement à titre indemnitaire d'une somme de 50 000 € en compensation des préjudices subis

- Un loyer mensuel de 6 610 € révisable annuellement

- Activités visées : Exploitation de la carrière et bétons

- Prise en charge par le preneur des impôts fonciers

- Obligation pour le repreneur de réaliser les travaux suivants : Réfection de la route, installation de pare-bruits.

Selon les responsables de la carrière, cette proposition de réévaluation de l'indemnité versée à la SCI LA ROSERIE en contrepartie du passage sur sa propriété excède largement une indemnité qui serait fixée par une décision de justice.

VIII. 2. Les thèmes principaux évoqués

L'enquête publique préalable à l'utilité publique et parcellaire pour justifier le transfert d'une voie publique dans le domaine public même si la demande bénéficie principalement à une entreprise privée. Entreprise qui demande de manière concomitante une enquête en vue d'obtenir l'extension et le renouvellement de l'autorisation d'exploiter sur une période de 30 ans. Sachant que l'exploitation de la carrière enclavée ne peut se poursuivre que si le seul chemin de passage existant et praticable lui est accordé ou possible.

Le désenclavement des parcelles et propriétés situées au Nord Est du canal dans la mesure où il n'existe plus d'autres voies d'accès comme l'affirme la famille GRISARD, qui selon Mme GRANDI-RAPIN ont construit en contrevenant aux oppositions en cours, sans attendre les décisions judiciaires (mail du 23.12.19 – PC n°0130551600729PO).

Les nuisances vécues les usagers et les riverains

Les nuisances : Pollution, circulation, bruits, poussière.....

La sécurité et le dispositif de lutte contre les incendies.

Bien que ce projet ne soit pas soumis à étude d'impact, il n'a échappé à personne qu'au regard des remontées faites lors de cette enquête comme lors de la première avec la synthèse de l'avis de la MRAe et les observations déposées par le public, des réponses concrètes doivent être apportées. et des garanties données par la Société CBBP et la Métropole.

L'imbroglie juridique qui dure depuis 10 ans et qui n'a pas réglé le dossier (nouvelle assignation en référé appelée le 20 janvier 2020) avec au milieu des familles qui n'attendent qu'une chose : vivre en paix et en harmonie.

Peut-on se servir d'une procédure d'utilité publique pour solutionner une affaire juridique qui tarde à trouver une fin ?

VIII. 3. Eléments de réponses au PV de synthèse des observations du public

Conformément à l'article 4 de l'arrêté préfectoral, il a été établi un procès-verbal de synthèse des observations du public ; document transmis le 31 décembre 2019 aux représentants de la Métropole **(cf. annexe 10)**.

Une réunion de consultations s'est tenue le 07 janvier 2020, afin d'évoquer les thèmes retenus et d'obtenir des éléments de réponses.

Ces éléments de réponses formulés au cours de la réunion du 07 janvier ou des rencontres précédentes ont été transmis par les services techniques du maître d'ouvrage au commissaire enquêteur le 14 janvier 2020 **(cf. annexe 11)**.

Le 17 janvier 2020, un courrier signé du Directeur Général des Services de la Métropole est envoyé par mail. Cette « note argumentée » reprend les éléments explicités dans la note des services technique du maître d'ouvrage **(cf. annexe 20)**. Ce courrier est également envoyé par voie postale.

Sur la question des accès possibles : Existe-t-il d'autres voies d'accès pour la carrière et pour les occupants du 112 chemin des Bessons comme l'affirme Mme GRANDI-RAPIN ?

La réponse est non. Les visites sur sites et les consultations de photos aériennes l'attestent :

- Le chemin des carrières est une impasse impraticable
- L'autre chemin le long du canal de Marseille est un chemin de terre étroit et dangereux qui ne peut supporter la circulation de véhicule, qui de plus est obstrué d'un côté par une propriété

privée (la maison des Mercier) et de l'autre par la présence d'un bassin de rétention et le pont réalisé par Mr GRANDI en 1991.

