

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU BUREAU DE LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Séance du lundi 15 décembre 2025

Madame Martine VASSAL, Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence, a ouvert la séance à laquelle ont été présents 32 membres.

Etaient présents Mesdames et Messieurs :

Martial ALVAREZ - Christian AMIRATY - Philippe ARDHUIN - François BERNARDINI - Emmanuelle CHARAFE - Gaby CHARROUX - Georges CRISTIANI - Daniel GAGNON - Gerard GAZAY - Patrick GHIGONETTO - Roland GIBERTI - Philippe GINOUX - Jean-Pierre GIORGI - Jean-Pascal GOURNES - Nicolas ISNARD - Vincent LANGUILLE - Philippe LEANDRI - Éric LE DISSES - Arnaud MERCIER - Véronique MIQUELLY - André MOLINO - Roland MOUREN - Serge PEROTTINO - Catherine PILA - Henri PONS - Didier REAULT - Michel ROUX - Laurent SIMON - Martine VASSAL - Amapola VENTRON - Frédéric VIGOUROUX - David YTIER.

Etaient absents et représentés Mesdames et Messieurs :

Pascal CHAUVIN représenté par Patrick GHIGONETTO - David GALTIER représenté par Marion BAREILLE - Danielle MILON représentée par Roland GIBERTI - Pascal MONTECOT représenté par David YTIER.

Etaient absents et excusés Mesdames et Messieurs :

Christian BURLE.

Madame la Présidente a proposé au Bureau de la Métropole d'accepter les conclusions exposées ci-après et de les convertir en délibération.

MOB-020-18785/25/BM

■ Déclaration de projet portant sur l'intérêt général de la réalisation des travaux nécessaires à la construction du futur Pôle d'Echanges Multimodal de Plan de Campagne sur la commune des Pennes-Mirabeau

151184

Madame la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Bureau de la Métropole le rapport suivant :

Dans le cadre de la 2ème phase du projet de modernisation de la ligne ferrée Aix-Marseille, l'Etat, la Région et la Métropole Aix-Marseille-Provence ont décidé de financer la réalisation d'une halte ferroviaire à proximité de la zone commerciale de Plan-de-Campagne, à l'est de l'A51 et en bordure de la RD543 sur la commune des Pennes-Mirabeau.

En lien avec le projet de halte ferroviaire de Plan de Campagne, et afin d'organiser le rabattement des usagers, la Métropole a engagé la réalisation d'un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) au droit de cette future halte et a approuvé, par délibération n°TRA 012-2336/17/CM en date du 13 juillet 2017, le programme de travaux correspondant.

Ce projet s'inscrit dans le Plan de Mobilité Métropolitain approuvé le 16 décembre 2021 et fait partie du volet mobilité du plan "Marseille en Grand".

Une concertation préalable du public au titre de l'article L. 103-2 du Code de l'Urbanisme s'est déroulée du 28 février au 28 mars 2022. Par la délibération MOB-013-12077/22/CM le Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence du 30 juin 2022 a approuvé le bilan de cette concertation.

Ce projet s'inscrit pour l'essentiel dans des emprises foncières maîtrisées par le maître d'ouvrage. Il impacte néanmoins des emprises foncières privées pour lesquelles les négociations et procédures d'acquisitions foncières amiables sont en cours. Toutefois, à défaut d'accord avec les propriétaires, il pourrait être nécessaire de recourir à la procédure d'expropriation.

Il convient, par conséquent, d'obtenir préalablement à toute démarche d'expropriation, la Déclaration d'Utilité Publique permettant les acquisitions nécessaires à la réalisation du projet, conformément aux dispositions du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

Par décision N°F-093-22-C-0171 du 06 janvier 2023 de l'autorité environnementale, après examen au cas par cas, le projet du Pôle d'Echanges de Plan de Campagne a été soumis à évaluation environnementale.

Enfin, le projet de PEM de Plan de Campagne est également soumis à Autorisation Environnementale relevant de l'article L.181-1 du Code de l'Environnement au titre de la législation sur l'eau et tenant lieu d'absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000.

Au regard des dispositions conjointes du Code de l'Environnement et du Code de l'Expropriation, la réalisation du Pôle d'Echanges de Plan de Campagne nécessite la mise en œuvre d'une enquête publique unique portant sur l'Utilité Publique du projet, sur le parcellaire et sur l'Autorisation Environnementale requise au titre de l'article L181-1 du Code de l'Environnement, sur les communes des Pennes-Mirabeau, de Bouc-Bel-Air, de Cabriès et de Septèmes-les-Vallons.

Par délibération n°MOB-011-11261/22/BM, le Bureau de la Métropole du 10 mars 2022 a approuvé le lancement de la Déclaration d'Utilité Publique et la demande d'ouverture de l'enquête publique préalable et de l'enquête parcellaire dans le cadre de la mise en œuvre de la procédure d'expropriation pour le projet du Pôle d'Echanges de Plan de Campagne.

