

BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

CAMP DE SARLIER – AUBAGNE

SEPTEMBRE 2025

Sommaire

Table des matières

1. Les objectifs de la concertation	6
1.1 Le plan de mobilité métropolitain	6
1.2 Les objectifs de la concertation	6
1.3 Les enjeux du projet.....	7
1.4 Rappel du cadre réglementaire	7
1.5 Délibérations approuvant le projet.....	7
2. Mise en œuvre de la concertation	8
2.1 Les modalités de mise en œuvre	8
2.2 Les modalités de publicité légale	8
2.3. Moyens d'information	9
2.4 Site internet / Réseaux sociaux.....	10
2.5 Réunion publique.....	12
2.6 Moyens d'expression	12
3. Bilan de la concertation	14
3.1. Objectifs du bilan	14

3.2. Bilan quantitatif	14
3.3. Synthèse des réponses aux contributions	15
A – Le fonctionnement du PEM	15
A.1 - Les modalités d’accessibilité au parking relais :	15
A.2 - L’accès au parking-relais.....	16
A.3 - Le contrôle d’accès :	16
A.4 - L’éclairage :	17
A.5 - La vidéosurveillance.....	17
A.6 – Le covoiturage.....	17
A.7 – Le taux de remplissage.....	18
A.8 – Les lignes de bus	18
A.9 – Le PEM de Camp de Sarlier dans le Plan de Mobilité	18
B – Les aménagements du PEM	20
B.1 - L’aménagement de l’impasse Sainte-Baume.....	20
B.2 – Les dépréciations de la valeur des biens environnants	22
B.3 - Les ombrières photovoltaïques	22
B.4 – Les aménagements paysagers	23
B.5 - Nombre de places de stationnement du PEM.....	23
B.6 - Le tourne-à-gauche.....	23
B.7 - Le revêtement des chaussées à l’intérieur du PEM.....	23

B.8 - Stationnement des bus.....	24
B.9 - Les cheminements pour les personnes en situation de handicap.....	24
B.10 - Le niveau du sol	24
B.11 Usage antérieur et actuel du site.....	24
B.12 –L’acquisition des parcelles BK311 et 312	25
B.13 – Mesures prises pendant les travaux	25
B.14 – Le bassin de rétention et écoulement des eaux pluviales	26
B.15 – Le coût d’aménagement	26
B.16 – Les sondages géotechniques.....	26
C – Les études techniques préalables	27
C.1 - L’étude de circulation	28
C.2 – L’étude qualité de l’air	28
C.3 - L’étude acoustique.....	29
C.4 – Le diagnostic écologique (comprenant l’étude faune-flore)	29
3.4. L’évolution du projet de PEM	31
4. Annexes.....	31
4.1. Les contributions.....	31
4.1.1 - Contribution de Mme Diaz da Silva	32
4.1.2 - Contribution de M. GAQUERE – Mme VIVIER.....	34
4.1.4 - Contribution de Mme Ghislaine GOMILA	37

4.1.5 - Contribution de M. Philippe GOMILA	38
4.1.6 - Contribution de Mme Christine GOMILA.....	39
4.1.7 - Contribution de France NATURE ENVIRONNEMENT	40
4.1.8 - Contribution de M. Nicolas MATHIAN	40
4.2. Compte-rendu de la réunion publique du 2 juillet 2025	41
4.3 Tableau thématique de synthèse des contributions	43
4.4 Études techniques préalables	46

1. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

1.1 Le plan de mobilité métropolitain

Le 16 décembre 2021, le Conseil de la Métropole a approuvé le Plan de Mobilité Métropolitain, présentant les ambitions de la Métropole à l'horizon 2030, pour faire face aux défis environnementaux et économiques futurs.

Ce plan fixe comme objectif :

- De doubler l'usage des transports en commun à l'échelle métropolitaine d'ici 2025,
- D'augmenter de 50% celui des transports locaux,
- De renforcer le maillage des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM).

Le Pôle d'Échanges Multimodal de Camp de Sarlier s'inscrit dans cet objectif.

Situé à l'entrée Nord Est d'Aubagne en bordure de la RD2, et à proximité de la sortie d'autoroute A52, le Pôle d'Échanges Multimodal de Camp de Sarlier se positionne sur un site stratégique de connexion entre :

- Le réseau de transport urbain d'Aubagne (5 lignes de bus),
- Le réseau de transport interurbain (3 lignes de cars),
- La piste cyclable ligne 6.

52 000 HABITANTS

28 000 EMPLOIS

1^{er} bassin d'emploi extérieur

MARSEILLE-EST

17% des ménages sans voiture

PART MODALE DES RÉSIDENTS

72% voiture et moto

4% transports en commun

23% marche et vélo

21% DÉPLACEMENTS de moins de 1 km

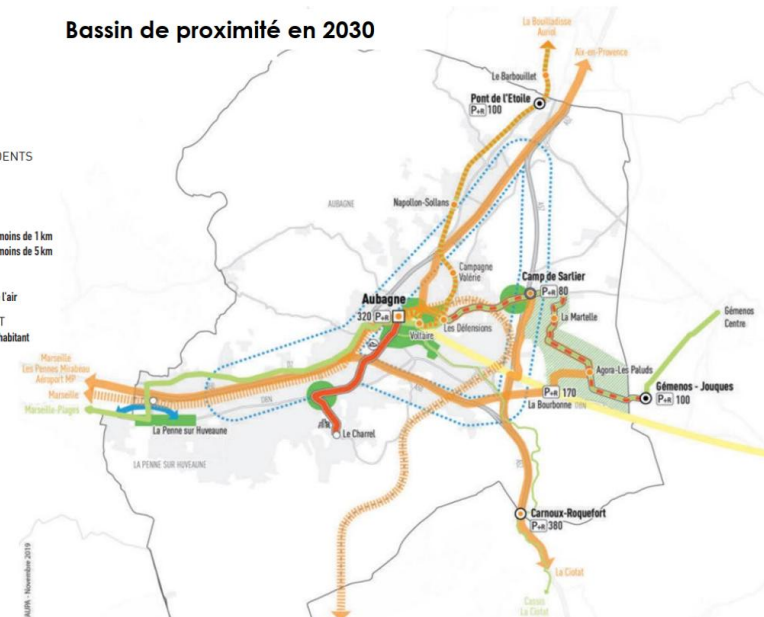
59% DÉPLACEMENTS de moins de 5 km

3% DES HABITANTS

en dessous des normes de qualité de l'air

2 109 G. DE GAZ À EFFET DE SERRE dus à la mobilité par habitant

Bassin de proximité en 2030



1.2 Les objectifs de la concertation

La concertation publique initiée par la Métropole Aix-Marseille-Provence s'intègre dans le processus de conception du projet.

Elle vise d'une part à présenter le projet aux riverains, aux associations et à l'ensemble des citoyens, et d'autre part à échanger sur les grands principes du projet afin de permettre à la Métropole Aix-Marseille-Provence, maître d'ouvrage, d'affiner et d'adapter son projet en intégrant au mieux les souhaits et les attentes de la population.

La concertation s'est déroulée **du 16 juin et le 13 juillet 2025**.

Le présent rapport en constitue le bilan : à ce titre, il présente l'ensemble des moyens d'information et d'expression du public, mis en œuvre au cours de l'élaboration du projet, et dresse la synthèse de l'ensemble des contributions qui ont été faites. Il synthétise par thématiques tous les avis et observations émis par le public en cours de concertation, ainsi que les réponses apportées par le Maître d'Ouvrage.

1.3 Les enjeux du projet

Les enjeux de ce projet sont :

De réduire la part modale de la voiture, en encourageant le rabattement des usagers sur le réseau de transport en commun connecté qui comprend actuellement, au droit de Camp de Sarlier :

- Les 5 lignes urbaines :
 - Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), actuelle ligne 1, mise en service en septembre 2025, entre la gare d'Aubagne et le parc d'activités de la Plaine de Jouques, à Gémenos,
 - La ligne 5 La Bouilladisse – Gare d'Aubagne,
 - La ligne 7 Gémenos – Gare d'Aubagne,
 - La ligne 9 Saint-Zacharie – Aubagne,
 - La ligne 12 Pont de Joux – Gare d'Aubagne.
- Les 3 lignes interurbaines du Réseau Express Métropolitain :
 - La ligne 68 Cassis – Aubagne,
 - La ligne 69 La Ciotat – Aubagne
 - La ligne 72 Aix-en-Provence – Aubagne

D'assurer l'accessibilité et l'intermodalité entre les réseaux urbains et interurbains et les modes doux pour l'ensemble des usagers notamment avec la ligne 6 du plan vélo, pour partie aménagée sur la RD2 dans le cadre des travaux du

BHNS. Cette ligne 6 vise à terme, à connecter La Penne-sur-Huveaune – Aubagne – Z.I. Les Paluds – Gémenos sur un tracé d'environ 12 km.

De proposer un aménagement durable qui s'intègre au paysage et permet sa valorisation comme porte d'entrée Nord/Est d'Aubagne

1.4 Rappel du cadre réglementaire

Conformément au 3° de l'article L103-2 et R103-1 du code de l'urbanisme et au titre des projets d'infrastructures de plus de 1.9 millions d'euros, la Métropole Aix-Marseille-Provence a organisé une large concertation associant la population, notamment les riverains et les associations locales.

La concertation s'est déroulée du 16 juin au 13 juillet 2025. Elle a pour objectif de faciliter le dialogue entre le maître d'ouvrage, les experts, les élus et acteurs du territoire et l'ensemble des citoyens afin d'améliorer le projet, son intégration dans l'environnement avec le souci permanent de le rendre plus facilement accessible et compréhensible par le public.

1.5 Délibérations approuvant le projet

Les délibérations approuvant le projet sont :

- La délibération n° MOB-001-11063/21/CM du Conseil de la Métropole du 16 décembre 2021 approuvant le Plan de Mobilité métropolitain ;
- La délibération n° TRA 002-1790/17/CM du Conseil Métropolitain du 30 mars 2017 approuvant la création et l'affectation d'une autorisation de programme pour la réalisation d'une ligne de BHNS à Aubagne ;

- La délibération n° TRA 004-7093/19/CM du Conseil Métropolitain du 24 octobre 2019 approuvant la révision de l'autorisation de programme du BHNS entre Aubagne et le parc d'activité de Gémenos ;
- La délibération n° MOB 0011-13244/23/CM du Conseil de la Métropole du 19 janvier 2023 approuvant le budget annexe des transports - Approbation de la révision et de l'affectation d'une opération d'investissement concernant la réalisation d'un itinéraire de BHNS à Aubagne ;
- La délibération n° MOB-002-13548/23/CM du Conseil de la Métropole du 16 mars 2023 approuvant le programme d'aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal de Camp de Sarlier à Aubagne.

2. MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION

2.1 Les modalités de mise en œuvre

Le public était invité à s'exprimer sur toutes les caractéristiques du projet, sur le dossier de concertation joint en annexe qui précise les objectifs du projet et ses principales caractéristiques notamment sur la création des accès, les aménagements paysagers, les conclusions des études préalables.

Le dispositif de concertation a été élaboré conjointement avec la commune d'Aubagne.

Les modalités de la concertation ont été approuvées par délibération MOB-003-17505/25/CM du Conseil Métropolitain du 27 février 2025.

Elles comportaient les dispositions et outils suivants :

- L'organisation d'une réunion publique de présentation du projet ;
- L'exposition publique de présentation du projet, dans les locaux de la Métropole Aix-Marseille-Provence et de la Mairie d'Aubagne.
- La mise à disposition d'un registre sur chaque lieu d'exposition et d'un registre numérique pour recueillir les avis du public.

L'information de la population précisant toutes les dates, les lieux et heures de réception du public a été faite par voie de presse et affichage.

2.2 Les modalités de publicité légale

L'information au public s'est faite via le média suivant :

- Journal La Provence, avis publiés les 12, 14 et 16 juin 2024.

La Provence
jeudi 12 juin 2025

annonces légales

Contact : 04 91 84 46 96 - al@laprovence-medias.fr
www.laprovence.com/marchespublics.com
Habillé à publier par arrêté de Monsieur le Préfet du Département

ANNONCES LEGALES

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
relative au projet de plan d'alignement
pour des rues du centre-ville à Rognonas (13870)

Par arrêté n° DGS 0302025 du 27 mai 2025, M. PICARDA, Maire de Rognonas, a ordonné l'ouverture pour 17 jours d'une enquête publique relative au projet de plan d'alignement pour l'avenue de la libération, la rue Saint Roch, la rue des lavoirs, la rue de la joliette, la rue de la notaire, la rue Jean Vlau et le boulevard de l'ancien marché à Rognonas.

Monsieur Philippe ARNAL est désigné en qualité de Commissaire Enquêteur.

L'enquête publique se déroulera en mairie de Rognonas, du 11 juin 2025 au 27 juin 2025 à 12h00 inclus, aux jours et heures habituels d'ouverture au public.

M. le Commissaire Enquêteur tiendra trois permanences d'accueil du public les 11 juin 2025 de 9h00 à 12h00, 23 juin 2025 de 16h00 à 19h00, et 27 juin 2025 de 9h00 à 12h00 en Mairie de Rognonas.

Pendant la durée de l'enquête, les pièces du dossier seront déposées en Mairie afin que chacun puisse en prendre connaissance. Elles seront également consultables en ligne sur le site internet de la commune : www.rognonas.fr.

Les observations sur le projet pourront être consignées sur le registre d'enquête, ou adressées par courrier à la mairie de Rognonas, place Jeanne d'Arc 13870 ROGNONAS, à l'attention de M. le Commissaire Enquêteur, jusqu'à la clôture de l'enquête publique.

Le commissaire enquêteur formulera son avis dans un délai d'un mois à compter de la clôture de l'enquête.

Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur pourra être consultée en Mairie de Rognonas dès réception.

LA METROPOLE
AIX-MARSEILLE-PROVENCE

AVIS DE CONCERTATION PREALABLE
Réalisation d'un pôle d'échanges multimodal
à Camp de Sarlier sur la commune d'Aubagne

Conformément aux dispositions de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme, la Métropole Aix-Marseille-Provence organise une concertation préalable sur le projet de création d'un pôle d'échanges multimodal de Camp de Sarlier sur la commune d'Aubagne.

Les dispositions ci-dessous sont conformes aux modalités de concertation fixées dans la délibération en date du 27 février 2025.