- La solution alternative qui consiste à créer une voie d'accès à la carrière par le plateau de la Mûre est impossible au regard de la configuration du site, de la présence de nombreuses propriétés privées et du raccordement à la voirie existante totalement inadapté.

Il est constaté que si le chemin des Bessons devenait un accès interdit les familles GRISARD ne pourraient pas accéder à leurs maisons. Pourtant depuis le 6 septembre 1991 un protocole d'accord signé avec les carrières de Sainte Marthe (**cf annexe 12**) autorise un droit de passage sans restriction. Accord qui n'a pas fait l'objet d'un acte authentique malgré l'engagement de Mr Jean GRANDI mais qui est toujours appliqué à ce jour.

Sur la question de l'opposition au permis de construire (0130551600729P) formulée par Mme GRANDI-RAPIN (cf. annexe 13).

Selon les services juridiques de la ville de Marseille, le permis de construire délivré pour la construction de 2 maisons individuelles et division parcellaire de 2 lots n'a pas fait l'objet de recours contentieux et est devenu définitif. Permis de construire en date du 27 juin 2017 n° 013055 16007729PO (**cf. annexe14**).

Sur la question de détournement de pouvoir par l'utilisation d'une procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique et l'utilisation de deniers publics au profit essentiellement d'une entreprise privée

Il est aujourd'hui admis (arrêt de la jurisprudence administrative), que l'intérêt général peut être satisfait dans certains cas, par la satisfaction d'intérêts privés. L'intérêt général et les intérêts privés ne sont pas contradictoires. Bien sûr, le transfert du chemin des Bessons procure à la société CBBP un avantage direct mais l'expropriation n'est pas entachée de détournement de pouvoir pour autant qu'elle permet de satisfaire des intérêts publics identifiés.

Dans notre cas, aujourd'hui dans les faits, il s'agit d'obtenir un droit de passage sur une voie privée sans laquelle la famille GRISARD et les exploitants de la carrière seraient en état d'enclavement.

La méthode retenue réside dans l'intégration de cette voie dans le domaine public en lui conférant un caractère d'utilité publique.

Reste pour le commissaire enquêteur à apporter son appréciation sur le bien-fondé de la démarche et sur l'opportunité du choix de la méthode utilisé pour obtenir une garantie de circulation.

Sur la question du changement de zonage et le niveau d'équipement nécessaire

Les choix urbanistiques du dernier PLU doivent-ils entraîner de facto le transfert de la voie de desserte existante dans le domaine public ?

Pour l'instant, même si le classement urbanistique (zone UM) peut se traduire par l'existence nécessaire d'équipements publics, on ne peut pas dire que les intentions affichées en 2000 sur la ZAC des Hauts de Sainte Marthe soient confirmées.

Des réflexions récentes remettent en cause cette ouverture à l'urbanisation.

La mise en œuvre du projet s'est heurtée à de nombreuses difficultés : Contraintes liées aux servitudes monuments historiques, gestion du ruissellement et accès viaires compliqués nécessitant des investissements lourds. La convergence de plusieurs études a identifié les valeurs patrimoniales, paysagères, agricoles et écologiques du territoire et a conclu à la nécessité de réinterroger le projet. Le désenclavement du secteur Sainte Marthe et Bessons Garaudy est à revisiter. Pour l'instant la requalification du chemin des Bessons n'entre pas dans les plans de développement urbain de ce territoire. Il est certain, qu'une autre lecture des éléments présentés au cours de l'enquête, lors de réunions notamment avec les services de la métropole est possible. Ces éléments sont exposés dans une note des services de la Métropole (**cf. annexe15**).

Sur la question de l'imbroglio juridique dont aucune ligne ne figure au dossier

La connaissance de ce contexte juridique, dont le prochain épisode se déroulera le 20 janvier 2020 en référé devant le TGI de Marseille (**cf. annexe 16**), nous permet de comprendre pourquoi certains peuvent

imaginer que la procédure d'enquête préalable à l'utilité publique est utilisée pour faire échec aux décisions de justice et peut constituer un détournement de pouvoir.