Le 13 octobre 2023, un dossier de demande de Déclaration d'Utilité Publique et une demande d'autorisation environnementale ont été déposés pour instruction à la Préfecture des Bouches-du-Rhône et aux services en charge des thématiques environnementales.

Suite aux conclusions de la consultation inter-administrative rendues le 24 avril 2024, un nouveau dossier d'enquête prenant en compte ces observations a été déposé en Préfecture le 12 juillet 2024.

La Demande d'Autorisation Environnementale (DAE), déposée par téléprocédure le 13 octobre 2023 et enregistrée sous le numéro B-231013-080814-533-001, a fait l'objet d'une demande de complétude le 18 décembre 2023. Ces compléments ont été déposés par téléprocédure le 26 février 2024.

Par la délibération N°24/06 du 21 mai 2024, la Commission Locale de l'Eau du Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SAGE) du bassin versant de l'Arc a porté un avis favorable sur ce dossier de Demande d'Autorisation Environnementale. Cet avis, assorti d'observations, a fait l'objet d'un mémoire en réponse de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, mémoire intégré dans le dossier (DAE) soumis à enquête publique.

Le 21 novembre 2024, la Formation d'autorité environnementale de l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD), Autorité Environnementale (AE) pour le projet de Pôle d'Echanges de Plan de Campagne, a rendu son avis détaillé par délibération N°2024-100. L'ensemble des observations et recommandations de l'AE ont fait l'objet d'un mémoire en réponse de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, mémoire intégré dans le dossier (DAE) soumis à enquête publique.

La Présidente de la Métropole, par courrier en date du 25 avril 2025, a sollicité le Préfet de Région, en vue de la réalisation des travaux nécessaires au projet de Pôle d'échanges Multimodal de Plan de Campagne, pour l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur l'utilité publique du projet, sur le parcellaire et sur l'autorisation environnementale requise au titre de l'article L.181-1 du Code de l'Environnement, sur le territoire des communes des Pennes-Mirabeau, de Bouc-Bel-Air, de Cabriès et de Septèmes-les-Vallons.

Par décision n° E25000040/13 du 27 mai 2025, le tribunal administratif de Marseille a désigné un commissaire enquêteur et son suppléant.

Par arrêté n°2025-29 du 26 juin 2025, le Préfet des Bouches-du-Rhône a prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur l'utilité publique de l'opération projetée, sur le parcellaire et sur l'autorisation environnementale requise au titre de l'article L.181-1 du Code de l'Environnement. Cet arrêté précise les modalités de l'enquête publique qui s'est déroulée du lundi 01 septembre 2025 au mercredi 01 octobre 2025 inclus.

Cette enquête publique a suscité de l'intérêt de la part du public invité à consulter le dossier d'enquête publique et à formuler des observations dans les registres de l'enquête.

Le registre numérique a ainsi été visité 1205 fois, y compris par des visiteurs extérieurs au département des Bouches-du-Rhône, et a recueilli 21 contributions.

Les registres papiers ont fait état d'une seule contribution.

Monsieur le commissaire enquêteur a enfin accueilli 2 personnes lors de ses permanences. Au total, Monsieur le commissaire enquêteur a recensé 25 contributions lors de l'enquête publique unique.

Par courrier, en date du 31 octobre 2025, la Préfecture des Bouches-du-Rhône a transmis le rapport et les conclusions de l'enquête publique.

Ledit rapport fait état d'un avis favorable portant sur les trois objets de l'enquête publique unique à savoir :

- L'utilité publique du projet,
- Pour la nécessité d'établir un arrêté de cessibilité,
- L'autorisation environnementale.

Cet avis favorable rendu par Monsieur le commissaire enquêteur est motivé par le fait que le projet ne présente pas d'anomalies au vu des questions posées et des réponses apportées par la Métropole Aix-Marseille Provence.

Ces avis favorables sont assortis de 3 recommandations.

Le maître d'ouvrage a analysé l'ensemble des recommandations formulées par le commissaire enquêteur et présente ci-après ses engagements.

Conformément aux dispositions de l'article L.126-1 du Code de l'Environnement, la Métropole entend se prononcer sur l'intérêt général de l'opération projetée.

La présente délibération réitère l'intérêt général du projet et vaut déclaration de projet au sens de l'article L.126-1 du Code de l'Environnement.

1. Rappel de l'objet de l'opération

1.1 Rappel des enjeux et objectifs du projet de Pôle d'Echanges Multimodal de Plan de Campagne

Le projet du Pôle d'Echanges Multimodal de Plan de Campagne s'inscrit dans un contexte de création d'une nouvelle halte ferroviaire sur la ligne Aix-Marseille et d'extension de l'offre de transport en commun métropolitaine.