Une réunion publique est organisée :
• Le 02 juillet 2025 à 18h30 à l'Hotel Campanile Marseille Ess-Aubagne 1120 route de Gémenos 13400 Aubagne

La concertation se déroulera du lundi 16 juin 2025 au dimanche 13 juillet 2025 inclus sur les lieux d'exposition suivants :
• Ville d'Aubagne - Services Techniques 180 traverse de la Vallée 13400 Aubagne
Lundi au vendredi : 9h à 12h (fermés les après-midis)
• Métropole d'Aix-Marseille-Provence - site d'Aubagne
Métropole Aix-Marseille-Provence 952 Avenue de la Fleurière - 13400 Aubagne
Lundi au vendredi : 9h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h00

Pour s'informer sur le projet, différents supports de communication seront disponibles sur les lieux d'exposition et mis en ligne sur internet à l'adresse suivante : <https://www.registre-numerique.fr/gem-de-camp-de-sarlier>

Pour donner son avis sur le projet :
• Des registres seront à la disposition du public sur les lieux de concertation.
• Un registre digital sera disponible sur internet à l'adresse suivante : <https://www.registre-numerique.fr/gem-de-camp-de-sarlier>
• L'envoi de mail sera possible à l'adresse : perm-de-camp-de-sarlier@mail.registre-numerique.fr

Le présent avis sera publié sur le site internet de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

A l'issue de cette concertation, il sera rendu compte du bilan de celle-ci par délibération de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

cdc habitat

AVIS D'APPEL PUBLIC A LA CONCURRENCE
Procédure adaptée conformément aux art R.2123-4 et suiv.
Code de la commande publique

1) MAÎTRE D'OUVRAGE :
Le GIE Provence-Alpes-Côte d'Azur et Corse dont le siège social est sis 22 allée Ray Grassi, 13008 Marseille, immatriculé au RCS de Marseille sous le numéro 751 455 350 agissant au nom et pour le compte de la société : CDC Habitat social, Société Anonyme d'Habitations à Loyers Modérés à Direction et Conseil de Surveillance dont le siège social est sis 33 avenue Pierre Mendès France 75013 Paris et au capital social de 281 119 536 €, immatriculée au RCS de PARIS sous le numéro 552 046 484, Direction Intercommunale Provence-Alpes-Côte d'Azur et Corse - 22 allée Ray Grassi - 13008 Marseille
Contact : Amandine BALLARON - chargée de Marchés Service Marchés Développement et Maîtrise d'Ouvrage

2) OBJET DU CONTRAT :
Conformément d'un talus d'environ 6 m de hauteur situé à l'amont de la résidence Résidence Cœur Provence - SAINT PAUL DE VENÇE (06570)

3) LIEU D'EXECUTION :
2342 route de Cagnes à Saint Paul de Vence (06570)

4) MODALITES D'ATTRIBUTION :
Marché attribué en lot unique (entreprise générale ou groupement d'entreprises) du fait de l'unicité des travaux

5) CARACTERISTIQUES PRINCIPALES :
• Durée prévisionnelle du chantier : 6 mois d'exécution dont 2 mois de préparation
• Variantes litrés autorisées dans les conditions fixées au RC
• Deux prestations supplémentaires éventuelles (PSE) à chiffrer obligatoirement dans l'acte d'engagement et la DPGF
• Visite de site obligatoire selon RC
• Signature électronique du marché obligatoire pour le soumissionnaire désigné attributaire du lot
• Possibilité de négociations dans les conditions du RC

6) CONDITIONS DE PARTICIPATION :
Retrait du dossier de consultation et remise des offres :
Le dossier de consultation peut être obtenu à l'adresse électronique suivante :

Extrait Publication La Provence du 12 juin 2025

2.3. Moyens d'information

Deux lieux d'exposition ont été retenus :

- Aux services Techniques de la Mairie d'Aubagne sis 180 traverse de la Vallée à Aubagne, du lundi au vendredi : 8h à 12h
- Dans le bâtiment de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence sis 932 Avenue de la Fleuride à Aubagne, du lundi au vendredi : 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h00.

Dans chacun de ces lieux, le public pouvait s'informer sur le projet grâce à une exposition des documents explicatifs (dossier de concertation, affiches avec une perspective du projet).



Service d'urbanisme de la Ville



Hall des locaux de la Métropole

2.4 Site internet / Réseaux sociaux

Les médias numériques ont été mobilisés pour la concertation publique. La Métropole Aix-Marseille-Provence s'est appuyée son site institutionnel où étaient accessibles :

- Un site dédié permettant l'information et le dépôt de contribution :

<https://www.registre-numerique.fr/pem-de-camp-de-sarlier>

- Une page dédiée sur le site internet institutionnel de la Métropole :



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Mardi 24 juin 2025

Mobilité

La Métropole poursuit la concertation publique sur le pôle d'échanges multimodal de Camp de Sarlier à Aubagne

La Métropole Aix-Marseille-Provence mène une concertation publique jusqu'au 13 juillet 2025 sur le projet du pôle d'échanges multimodal (PEM) de Camp de Sarlier, à Aubagne. Cette démarche participative vise à enrichir le projet afin de l'adapter au mieux au territoire et à ses habitants.

Le site de Camp de Sarlier, situé dans le nord-est d'Aubagne, occupe une place stratégique. Il est desservi par cinq lignes de bus urbains, trois lignes interurbaines et la piste cyclable ligne 6. Le projet prévoit la création d'un parking relais de 150 places et d'un abri vélos sécurisé de 20 places.

Il accompagnera l'arrivée du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Aubagne-Gémenos, à la rentrée 2025, et la création du Val'Tram jusqu'à La Bouilladisse d'ici 2026. Le développement de ce P.E.I. facilitera les correspondances entre les différents modes de transport, améliorera l'accessibilité pour tous, tout en respectant l'environnement urbain et naturel du site.

Le projet s'inscrit dans le cadre du Plan de Mobilité métropolitain, qui a pour ambition, à l'horizon 2030, de transformer en profondeur les déplacements sur le territoire. L'objectif est de doubler l'usage des transports en commun à l'échelle métropolitaine d'ici 2025, d'augmenter de 50 % l'utilisation des transports locaux et de renforcer le maillage des P.E.I. pour mieux connecter les communes entre elles. La concertation engagée par la Métropole permettra de présenter les grandes lignes du projet et de recueillir les avis des acteurs économiques et des habitants.

Les modalités de la concertation publique

- **Date d'ouverture** : jusqu'au 13 juillet
- **Exposition publique de présentation du projet** : dans les locaux de la Métropole Aix-Marseille-Provence à Aubagne : 932, avenue de la Fleuride - 13400 Aubagne ; dans les locaux des services techniques de la Ville d'Aubagne : 180, traverse de la Vallée - 13400 Aubagne.
- **Lien du registre d'expression** : [Registre Numérique Projet de réalisation du Pôle d'Échanges Multimodal de Camp de Sarlier](https://www.registre-numerique.fr/pem-de-camp-de-sarlier)
- **Réunion publique d'information** : le 2 juillet 2025 à 18h30 à l'hôtel Campanile- Zone d'activités Alta Rocca, à Aubagne.

CONTACT PRESSE
Service Presse
T: 04 91 99 79 74
presse@ampmetropole.fr

[ampmetropole.fr](https://www.ampmetropole.fr)
   

Post
@villeaubaagne !

La Métropole lance une concertation publique du 16 juin au 13 juillet 2025 autour du projet du PEM de Camp de Sarlier, à l'entrée nord-est d'Aubagne.

🚌 Ce PEM accompagnera l'arrivée du BHNS Aubagne-Gémenos dès septembre 2025, et la création du Val'Tram jusqu'à La Bouilladisse d'ici 2026.

📅 Réunion publique : mercredi 2 juillet à 18h30, à l'Hôtel Campanile, Zone d'activités Alta Rocca.

➡ Participez ici : [registre-numerique.fr/pem-de-camp-de...](https://registre-numerique.fr/pem-de-camp-de-sarlier)



Martine Vassal et 5 autres personnes

12:59 PM · 16 juin 2025 · 495 vues

facebook

Publication de Aix-Marseille-Provence Métropole

Aix-Marseille-Provence Métropole est avec Ville d'Aubagne et 2.
16 juin · 🌐

👉 Concertation publique : imaginez le futur de la mobilité à Aubagne !

La Métropole Aix-Marseille-Provence lance une concertation publique du 16 juin au 13 juillet 2025 autour du projet de pôle d'échanges multimodal (PEM) de Camp de Sarlier, à l'entrée nord-est d'Aubagne.

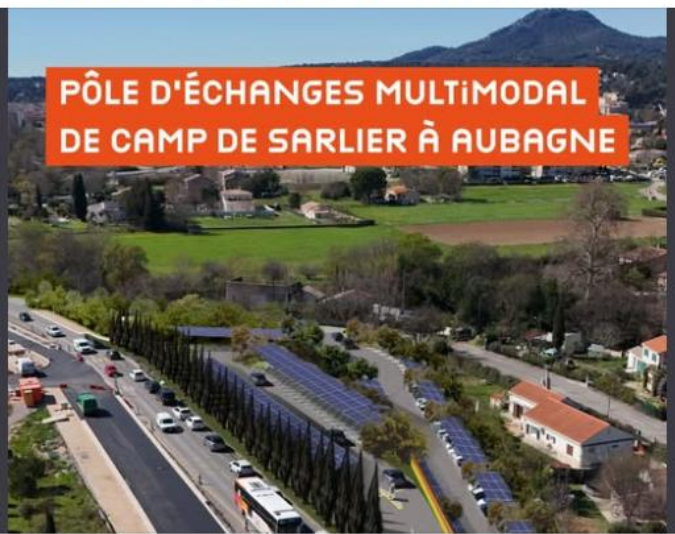
🚌 Ce PEM viendra accompagner l'arrivée du bus à haut niveau de service Aubagne-Gémenos dès septembre 2025, et la création du Val'Tram jusqu'à La Bouilladisse d'ici 2026.

Le projet prévoit :

- ♦ un parking-relais de 150 places,
- ♦ un espace de covoiturage,
- ♦ des aménagements pour piétons, vélos et lignes de bus interconnectées.

📅 Une réunion publique est organisée le mercredi 2 juillet à 18h30, à l'Hôtel Campanile, Zone d'activités Alta Rocca.

➡ Participez ici : www.registre-numerique.fr/pem-de-camp-de-sarlier



2.5 Réunion publique

Une réunion publique a été organisée en coordination avec les élus locaux, le mercredi 2 juillet 2025 à 18h30 à l'hôtel Campanile de la zone d'activités Alta Rocca.

2.6 Moyens d'expression

Un registre électronique

Le registre électronique a été proposé via la plateforme du registre numérique à l'adresse : : <https://www.registre-numerique.fr/pem-de-camp-de-sarlier>

Il présentait le dossier à travers plusieurs documents en téléchargement et permettait de déposer et consulter des contributions en ligne.

PROJET DE RÉALISATION DU PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL
DE CAMP DE SARLIER

OUVERT LE 16/06/2025 À 00 HEURES, CE REGISTRE SERA CLÔS LE 13/07/2025 À MINUIT

CONTRIBUTIONS DÉPOSÉES

Retour à l'accueil

Philippe Gomila - Marseille - Registre numérique - 19/06/2025 10h27

Bonjour Monsieur ou Madame,
Je suis le copropriétaire de la maison au 120 impasse de la Sainte Baume 13400 Aubagne, la plus impactée par le projet de PEM
puisque mitoyenne avec 26 places de parking prévues le long de la clôture selon les plans.
Nous sommes ...

Lire la suite

Nicolas Mathian - Aubagne - Registre numérique - 18/06/2025 14h48

5 100 000 € HT (hors foncier) pour 176 places de stationnement, soit ~30 k€ par place dans un secteur déjà saturé par la bagnole (re-
gardez la vue aérienne du coin sur geoportail.fr)
les places vont être immédiatement squattées par ...

Lire la suite

1

Les registres papiers

Des registres papiers ont été mis à disposition du public dans les deux lieux d'exposition précités pour permettre de consigner les remarques, questions et observations du public.

La réunion publique

La réunion de concertation s'est tenue le 2 juillet 2024 à l'hôtel Campanile Marseille Est-Aubagne sis 1120 route de Gémenos dans la zone d'activités d'Alta Rocca à Aubagne. Elle était présidée par Monsieur Alain Rousset, 1^{er} adjoint délégué à l'administration générale et à l'aménagement du territoire de la commune d'Aubagne.

L'équipe projet était également présente avec les techniciens de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence : Christophe Soullier (Directeur du Pôle Infrastructures), Isabelle Mirandola (Directrice Adjointe des Infrastructures de Transports), Catherine Fabre (Chef de Service), Sylvie Périchon (Chargée d'opération responsable du projet), accompagnées par Vincent Lannier, architecte du bureau d'études Fabrique H et R, représentant la maîtrise d'œuvre.

La présentation du projet avec un Powerpoint explicatif a permis au public d'être informé sur le projet. La présentation était suivie d'une séance de questions/réponses visant à répondre aux questions formulées par l'audience.

Le compte-rendu de cette réunion est en annexe du présent bilan.

Courriers / courriels

Le public avait enfin la possibilité de s'exprimer directement :

- Par voie de courriel, à l'adresse : pem-de-camp-de-sarlier@mail.registre-numerique.fr
- Ou par voie postale à l'adresse suivante :

Métropole d'Aix-Marseille-Provence
58, boulevard Charles Livon
13007 Marseille

3. BILAN DE LA CONCERTATION

3.1. Objectifs du bilan

Le bilan de la concertation intègre l'ensemble des contributions émises via les divers moyens de communication mis à disposition, et retrace le déroulement de la concertation, ainsi que les orientations données au projet par le maître d'ouvrage.

À l'issue de cette période de concertation se terminant le 13 juillet 2025, la Métropole Aix-Marseille-Provence a analysé l'ensemble des contributions formulées par les riverains, citoyens, associations par thématique puis a apporté un commentaire ou une réponse aux observations et questions exprimées.

3.2. Bilan quantitatif

La consultation du dossier en ligne

Le site du registre a été consulté 255 fois par 177 visiteurs. Un visiteur est un internaute ; une visite est une page qu'il regarde. Un visiteur peut donc venir plusieurs fois sur le site du registre

Le dossier a été téléchargé 50 fois.

Ces contributions du registre numérique se répartissent comme suit :

- 4 contributions sont portées par les copropriétaires de la même famille de la parcelle BK 0036 ;
- 2 contributions sont déposées par les propriétaires respectifs des parcelles BK 0037 et BK 0309,
- 1 contribution est émise par un citoyen non riverain limitrophe au projet

- 1 contribution est portée par une association

La réunion publique

Lors de la réunion publique du 2 juillet 2025 tenue à l'hôtel Campanile dans la zone d'activités faisant face au site de Camp de Sarlier à Aubagne. Une quinzaine de personnes ont assisté à la présentation du projet, et ont pu s'exprimer sur ce projet en interrogeant les élus et la maîtrise d'ouvrage.

Leurs contributions ont été, pour la plupart, retranscrites sur le registre numérique par les intéressés.

Le compte-rendu de cette réunion retrace les points évoqués.

Les contributions sur les lieux publics

Aucune observation n'a été enregistrée sur le registre mis à disposition dans les locaux du service d'urbanisme de la Ville d'Aubagne ni sur le registre mis dans les locaux de la Métropole Pays d'Aubagne.

3.3. Synthèse des réponses aux contributions

L'ensemble des questions et observations des contributions portées sur le registre numérique et lors de la réunion publique a fait l'objet d'un classement par thème, puis d'une analyse par la Métropole et l'équipe de maîtrise d'œuvre.

Les thèmes sont :

- Le fonctionnement du PEM : il regroupe l'ensemble des questions concernant sa localisation, les modalités d'accès à cet équipement, le contrôle des accès, les heures d'ouverture, sa destination et ses usages.
- Les aménagements : il s'agit de demandes de précisions sur les aménagements du PEM.
- Les études techniques préalables : il concerne des questions relatives aux conclusions de ces études.

L'objet des différentes questions contenues dans chaque contribution a ensuite été classé dans le thème concerné dans un tableau joint en annexe. Ce tableau reprend pour chaque contribution, l'objet de chaque question.

À partir de ce classement thématique, la synthèse des réponses aux contributions est présentée ci-après.