Oui l'expropriation n'a pas vocation à trancher des litiges entre personnes privées qui relèvent du juge judiciaire. La procédure d'expropriation doit répondre à une utilité publique tout autant qu'elle soit reconnue pour son intérêt général.

Sur la question de protection de la population face aux effets d'une circulation excessive, au bruit de toute nature et à la pollution qui affecte l'air et donc la santé des personnes

Selon l'arrêté n°AE-F09316P0127 du Préfet de Région en date du 13/07/2016 (**cf. annexe 17**) le projet de DUP n'est pas soumis à étude d'impact en application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement

Par ailleurs ce point a été traité dans le cadre d'une enquête spécifique liée à la demande de renouvellement de l'autorisation d'exploiter la carrière.

La commissaire enquêtrice chargée de cette enquête a déposé ses conclusions et son avis motivé le 23 décembre 2019. L'avis émis est un avis favorable avec une réserve : « Afin de protéger la population des effets de la circulation excessive, le trafic journalier ne pourra pas dépasser 280 rotations/jour » et trois recommandations (voir chapitre IV. 7 - Une enquête publique concomitante). La difficulté ne réside pas dans l'énumération des nuisances vécues au quotidien par la population, mais plutôt comment faire respecter les engagements et suivre les évolutions.

IX - L'ENQUÊTE PARCELLAIRE

IX. 1. Préambule

Rappelons que cette enquête parcellaire s'inscrit dans le cadre d'une enquête conjointe. Elle permet de désigner précisément les propriétés dont la cession est nécessaire à la réalisation de l'objet de la **DUP**.

Elle a donc pour finalité, de déterminer « **les parcelles à exproprier** », autrement dit l'emprise foncière du projet, à savoir toute ou partie d'immeuble corporel avec leurs accessoires (Tréfonds, droits réels tels qu'usufruit, emphytéose, droit d'usage ou d'habitation, servitude). L'expropriation peut, éventuellement, être limitée à l'un de ces droits.

Cette phase administrative sera suivie d'une **phase judiciaire**, laquelle ne concerne pas cette enquête et qui connaîtra une succession d'opérations pour le transfert de propriété et la fixation d'indemnités (Arrêté de cessibilité - Ordonnance d'expropriation – Offres de l'administration – Saisine du juge – Visite des lieux – Audience publique – Jugement – Appel éventuel – Paiement – Prise de possession).

Le Commissaire Enquêteur a largement rappelé les nuances fondamentales de ce type d'enquête dite « parcellaire », qui diffère sur des points essentiels avec les enquêtes sur l'utilité « publique ».

Il ne s'agit plus de prendre position sur l'intérêt de l'opération ; **les observations ne peuvent concerner que les personnes intéressées par les limites des biens à exproprier.**

Le projet nécessite des acquisitions foncières décrites dans le dossier. Sa composition est conforme à l'article R131-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Des adaptations de détails ou des modifications mineures peuvent être réalisées, notamment pour tenir compte des remarques qui seront émises lors de l'enquête publique.

IX. 2. Les registres d'enquêtes

C'est **une procédure uniquement écrite** et aucune observation orale ne peut être retenue, si ce n'est celles mentionnées sur le registre d'enquête ou reçues par lettres séparées pour y être annexées.

Les registres d'enquêtes confiés aux mairies (centrale et 13 et 14^{ième} arrondissements de Marseille) ont été ouverts, cotés et paraphé par les maires concernés.

Ont été tenus à la disposition de chacune des personnes intéressées, l'arrêté préfectoral, l'avis d'enquête, l'état et le plan parcellaires du dossier d'enquête, afin qu'elles puissent toutes en prendre connaissance et consigner leurs observations.