Les objectifs principaux de ce projet étant :

- **De développer l'offre de transport en commun** sur la zone de Plan de Campagne afin de diminuer la congestion du réseau routier sur le corridor nord de Marseille dont le trafic est en constante augmentation, et de favoriser les connexions entre différents modes de transports collectifs et individuels.
- **D'accompagner une offre ferroviaire attractive** avec notamment une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ZENIBUS reliant la halte ferrée, au cœur de la zone commerciale de Plan de Campagne, à Vitrolles et ainsi générer un report modal efficace et diminuer ainsi les trafics automobile sur l'ensemble de la zone ;
- **Désenclaver le secteur pour répondre aux enjeux globaux de préservation de l'environnement et de santé publique** en favorisant la mobilité collective. En effet, l'environnement actuel du secteur est peu qualitatif. L'objectif est donc que le secteur du PEM devienne un lieu agréable intégrant de la biodiversité grâce à la mise en place d'une palette végétale adaptée. Celle-ci permettra d'apporter du confort pour la réduction des effets de l'îlot de chaleur. De plus, le PEM permettra de réduire l'utilisation de la voiture au profit des transports en commun et des mobilités douces. Il répond donc positivement à un objectif de réduction des émissions à effets de serre.

1.2 Caractéristiques essentielles du projet de Pôle d'échanges Multimodal de Plan de campagne

Implanté sur la commune des Pennes-Mirabeau, au droit de la future halte ferrée, le projet de Pôle d'Echanges de Plan de Campagne se développe le long de la RD543, sur des tenements fonciers de part et d'autre de la voie ferrée.

Ces deux secteurs distincts seront desservis au sud par une nouvelle voie publique, au nord par une nouvelle branche du giratoire A51/RD543 existant en entrée de Plan de Campagne. Ces deux nouvelles infrastructures seront créées dans le cadre du projet de PEM et un carrefour à feux sur la RD543 complètera l'accès sud.

Une liaison entre les deux secteurs se fera au niveau de l'ouvrage pont routier-rail de la RD 543 ainsi qu'au niveau d'un passage piétons inférieur sous voie réalisé par la SNCF Gares et Connexions préalablement à la réalisation de la halte.

Le programme d'aménagement du PEM intégrera :

- Une gare routière au sud de 9 quais comprenant les arrêts de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ZENIBUS reliant Vitrolles aux Pennes-Mirabeau ;
- Un parking relais arboré au sud de 118 places dont 6 pour les PMR, 6 pour les taxis et 6 pour un dépose minute ainsi qu'un parking pour les deux roues motorisées ; le parking sera équipé de bornes IRVE (Infrastructure de Recharge pour Véhicules Électriques) ;
- Un bâtiment voyageurs au sud avec salle d'attente, billetterie, sanitaires, locaux de service pour le personnel, locaux techniques. Ce bâtiment sera longitudinal en rez-de-chaussée et la façade principale fera l'objet d'un parement pierre. Une pergola métallique qui assure à la fois le confort climatique des usagers et celui du bâtiment en limitant les apports caloriques viendra compléter l'ensemble. Des panneaux photovoltaïques en toiture seront implantés.
- Deux quais de bus en passage sur la RD543 ;
- Un parking relais arboré au nord de 170 places dont 6 pour les PMR ; le parking sera équipé de bornes IRVE (Infrastructure de Recharge pour Véhicules Électriques) ;
- Un abri vélo sécurisé de 40 places.

Le projet du PEM est inclus dans le bassin versant de la zone commerciale de Plan-de-Campagne qui s'étend sur une superficie de 4.05 km² et l'emprise du projet peut être soumise à une inondation par ruissellement dès une pluie décennale. Aussi, afin de mettre hors d'eau la parcelle nord et sud, un ensemble de noues et bassins de rétention végétalisés viendront canaliser les écoulements et compenser l'imperméabilisation du projet du PEM.

1.3 Chiffres clés du projet

- Montant global estimé de l'opération : 16 509 000 €HT dont
 - 7 109 000 €HT d'acquisitions foncières ;
 - 8 200 000 €HT de travaux ;
- 288 places de parking véhicules légers ;
- 40 places de stationnement vélos ;
- Plantation de 3 866 végétaux dont 355 arbres de hautes tiges ;
- Desserte ferroviaire en heure de pointe : 4 trains par heure et par sens ;
- Fréquentation ferroviaire à la mise en service de la halte : 1350 montées/descente ;
- Fréquentation du PEM à l'horizon 2030 : 1600 montées/descentes sur la halte ferroviaire 750 voyageurs sur l'interface bus ;
- Desserte en transport en commun : 2 lignes urbaines (BHNS ZENIBUS, Ligne 200) et 3 lignes interurbaines (ligne 51 nord, ligne 51 sud, ligne REM 39)
- Date prévisionnelle de mise en service : Fin 2027.