Préambule

La présente concertation publique porte sur la réalisation du Pôle d'Échanges Multimodal sur le site de Camp de Sarlier. Ce projet est inscrit dans le Plan de Mobilité de la Métropole et dans le PLUI du Pays d'Aubagne et de l'Étoile. Aussi, pour de plus amples informations sur l'opportunité de ce projet de Pôle d'Échanges à Camp de Sarlier, il est proposé aux administrés de consulter ces documents sur les sites internet suivants :

<https://ampmetropole.fr/missions/mobilite/une-mobilite-de-projets-davenir/le-plan-de-mobilite/>

<https://plui.ampmetropole.fr/plui/aubagne>

A – Le fonctionnement du PEM

La contribution récurrente porte sur les modalités d'accessibilité au parking-relais avec le risque d'une occupation des places de stationnement par les véhicules des visiteurs et travailleurs de la zone d'Alta Rocca située à proximité.

Les autres contributions concernent ses modalités de fonctionnement : contrôle d'accès, éclairage, vidéosurveillance...

A.1 - Les modalités d'accessibilité au parking relais :

Les places vont être immédiatement squattées par les visiteurs/travailleurs de la zone de l'Alta Rocca, ce parking ne servira jamais de pôle multimodal.

Le parking-relais sera réservé aux usagers des transports en commun. Pour utiliser le parking-relais, l'utilisateur devra réaliser d'un « chainage » parking + transport en commun » ; c'est-à-dire l'utilisation par l'utilisateur d'un transport en commun aller et retour depuis le parking. Pour cela, l'utilisateur devra donc justifier d'une validation aller et retour d'un titre de transport urbain ou interurbain (abonnement ou titre de transport à l'unité).

Pour le réseau interurbain, les valideurs sont dans les cars.

Pour le réseau urbain, celui-ci étant gratuit, il n'y a pas de valideurs dans les bus, aussi l'emplacement de valideurs est à l'étude. De même, les conditions de délivrance d'un abonnement au parking sont à l'étude par les services de Mobilité

à la Métropole. À ce stade du projet (études d'avant-projet), le dispositif reste à construire.

Dans le cas où l'utilisateur du parking-relais ne pourrait pas justifier d'un chainage « parking + transport en commun », une pénalité financière dissuasive sera appliquée en sortie du parking, pour non-respect du chainage.

Cette modalité financière devrait contribuer à dissuader le stationnement des visiteurs et commerçants de la zone d'activités d'Alta Rocca.

A.2 - L'accès au parking-relais

Comment fonctionne l'entrée et la sortie du parking-relais ? Comment fonctionne la circulation à l'intérieur du parking-relais ? La voie d'entrée du PEM ne risque-t-elle pas d'engendrer une remontée de file sur la RD2 ?

L'entrée du parking-relais se situe sur la RD2 juste après le rond-point Est (RD2/sortie A52) et la sortie se situe en bas de la parcelle BK 238 sur l'impasse Sainte-Baume réaménagée qui débouche plus à l'ouest sur la RD2. La sortie de l'impasse sur la RD2 se fera systématiquement par un tourne-à-droite en direction d'Aubagne, ce qui peut ponctuellement amener quelques véhicules supplémentaires sur le rond-point RD1/RD43c (comme précisé dans la synthèse des résultats de l'étude de circulation du dossier de concertation).

À l'intérieur du parking-relais, les voies de circulation sont de 6m de large et permettent ainsi les manœuvres de retournement des véhicules.

La voie d'entrée se divise rapidement en 2 files et les barrières du contrôle d'accès ont été positionnées le plus éloigné possible de l'entrée à partir de la RD2, afin de pouvoir stocker les véhicules entre la RD2 et les barrières. La distance entre le début des 2 files et les barrières est environ de 26 m, ce qui représente 53 m de voie pour le stockage. Pour une longueur moyenne de 5 m par véhicules, 10

véhicules, soit 5 véhicules par voie peuvent être stockés. À l'heure de pointe du matin, il est attendu 32 véhicules entrants, sur deux voies d'accès. Cela représente 16 véhicules par heure et par voie, soit environ 1 véhicule toutes les 4 minutes par voie d'accès ou un peu plus d'un véhicule toutes les 2 minutes sur une seule voie en cas de dysfonctionnement d'une des 2 barrières. En 2 minutes, l'utilisateur du PEM a donc le temps de présenter sa carte d'abonnement ou de carte bancaire, d'attendre la levée de la barrière et de passer la barrière. Il existe donc peu de risque que les remontées de file viennent perturber la circulation sur la RD2.

A.3 - Le contrôle d'accès :

Pas de précisions sur les équipements entravant l'accès aux gens du voyage.

Le parking-relais aux accès entrée – sortie sera fermé par des barrières, doublées de portails et munis de barres de limitation de gabarit de 2 mètres notamment pour empêcher les caravanes d'entrer.

Il convient de limiter l'accès au parking de 6h00 à 21h00.

L'accès des véhicules au parking relais ne sera possible que pendant les heures d'ouverture du parc de stationnement, avec néanmoins la possibilité de récupérer son véhicule 24 heures sur 24. Les horaires d'ouverture du parc de stationnement ne sont pas définitivement arrêtés aujourd'hui, néanmoins ils seront fonction de l'amplitude horaire des transports en commun desservant le parking-relais.

Actuellement, les horaires des lignes de bus du réseau urbain et de cars du réseau interurbain desservant la station de Camp de Sarlier sur la RD2, sont compris dans l'intervalle 5h46 - 21h02.

Arrêt Camp de Sarlier en période scolaire et le samedi

Ligne 1 : Plaine de Jouques - Gare d'Aubagne	5h46 / 20h38 vers Plaine de Jouques	6h20 / 20h21 vers Gare d'Aubagne
Ligne 5 : La Bouilladisse - Gare d'Aubagne	7h22 / 19h20 vers La Bouilladisse	6h55 / 18h56 vers Gare d'Aubagne
Ligne 7 Gémenos – Gare d'Aubagne	6h38 / 19h47 vers Gémenos	6h39 / 19h25 vers gare d'Aubagne
Ligne 9 : Saint-Zacharie – Gare d'Aubagne	6h47 / 19h08 vers Saint-Zacharie	6h48 / 19h12 vers Gare d'Aubagne
Ligne 12 : Pont de Joux – Gare d'Aubagne	12h20 / 18h26 vers Pont de Joux	7h26 / 8h38 vers Gare d'Aubagne
Ligne 68 : Aubagne – Cassis	7h04 / 20h19 vers Cassis	6h47 / 20h29 vers Aubagne
Ligne 69 : Aubagne – La Ciotat	7h04 / 20h04 vers La Ciotat	6h37 / 21h02 vers Aubagne

A.4 - L'éclairage :

Les éclairages seront - ils allumés en permanence ? Pollution lumineuse permanente pour les habitations et l'environnement ? Hauteur de l'éclairage public et installation de lampadaires orientés vers le sol pour éviter l'éblouissement et à détection de mouvement ?

Les éclairages seront conformes à l'arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses

Ce dernier prévoit des plages horaires d'éclairage en fonction de l'ouverture des équipements et interdit la diffusion des points lumineux vers le ciel. À ce stade du projet (études d'avant-projet), les horaires d'ouverture ne sont pas définis.

Il est confirmé que le dispositif sera couplé d'un dispositif de détection de présence pour les sorties tardives.

A.5 - La vidéosurveillance

Les caméras de vidéo-surveillance doivent respecter les préconisations de la CNIL et ne pas filmer les jardins et habitations.

Dans le cadre des études de conception, l'implantation des caméras de vidéosurveillance sera réalisée dans le respect des réglementations en vigueur qui s'imposent. L'usage de la vidéoprotection est notamment régi par le code de la sécurité intérieure et à ce titre, cette installation sera soumise à autorisation préfectorale.

A.6 – Le covoiturage

Comment va fonctionner le covoiturage ?

L'aménagement de l'aire de covoiturage est prévu en phase 2 avec les 26 places supplémentaires. Son fonctionnement repose sur le principe suivant : un usager vient stationner pour ensuite prendre une autre voiture avec plusieurs occupants. Il s'agit là de covoiturage dit « sortant ». L'entrée et la sortie des véhicules s'effectuera par un même accès équipé de barrières et d'un portail. Les modalités de fonctionnement de cette aire sont en cours d'études. Très probablement, il s'agira d'une gestion avec abonnement ou déclaration sur la plateforme de covoiturage (de type application Karos).

A.7 – Le taux de remplissage

Quel est le taux de remplissage ? En fonction du taux de remplissage constaté lors de la 1ère année de mise en service, sera-t-il possible de revoir la destination de ce parking-relais en parking ouvert à tous sans restriction d'un chainage transport ?

L'étude de faisabilité du PEM de 2019 indiquait un dimensionnement du parking-relais pour 100 places à l'horizon 2030. On peut donc supposer un taux de remplissage du parking-relais à son ouverture de l'ordre des 2/3. Il est néanmoins difficile de prévoir ce taux de remplissage avec exactitude, cela dépend de la conjoncture. Généralement, il faut plusieurs années pour que les usagers s'en approprient l'utilité.

Un bilan sera fait par la Métropole après la 1ère année de mise en service. Cependant, par expérience, les changements de comportement dépendent souvent de la conjoncture économique ; ils peuvent se faire à long terme ou plus rapidement, suite à un événement particulier (crise de l'essence par exemple). Tirer des conclusions au bout de la 1ère année serait trop rapide, mais sur un temps de retour plus long, la Métropole saura adapter son offre de stationnement, comme elle le fait déjà sur d'autres parkings.

A.8 – Les lignes de bus

Il est prévu 8 lignes de bus sur la RD2, c'est plus qu'actuellement. Est-ce que cela ne va-t-il pas provoquer des retenues de files, notamment sur la partie sud de la RD2 qui ne comprend qu'une seule voie de circulation ?

Les 8 lignes sont existantes et sont toutes en passage au droit du PEM sur la route de Gémenos (RD2), aucune n'est en terminus.

Dans le sens Gémenos - Aubagne, les bus et cars bénéficient d'une voie en site propre. Leurs arrêts n'auront donc pas d'impact sur circulation générale. Dans le sens Aubagne - Gémenos, les arrêts des bus et cars en pleine voie occasionneront des arrêts de véhicules légers, comme actuellement. À noter qu'en aval de cette station, les bus disposeront d'une voie en site propre jusqu'au carrefour giratoire Est et ne seront plus dans la circulation générale.

Il aurait été judicieux de faire référence à l'évolution du réseau de bus d'Aubagne, pas de référence à la question de l'amplitude horaires des services, aux estimations des flux de correspondances, de fréquentation de l'arrêt de Camp de Sarlier ?

L'évolution du réseau de bus d'Aubagne s'impose du fait des mises en service du BHNS et du Val' Tram, projets de transport majeurs sur le pays d'Aubagne qui vont nécessiter une adaptation de l'offre de transport existante et de son fonctionnement (horaires, correspondances). D'ailleurs une concertation du public concomitante à celle relative au PEM de Camp de Sarlier a été réalisée pour préparer cette évolution du réseau. Le PEM de Camp de Sarlier s'inscrira dans cette dynamique et participera pleinement au fonctionnement du réseau de transport urbain comme interurbain. Néanmoins à ce stade, il n'est pas possible de communiquer sur les enseignements tirés de cette concertation. Cependant, nous pouvons confirmer une fréquentation moyenne de l'arrêt Camp de Sarlier, de l'ordre de 80 voyageurs/ jour ouvré (74 montées et 84 descentes).

A.9 – Le PEM de Camp de Sarlier dans le Plan de Mobilité

Le projet fait référence au Plan de Mobilité Métropolitain et à son objectif de renforcer le maillage des Pôles d'Échanges Multimodaux sans préciser comment le projet de PEM de Camp de Sarlier y répond :

Correspondances entre les lignes de bus et leurs modalités ? Rabattement de déplacements individuels depuis quels quartiers et par quels modes ?

Les besoins en parking relais (P+R) et parking de covoiturage sur les secteurs de Camp de Sarlier, des Paluds et de l'Est du Pays d'Aubagne ont fait l'objet d'une étude d'opportunité en décembre 2019. Le PEM de Camp de Sarlier s'est alors distingué par :

- Une très bonne accessibilité pour les bassins Nord et Est au secteur d'étude : proximité immédiate de la RD2, RD43C et A52 et d'un des principaux carrefours d'entrée dans la zone d'activité des Paluds de près de 4000 véhicules/jour ;
- Une bonne connexion aux réseaux urbains et interurbains de transport avec l'arrêt de Camp de Sarlier qui offre une distribution dans toutes les directions : vers Aubagne (BHNS), Marseille, Aix-en-Provence, Cassis, La Ciotat et plus à l'Est, vers la zone commerciale de la Martelle, la zone d'activité des Paluds et celle de la Plaine de Jouques à Gémenos (BHNS).

Ce pôle d'échanges permet ainsi de cibler les usages suivants :

- Usage du P+R métropolitain (+ de 5 km) en transit depuis les bassins Est et Sud au secteur d'études vers Marseille, Aix-en-Provence ou La Ciotat (REM) ;
- Usage du P+R local sortant depuis Aubagne vers Aix-en-Provence ou La Ciotat (REM) ;
- Usage du covoiturage métropolitain sortant depuis les bassins Est, Sud, Nord et Aubagne en direction de Marseille, Aix-en-Provence ou La Ciotat (REM).

Le parking du PEM de Camp de Sarlier a ainsi été dimensionné en tenant compte des flux de déplacements de l'Enquête Ménages Certifiée Céréma 2019-2020 et

des hypothèses de report modal de la Métropole (+6% vers les transports en commun à l'horizon 2030, +5% vers le covoiturage dès 2025).

Identifié au Plan de Mobilité métropolitain dès 2021 en tant que Pôle d'Échanges « de périphérie » du bassin Sud-Est de la Métropole composé de 18 communes et représentant 171 000 habitants et 60 000 emplois, il a été inscrit au Plan Local d'Urbanisme Intercommunal du Pays d'Aubagne et de l'Étoile approuvé en 2023.

L'urbanisation du site de Camp de Sarlier

Un contributeur indique qu'il s'oppose à l'urbanisation du secteur et propose d'implanter le parking-relais sur le parking d'Auchan. Il propose aussi d'aménager une forêt urbaine pour améliorer la biodiversité du secteur.

L'étude d'opportunité de décembre 2019 avait identifié plusieurs sites sur le secteur commercial de la Martelle, dont le parking d'Auchan. Ces sites n'ont pas été retenus du fait, soit d'un éloignement trop important avec un arrêt du Réseau Express Métropolitain (REM), soit d'une incompatibilité avec le projet de ZAC, soit de conditions d'accessibilité routière non satisfaisantes. En revanche, le site de la Bourbonne plus au sud de la Martelle a été repris au Plan de Mobilité métropolitain, car présentant une très bonne accessibilité routière au croisement de la A502 vers Marseille et la D8N, ainsi qu'une bonne interconnexion avec la ligne REM entre Les Paluds et Marseille-Castellane.

Sur la question de la forêt urbaine, aménager une forêt urbaine sur ce site ne présente pas d'intérêt particulier, car il ne s'insérera pas dans une trame ou une continuité boisée et sa surface ne serait pas suffisante pour développer un intérêt écologique. Par ailleurs, la présence d'une forêt à cet endroit augmenterait le risque de collision entre la faune et les véhicules.

Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal qui définit les modalités d'utilisation du sol, sur les vingt prochaines années, classe d'ailleurs ce secteur en zone urbaine.

B – Les aménagements du PEM

La contribution principale porte sur l'accès au parking-relais et l'aménagement de l'impasse Sainte-Baume, avec notamment le risque de stationnement « sauvage » des véhicules de conducteurs ne possédant pas d'abonnement de transport en commun et ne souhaitant pas s'acquitter du paiement du parking-relais (pénalités). Les autres contributions concernent des demandes de précisions sur les aménagements paysagers, piétons, routiers ou les équipements tels que les ombrières photovoltaïques, le niveau du sol....