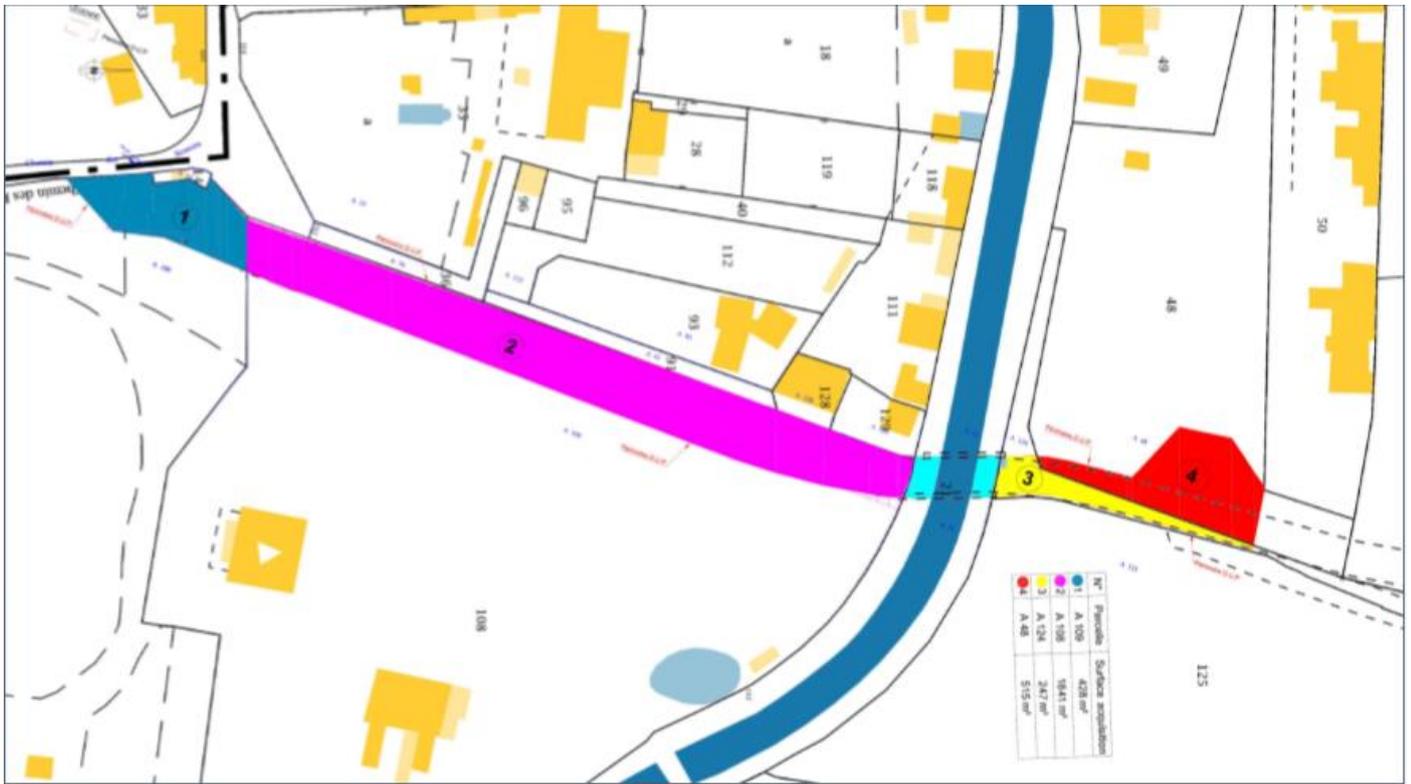
Les registres ont été clôturés en fin d'enquête les 20 et 23 décembre et remis au Commissaire Enquêteur avec l'ensemble des pièces du dossier.

Aucune observation n'a été portée sur les deux registres d'enquête parcellaire. Les observations et contestations n'ont concerné que l'enquête d'utilité publique.