2 Prise en considération des avis des collectivités territoriales et administrations d'Etat

- **Phase préalable**

Lors des études de conception du projet qui se sont déroulées de novembre 2021 à septembre 2023, des réunions, comités techniques et comités de pilotage, instances décisionnelles du projet, se sont tenus avec les différents services de l'État et des collectivités, visant en préalable à fiabiliser l'ensemble des données existantes sur l'aire de l'étude, puis à partager l'avancement du projet et à recueillir les avis des services.

Les collectivités, administrations et organismes rencontrés ou consultés sont :

- La Préfecture des Bouches-du-Rhône,
- La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL),
- La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM),

- Le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS).
- La Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur,
- Le Conseil Départemental des Bouches du Rhône,
- Les Villes des Pennes-Mirabeau, de Cabriès, de Bouc-Bel-Air et Septèmes-les-Vallons,
- SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions
- L'association Avenir Plan de Campagne.

• **Phase formalisée**

Une concertation inter-administrative, qui s'est déroulée du 13 octobre 2023 au 24 avril 2024, a permis la consultation des administrations et organismes suivants :

- La sous-préfecture d'Aix-en-Provence,
- L'Agence Régionale de Santé (ARS),
- La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL),
- La Direction Départementale de la Sécurité Publique (DDSP),
- La Gendarmerie Nationale,
- Les Architectes des Bâtiments de France (ABF),
- Le Conseil Départemental des Bouches du Rhône,
- La Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur,
- Le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS).
- L'Etablissement Public Foncier (EPF),
- La Chambre de Commerce et d'Industrie Aix Marseille Provence.
-

Les observations formulées au cours de la concertation inter-administrative ont été prises en compte dans le dossier de Déclaration d'Utilité Publique. Les modifications portées alors sur le dossier de DUP sont détaillées dans le mémoire en réponse suite avis CIS du 24/04/2024.

3 Prise en considération de la demande de complétude du Dossier d'Autorisation Environnementale et de l'avis de la Commission Locale de l'Eau du SAGE du bassin versant de l'Arc

Dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale, une demande de complétude a été faite par la DDTM le 18 décembre 2023 et les compléments demandés ont été déposés par téléprocédure le 26 février 2024 accompagnés d'un mémoire en réponse ; ce mémoire est joint au DAE porté à enquête publique. Cette complétude a permis de poursuivre l'instruction.

Ainsi, au titre des articles L 181-1 et suivants du Code de l'Environnement, l'avis de la Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE du bassin versant de l'Arc a été sollicité.

Par délibération n°24/06 du 21 mai 2024, la CLE a émis un avis favorable sous réserves de rectification d'erreurs matérielles relevées dans l'étude hydraulique et de précision à apporter quant à la superposition du plan masse de projet avec l'aléa initial pour différentes occurrences. L'ensemble de ces observations a été traité dans le mémoire en réponse joint au DAE.

4 Prise en considération de l'avis de l'autorité environnementale, impacts du projet et présentation synthétique des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation (ERC).

4.1 Avis de l'autorité environnementale

Conformément aux dispositions du Code de l'Environnement, le projet d'extension du Pôle d'échanges de Plan de Campagne a été soumis à un examen « au cas par cas » et un dossier a été transmis pour examen à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement le 16 novembre 2022.

Par l'arrêté n°AE-F093-22-C-0171 du 6 janvier 2023, la Formation d'autorité environnementale de l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD), Autorité Environnementale (AE) pour ce projet, a décidé soumettre le projet à évaluation environnementale. L'étude d'impact du projet a été transmise à l'IGEDD qui a rendu son avis détaillé par délibération N°2024-100 du 21 novembre 2024.

Cet avis souligne en synthèse les points suivants :

- Le dossier doit mieux préciser les articulations entre les trois projets de mobilités que sont le Pôle d'échanges, la halte ferrée et le BHNS ZENIBUS qui y opère son terminus, ainsi que les niveaux de fréquentation qui en résultent, justifiant ainsi le dimensionnement du PEM et les bénéfices attendus en termes de report modal et ses incidences sur la qualité de l'air ;
- Les volets faune flore et hydraulique de l'étude d'impact sont de bonne qualité et donnent lieu à des mesures d'évitement et de réduction des incidences du projet. Une grande partie de la zone commerciale de Plan de Campagne étant cependant sujette à des inondations récurrentes par ruissellement, l'AE recommande d'expliquer la cohérence des dispositions retenues pour le PEM avec le projet de remise à niveau de la gestion des eaux dans le secteur et souhaite le réexamen de la suppression sans compensation d'une petite zone humide au nord du projet ;
- L'AE recommande également de justifier de la bonne prise en compte des risques liés à la présence d'un oléoduc traversant les emprises du projet, au regard de la fréquentation attendue sur le PEM

L'ensemble des observations et recommandations de l'AE a fait l'objet d'un mémoire en réponse de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, mémoire intégré dans le dossier (DAE) soumis à enquête publique.