B.1 - L'aménagement de l'impasse Sainte-Baume

Le stationnement anarchique prévisible dans l'impasse de la Sainte Beaume

Le réaménagement de l'impasse Sainte-Baume entre la future sortie du parking-relais et la RD2 comporte une chaussée de 5.5 mètres de large pour supporter le double sens de circulation, (conforme à l'article 12 – « desserte par les voies publiques ou privées » de la zone UD), un trottoir et voie verte. Le positionnement du trottoir en partie nord et de la voie verte en partie Sud présenté à la concertation, peut être revu avec les riverains et la commune pour prendre en compte leurs propositions.

Il peut notamment être proposé de revoir l'aménagement avec l'installation de chasse roue en partie nord qui empêcherait le stationnement compte tenu de la hauteur du chasse-roue et aménagement en partie sud d'une voie verte tous usages (piétons et cyclistes) avec des potelets empêchant physiquement le stationnement. Cet aménagement devra être défini préalablement à la poursuite des études de conception.

L'intersection entre l'impasse et la RD2 (après l'arrêt de bus) sera réduite afin de limiter le stationnement non autorisé de part et d'autre.

L'entrée-sortie du futur parking-relais débouche directement au droit du portail d'accès piétons de la parcelle BK309. Cette implantation est préjudiciable aux droits des riverains, et notamment à leur tranquillité (pollution au démarrage des véhicules, nuisances lumineuses et sonores), et ne manquera pas de créer des risques importants sur la sécurité des habitants de cette propriété.

Le point soulevé ici concerne uniquement la sortie du parking-relais, l'entrée se situant sur la RD2. Le positionnement de cette sortie du parking-relais sur l'impasse Sainte-Baume a été étudiée par rapport à son fonctionnement, afin de pouvoir stocker les véhicules en l'attente de l'ouverture du barriérage en sortie. Compte tenu des différentes contraintes (positionnement des équipements péagers et de sécurisation du parking relais, intersection avec le flux de circulation de l'impasse, disponibilité foncière), il est techniquement difficile d'implanter la sortie du PEM différemment. Cette configuration de la sortie du parking-relais non perpendiculaire à l'impasse, mais légèrement en biais, a pour avantage de minimiser l'impact de la lumière des phares des véhicules ; à noter que cette configuration réduit le nombre de places du parking et l'espace public viaire.

L'entrée du parking-relais sera signalée par un fléchage directionnel mis en place dès le rond-point Est (jonction A52/RD2). Il n'y aura pas de fléchage en phase 1 dirigeant les véhicules vers l'impasse Sainte-Baume.

Ce n'est qu'en phase 2, qu'il sera signalé l'accès à l'espace de covoiturage par l'impasse Sainte-Baume.

Pour sécuriser les abords des propriétés limitrophes face à la sortie du parking-relais, il est prévu un cheminement piéton qui aujourd'hui n'existe pas sur le site

mais qui de ce fait, limiterait le stationnement le long du mur usuellement pratiqué par les riverains

Est-il possible d'interdire le stationnement dans l'impasse Sainte-Baume mais que les riverains de l'impasse puissent se stationner devant chez eux ?

L'impasse de la Sainte-Baume réaménagée comprend une chaussée réduite de 5.5 m et du mobilier urbain (potelets), aménagements qui permettront de limiter le risque de stationnement anarchique. Il n'est pas possible d'autoriser exclusivement le stationnement des véhicules des riverains sur l'impasse Sainte-Baume, car il s'agit d'une voie publique. Une possibilité pourrait toutefois être envisagée consistant à déclasser la voie après la sortie du parking-relais. La voie publique alors déclassée par la commune serait remise aux riverains comme voie privée, dont ils assureraient alors l'entretien et bénéficieraient de sa gestion notamment en termes de stationnement.

Un risque important de stationnement sauvage dans l'impasse Sainte-Baume du côté riverain dans la mesure où le pôle d'échanges multimodal créera un besoin de stationnement pour le covoiturage sans aucun espace dédié en première phase à cet usage.

Le pôle d'échanges multimodal ne crée pas un besoin de stationnement pour le covoiturage, car il ne remet en cause la pratique actuelle de celui-ci, qui s'organise de fait sur le parking de la zone d'Alta Rocca, constat relaté par les riverains lors de la réunion publique.

Ne pas prévoir de panneaux d'interdiction de stationnement qui pénaliseraient les riverains et leurs visiteurs qui voudront se garer devant chez eux.

Les panneaux d'interdiction constituent la signalisation de police. Cette signalisation correspondra aux aménagements retenus sur la voirie en phase

conception et sera destinée à assurer la sécurité des usagers. Elle s'appliquera à l'ensemble des administrés. L'impasse Sainte-Baume étant une voie communale, cette compétence appartient au maire.

Privatisation de l'impasse à l'amont de la sortie du parking-relais avec « des bites rétractables » ou un système d'accès durci réservé aux habitants.

La Métropole n'a pas compétence à intervenir à l'amont de la sortie du parking-relais, car situé en dehors du périmètre de l'opération du PEM, contrairement à la partie de l'impasse, entre la sortie du parking-relais et la RD2 intégrée à l'aménagement du PEM, qui fait d'ailleurs l'objet d'une convention de transfert de maîtrise d'ouvrage de la Ville d'Aubagne à la Métropole. Une telle privatisation de l'espace public, qui deviendrait alors privé, est à voir entre les administrés concernés et la ville d'Aubagne, gestion de la voirie publique.

Le déplacement d'un portillon d'une propriété riveraine à l'impasse pour en sécuriser les abords.

Cette demande porte sur un portillon qui n'est pas en limite du périmètre du projet et se situe à l'intérieur d'une propriété privée (BK309). La sécurité au niveau de ce portillon peut être assurée, dans le projet de PEM, par l'aménagement d'un cheminement piéton. Cette interface devra être traitée préalablement à la poursuite des études de conception.

Toutes les dispositions techniques seront prises pour assurer la sécurisation des déplacements autant des véhicules que des modes actifs, sur les nouveaux aménagements proposés. La mise en sécurité de la circulation piétonne, notamment celle des riverains de l'impasse de la Sainte-Baume pouvant être amenés à se déplacer à pied ou en deux roues jusqu'à la RD2 est une donnée essentielle, qui sera intégrée aux propositions d'aménagement.

B.2 – Les dépréciations de la valeur des biens environnants

Les riverains évoquent les préjudices de perte d'ensoleillement, perte du confort de vie et de tranquillité, et des nuisances sonores et sur la qualité de l'air, qui impacteraient leur propriété suite à la réalisation du parking-relais et une demande est faite pour la réalisation d'une étude sur la perte de valeur immobilière. La zone UEbc sur laquelle sera réalisée le parking-relais, était déjà classée en zone urbaine UEs2 au PLU de 2016, avec la même réglementation générale (destination principalement économique / habitations interdites / hauteur 15m). L'urbanisation de ce site autorisée depuis plusieurs années, voire dizaine d'années, était donc prévisible. De plus, la réalisation d'un immeuble de bureaux (autorisée avant PLUI) ou d'un parking en surélévation tel que prévu dans le programme initial du projet, auraient eu un impact probablement plus prégnant sur l'environnement immédiat des riverains, par rapport à la proposition de parking-relais envisagée aujourd'hui, avec sa configuration épousant la topographie du site.

Aussi, la Métropole ne réalisera pas d'étude spécifique sur une perte potentielle de la valeur immobilière des propriétés riveraines ; les impacts sonores et sur la qualité de l'air ont, par ailleurs, été analysés dans les études préalables.

B.3 - Les ombrières photovoltaïques

Les ombrières sont-elles soumises à une autorisation d'urbanisme (déclaration préalable) ou permis de construire ?

Les ombrières font l'objet d'un permis d'aménager qui sera instruit par la mairie et contrôlé par la Préfecture dans le cadre de l'exercice du contrôle de légalité.

Pourquoi le planning évoque un permis de construire ?

Une erreur a été faite dans le planning prévisionnel du dossier de concertation, le projet de PEM de Camp de Sarlier n'est pas soumis à une demande de permis de construire, mais à une demande de permis d'aménager.

Le règlement de la zone UE, article 7 sur l'implantation des constructions par rapport aux limites de la zone UD, indique que la distance horizontale entre tout point d'une construction et le point le plus proche de la limite séparative doit être supérieure ou égale à 10 m. est-ce que cela s'applique aux ombrières en partie nord du projet limitrophe à la zone UD ?

Le projet relève de la création d'équipement d'intérêts publics, à ce titre l'article 2.5 des généralités du règlement stipule :

« Article 2.5 – Règles alternatives pour la construction d'équipements

Lorsque la configuration du terrain* (taille, forme, topographie...) et/ou son environnement urbain (tissu urbain dense de centre-ville, tissu pavillonnaire...) ne permettent pas de respecter les normes ou contraintes particulières auxquelles elles sont soumises ou de répondre aux besoins de leur fonctionnement spécifique, les constructions dédiées aux équipements d'intérêt collectifs et de services publics pourront répondre à toutes ou parties des dispositions suivantes, en lieu et place de celles définies par les articles 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 et 12 du règlement écrit de la zone concernée :

L'implantation des constructions devra permettre également d'optimiser au mieux l'espace et de concilier fonctionnalité du site et intégration à l'environnement urbain :

Selon l'article 7, l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives sera libre mais devra limiter les impacts sur les constructions voisines. »

Concernant les équipements publics inscrits selon l'article 7, nous avons donc pris les mesures nécessaires avec 3 m de recul pour l'aménagement d'une haie arbustive, pour limiter les impacts sur les riverains, comme indiqué au PLUI.

B.4 – Les aménagements paysagers

Le projet prévoit l'implantation d'arbres de plus de 2m à moins de 2m de la limite séparative avec la zone UD, ce qui contrevient au code Civil.

Le projet ne prévoira pas d'arbres dans la bande des 3 m en limite séparative avec les propriétés riveraines au Nord du projet, mais une haie arbustive sera plantée avec des espèces à feuilles persistantes pour cacher la vue sur les sous faces des panneaux photovoltaïques.

Au-delà des 3 m de la limite séparative, entre les ombrières, dans les interruptions sans places de parking et sans ombrières (contrainte réglementaire à respecter), il y aura des arbres de taille moyenne pour rafraîchir le parking-relais.

Choisir des essences d'arbre, des arbustes et des plantes les moins allergisants possibles.

À proximité de la limite séparative avec les riverains, dans une bande de 3m, la haie aménagée sera composée de fusains, phyllaires, lauriers tins, myrthes, et cornouillers qui sont des espèces non allergisantes et qui pour certaines sont déjà implantées sur le site. Le projet est encore ajustable et les propositions des riverains pourront être étudiées.

Quant est-il de l'entretien régulier, notamment l'élagage des arbres ?

Le parking-relais sera géré par un exploitant désigné par la Métropole qui aura en charge l'entretien de tous les espaces et notamment la taille des végétaux.

Dans une période de 2 ans à partir de la réception du parking, les végétaux plantés seront remplacés s'ils venaient à dépérir par l'entreprise ayant réalisé les aménagements paysagers du parking-relais.

Pour la partie arbustive du parking, on favorise une mixité d'essences à dominance de feuilles persistantes pour masquer le parking. La taille des sujets varie entre 2 et 3 m de haut. Quant aux arbres situés entre les places de parking en limite Nord du projet (arbre de Judée, frênes à fleurs), ils seront à feuillages caduques pour ne pas créer d'ombrage dans les jardins riverains en hiver.

B.5 - Nombre de places de stationnement du PEM

Quel sera le nombre de places créées ? Est-ce que le projet peut être modifié pour créer plus de places de stationnement ?

Les études de conception ont permis de préciser le projet et dimensionner la capacité du parking à 176 places, toutes phases confondues, qui constituera une jauge maximale.

B.6 - Le tourne-à-gauche

Maintien du tourne-à-gauche en sortie depuis l'impasse Sainte-Baume sur la RD2 ?

Le tourne-à-gauche de l'impasse de la Sainte-Baume sur la RD2 n'est pas possible actuellement et il ne sera pas possible après la réalisation du PEM.

B.7 - Le revêtement des chaussées à l'intérieur du PEM

Type de revêtement ? La zone de roulement doit être adaptée pour minimiser le bruit (enrobé drainant ou bitume phonique).

Il est prévu un enrobé classique en couche de roulement sur la voirie intérieure du parking-relais. Pour minimiser le bruit de roulement, la voirie a été configurée pour inciter les usagers à réduire fortement leur vitesse (système rampe avec virage). La circulation à l'intérieur du site se fera donc à allure modérée largement inférieure à 20 km/h et ceci d'autant plus que l'attention du conducteur sera focalisée sur les places libres, adoptant par conséquent une vitesse très réduite.

L'intensité du bruit de roulement sur les revêtements circulés de type bitume étant directement liée aux vitesses de circulation, cette configuration participe à limiter le bruit.

Par ailleurs, sont prévus des revêtements perméables de type dalles alvéolaires avec remplissage en pavé au droit des places de stationnement.

B.8 - Stationnement des bus

Y-a-t-il des terminus de bus envisagé devant le PEM ?

On devine que les bus ne rentreront pas dans le parking.

Le stationnement est réservé exclusivement aux véhicules légers. Le PEM ne comprend pas d'aire de stationnement ou de terminus pour les bus, cars.

B.9 - Les cheminements pour les personnes en situation de handicap

Il n'est pas fait mention de quais, de traversées piétonnes (flux routiers importants) ni de rampe pour personnes en situation de handicap (le parking est en net dénivelé)

Le dossier de concertation présente le projet au stade Avant-Projet (AVP). Le niveau de détail sera plus précis, exhaustif et complet au stade des études de Projet (PRO). Tous les cheminements respecteront les dispositions réglementaires

d'accessibilité, condition nécessaire pour obtenir le permis d'aménager (autorisation administrative). Par ailleurs, nous confirmons qu'il n'y a pas de quais bus au sein du PEM.

B.10 - Le niveau du sol

Quel niveau considérez-vous comme terrain naturel ? Il y a eu un exhaussement « illégal » et une procédure avait été lancée à l'époque contre le locataire de Façonéo. La vue plongeant de la parcelle BK238 du projet sur la parcelle BK37 propriété privée.

Le niveau considéré comme terrain naturel est le niveau du terrain existant qui a fait l'objet d'un relevé géomètre en 2024.

Lors de l'acquisition la parcelle BK238, aucune procédure judiciaire pour un exhaussement illégal du niveau de la parcelle n'a été indiquée.

La limite séparative Nord du parking-relais (parcelle BK238) sera bordée d'une haie arbustive constituant un écran visuel paysager afin de limiter les vues directes sur les propriétés riveraines (et inversement).

B.11 Usage antérieur et actuel du site

La parcelle BK238 acquise par la Métropole en novembre 2022 était occupée illégalement par des gens du voyage. Depuis mai 2024, suite à leur départ, la parcelle sert de zone de stockage de colonnes et bacs pour la collecte d'apports volontaires. Cette utilisation provisoire permet de sécuriser les lieux. Les autres parcelles BK 311 et 312 concernées par le projet sont privées, et leur usage dépend de leur propriétaire et des règles du PLUI.

Dans l'hypothèse où la Métropole n'achète pas les parcelles BK 311 et 312, que va devenir le projet ?

Dans cette hypothèse, il sera aménagé la seule phase 1 du parking-relais avec 150 places.