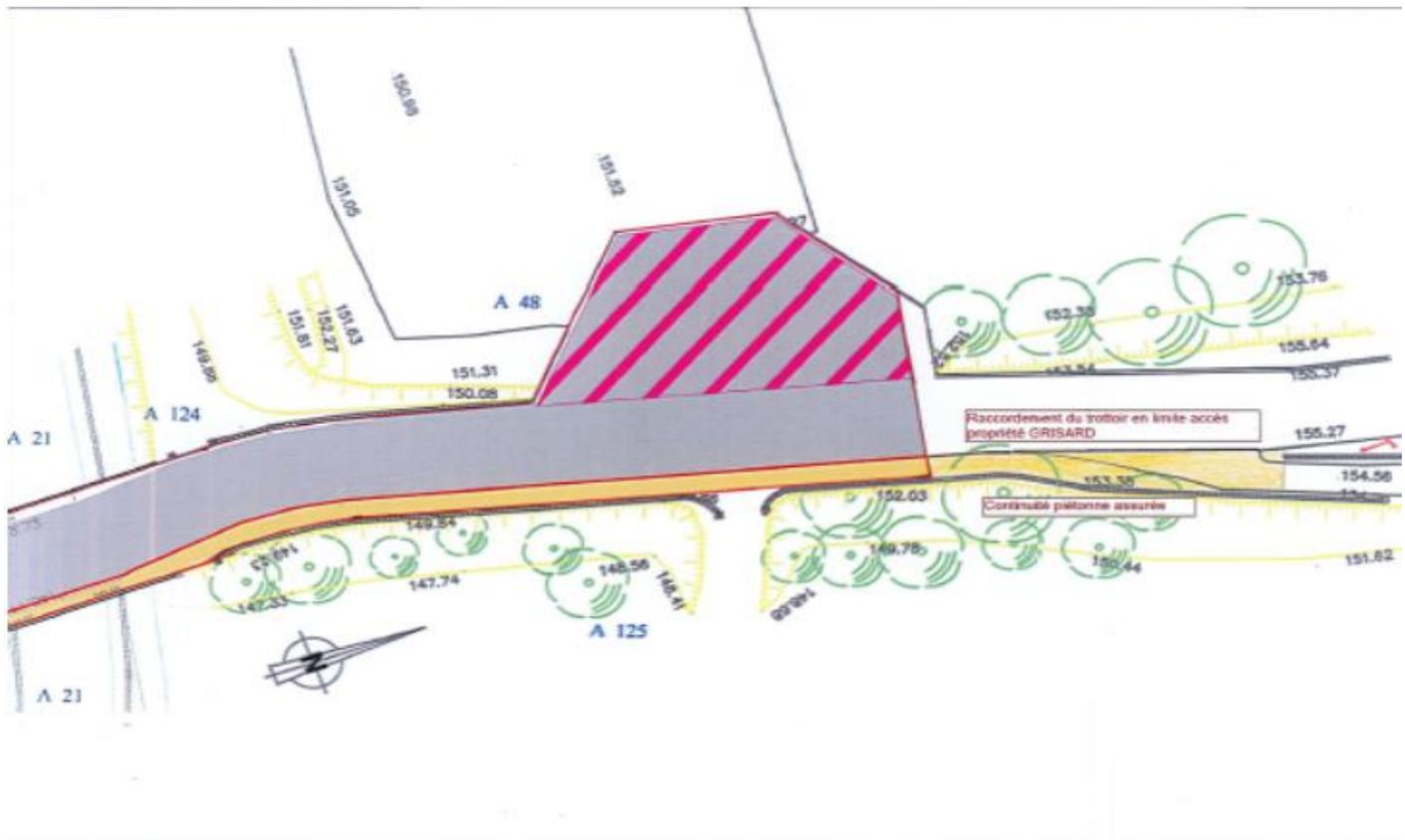
IX. 3. Plan et état parcellaire

Le plan parcellaire

Il a été établi, à partir d'informations cadastrales. Il détermine exactement, les parcelles à transférer à l'expropriant et permet par ailleurs leur identification.