4.2 Impacts du projet et mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser)

Dès la phase de conception du projet, les études environnementales ont été menées sur les différents volets d'impact potentiels :

- Les milieux physiques et naturels susceptibles d'être impactés par le projet ont été pris en compte afin de les préserver, de protéger les ressources en eau qu'ils renferment et sauvegarder les espèces faune et flore ainsi que leurs habitats ;
- Le risque hydraulique a été pris en compte par la réalisation de modélisations en situation initiale comme en situation de projet de manière à déterminer l'impact du projet sur les zones inondables et arrêter si besoin des mesures compensatoires ; ;
- Des études de trafic ont été menées avec des projections de trafic à l'horizon de la mise en service qui ont ensuite constitué des entrants pour les études acoustique et air ;
- Une étude acoustique a permis d'apprécier l'ambiance sonore préexistante
- Une étude air et santé de niveau II a été réalisée.

Ces études ont permis d'adapter au fil de l'eau la conception du projet afin d'en limiter les effets négatifs sur son environnement immédiat. Ces effets positifs et incidences à caractère notable sont synthétisés dans les paragraphes suivants.

4.2.1 Effets positifs attendus du projet

Le projet du PEM de Plan de Campagne engendrera un report modal significatif estimé à 17 000 véhicules/km par jour en moins tant sur le réseau autoroutier sur les voiries de la zone de Plan de Campagne.

Les bénéfices attendus concernent donc les déplacements, mais aussi le cadre de vie et l'environnement :

- Amélioration de la desserte en transports en commun de la zone commerciale de Plan de Campagne, en lien notamment avec le projet d'extension du BHNS ZENIBUS, afin d'offrir une alternative à la voiture aux actifs comme aux visiteurs que s'y rendent ;

- Réduction des déplacements automobiles par report modal sur les transports en commun mais aussi les modes actifs avec la réalisation d'infrastructures pour les piétons et cycles directement raccordées sur celles qui seront réalisées sur la RD543 dans le cadre du projet d'extension du BHNS ZENIBUS ;
- Préservation de la santé humaine grâce à l'amélioration de la qualité de l'air et à la réduction des nuisances sonores ;
- Lutte contre le réchauffement climatique par la réduction des émissions des gaz à effet de serre d'une part par le report modal opéré, d'autre part par la réalisation d'un bâtiment de performance énergétique classée A ;
- Amélioration du cadre de vie par la réalisation d'espaces publics de qualité, accessibles, végétalisés et sécurisés ;
- Amélioration de l'attractivité de la zone de Plan de Campagne, pôle économique majeur du territoire métropolitain.

4.2.2 Impacts du projet en phase chantier et en phase d'exploitation et mesures ERC

Dans le cadre de l'étude d'impact, il a été identifié la potentialité que le projet ait des incidences sur son environnement en phase chantier et en phase exploitation. Aussi, le maître d'ouvrage s'est engagé à mettre en œuvre un certain nombre de mesures visant à éviter, réduire ou compenser (ERC) ces impacts et à identifier les modalités permettant leur suivi.

En l'occurrence, il est rappelé ci-après de manière synthétique les incidences notables du projet, en phase chantier comme en phase exploitation, ainsi que les mesures qui seront mises en œuvre pour éviter, réduire et compenser les impacts identifiés.

4.2.2.1 Impacts et mesures en phase chantier :

- Limitier l'utilisation des ressources et la production des déchets :
 - Réduction des déchets de chantier à la source par la mise en place d'une charte qualité Chantier vert et des choix de matériaux adaptés
 - Réflexion, sur la réutilisation des déblais pour le nivellement du site et la création de talus
 - Tri, stockage et évacuation des déchets vers des filières habitées à les recevoir
 - Suivi environnemental du chantier pour éviter tout risque de pollution accidentelle
 -
- Prévenir et limiter la pollution des sols et des milieux aquatiques :
 - Délimitation stricte des aires de chantier ;
 - Mesures de prévention en relation avec le ravitaillement en carburant et huile des engins de chantier, leur lavage, leur entretien et leur stationnement.
 - Mesures de prévention pour le stockage et le traitement des produits susceptibles de causer des pollutions.
- Limitier les incidences sur le milieu naturel et sur la biodiversité :
 - Evitement des stations de plantes protégées ;
 - Mise en défens de la station de Chardon à aiguilles ;
 - Débroussaillage et coupe d'arbres en dehors de la période de reproduction des oiseaux – Calendrier écologique des travaux ;
 - Vérification de l'absence de chiroptères dans les bâtiments avant démolition ;
 - Formation du personnel et suivi environnemental du chantier par un écologue.
- Maitriser les impacts sur le cadre de vie :
 - Définition des niveaux sonores maximaux ;
 - Respect des horaires de chantier ;
 - Mesures de réduction de la circulation et du fonctionnement des engins de chantier si source potentielle de pollution et d'émission de poussières et arrosage des sols.
- Maitriser les impacts sur la circulation :
 - Travaux uniquement en semaine voire de nuit sur la RD543 raccordée au giratoire de sortie de la A51

- Mise en place d'une signalétique adaptée aux abords du chantier – Dossier d'exploitation sous chantier réalisé en liaison avec les gestionnaires de voirie concernés.