B.13 – Mesures prises pendant les travaux

Quelles mesures seront mises en place pour « protéger » les riverains durant les 16 mois de travaux ? Poussières, bruit, vibrations, circulation des poids lourds ?

Pendant la durée des travaux (phase chantier), les mesures envisagées sont :

La mise en place d'une charte chantier à faible impact environnemental et à nuisances limitées dans laquelle sont définies les bonnes pratiques et les règles environnementales de fonctionnement du chantier, telles que :

- Mesures limitant les nuisances relatives aux déchets : collecte sélective des déchets et filières agréées, utilisation de bennes et conteneurs couverts ;
- Mesures de réduction des pollutions des eaux et des sols : règlement interdisant les ravitaillements sur le site des engins de chantier, présence d'un kit antipollution pour faire face à un accident environnemental, curage régulier des installations afin d'éviter les désordres aux riverains.
- Mesures de réduction des émissions de poussières et pollution de l'air : humidification du terrain, qui permet d'empêcher l'envol des poussières par temps sec en phase de terrassement, bâchage systématique des camions ;
- Mesures de réduction des nuisances sonores : travaux uniquement de jour, choix des techniques et engins les moins bruyants, mise en œuvre d'écran anti-bruit en limite de chantier ;

- Mesures de réduction liées à la circulation : mise en place d'un schéma de circulation adapté aux travaux et à leur phasage, réduction de la vitesse aux abords du chantier.

Un Coordinateur Sécurité et Protection de la Santé, déjà désigné sur ce projet, veillera à l'application de la charte chantier.

De plus, les marchés de travaux intégreront des clauses exigeant des entreprises des moyens supplémentaires pour réduire le plus possible les nuisances faites aux riverains par rapport à leur activité.

Il sera établi également un constat d'huissier avant le démarrage des travaux, à la charge des titulaires des marchés pour établir l'état des lieux des propriétés riveraines en interface avec les limites du périmètre du PEM.

Quelles sont les mesures d'évitement, de réduction et de compensation entre avant et après la réalisation du projet ?

Les 9 mesures de réduction proposées dans le diagnostic écologique sont les suivantes :

- Limitation des emprises du chantier au strict nécessaire en phase chantier ;
- Dispositif préventif de lutte contre une pollution et dispositif d'assainissement provisoire de gestion des eaux pluviales et de chantier en phase travaux et exploitation.
- Dispositif de lutte contre les espèces exotiques envahissantes (actions préventives et curatives) en phase travaux et exploitation.

- Dispositif permettant d'éloigner les espèces à enjeux et limitant leur installation au sein des emprises en phase travaux.
- Dispositif de limitation des nuisances envers les populations humaines en phase travaux et exploitation
- Dispositif de limitation des nuisances envers la faune en phase travaux et exploitation.
- Dispositif d'aide à la recolonisation du milieu en phase exploitation
- Adaptation du calendrier des travaux en fonction des cycles biologiques des espèces en phase travaux et exploitation.
- Gestion écologique raisonnée des bassins de rétention.

Il est à noter qu'il n'est pas proposé de mesure de compensation, car le niveau des impacts résiduels n'est pas jugé significatif.

B.14 – Le bassin de rétention et écoulement des eaux pluviales

Quel dispositif de piégeage des moustiques sera-t-il installé ?

Les directives de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer en la matière rendent obligatoire la vidange des bassins de rétention en 48 h après un épisode pluvieux. Tous les bassins de rétention du projet sont conçus pour permettre une vidange en moins de 48h ne permettant donc pas la prolifération des moustiques.

Le projet interroge sur le traitement des écoulements d'eau de pluie et sur le risque d'inondation. Quelle quantité d'eau va venir se déverser devant la parcelle BK309 avec cette surface imperméabilisée supplémentaire ?

Le risque d'inondation existe sur le périmètre opérationnel du projet, mais il résulte du gonflement de l'Huveaune et non pas du phénomène de ruissellement urbain.

L'imperméabilisation liée à l'aménagement du site amènera certes une augmentation du débit de fuite en sortie d'opération. Toutefois ce débit de fuite sera orienté vers des points bas (bassins de rétention) puis traité par infiltration. Cette augmentation de l'imperméabilisation fait donc l'objet d'une compensation réglementaire. La zone de collecte située la plus proche de la [parcelle BK309](#) est le sous bassin versant de la zone 3 qui draine 184 m² de surface active (soit la surface la plus réduite du projet) et nécessite donc la création d'un bassin de rétention d'un volume de 14 m³ (volume très modeste à l'échelle du projet).

Pas d'information sur le taux d'artificialisation résultant du projet et les conditions d'infiltration des eaux (bassin de rétention) ?

Dans le projet, le taux d'artificialisation est de l'ordre de 56% sur une emprise de projet de l'ordre de 8 172 m². Les surfaces imperméabilisées sont les voies, les cheminements piétons et aussi les places de stationnement couvertes de panneaux photovoltaïques, même si leurs revêtements en dalles alvéolaires sont perméables.

B.15 – Le coût d'aménagement

On peut faire beaucoup mieux pour bien moins cher que 5 100 000 € HT (hors foncier) pour 176 places de stationnement, soit ~30 k€ par place

Le montant de cet aménagement a été établi sur des ratios d'aménagement similaires et a été confirmé par la maîtrise d'œuvre pour la partie travaux lors des études de conception.

B.16 – Les sondages géotechniques

Où ont été faits les sondages géotechniques ?

Il a été réalisé :

- 3 sondages destructifs notés SP1 à SP3, au taillant Ø 64 mm, descendus à 15 m de profondeur et qui ont fait l'objet de 10 essais pressiométriques chacun. Ces sondages ont fait l'objet d'un équipement piézométrique.

- 1 sondage carotté avec prélèvement d'échantillons intacts, noté SC1 et descendu à 5 m de profondeur.

- 4 sondages au carottier battu, notés CB1 à CB4, descendus à 3 m de profondeur

- 3 essais de perméabilité de type Porchet, notés Po1 à Po3

Ces sondages réalisés ont permis de reconnaître un site constitué par :

- Des remblais :

- ■ Gravelo-sableux beiges ou marron (couche de forme ?) rencontrés uniquement en CB2, CB3, SP2 et SP3 jusqu'à 0,3 m à 0,8 m de profondeur
- ■ Limono-graveleux marron jusqu'à 0,6 à 1,2 m de profondeur au droit de l'ensemble de nos sondages (excepté CB3 et SP3).

- Des limons caillouteux à graveleux marron rencontrés jusqu'à la base des sondages CB1, CB2, CB3 et CB4 (à 3,0 m) et jusqu'à 2,8 à 3,6 m de profondeur en SP2 et SP3.

- Des argiles graveleuses à caillouteuses (quelques passages de limons ou de graves) beiges à grises rencontrés jusqu'à la base des sondages SP1, SP2 et SP3 (15,0 m)

Un plan d'implantation des sondages ci-contre



C – Les études techniques préalables

La Métropole a intégré dans le dossier de concertation les conclusions des études préalables, par soucis de simplification et d'accessibilité des informations au plus grand nombre des administrés.

Cependant lors de la réunion publique, un contributeur a demandé les noms des bureaux d'études ayant réalisé les études techniques et si ces études pouvaient lui être transmises.

Aussi, il a été décidé de joindre ces études techniques préalables au présent bilan de la concertation publique.

C.1 - L'étude de circulation

L'étude circulation du bureau d'études Transmobilités a été faite en juin 2024 sur un projet initialement prévu de 185 places de stationnement.

Hypothèses prises en compte pour estimer les flux de trafics concernés ?

Les hypothèses de trafic reposent sur l'évolution du trafic au regard des données INSEE (+0.44%) et sur la mise en service du BHNS (-1.5%). En situation dite « de référence » (sans projet de PEM), il est donc attendu une évolution négative des trafics de -1.06% à l'horizon 2026 sur la RD2 au droit du PEM de Camp de Sarlier (page 36 de l'étude de circulation). Quant aux hypothèses de trafics entrants et sortants du parking relais, qui ont servi à évaluer la situation dite « de projet » (avec PEM), elles ont été établies à partir des données de fonctionnement de six parkings-relais métropolitains comparables avec des répartitions moyennes cumulées.

Si l'étude de circulation tient compte de la réalisation du BHNS où est le gain de temps ? Où est le report modal ?

Comme précisé ci-dessus, les études de circulation intègrent bien le report modal lié au BHNS. Pour autant, du fait de l'augmentation générale du nombre de véhicules, les conditions de circulation resteront sensiblement les mêmes sur la

RD2. Le gain de temps et surtout la régularité s'apprécient pour les utilisateurs des transports en commun dont le BHNS qui bénéficiera sur son parcours d'aménagements spécifiques (sites propres, priorité aux feux).

C.2 – L'étude qualité de l'air

Dans le dossier de concertation, il n'y a pas d'informations sur les émissions des polluants autre que le dioxyde d'azote.

L'étude de la qualité de l'air, réalisée par Bureau Véritas (campagne de mesures en novembre 2024), conformément au « Guide méthodologique sur le volet air et santé des études d'impact routières » (Céréma, 2019), a pris en compte les polluants suivants : Particules (PM10, PM2,5 et particules diesel), Dioxyde d'azote, Monoxyde de carbone, Dioxyde de soufre, Benzène comme traceur des COVNM, Benzo(a)pyrène (traceur des HAP), Nickel, Arsenic. L'ensemble de ces données est accessible en annexe.

La pollution sera minime et sans aucun impact pour les riverains, l'étude ne semble pas prendre en compte le démarrage à froid d'un moteur, et le fait que les habitations sont à 10 m de la limite séparative du parking-relais.

L'étude sur la qualité de l'air étudie et quantifie la sensibilité environnementale au regard du trafic généré par l'aménagement et le fonctionnement du PEM sur les infrastructures routières de proximité. Elle se base sur les scénarios de l'étude de circulation. Elle n'a pas pour objet d'étudier l'impact individuel des véhicules à l'intérieur du parking-relais.

C.3 - L'étude acoustique

L'étude acoustique est globale sur les axes routiers mais ne prend pas en compte l'étude particulière pour les riverains, et l'impact des véhicules qui circulent sur le parking et surtout démarrent à moins de 3 mètres de certaines propriétés.

Il s'agit d'une étude acoustique réalisée par Bureau Véritas (campagne de mesures en novembre 2024), dans le cadre de la réglementation sur les infrastructures de transport linéaire au sol. Cette réglementation ne prend pas en compte l'impact des bruits de « voisinage » (bruits de démarrage des moteurs, bruits des portières, bruits de la circulation intérieure...).

Elle précise toutefois que le bruit des véhicules desservant le site sera très limité, en raison de la faible vitesse de circulation à l'intérieur du PEM et du flux prévisionnel des véhicules.

La réalisation du projet entraîne une augmentation des émissions sonores, mais celles-ci ne dépassent pas 0,5 dB, de jour comme de nuit (où pour mémoire, l'entrée du parking sera fermée) ; ce qui ne constitue pas un impact significatif au regard de la réglementation (l'écart constaté doit être d'au moins 2 dB entre 2 situations).

La solution consiste à réaliser un mur plein de 2 mètres de hauteur minimum entre les parkings et la clôture des riverains.

La proposition de réalisation d'un mur de 2 mètres n'est pas autorisée la zone UEbc du PLUI en vigueur.

L'inclinaison des panneaux solaires (3,5 mètres de haut) est dirigée vers les propriétés riveraines au nord, amplifie significativement de ce fait les bruits de moteur. Un revêtement acoustique en sous face est nécessaire sous ces panneaux solaires pour limiter la transmission du bruit réfléchi.

La réflexion du bruit sur les panneaux n'a pas d'impact significatif. L'impact sonore provient principalement du bruit direct.

L'étude évoque un relevé des niveaux sonores sur la façade des habitations, alors que les propriétaires n'ont pas été contactés pour des relevés sonores sur leur façade.

Les calculs acoustiques sont réalisés à l'aide d'une modélisation qui consiste à simuler l'ensemble des données du site et du projet (relief, météorologie, implantation des infrastructures routières, des bâtiments, ...) en 3D, puis à effectuer un calcul de propagation sonore dans l'environnement.

Une fois le site modélisé, les niveaux sonores peuvent être calculés en tout point du modèle, ponctuellement ou sur une cartographie couleur horizontale ou verticale, ou en façades de bâtiments.

Il n'y a pas eu de mesure de bruit faite au pied des façades, les mesures indiquées et qualifiées de niveaux sonores en façades des bâtiments sont issues de la modélisation.

C.4 – Le diagnostic écologique (comprenant l'étude faune-flore)

Les contributions portent sur l'absence de prise en compte de la biodiversité dans leur jardin et aux alentours de L'Huveaune.

Aucune étude faune-flore n'a été réalisée dans les jardins des riverains mitoyen.

Dans le diagnostic écologique (comprenant l'étude de la faune-flore) réalisé en juillet et mai 2025, les zones d'études ont été définies comme suit :

- La zone d'emprise du projet correspond à la délimitation des emprises du chantier.

- La zone d'étude au sein de laquelle les inventaires « quatre saisons » et les suivis de terrain sont les plus poussés et détaillés. Cette zone inclut les emprises du projet et est élargie pour prendre en compte les enjeux écologiques à proximité (faune, flore et habitats). Cette zone d'étude inclut les jardins des riverains mitoyens au projet. Certaines zones d'habitation privées n'ont pas été parcourues à pied, mais la détection à distance (aux jumelles ou à l'écoute) a été réalisée.

- L'aire d'étude intermédiaire (AEI) qui désigne un secteur de 500 mètres autour de la zone d'étude. Cette aire est prise en compte pour la collecte des données bibliographiques relatives aux inventaires naturalistes. Elle permet notamment de considérer les capacités de dispersion des espèces.

- L'aire d'étude éloignée (AEE) qui correspond à un rayon de 5 km autour de la zone d'étude. C'est l'aire principale des possibles atteintes fonctionnelles aux populations de la faune volante (oiseaux et chiroptères). C'est sur cette aire également qu'est examinée la présence de protections réglementaires, contractuelles, de sites Natura 2000, de Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique, etc.

Quel sera l'impact aux alentours pour la biodiversité ?

Les impacts prévisibles seront modérés à très faibles, ils dépendent des enjeux présents sur le site et de la mise en œuvre des mesures de réduction décrits dans le diagnostic écologique ci-joint.

Quel est l'impact de la pollution des gaz d'échappement, de la pollution sonore et lumineuse sur cette biodiversité environnante ?

La biodiversité environnante est déjà impactée par les diverses pollutions, car elle se situe dans une zone urbanisée. Les études Air et Bruit viennent compléter l'analyse de l'impact du projet proprement dit sur ces aspects.

Aucune information sur le recensement des espèces naturelles

Des inventaires ont été réalisés entre le 25 mars 2024 et le 23 janvier 2025. Les résultats présentés correspondent aux observations réalisées à cette période d'inventaire « quatre saisons ».

3.4. L'évolution du projet de PEM

Les contributions formulées dans le registre numérique et lors de la réunion publique ont montré l'intérêt du public et plus spécifiquement des riverains à ce projet situé dans leur environnement immédiat.

L'opportunité de réalisation de ce projet n'est pas remise en cause sauf par un citoyen dont la position est plus de principe qu'objective, s'opposant à l'urbanisation et proposant une « forêt urbaine ».

Néanmoins toutes les contributions comportent des interrogations voire des inquiétudes, portant sur l'évolution, la transformation de l'environnement immédiat du site de Camp de Sarlier avec la réalisation de ce parking-relais.