Une adaptation de détail sur l'air de retournement



Lors de la visite du 19 novembre 2019, le commissaire enquêteur, suggère qu'à la hauteur où se situera l'aire de retournement, l'aménageur puisse prévoir un raccordement du trottoir en limite d'accès de la propriété des GRISARD. Cette modification non substantielle assurerait une continuité piétonne et une mise en sécurité des piétons.

L'état parcellaire

Ce dernier, en conformité avec le plan cadastral, a été établi selon les renseignements recueillis auprès de la matrice cadastrale ainsi qu'auprès du bureau des hypothèques.

2.3 Etat parcellaire des parcelles à acquérir

N° de parcelle au plan parcellaire	Propriétaires inscrits au cadastre	références cadastrales				Surface en m ²	Emprise acquisition		reliquats	
		Préfixe	section	numéro	nature		numéro	surface	numéro	surface
1	DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHONE 52 avenue de St Just 13256 Marseille cedex 20. Mme Martine VASSAL, Présidente du Conseil Général	896	A	109	NON BATI	15 670	A109	428	X	15 442
2	SCI LA ROSERIE Siège social : 254 chemin De Sainte Marthe 13014 MARSEILLE 14. Gérant : Mme RAPIN Yvonne née le 05/07/1941	896	A	108	NON BATI	17 510	A108	1 841	X	15 669
3	Madame Suzanne Clémentine Germaine Marie RICHARD, veuve de M. Paul André Roger GRISARD et non remariée, demeurant à MARSEILLE (13014) 112 chemin des Bessons. Née à SAINT-ETIENNE (42000), le 30 octobre 1927. Rattriée	896	A	124	NON BATI	1080	A124	247	X	833
	Monsieur Hervé Christian Pierre Henri GRISARD époux de Mme Patricia GIANNACACI, demeurant à MARSEILLE (13014) 112 chemin des Bessons. Né à MARSEILLE (13000) le 30 avril 1955. Retraité									
	Madame Muriel Raymonde Armande Suzette GRISARD, épouse de M. Jean Jacques René VERRAGEN demeurant à BOINVILLE-LE-GAILLARD (78660) 4 résidence Le Paray Née à MARSEILLE (13000) le 8 septembre 1951 Employée de banque									
	Madame Hélène Alix Jeanne GRISARD, Divorcée de M. Marc André Bernard GUILPAIN demeurant à MARSEILLE (13014) 112 chemin des Bessons Née à MARSEILLE (13000) le 31 janvier 1958 Assistante de direction									
	Madame Laetitia Hélène Perrine GRISARD, épouse de M. Gaëtan GRIGNON demeurant à Montréal 4668 Rue Grand Près H2T2H7 QUEBEC Née à MARSEILLE (13000) le 27 juin 1979 Assistante de gestion									
Monsieur Philippe Alexandre Paul Henri GRISARD, époux de Mme Charlotte Martine Joëlle MALLET, demeurant à MARSEILLE (13013), 112 chemin des Bessons Né à MARSEILLE (13000) le 21 septembre 1981 chef de groupe										
4	CARRIERES ET BETONS BRONZO PERASSO CBBP Société en nom collectif au capital de 30000 euros, dont le siège est à MARSEILLE (13010), chemin de Toulouse. Quartier saint Tronc, identifiée au SIREN sous le numéro 398568756 et immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de MARSEILLE. M. Patrick ROLLAND - Directeur	896	A	48	NON BATI	4665	A48	515	X	4150

IX. 4. Notifications d'ouverture d'enquête

Les notifications individuelles (**cf. annexe 18**) du dépôt de dossier et du registre d'enquête en Mairie, ont été faites par le service concerné de la Métropole.

Ce service a été chargé de contacter les ayants droit, sous plis recommandés avec demande d'avis de réception selon les domiciles officiellement connus.

Les adresses ont été établies à l'aide d'extraits des documents cadastraux délivrés par le service du cadastre ou des copies d'actes de propriété délivrés par le conservateur des hypothèques. Les syndicats, les annuaires téléphoniques et autres sources, comme les rencontres sur le terrain lors des visites sur site ont également été des canaux d'informations utiles.