4.2.2.2 Impacts et mesures en phase exploitation :

- Maitriser le risque inondation :
 - Réduction de l'imperméabilisation des sols par le choix d'un scénario d'aménagement compact et la mise en œuvre de revêtements perméables notamment sur les places de parking relais ;
 - Réalisation de bassins de rétention (et d'infiltration) des eaux pluviales liés à l'imperméabilisation du fait du projet
 - Création d'un bassin d'écrêtement afin de collecter les eaux de ruissellement pluvial du bassin versant
 - Compatibilité des aménagements hydrauliques avec le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de l'Arc en vigueur sur la zone ;
- Prévenir et limiter la pollution des sols et des milieux aquatiques :
 - Prétraitement des eaux pluviales au niveau des parkings par séparateur d'hydrocarbure et dégrilleur ;
 - Mise en place de vannes manuelles à l'exutoire des ouvrages de rétention afin de réduire le risque de diffusion d'une pollution accidentelle dans le milieu naturel.
- Limiter les incidences sur le milieu naturel et sur la biodiversité :
 - Diminution de l'emprise du projet sur le parking relais nord, réduite de 787 m², en raison de la présence de deux espèces floristiques patrimoniales protégées (Charon à épingles et Alpiste paradoxal) ;
 - Acquisition de la parcelle afin de garantir la préservation de ces espèces et permettre des transplantations ;
 - Création de murets favorables aux trois espèces de reptiles identifiés sur le site.
- Limiter le risque lié de retrait gonflement des argiles :
 - Intégration d'une bande imperméabilisée en pied de bâtiment voyageurs ;
 - Les bâtiments sont bien ancrées de 1.50m dans le sol.
- Limiter le risque technologique lié à la présence d'une canalisation d'hydrocarbures liquides de la Société du Pipeline Méditerranée Rhône (SPMR) :
 - Prise en compte de l'arrêté préfectoral n° 2018-414 SUP et des servitudes d'utilité publique liées à la présence du pipeline SPMR, servitudes confirmées par l'arrêté préfectoral n° 2022-58 PC ;
 - Construction de l'ensemble des ouvrages avec un recul minimal de 10 mètres du pied du talus par rapport à l'axe de la canalisation
 - Déplacement des bornes de recharge véhicules afin de préserver la protection cathodique de la canalisation SPMR ;
 - Diminution du nombre de croisement entre réseaux et canalisation SPMR.

5 Résultats de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et à la délivrance de l'Autorisation Environnementale

Le commissaire enquêteur a rendu son rapport et ses conclusions le 29 octobre 2025. Ces conclusions et ces observations ont été notifiées par la préfecture à la Métropole Aix-Marseille-Provence le 31 octobre 2025.

Le commissaire enquêteur a émis un avis favorable à la demande de Déclaration d'Utilité Publique, à l'Autorisation Environnementale et sur le parcellaire du projet assorti de 3 recommandations.

Le maître d'ouvrage a analysé l'ensemble des observations formulées par le commissaire enquêteur et est en mesure de présenter ci-après ses engagements.

6 Prise en considération des résultats de l'enquête publique par le maître d'ouvrage

6.1 Recommandation n°1

Le commissaire enquêteur recommande « un accompagnement social personnalisé communal par un élu ou chef de projets, des propriétaires et des locataires expropriés pour les aider à faire valoir leur droit ».

Réponse du maître d'ouvrage :

Le Métropole Aix-Marseille Provence s'engage à travailler en premier lieu sur une maîtrise foncière à l'amiable avant de proposer un recours par voie d'expropriation. Dans l'éventualité du recours à l'expropriation, la Métropole Aix-Marseille Provence s'engage également à maintenir l'objectif d'acquisition à l'amiable et d'arrêter la procédure en cas d'accord. Concernant la préservation des droits, la Métropole Aix-Marseille Provence s'engage à présenter à l'oral et par écrit l'ensemble des mesures envisageables et à faire preuve de transparence concernant les propositions financières.

6.2 Recommandation n°2

Le commissaire enquêteur recommande « une vigilance sur le risque incendie des batteries électriques au lithium au niveau de l'abri à vélo ».

Réponse du maître d'ouvrage :

A ce stade du projet, il n'existe pas de réglementation précise et de surcroît de dispositions techniques obligatoires concernant l'accueil des batteries électriques des vélos dans les abris. Toutefois, la Métropole Aix-Marseille Provence s'engage à être vigilante sur les évolutions techniques et réglementaires. Cette vigilance concernera également les retours d'expériences dont elle bénéficie sur l'ensemble de son parc d'abris-vélo sur le territoire métropolitain.

6.3 Recommandation n°3

Le commissaire enquêteur indique qu'il serait souhaitable en phase PRO/EXE une simulation de trafic intégrant ZENIBUS prioritaire et parkings saturés en heures de pointe ».