Lors de la réunion, les représentants de la Métropole et de la maîtrise d'œuvre (concepteur du projet) ont pu répondre à ces interrogations en expliquant le fonctionnement et l'aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal, et lever ainsi un certain nombre d'inquiétudes.

Le bilan de la concertation permet de préciser ces réponses car nombre de questions posées lors de la réunion publique ont été reformulées dans le registre numérique.

Les demandes de précisions relatives aux études préalables soulignent l'inquiétude des riverains, et les réponses apportées tendent objectivement de les rassurer.

Dans le cadre de la poursuite des études de conception, il sera pris les demandes relatives :

- Aux aménagements paysagers de la haie en limite Nord, pour limiter les vues du parking-relais sur les propriétés riveraines tout en préservant le mieux possible leur ensoleillement
- Aux aménagements de l'impasse Sainte-Baume réaménagée pour envisager des « équipements » dissuasifs de stationnement (chasse roue, hauteur de trottoirs ou potelets).

Dans cet objectif, une visite sur site avec les riverains et les représentants de la commune, de la Métropole et de la maîtrise d'œuvre est envisagée avant l'engagement des études dites de « projet ».

Les études de conception vont en effet se poursuivre dans les prochains mois, afin de préciser les aspects techniques et financiers du projet. Les procédures administratives et environnementales seront finalisées pour certaines, et lancées pour d'autres, selon un planning permettant la livraison de l'aménagement à horizon fin 2027.

Au 4^{ème} trimestre 2025, la demande de permis d'aménager sera déposée après délibération sur le bilan de la concertation et à l'issue des études de conception.

4. ANNEXES

4.1. Les contributions

4.1.1 - Contribution de Mme Diaz da Silva

Andrée DIAZ DA SILVA
160 Impasse de la Sainte Baume
13400 AUBAGNE
Propriétaire parcelle BK 0037

Mme Martine Vassal, Présidente
Métropole Aix-Marseille-Provence
Tour La Marseillaise - BP 48014
13567 MARSEILLE Cedex 02

Madame la Présidente,

Je suis la propriétaire de la parcelle BK 0037 directement mitoyenne de ce projet. Cette habitation constitue notre résidence principale avec mon mari et nos deux filles.

Voici les questions et remarques que nous inspirent ce projet.

1. Nombre de places de stationnement - Aménagements

Le dossier de concertation parle de 176 places au total pour les deux phases du projet or l'extrait de registre des délibérations du conseil de l'AMP du 27/02/2025 valide un parking de 185 places en deux phases. Quelle sera donc le nombre de places réellement créées ? Ce premier « brouillon » de projet va-t-il être modifié pour créer encore plus de places de stationnement ?

Le parking étant accessible 24h/24h, les éclairages seront-ils allumés en permanence ? Ceci entraînera une pollution lumineuse permanente à la fois pour nos habitations et pour l'environnement (faune et flore de nos jardins et de la ripisylve de l'Huveaune) dont les effets sont préjudiciables.

Le dossier de consultation ne précise pas si des équipements entravant l'accès aux gens de voyage seront installés : ce terrain a déjà été occupé illégalement pendant plus de 2 ans et il existe un précédent de parking relais créé chemin des Bonnes Nouvelles (ZA d'Auchan) qui n'a quasiment jamais été fonctionnel puisqu'ayant été squatté par des caravanes.

Les caméras de vidéo surveillance prévues devront être installées dans le strict respect des préconisations de la CNIL : en aucun cas des parties de nos jardins ou habitations ne devront être visibles.

2. Acquisitions foncières

Les parcelles BK 0311 et BK 0312 ne sont actuellement pas acquises. Dans l'hypothèse où la Métropole n'arrive pas à acheter ces deux terrains, que va devenir le projet ?

3. Respect des règles d'urbanisme

Lors de la réunion publique du 2 juillet, j'ai demandé si les ombrières étaient considérées comme des « constructions ». Il m'a été répondu que non et qu'une simple autorisation d'urbanisme (déclaration préalable) était nécessaire. Si tel est le cas, pourquoi le planning prévisionnel du dossier de concertation indique page 27 : « Dépôt instruction permis de construire » ? Il s'agit ici de plusieurs dizaines d'ombrières qui prisent dans leur ensemble constituent une « construction » et non d'une installation isolée.

Pour rappel, le Règlement UE, page 11 du PLUi point f) indique :

« Dans les zones UEb1a et UEbc, en l'absence de polygone constructible sur le règlement

graphique, lorsqu'une limite séparative correspond à une limite d'une zone UA, UB, UC, UD, UT, UM, 1AUH ou 2AUH, la distance (d) mesurée horizontalement entre tout point d'une construction et le point le plus proche de ladite limite séparative est supérieure ou égale à 10 mètres. »

Et aucun polygone constructible n'apparaît au PLUi pour la parcelle BK378. Comment justifiez-vous l'implantation d'ombrières à 3 m de la limite séparative de notre terrain ?

De même le dossier de concertation prévoit l'implantation d'arbres de plus de 2m à moins de 2m de la limite séparative, ce qui contrevient au Code Civil sur les obligations relatives aux plantations. Compte-tenu des grandes difficultés que nous avons eu depuis plusieurs années lorsque nous avons demandé à ce que cette parcelle soit entretenue, y compris lors de la chute d'un arbre sur le toit de notre cabanon, nous nous demandons ce qu'il en sera lorsqu'une douzaine d'arbres jouxteront notre jardin à moins de 2m. Le préjudice d'ensoleillement sera avéré d'autant que nous possédons 8 panneaux solaires sur le toit de notre véranda.

4. Niveau de construction

Quel niveau considérez-vous comme terrain naturel ? Sachant qu'il y a eu un exhaussement « illégal » fait par un précédent locataire de Façonéo ET qu'une procédure avait été lancée à l'époque contre ce locataire (informations fournies par Mme Poletti contactée au sein la société Façonéo) ?.

Actuellement et malgré un mur de clôture d'un mètre soixante, il nous est possible de voir jusqu'à la taille toute personne présente sur la parcelle BK238 à l'aplomb de notre parcelle.

5. Etudes techniques

En préambule de mes remarques concernant les études techniques, je tiens à vous signaler que lors de la réunion publique du 2 juillet, j'ai demandé quels étaient les bureaux d'études ayant réalisé ces études. Aucune réponse ne m'a été donnée. Madame Sylvie Périchon m'a informée qu'elle me transmettrait par mail les différentes études, ce qui à ce jour n'a pas été fait.

5.1 Etude de circulation

Page 20 du dossier de concertation, on nous indique « A l'horizon 2026, les conditions de circulation dans l'environnement suite à la réalisation du PEM seront sensiblement les mêmes qu'en situation de référence. »

Si cette étude tient en compte le BHNS où est le gain de temps ? Où est le report modal ?

5.2 Etude qualité de l'air

L'étude de la qualité de l'air qui nous est fournie dans le dossier de concertation ne donne d'informations que sur les émissions de Dioxyde d'azote. Quid des autres polluants ? Monoxyde de carbone ? Hydrocarbures ? Oxydes d'azote ? Particules ?

Lors de la réunion publique, on nous a expliqué que la pollution serait minime et sans aucun impact pour les riverains. Il semblerait que cette étude ne tienne pas compte de la pollution au démarrage à froid : pendant le démarrage à froid d'un moteur, beaucoup plus de matières particulaires et d'autres polluants sont générés que pendant la conduite, parce qu'un catalyseur

froid est beaucoup moins efficace dans le nettoyage des gaz d'échappement. Ainsi, des mesures de l'Empa (Institut de recherche suisse dépendant du [Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche](#)) ont montré que, pour un **véhicule à essence** respectant la norme Euro 6b, environ 40 % des émissions de **monoxyde de carbone** (CO), 90 % des émissions d'**hydrocarbures** (HC), 59 % des émissions d'**oxydes d'azote** (NOX) et 50 % des **particules** sont produites dans les 300 premières secondes (5 premières minutes) après le démarrage à froid. « **Les voitures à essence modernes rejettent plus de polluants dans les 300 premières secondes que sur un trajet de 1300 kilomètres avec un moteur chaud** ». Idem **véhicules diesel** : 73 % des émissions de CO, 39 % des émissions de HC, 33 % des émissions de NOX et 75 % des particules sont issues du démarrage à froid.

Les riverains et la ripisylve de l'Huveaune avec le nez directement dans l'échappement de 150 véhicules ? Les fenêtres de nos chambres sont à 14m de la limite séparative, notre salle à manger à 10.

5.3 Etude acoustique

L'étude acoustique du dossier de concertation mentionne : « Même niveau sonore relevé sur la façade des habitations ». Personnellement, aucun relevé de mesure n'a été fait à la façade de notre habitation. Cette étude que nous ne pouvons pas consulter a-t-elle réellement été faite ?

5.4 Etude faune / flore

Sur un terrain ravagé depuis plusieurs années par les dépôts de terre, de gravats de chantier, par l'utilisation pendant plus de 2 ans comme terrain d'accueil des gens du voyage et maintenant comme entrepôt de conteneurs de recyclage dont certains ont été apportés détériorés (brûlés) sur le site et toujours remplis de déchets brûlés et qui répandent des matières nocives sur le terrain à chaque pluie, il est compréhensible que l'étude faune/flore ne trouve pas d'enjeux particuliers !

En revanche aucune étude de la faune / flore n'a été réalisée dans les jardins des riverains mitoyens. La biodiversité de notre jardin tout comme celle dans la ripisylve de l'Huveaune est riche : cormorans nichant dans les arbres alentours, hérons, rapaces, batraciens, orvets, couleuvres, insectes (papillon, mantes, coléoptères), canard, poules d'eau etc. Quel sera l'impact aux alentours pour la biodiversité ? Pollution des gaz d'échappement, pollution sonore, pollution lumineuse d'un parking éclairé 24h/24h ?

6. Déroulé des travaux et nuisances

Quelles mesures seront mises en place pour « protéger » les riverains de 16 mois de travaux à quelques mètres de leurs fenêtres ? Poussières, bruit, vibration, circulation de poids lourds pendant 16 mois pour une impasse qui a déjà dû supporter depuis des années les travaux de l'Alta Rocca et ceux du BHNS ? Actuellement nous ne sommes même pas informés des nuits de travaux et des nuits où tout simplement l'accès à notre impasse est fermé.

Lors des travaux de terrassement de l'Alta Rocca, les vibrations ont été telles que les assiettes sautaient dans les placards de nos habitations et un trou d'effondrement de 4m de diamètre par 3 de profondeur s'est formé sur la parcelle BK0038 propriété de M. et Mme. Blanc.

Le dossier de concertation indique qu'un bassin de rétention des eaux pluviales sera créé : un dispositif de piégeage des moustiques sera-t-il installé ? De nombreuses références

réglementaires (Loi n°64-1246 du 16 décembre 1964 relative à la lutte contre les moustiques, Décret n°65-1046 du 1er décembre 1965 modifié relatif à l'application de la loi relative à la lutte contre les moustiques, Code Général des Collectivités Territoriales : Art.L2321-2, ARS) définissent le rôle et les missions des métropoles dans la lutte contre la prolifération des moustiques tigres. Quelles mesures seront mises en œuvre ?

7. Conséquences sur le stationnement dans l'Impasse de la Sainte Baume

Nombreuses ont été les questions lors de la réunion publique du 2 juillet sur les modalités d'accès à ce parking et les réponses qui nous ont été faites sont restées totalement floues. Nous lisons dans la concertation que ce parking est « *Réservé aux usagers des réseaux de transport (titre de transport)* » et nous avons appris en réunion publique qu'un tarif forfaitaire « très dissuasif » serait appliqué pour les usagers n'ayant pas de titre de transport. Les transports en commun étant gratuits sur l'ensemble du réseau à Aubagne, qui sera en mesure de justifier via un titre de transport le stationnement de son véhicule ? Venir se garer à Camp de Sarlier pour ensuite utiliser un titre de transport « hors Aubagne » ? Y a-t-il des usagers dans ce cas ?

Les parkings de la zone de l'Alta Rocca ayant été manifestement très sous-dimensionnés, si ce parking ne permet pas de stationner pour aller à l'Alta Rocca et si l'accès à ce parking n'est tout simplement pas possible sans titre de transport, il y a de très fortes chances pour que l'impasse de la Sainte Baume devienne une bonne alternative de stationnement gratuit ! Lorsqu'on vit à Aubagne, on sait pertinemment que les automobilistes sont à la recherche de toute solution permettant de ne pas payer un parking !

En réunion publique la seule solution pour empêcher le stationnement anarchique dans l'impasse a été de proposer une pause de potelets à l'entrée de l'impasse ou tout simplement de « privatiser l'impasse » en en déléguant l'entretien / la charge aux riverains !

8. Récapitulatif des préjudices

Les préjudices que nous subissons de part la construction de ce parking seront nombreux : préjudice d'ensoleillement, visuel, sonore et de pollution.

Toutes nos pièces de vie (chambres, salon et salle à manger) sont orientées sud et seront donc directement impactées.

Vous remerciant par avance pour la prise en compte de ces remarques, je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de nos sentiments distingués.

Andrée DIAZ DA SILVA

4.1.2 - Contribution de M. GAQUERE – Mme VIVIER

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la concertation publique sur le projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) de Camp de Sarlier initiée la Métropole Aix-Marseille-Provence, nous souhaitons formuler diverses observations.

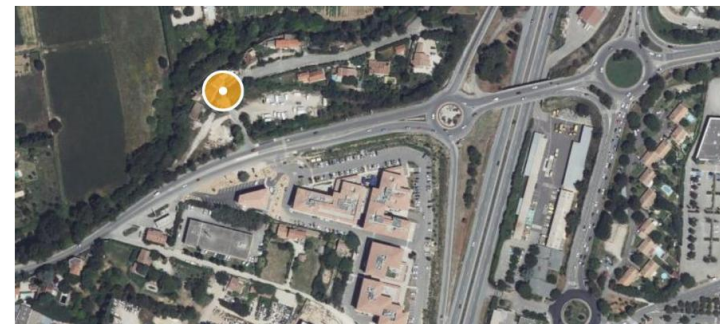
Ainsi que vous le rappelez, cet équipement viendra compléter l'arrivée du bus à haut niveau de service (BHNS) Aubagne-Cémenos, dès septembre 2025, et le prolongement du Val'Tram vers Roquevaire, Auriol, La Destrousse et La Bouilladisse à l'horizon 2026.

Plus précisément, le projet dont il s'agit, situé à l'entrée Nord Est d'Aubagne en bordure de la RD2, et à proximité de la sortie d'autoroute A52 proposera, notamment, un parking-relais de 150 places à l'horizon 2027 et, à plus long terme, un espace de covoiturage doté de 26 places.

A date, le schéma d'aménagement retenu serait le suivant :



Nous sommes propriétaires d'un bien situé 45 Impasse de la Sainte Baume à AUBAGNE (13400). Il s'agit de la parcelle cadastrée BK309 :



En l'état du schéma d'aménagement proposé, il est prévu que l'entrée-sortie du futur parking-relais de 150 places débouche directement au droit du portail d'accès piéton à notre résidence principale.

Une telle implantation, si elle devait être retenue, outre le fait qu'elle préjudiciera de manière certaine aux droits de riverains et, notamment, à leur tranquillité (pollution au démarrage des véhicules, nuisances lumineuses et sonores, etc.), ne manquera surtout pas de créer des risques importants sur la sécurité des habitants de l'habitation sise 45 Impasse de la Sainte Baume à AUBAGNE, notamment en raison de la largeur de l'impasse côté Riverains.