Les notifications sont parties en Recommandé avec Accusé de Réception le 18 novembre 2019.

Il a été convenu que le service de la Métropole conserverait dans ses locaux, les originaux des accusés de réception et les retours non parvenus aux destinataires pour différents motifs. Attestation en est donnée au commissaire enquêteur (**cf. annexe 19**).

Tous les ayants droits ont été identifiés et situés selon leur adresse connue au moment de l'envoi.

Il a été procédé à un pointage des 9 envois et des 9 avis de réception dont les copies nous ont été remises et rassemblées dans un document séparé intitulé « **Cahier des notifications** » (document séparé).

Nous avons ainsi relevé :

- Les 7 propriétaires dûment contactés et qui ont accusé réception de la notification qui leur a été envoyée,
- Les 2 propriétaires dont la lettre recommandée est revenue ou non parvenue ont fait l'objet d'un second envoi avec la mise à jour de leur adresse obtenue ultérieurement ;
 - La SCI LA ROSERIE (adresse erronée)
 - Mme Laetitia GRISARD Epse GRIGNON (n'habite plus au Québec)
- Le décès de Mme Suzanne GRISARD le 31 Juillet 2019

IX. 5. Affichage des notifications en mairies

En application du Code de l'expropriation (art. R.11-22) et de l'arrêté préfectoral d'ouverture de la présente enquête parcellaire (Art, 9), les notifications qui n'ont pas fait l'objet d'un retour d'accusé de réception, ont été faites en double, avec copie au Maire pour affichage et transmission de la seconde, le cas échéant, aux locataires et preneurs à bail rural.

- La SCI LA ROSERIE affichage en mairie du 9 au 20 décembre 2019
- Mme GRISARD Laetitia Epse GRIGNON affichage en mairie du 29 novembre au 20 décembre 2019

IX. 6. Etat des cessions au 29 décembre 2019

REF CADASTRALES			NATURE	SURFACE (en m2)	PROPRIETAIRES Inscrip matrice cadastrale	ORIGINE de la propriété	EMPRISE	SURFACE RESTANTE	ENVOIS NOTIFICATIONS		CESSIONS
Préfixe	SEC	Num.							RETOUR	NON PARVENU	
896	A	109	NON BATI	15 870	DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHONE	Cession gratuite de l'Etat 25 octobre 1990	428	15 442	21/11/19		Avis favorable de principe pour 456M2 du Département 13 lettre du 11 mars 2019
896	A	108	NON BATI	17 510	SCI La ROSERIE		1841	15 669	22/11/19		OPPOSEE
896	A	124	NON BATI	1 080	Madame Suzanne RICHARD veuve Paul GRISARD	La parcelle a été divisée en 3 parcelles 146, 147 objet de la vente et la 148	247	833	décédée le 31/07/19		Parcelle cédée attestation du 9 décembre 2019
					Monsieur Hervé GRISARD				23/11/19		
					Madame Muriel GRISARD Epse J.Jacques VERAGEN				22/11/19		
					Madame Hélène GRISARD Divorcée de Marc GUILPAIN				23/11/19		
					Madame Laetitia GRISARD Epse Gaëtan GRIGNON	Donation			29/11/19		
					Monsieur Philippe GRISARD				23/11/19		
896	A	48	NON BATI	4 665	CARRIERES ET BETONS BRONZO PERASSO		515	4 150	28/11/19		
896	A	21	NON BATI	4 800	METROPOLE AMP	L'acquisition porte sur le pont et non sur le terrain	170	4 630			

X – CONCLUSION SUR LE RAPPORT DE DEROULEMENT DES ENQUÊTES

En préambule, il convient de préciser :