Réponse du maître d'ouvrage :

La Métropole Aix-Marseille Provence s'engage à réaliser des études d'exécution avec ce scénario. Pour établir ces études, la Métropole Aix-Marseille Provence organisera des comptages de circulation avant travaux permettant d'établir une situation à priori.

7 Principales caractéristiques de l'opération justifiant le caractère d'intérêt général

En application de l'article L.126-1 du Code de l'Environnement, la déclaration de projet doit notamment énoncer les motifs et les considérations qui justifient le caractère d'intérêt général de l'opération.

Le projet du Pôle d'Echanges Multimodal de Plan de Campagne est un projet phare de la Métropole figurant dans différents documents de planification (Plan de Mobilité, SCoT, PLUi...). Ce projet ne se résume néanmoins pas qu'à un projet de mobilité.

Les bénéfices attendus concernent à la fois les déplacements, mais aussi l'environnement, le cadre de vie, le développement économique et l'attractivité du secteur de Plan de Campagne.

7.1 Un projet cohérent avec les documents de planification en termes d'urbanisme et d'aménagement

Le projet du Pôle d'Echanges de Plan de Campagne s'inscrit dans les stratégies d'urbanisme aux différents échelons : local, métropolitain et régional. Il répond pleinement aux objectifs fixés par les documents stratégiques qui en découlent.

- A l'échelle locale :

Le PLUi du Pays d'Aix, approuvé le 05 décembre 2024, comprend une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) du Secteur Stratégique « Plan de Campagne », initialement prévue au projet de PLUi arrêté le 12 octobre 2023 auquel l'AE fait référence dans son avis.

Le Pôle d'Echanges y figure comme un élément structurant permettant « *d'améliorer l'accessibilité à la zone et en sécuriser les accès* ».

Par ailleurs, une OAP sectorielle « PEN- OAP01 : Quartier de Gare » porte sur la zone UP, zone correspondant aux secteurs d'équipements d'intérêt collectif et de services publics dont le projet de PEM et de halte ferrée, ainsi que sur la zone 1AUSb, zone d'urbanisation future « ouverte » spécifique ayant pour vocation la création du nouveau quartier mixte autour du PEM de Plan de Campagne, quartier qui bénéficiera à court terme d'une gare routière et d'une halte ferroviaire desservies par le Réseau Express Métropolitain.

- A l'échelle métropolitaine :

Approuvé en juin 2025, le Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole Aix-Marseille-Provence s'articule autour de 5 axes complémentaires au travers de son PADD (Projet d'Aménagement de Développement Durables) :

- L'axe 1 « pour une Métropole équilibrée : maintenir les grands équilibres paysagers en recentrant le développement autour du projet de mobilité » ;
- L'axe 2 « pour une Métropole dynamique : asseoir le positionnement international de la Métropole et assurer les conditions essentielles à son développement » ;
- L'axe 3 « pour une Métropole résiliente : inscrire le projet d'aménagement de la Métropole dans la transition écologique et énergétique » ;
- L'axe 4 pour « répondre aux besoins quotidiens des métropolitains en favorisant la proximité et la qualité de vie » ;
- L'axe 5 pour « préserver le littoral comme une ressource stratégique. Conforter sa vocation portuaire ».

Le projet du PEM s'inscrit dans l'axe 1 et plus spécifiquement dans l'orientation visant à « organiser le développement en cohérence avec l'offre de mobilité ». En effet, l'objectif de cette orientation est de structurer le système de mobilité métropolitain et d'organiser la chaîne des déplacements multimodaux à toutes les échelles en articulant d'avantage aménagement et offre de mobilité.

- A l'échelle régionale :

A l'échelle régionale, le projet de Pôle d'Echanges de Plan de Campagne répond pleinement aux objectifs du SRADDET, approuvé en 2019, en particulier la règle LD1 - OBJ5 C qui stipule « Organiser et optimiser l'accessibilité des zones d'activités économiques en transports en commun et en modes actifs, et / ou par un ou plusieurs modes de déplacement alternatifs à l'autosolisme ».

Enfin l'engagement de la réalisation de la halte ferrée de Plan de Campagne est inscrit au contrat de plan 2015-2020 signé entre l'Etat et la Région Provence Alpes Côte d'Azur, ainsi que dans sa convention d'application métropolitaine approuvée en Conseil de Métropole du 17 octobre 2016.

7.2 Un projet cohérent avec les documents de planification de la mobilité

Le projet du PEM de Plan de Campagne est une des actions concrètes qui découlent directement des objectifs du Plan de Mobilité métropolitain.

Ce plan, approuvé le 16 décembre 2021, s'articule autour de 17 objectifs, visant en particulier à diminuer les émissions de gaz à effet de serre de 26% d'ici 2030. Pour cela, il ambitionne de multiplier par 5 la part du vélo, d'augmenter de 50% l'usage des transports urbains, de doubler l'usage des transports métropolitains, et ainsi d'atteindre moins d'un déplacement sur deux en voiture ou moto.