Il est également un risque important de stationnement sauvage dans l'impasse Sainte Baume du côté des riverains dans la mesure où le pôle d'échanges multimodal créera à n'en point douter un besoin de stationnement pour du covoiturage sans aucun espace dédié en première phase à cet usage. En effet, le parking relais sera dévolu – à tarifs avantageux – aux seuls usagers des transports en commun. Cette situation sera de nature à inciter à un stationnement anarchique des autres personnes, notamment, dans le cadre du covoiturage.

Plus globalement, le projet porté par la Métropole interroge également en termes de traitement des écoulements d'eau de pluie et du risque d'inondations en résultant. Sur ce point, la question de la quantité d'eau qui va venir se déverser devant notre habitation avec cette surface imperméabilisée supplémentaire est particulièrement prégnante.

Sans volonté de nous opposer à tout projet, nous serons attentifs au respect de nos droits et particulièrement de notre sécurité et vous remercions dès lors de bien vouloir poursuivre votre réflexion afin d'envisager, le cas échéant, un positionnement différent de l'entrée-sortie du futur parking-relais de 150 places

Nous sommes également porteurs d'idées que nous souhaitons partager avec les services de la Métropole et de la ville et défendons nos intérêts pour que notre vie quotidienne au sein de notre résidence principale soit le moins impactée possible malgré cet aménagement urbain.

Sur ce point, vous trouverez ci-dessous en exemple un plan matérialisation en jaune des propositions d'alignement du projet nous permettant de déplacer notre portillon d'entrée piétons et de sécuriser nos abords extérieurs, sous réserve d'une entente avec les services compétents de la Ville et ou de la Métropole.



4.1.3 - Contribution de Mme Jocelyne GOMILA RIBES

Je suis madame Jocelyne Gomila, épouse Ribes, copropriétaire, avec ma mère (Ghislaine Gomila), mon frère (Philippe Gomila) et ma sœur (Christine Gomila), de la maison située au 120 impasse de la Sainte Beaume. Cette habitation qui jouxte le futur PEM, est la plus impactée par ce projet.

Il est évident que la proximité immédiate d'un parking (à moins de 3 mètres de la maison), avec en corollaire les nuisances sonores et la pollution qui viennent s'ajouter à celles générées par les axes routiers existants, sera de nature à dévaloriser notre bien. Toutes les pièces de vie (chambres, salon et salle à manger) ainsi que la terrasse sont ouvertes sur le futur parking.

Néanmoins, si ce projet devait être réalisé conformément au plan d'ensemble présenté, il est important de prendre en compte les points suivants :

1. la végétalisation du futur pôle qui nécessite :

- de choisir des essences d'arbre, des arbustes et des plantes les moins allergisants possibles,
- de ne pas planter des arbres dont la hauteur ne dépasse pas 3 mètres afin de limiter la perte d'ensoleillement (surtout en hiver) qui peut être considéré comme un trouble anormal de voisinage,
- d'assurer un entretien régulier, sachant qu'actuellement la Métropole réagit avec retard à nos demandes pour réaliser une taille des arbres existants ;

2. le stationnement anarchique prévisible dans l'impasse de la Sainte Beaume (les futurs usagers vont naturellement chercher à ne pas payer le parking) qui impose de limiter l'accès à l'impasse par un système d'accès durci réservé aux riverains ;

3. les nuisances sonores qui peuvent être réduites :

- (de nuit) en limitant l'accès au parking de 6h00 à 21h00 ; il convient donc de revoir la possibilité d'une utilisation de nuit pour des abonnés, sachant que le

but du futur PEM (parking relais) est de réduire la circulation dans le centre d'Aubagne et non de créer un nouveau parking payant (même si c'est pour participer aux coûts d'entretien du site) utilisé par les clients des commerces ou organismes du centre ALTA ROCCA et du parc d'activité adjacent,

- en construisant un mur plein de 2 mètres de haut entre le parking et la clôture de notre propriété.

A l'heure où on veut limiter l'artificialisation des sols, on propose un projet de parking près l'Huveaune. Il serait plus judicieux, au regard de la forte urbanisation du secteur, de réfléchir à créer une zone verte dans cette surface non occupée.

Jocelyne Ribes

4.1.4 - Contribution de Mme Ghislaine GOMILA

Je suis madame Gomila, copropriétaire et occupante de la maison 120 impasse de la Sainte Baume 13400 Aubagne, la plus impactée par le projet de PEM puisque mitoyenne avec 26 places de parking prévues le long de la clôture selon les plans. En plus des points évoqués ci-dessous, je vous précise que mes pièces de vie (séjour, salon, deux chambres) ainsi que ma terrasse donnent sur le côté sud, c'est à dire vers le PEM. Le bruit est donc ma préoccupation principale. D'autre part si vous plantez des arbres, il faudra impérativement prendre en compte des espèces ne produisant pas d'allergie avec le pollen. Enfin la présence d'arbres me cachera le soleil, très utile en hiver.

Nous sommes 4 propriétaires en indivision, Gomila Philippe, Gomila Christine, Ribes Jocelyne et Ghislaine Gomila, occupante actuelle de la maison. Nous sommes inquiets par la perte probable de valeur de notre bien suite aux désagréments dus à la proximité immédiate du PEM, et par les nuisances qui seront occasionnées.

La lecture de la plaquette du dossier de concertation publique appelle plusieurs remarques importantes de notre part :

1 – Le bruit : L'étude acoustique présentée est globale sur les axes routiers mais ne prend pas en compte l'étude particulière pour les riverains, dont notre maison, des véhicules qui circulent sur le parking et surtout démarrent à moins de 3 mètres de notre propriété (rappel : 26 parkings mitoyens). La solution la plus simple est un mur plein de 2 mètres de hauteur minimum entre les parkings et notre clôture. De même l'inclinaison des panneaux solaires (3,5 mètres de haut) est dirigée vers notre maison, amplifiant significativement de ce fait les bruits de moteur. Un revêtement acoustique en sous face est nécessaire sous ces panneaux solaires pour limiter la transmission du bruit réfléchi. La plantation d'arbres prévus cachera les ombrières solaires, mais pas le bruit.

2 – L'aménagement paysagé : Le plan laisse apparaître la plantation d'« arbres projetés » dans la bande riveraine entre les parkings et notre clôture. D'après le plan (coupe en travers), la zone entre notre clôture et les parkings mesure 3 mètres. Or la législation impose au minimum 2 mètres de recul pour planter des arbres de plus de 2 mètres de haut. Il est prévu sur le plan « coupe en

travers » un massif d'arbustes sous les arbres projetés, or celui-ci étant à moins de 2 mètres de notre propriété, il devra être maintenu à moins de 2 mètres de hauteur. Est-il prévu un entretien régulier de taille sachant que nous avons déjà dû intervenir auprès de la Métropole pour ce problème existant et très gênant car débordant sur notre jardin ?

3 – Le stationnement anarchique prévisible impasse sainte Baume : Le parking PEM étant payant, et de plus risque d'être saturé la journée pour les abonnés, la tendance naturelle sera de se garer au plus près. Sachant que la zone Alta Rocca en face est toujours saturée, la proximité immédiate de l'impasse sainte Baume est idéale. Il faudra prévoir un système d'accès durci réservé aux habitants, et non la mise en place de panneaux d'interdiction qui n'empêchera pas les stationnements de contrevenants, et pénalisera les riverains et leurs visiteurs qui voudront se garer devant chez eux, car soumis à l'interdiction eux aussi.

En espérant que nos remarques de bon sens seront prises en compte, veuillez accepter, Monsieur ou Madame, nos salutations distinguées.

4.1.5 - Contribution de M. Philippe GOMILA

Bonjour Monsieur ou Madame,

Je suis le copropriétaire de la maison au 120 impasse de la Sainte Baume 13400 Aubagne, la plus impactée par le projet de PEM puisque mitoyenne avec 26 places de parking prévues le long de la clôture selon les plans.

Nous sommes 4 propriétaires en indivision, Gomila Philippe, Gomila Christine, Ribes Jocelyne et Ghislaine Gomila, occupante actuelle de la maison. Nous sommes inquiets par la perte probable de valeur de notre bien suite aux désagréments dus à la proximité immédiate du PEM, et par les nuisances qui seront occasionnées.

La lecture de la plaquette du dossier de concertation publique appelle plusieurs remarques importantes de notre part :

1 – Le bruit : L'étude acoustique présentée est globale sur les axes routiers mais ne prend pas en compte l'étude particulière pour les riverains, dont notre maison, des véhicules qui circulent sur le parking et surtout démarrent à moins de 3 mètres de notre propriété (rappel : 26 parkings mitoyens). La solution la plus simple est un mur plein de 2 mètres de hauteur minimum entre les parkings et notre clôture. De même l'inclinaison des panneaux solaires (3,5 mètres de haut) est dirigée vers notre maison, amplifiant significativement de ce fait les bruits de moteur. Un revêtement acoustique en sous face est nécessaire sous ces panneaux solaires pour limiter la transmission du bruit réfléchi. La plantation d'arbres prévus cachera les ombrières solaires, mais pas le bruit.

2 – L'aménagement paysagé : Le plan laisse apparaître la plantation d'« arbres projetés » dans la bande riveraine entre les parkings et notre clôture. D'après le plan (coupe en travers), la zone entre notre clôture et les parkings mesure 3 mètres. Or la législation impose au minimum 2 mètres de recul pour planter des arbres de plus de 2 mètres de haut. Il est prévu sur le plan « coupe en travers » un massif d'arbustes sous les arbres projetés, or celui-ci étant à moins de 2 mètres de notre propriété, il devra être maintenu à moins de 2 mètres de hauteur. Est-il prévu un entretien régulier de taille sachant que nous avons déjà dû intervenir auprès de la Métropole pour ce problème existant et très gênant car débordant sur notre jardin ?

3 – Le stationnement anarchique prévisible impasse sainte Baume : Le parking PEM étant payant, et de plus risque d'être saturé la journée pour les abonnés, la tendance naturelle sera de se garer au plus près. Sachant que la zone Alta Rocca en face est toujours saturée, la proximité immédiate de l'impasse sainte Baume est idéale. Il faudra prévoir un système d'accès durci réservé aux habitants, et non la mise en place de panneaux d'interdiction qui n'empêchera pas les stationnements de contrevenants, et pénalisera les riverains et leurs visiteurs qui voudront se garer devant chez eux, car soumis à l'interdiction eux aussi.

En espérant que nos remarques de bon sens seront prises en compte, veuillez accepter, Monsieur ou Madame, nos salutations distinguées.

Philippe Gomila

4.1.6 - Contribution de Mme Christine GOMILA.

Bonjour Monsieur ou Madame,

Je suis Christine GOMILA, la copropriétaire de la maison au 120 impasse de la Sainte Baume 13400 Aubagne, la plus impactée par le projet de PEM puisque mitoyenne avec 26 places de parking prévues le long de notre clôture selon les plans.

Nous sommes 4 propriétaires en indivision. Nous sommes inquiets par la perte probable de valeur de notre bien et de son confort de vie suite à la proximité immédiate du PEM, par les nuisances qui seront occasionnées avec la réalisation de ce projet.

La lecture de la plaquette du dossier de concertation publique appelle plusieurs remarques importantes de ma part :

1 – Je souhaiterais que le projet inclue une étude d’impact sur la valeur mobilière de notre propriété.

2 – Gestion du risque concernant le bruit et la pollution de l’air : que ce soit de jour ou de nuit, les voitures vont manœuvrer à moins de 5 mètres de nos pièces de vie et de nos chambres (toutes les pièces ont comme seule ouverture une fenêtre donnant sur le futur parking). Il est nécessaire de prévoir une solution qui nous protège de ces nuisances comme un mur de clôture par exemple et un stationnement de nez pour éviter que les pots d’échappement se retrouvent contre la clôture. La zone de roulement doit être adaptée pour minimiser le bruit (enrobé drainant ou bitume phonique).

3 – Gestion de l’aménagement paysagé : Les plantations ne doivent pas diminuer l’ensoleillement de notre parcelle et devront être entretenues à la hauteur réglementaire. Un service d’élagage doit être prévu dans la maintenance du parking.

4 – Gestion de l’éclairage de la zone : la nuit en été, la chaleur ambiante impose de dormir sans fermer les volets afin de faire rentrer l’air frais. L’éclairage de nuit du parking doit être conçu pour ne pas éclairer notre maison (limitation de la hauteur de l’éclairage public et installation de lampadaires orientés vers le sol pour éviter

l’éblouissement et à détection de mouvement, s’éteignant en dehors de la présence de public.).

5 – L’impasse de la sainte Baume risque de devenir une zone de parking sauvage pour ne pas avoir à payer le nouveau parking. Les riverains de cette impasse doivent pouvoir circuler librement en ayant l’assurance que personne ne se garera devant leur portail. Par ailleurs, l’impasse ne disposant pas de trottoir, il faut que les piétons puissent marcher dans la rue sans que les voitures stationnées les empêchent et que le trafic les mette en danger. Il faudra veiller à ce que des voitures ventouses n’apparaissent pas. Une solution serait de restreindre l’usage de cette impasse aux riverains et à leurs visiteurs en installant une bite rétractable par exemple.

En espérant que nos remarques de bon sens seront prises en compte, veuillez accepter, Monsieur ou Madame, nos salutations distinguées.

Christine Gomila

4.1.7 - Contribution de France NATURE ENVIRONNEMENT



Marseille, le 7 juillet 2025

Mme Martine Vassal, Présidente
Métropole Aix-Marseille-Provence
Tour La Marseillaise - BP 48014
13567 MARSEILLE Cedex 02

Objet : Contribution FNE13 sur le projet de pôle d'échanges à Camp Sarlier - Aubagne

Madame le Présidente,

Notre fédération a pris connaissance du projet de pôle d'échanges multimodal au lieu-dit Camp Sarlier à Aubagne. Celui-ci appelle de notre part les remarques suivantes :

- Celui-ci fait référence globalement au Plan de mobilité métropolitain et à son objectif de "*renforcer le maillage des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM)*" sans préciser comment le projet de Camp Sarlier y répond : correspondances entre lignes de bus et leurs modalités ? rabattement de déplacements individuels depuis quels quartiers et par quels modes ? hypothèses prises en compte pour estimer les flux de trafic concernés ? maintien du tourne-à-gauche, en sortie, depuis l'impasse de la Sainte-Baume sur la RD2 ?
- Il aurait été judicieux de faire référence au plan d'évolution du réseau de bus d'Aubagne (pour lequel la concertation vient de se terminer, sans référence à la question de l'amplitude horaire des services), aux estimations des flux de correspondances, de fréquentation de l'arrêt Camp Sarlier ...
- On devine que les bus ne rentreront pas dans le parking ("pôle d'échange") mais s'arrêteront en bordure de chaussée dans chaque sens, sans qu'il soit fait mention de quais, de traversées piétonnes (flux routiers importants), ni de rampe pour personnes en situation de handicap (le parking est en net dénivelé)
- Il est fait mention d'un parking "*Réservé aux usagers des réseaux de transport (titre de transport)*" alors qu'aucun équipement de filtrage ne figure sur l'esquisse ... et que le réseau de bus d'Aubagne s'utilise actuellement sans titre de transport ...
- Rien n'est dit sur l'usage antérieur et actuel du site, sur le recensement des espèces naturelles, sur les habitats qui jouxtent le parking, sur le taux d'artificialisation résultant du projet et les conditions d'infiltration des eaux (bassin de rétention ?), sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensation...