- Qu'au titre de la délibération URB 031 6 4786 /18/BM du 13 décembre 2018, le bureau de la Métropole demandait l'ouverture conjointe des enquêtes préalables à la Déclaration d'Utilité Publique et Parcellaire **pour la requalification d'une voie de desserte par le chemin des Bessons à Marseille 13014.**
- L'Arrêté Préfectoral n° 2019/56 du 24 octobre 2019 prescrivait l'ouverture conjointe d'une enquête préalable à l'Utilité Publique et d'une enquête Parcellaire **en vue de la réalisation d'une voie de desserte chemin des Bessons à Marseille 13014.**

Compte tenu des dossiers présentés et des échanges qui ont été tenus lors des réunions aussi bien avec les représentants de la Métropole que ceux de la société CBBP, le commissaire enquêteur considère que l'objet des enquêtes publiques conjointes portent bien sur la requalification de la voie et non sur la réalisation. Cette voie existe déjà. Il s'agit d'une mise aux normes.

En conclusion sur le déroulement des enquêtes :

Au terme de ces enquêtes, le commissaire enquêteur constate qu'elles se sont déroulées dans les conditions prévues par les textes en vigueur, conformément aux prescriptions de l'arrêté 2019-56 du 24 octobre 2019 de Monsieur le Préfet des Bouches du Rhône et selon ses instructions.

L'enquête conjointe a bénéficié d'une bonne publicité, renforcée par des articles parus dans la presse locale. En complément de l'affichage physique, une insertion de l'avis d'enquête sur le site officiel de la ville de Marseille était consultable à partir du 12 novembre 2019.

La disponibilité de tous les acteurs du dossier pour mettre à la disposition du commissaire enquêteur et du public l'ensemble des informations, a été totale. Qu'ils en soient remerciés.

Même si les permanences ont été peu fréquentées, l'intérêt du public est toujours fort lorsqu'il s'agit d'un projet d'aménagement et de sécurisation et plus encore lorsqu'il s'agit d'utilisation des deniers publics. Le CIQ de Sainte Marthe est souvent là pour le rappeler.

Les interrogations, les observations et les contributions émises tout au long de l'enquête sur cette opération de requalification sont toutes à prendre en compte.

- Apporteront-elles au commissaire enquêteur, les éléments probants pour dire « *que la création d'une voie de desserte d'une exploitation privée* » (cf. annexe 11) est d'utilité publique ?
- L'expropriation envisagée poursuit-elle bien un objectif, celui de servir l'intérêt général ?
- Quand bien même cette procédure d'enquête n'a pas vocation à trancher des litiges entre personnes privées, pour autant sa conclusion peut, si le juge administratif juge opportun de tenir compte du contexte, poser les bases d'une réflexion sur la requalification du dossier et des termes de la demande.

Il n'appartient pas au commissaire enquêteur d'apporter une quelconque réponse qui n'entre pas dans son domaine de compétence.

Après 16 jours d'enquête, les appréciations sont partagées selon que l'on soit une expropriée opposante, un riverain enclavé, un riverain pollué et soumis à toutes sortes de nuisances, un riverain soucieux de préserver des valeurs patrimoniales, paysagères, agricoles ..., un salarié inquiet pour son emploi ou un industriel qui souhaite préserver l'accès à une ressource pondéreuse.

Pour le commissaire enquêteur, l'avis qu'il doit émettre sur ce projet de transfert d'une voie privée dans le domaine public, devra résulter aussi de son appréciation sur l'opportunité de ce projet.

Est-il nécessaire de porter atteinte à la propriété privée pour satisfaire un besoin « *qui procure un avantage direct et certain à une société privée* » (selon les propos de la société elle-même) ?

La satisfaction des intérêts publics est-elle comparable ?

La satisfaction du besoin et des aspirations exprimés aussi bien par la société privée CBBP que par les familles GRISARD et GRANDI-RAPIN peut-elle être agréée par une autre voie ?

Après avoir examiné l'ensemble des éléments de l'enquête, le commissaire enquêteur est en mesure de consigner dans une présentation séparée ses conclusions motivées sur l'utilité publique d'une part et le parcellaire d'autre part.

A Marseille, le 20 janvier 2020



Georges JAÏS