Au final, il nous apparaît que ce projet a été très insuffisamment travaillé, tant sur ses objectifs que sur ses modalités de réalisation, son impact sur les transports et l'environnement. Vise-t-il bien l'objectif mentionné ? En tout état de cause, ce projet ne peut, selon nous, prospérer en l'état.

France Nature Environnement Bouches-du-Rhône (FNE 13)
Fédération départementale d'Associations de protection de la nature et de l'environnement
Cité des Associations – Boîte n° 340 - 93 La Canebière - 13001 Marseille
Tél.: 06 87 77 35 63 - contact@fne13.fr - www.fne13.fr

4.1.8 - Contribution de M. Nicolas MATHIAN

5 100 000 € HT (hors foncier) pour 176 places de stationnement, soit ~30 k€ par place dans un secteur déjà saturé par la bagnole (regardez la vue aérienne du coin sur geoportail.fr)

Les places vont être immédiatement squattées par les visiteurs/travailleurs/etc.... de la zone de l'Alta Rocca, ce parking ne servira jamais de pôle multimodal.

Finalement on fait financer le parking qui aurait dû être payé par les privés de la zone de l'Alta Rocca par le public, en donnant l'illusion d'un PEM.

De plus vu la proximité de l'Huveaune je m'oppose à l'urbanisation d'une zone qui devrait rester la plus sauvage possible.

Voici la solution : négocier avec Auchan une réserve de 176 places sur son parking gigantesque à proximité de l'arrêt du bus, y implanter des ombrières-solaires AMP, et le convertir en PEM. (Achat/location/convention... à vous de trouver la meilleure solution). L'impact en termes d'accessibilité sera minime pour l'usager et à la place du parking objet de cette consultation, lancer l'aménagement d'une forêt urbaine afin d'améliorer la biodiversité du secteur qui semble en avoir extrêmement besoin (cf. "l'étude" faune-flore jointe au dossier).

4.2. Compte-rendu de la réunion publique du 2 juillet 2025

Ouverture de la réunion publique : M. Alain Rousset, 1er adjoint délégué à l'administration générale et à l'aménagement du territoire ouvre la réunion et rappelle les objectifs du PEM que les élus du territoire ont souhaité beau, fonctionnel et écologique. Il rappelle qu'avec le Bus à Haut Niveau de Service Aubagne-Gémenos, dont la mise en service est prévue en septembre 2025, et le Val-Tram, dont la mise en service est prévue au printemps 2026, ce sont plus de 200 millions d'euros qui sont investis dans les transports en 3 ans sur le bassin d'Aubagne.

Présentation du projet : l'équipe de la maîtrise d'ouvrage de la Métropole et le représentant de l'équipe de maîtrise d'œuvre présentent le dossier de concertation publique du Pôle d'Échanges Multimodal de Camp de Sarlier. Il est alors proposé au public d'attendre la fin de la présentation pour échanger sur le dossier. Il est aussi rappelé que cette concertation qui fera l'objet d'un bilan qui sera présenté en conseil de Métropole à la rentrée.

Public présent : une quinzaine de personnes sont présentes dans la salle

Échange sur le dossier : les questions posées et réponses faites au cours de cet échanges sont les suivantes :

Question n°1 : Quel est le nombre de places de stationnement prévu ? Il y a une différence entre le nombre de 185 places indiqué dans la délibération du 27 février 2025 et le nombre de 176 places inscrit dans le dossier de concertation.

Réponse n°1 : Après études de conception, et au regard de la configuration retenue pour ce parking, le nombre de places de stationnement qui pourront être réalisées est de 176 places. Le permis d'aménager portera sur 176 places.

Question n°2 : Comment fonctionne l'entrée et la sortie du parking-relais ? Comment fonctionne la circulation à l'intérieur du parking-relais ?

Réponse n°2 : L'entrée du parking-relais se situe sur la RD2 juste après le rond-point Est (RD2/sortie A52) et la sortie se situe en bas de la parcelle BK 238 sur l'impasse Sainte-Baume réaménagée qui débouche plus à l'ouest sur la RD2. La sortie de l'impasse sur la RD2 se fera systématiquement par un tourne-à-droite

en direction 'Aubagne, ce qui peut ponctuellement amener quelques véhicules supplémentaires sur le rond-point RD1/RD43c (comme analysé dans l'étude de circulation).

À l'intérieur du parking-relais, les voies de circulation sont de 6m de large et permettent ainsi les manœuvre de retournement des véhicules.

Question n°3 : la parcelle BK 237 a fait l'objet de dépôt de gravas et autres, il y a plusieurs années, et de ce fait, le niveau de cette parcelle est plus haut que celui des parcelles riveraines situées au nord du projet. Est-ce que le terrain naturel correspond à l'existant ? Où ont été faits les sondages géotechniques ? N'y-at-il pas un risque de ruissellement des eaux pluviales vers l'impasse Sainte-Baume ?

Réponse n°3 : le projet se base sur le plan topographique du terrain existant. Il n'est pas prévu de décaisser pour réaliser le parking. Des éléments de réponse seront apportés dans le bilan quant aux sondages réalisés. L'aménagement du parking-relais prend en compte les eaux de ruissellement et il est prévu des bassins de rétention pour capter ces eaux.

Question n°4 : Il n'est pas fait référence dans la présentation aux autres indicateurs de pollution de l'air. Est-il possible d'avoir communication de cette étude sur la qualité de l'air ?

Réponse n°4 : Effectivement, le Maître d'Ouvrage n'a pas voulu trop surcharger sa présentation aussi c'est un résumé des études préalables qui est proposé ici. L'étude sur la qualité de l'air sera communiquée à la personne ayant faite cette requête. Il est précisé que cette étude ainsi que toutes les études préalables seront communiquées aux services de l'État qui devront définir si ce projet doit en fonction des résultats de ces études, faire l'objet d'une étude d'impact.

Question 5 : comment va fonctionner le PEM avec le contrôle d'accès pour entrer et sortir et le chainage avec l'utilisation d'un transport en commun sachant le réseau urbain aubagnais est gratuit donc n'est pas équipé de valideur.

Réponse 5 : le sujet est à l'étude, il s'agirait à l'utilisateur de justifier l'utilisation régulière des transports en commun sur le réseau urbain. La question ne se pose pas pour le réseau interurbain car des valideurs de titre de transport sont

installés dans les cars. Une pénalité pour le non-respect du chainage parking + transport en commun sera appliquée pour dissuader cette pratique qui détourne la destination de ce PEM.

Question 6 : la voie d'entrée du PEM ne risque-t-elle pas d'engendrer une remontée de file sur la RD2 ?

Réponse n°6 : la voie d'entrée se divise rapidement en 2 files et les barrières du contrôle d'accès ont été positionnées le plus loin possible de l'entrée à partir de la RD2, et cela pour pouvoir stocker les véhicules entre la RD2 et les barrières et ne pas engendrer de remontée.

Question n°7 : quel est le taux de remplissage ?

Réponse n°7 : Il est difficile de prévoir le taux de remplissage, cela dépend de la conjoncture. Généralement, il faut plusieurs années pour que les usagers s'en approprient l'utilité.

Question n°8 : en fonction du taux de remplissage constaté lors de la 1ère année de mise en service, sera-t-il possible de revoir la destination de ce parking-relais en parking ouvert à tous sans restriction d'un chainage transport ?

Réponse n°8 : un bilan est fait par la Métropole après la 1ère année de mise en service. Cependant, par expérience, les changements de comportement dépendent souvent de la conjoncture, ils peuvent se faire sur du long terme ou plus rapidement suite à un événement. Tirer des conclusions au bout de la 1ère année serait trop rapide, mais sur un temps de retour plus long, la Métropole sait adapter son offre de stationnement et le fait déjà sur d'autres parkings.

Question n°8 : des véhicules stationnent régulièrement dans l'impasse Sainte-Baume faute de trouver de la place sur le parking de la zone d'activités de l'Alta Rocca. Est-il possible d'interdire ce stationnement sachant que les riverains de l'impasse Sainte-Baume souhaitent pouvoir se stationner devant chez eux ?

Réponse n°9 : L'impasse de la Sainte-Baume réaménagée comprend une chaussée réduite de 5.5m et du mobilier urbain (potelets), aménagements qui permettront de limiter le risque de stationnement anarchique. Il n'est pas possible de n'autoriser que le stationnement des véhicules des riverains sur l'impasse Sainte-Baume car il s'agit d'une voie publique. Par ailleurs, une

possibilité peut être envisagée, elle consiste au déclassement de la voie après la sortie du parking-relais. La voie publique serait alors déclassée par la commune pour être remise aux riverains comme voie privée dont ils assureraient entre autres l'entretien et bénéficieraient de sa gestion notamment en termes de stationnement.

M. Rousset propose aux riverains une réunion sur site en septembre pour étudier les aménagements possibles dans cette impasse.

Question n°10 : il est prévu 8 lignes de bus sur la RD2, c'est plus qu'actuellement. Est-ce que cela ne va-t-il pas provoquer des retenues de files, notamment sur la partie sud de la RD2 qui ne comprend qu'une seule voie de circulation ? Y-a-t-il des terminus de bus envisagé devant le PEM ?

Réponse n°10 : les 8 lignes sont existantes. La station du bus + Aubagne-Gémenos (ou BHNS) sur la partie sud de la RD2 peut effectivement engendrer des retenues de file, mais cet aménagement existant ne dépend pas du projet de PEM. Il n'y a pas de terminus de prévu devant le PEM. Il n'y a pas de terminus de bus dans le parking-relais et les bus ne pourront pas y entrer.

Question n°11 : les ombrières photovoltaïques sont-elles des constructions ? Y a-t-il des contraintes de construction sur la zone d'emprise du projet UEbc (parcelle BK238) au regard de la proximité de la zone UD ?

Réponse n°11 : les ombrières ne sont pas des constructions. Il ne sera pas déposé de permis de construire mais un permis d'aménager pour l'ensemble du projet. Les contraintes de construction seront analysées dans ce cadre.

Question n°12 : comment va fonctionner le parking en covoiturage ?

Réponse n°12 : la gestion de ce parking est à l'étude. Ce sera très probablement une gestion avec abonnement ou déclaration sur la plateforme de covoiturage (de type application Karos).

4.3 Tableau thématique de synthèse des contributions

Thèmes	Qualité	Riverains						Association	Citoyen	Réunion publique
	Nom du contributeur	Mme DIAZ DA SILVA	M. GAQUERE - Mme VIVIER	Philippe GOMILA	Ghislaine GOMILA	Jocelyne GOMILA RIBES	Christine GOMILA	M. HARDOUIN	M. MATHIAN	
	Date de la contribution	09/07/2025	12/07/2025	19/06/2025	20/06/2025	21/06/2025	03/07/2025	07/07/2025	18/06/2025	0/07/2025
A – Le fonctionnement du PEM										
A.1 - Les modalités d'accessibilité au parking relais	gratuit ou payant / Risque de squatt visiteurs et commerçants de l'Alta Rocca	X		X	X	X	X	X	X	X
A.2 - L'accès au parking-relais	fonctionnement entrée sortie, circulation intérieure, remontée de file sur le RD2,									X
A.3 - Le contrôle d'accès	ouverture du parking / équipements limitateurs (Gens du voyage)	X				X				
A.4 - L'éclairage	éclairage permanent -pollution lumineuse	X					X			
A.5 - La vidéosurveillance	préconisations CNIL	X								
A.6 – Le covoiturage	fonctionnement									X
A.7 – Le taux de remplissage	le taux et adaptation de la destination									X
A.8 – Les lignes de bus	remontées de file, terminus de bus							X		
A.9 – Le PEM de Camp de Sarlier dans le Plan de Mobilité	Références au plan et à son objectif, urbanisation, aménagement d'une forêt urbaine							X		

Thèmes	Qualité	Riverains						Association	Citoyen	Réunion publique
	Nom du contributeur	Mme DIAZ DA SILVA	M. GAQUERE - Mme VIVIER	Philippe GOMILA	Ghislaine GOMILA	Jocelyne GOMILA RIBES	Christine GOMILA	M. HARDOUIN	M. MATHIAN	
	Date de la contribution	09/07/2025	12/07/2025	19/06/2025	20/06/2025	21/06/2025	03/07/2025	07/07/2025	18/06/2025	0/07/2025
B – Les aménagements du PEM										
B.1 - L'aménagement de l'impasse Sainte-Baume	stationnement anarchique, circulation intérieure, la privatisation de l'impasse, déplacement de portillon, stationnement réservé aux riverains, sécurité des riverains, panneau d'interdiction	X	X	X	X	X	X			X
B.2 - Les dépréciations de la valeur des biens environnants	préjudices, perte du confort de vie et de tranquillité, nuisances, perte de la valeur immobilière	X	X	X	X	X	X	X	X	
B.3 - Les ombrières photovoltaïques	permis de construire ou déclaration préalable, recul 10m/limites séparatives entre zone UD et Uebc	X								X
B.4 – Les aménagements paysagers	implantation d'arbre en limite séparative : hauteur, recul, entretien, espèces allergisantes	X		X	X	X	X			
B.5 - Nombre de places de stationnement du PEM	176 places	X								X
B.6 - Le tourne-à-gauche	maintien							X		
B.7 - Le revêtement des chaussées à l'intérieur du PEM	type de revêtement, minimiser le bruit de roulement						X			
B.8 - Stationnement des bus	terminus							X		
B.9 - Les cheminements pour les personnes en situation de handicap	respect de l'accessibilité PMR									X
B.10 - Le niveau du sol	exhaussement antérieur, procédure lancée par Façonéo, vue plongeante du parking-relais sur leur jardin	X								X
B.11 Usage antérieur et actuel du site								X		
B.12 –Acquisition des parcelles BK311 et 312	réalisation du parking-relais de 150 places	X								
B.13 – Mesures prises pendant les travaux	pendant la durée des travaux? Quelles mesures? Vibrations lors de précédents travaux et problèmes d'effondrement.	X						X		
B.14 – Le bassin de rétention et écoulement des eaux pluviales	le piégeage des moustiques, écoulements des eaux de pluie, risque d'inondation - Artificialisation des sols	X	X					X		X
B.15 – Le coût de l'aménagement									X	
B.16 – Les sondages géotechniques	la localisation des sondages									X

Thèmes	Qualité	Riverains						Association	Citoyen	Réunion publique
	Nom du contributeur	Mme DIAZ DA SILVA	M. GAQUERE - Mme VIVIER	Philippe GOMILA	Ghislaine GOMILA	Jocelyne GOMILA RIBES	Christine GOMILA	M. HARDOUIN	M. MATHIAN	
	Date de la contribution	09/07/2025	12/07/2025	19/06/2025	20/06/2025	21/06/2025	03/07/2025	07/07/2025	18/06/2025	0/07/2025
C – Les études techniques préalables										
<i>C.1 - L'étude de circulation</i>	hypothèses de trafic, gain de temps, report modal	X						X		
<i>C.2 – L'étude qualité de l'air</i>	Pas d'informations sur tous les autres polluants - démarrage des véhicules à froid - pollution circulation intérieure au PEM	X				X	X			X
<i>C.3 - L'étude acoustique</i>	relevé aux façades - circulation sur le parking - mur 2m - revêtement sous profil ombrières	X		X	X	X	X			
<i>C.4 – Le disgnostic écologique (comprenant l'étude faune-flore)</i>	Pas d'étude sur les jardins riverains. Impact du projet sur la biodiversité environnante. Recensement des espèces naturelles.	X						X		

4.4 Études techniques préalables