Le cœur du projet du Plan de Mobilité pour les transports en commun consiste en une armature multimodale à l'échelle d'une part métropolitaine (le Réseau Express Métropolitain car-train - REM), d'autre part urbaine (les Transports à Haut Niveau de Service - THNS) ; armature articulée autour de Pôles d'Echanges, garants de l'intermodalité.

Ce sont au total 93 PEM qui doivent être mis à niveau, renforcés ou créés, dont celui de Plan de Campagne référencé comme un pôle d'échange de périphérie.

Ce projet s'inscrit aussi dans la politique cyclable de la Métropole. En effet, dans le cadre du Plan Vélo métropolitain en cours d'élaboration, **le PEM de Plan de Campagne sera au cœur des liaisons cycle interurbaines structurantes suivantes :**

- **La liaison D (Vitrolles – Marseille St Antoine via Les Pennes Mirabeau) ;**
- **La liaison E (Gignac-la-Nerthe – Plan de Campagne) ;**
- **La liaison F (Plan de Campagne – Venelles via Aix).**

Enfin, il complète un ensemble de projets connexes portés par la Métropole sur le bassin de Plan de Campagne qui intègrent des infrastructures au profit des transports en commun et modes actifs :

- Aménagement de l'échangeur RD543-A51 ;
- Doublement du chemin des Rigons ;
- Extension du Bus à Haut Niveau de Service Zenibus jusqu'au PEM.

7.3 Un projet qui inscrit dans un contexte local de forte intermodalité

Le secteur de Plan de Campagne est un espace stratégique en matière de déplacements. La zone est située au barycentre de la Métropole, sur un nœud routier majeur à l'intersection de trois axes particulièrement empruntés que sont la A51 et la RD543, assurant les liaisons nord-sud, et la RD6 pour les liaisons est-ouest. De ce positionnement résultent des problèmes de saturation des réseaux routiers et autoroutiers, liés à la fréquentation de la zone mais aussi aux déplacements domicile-travail qui y transitent. Cette congestion peut s'avérer accidentogène (remontées de file sur autoroute...) et pose aussi des questions de sécurité publique en cas de nécessité d'évacuation de la zone.

Aussi, le site du pôle d'échanges multimodal de Plan de Campagne, se présente comme un lieu de forte intermodalité :

- Au croisement d'importants axes et infrastructures de transport routier et ferré : autoroute A51, départementales RD543 et RD6, ligne ferroviaire Aix - Gardanne - Marseille ;
- S'articulant avec le réseau de transport en commun propre au bassin (Les Bus de l'Etang, Pays d'Aix Mobilité) mais aussi le réseau de transport interurbain (dont le Réseau Express Métropolitain) ;

7.4 Un projet qui s'insère dans le milieu urbain

Le projet d'aménagement se compose de deux secteurs répartis de part et d'autre des voies ferrées au sud et au nord et sont reliés par le trottoir est de la RD 543 sous l'ouvrage pont-rail.

Son aspect architectural a été travaillé afin de compacter les aménagements tout en intégrant les points suivants :

- Une grande lisibilité des articulations fonctionnelles au sein du pôle et une cohérence des matériaux ;

- Un positionnement stratégique du bâtiment-voyageurs au cœur du « parcours-client » afin de renforcer son attractivité ;
- Une réduction de la consommation d'espaces non-fonctionnels à son minimum.

Ainsi, la station du Zenibus a été intégrée au sein de la gare routière. Un parvis intermodal sera créé, il sera le lieu de convergence de tous les déplacements et intégrera le bâtiment voyageurs et le local vélo. La RD543 sera réaménagée afin d'améliorer la gestion des flux et, au sud, la rue d'accès au PEM permettra l'accès au parking relais sud et à la gare routière.

Côté nord, les voies d'accès au PEM seront directement intégrées au giratoire d'accès à la zone de Plan de Campagne depuis l'autoroute A51. Ce giratoire supporte de ce fait aujourd'hui des flux importants. Ainsi, une nouvelle branche sera créée pour accéder au parking relais nord.

7.5 Un projet qui s'insère dans le paysage : des bénéfices attendus pour le cadre de vie

Le projet du PEM prévoit la création d'un lieu qui contraste avec l'environnement peu qualitatif de ce secteur.

En effet, dans un souci constant d'allier le fonctionnel, le qualitatif et l'économie de moyen, ce pôle d'échanges a pour but de devenir un espace de référence, un lieu agréable, accueillant pour tous y compris pour la biodiversité flore/faune.

La qualité végétale proposée est également liée aux contraintes hydrauliques et à la gestion de l'inondabilité du site par des noues paysagères. Certains détails du projet mettront en avant cet aspect avec par endroit des passages sur des caillebotis métalliques qui rappelleront le traitement vertueux des noues.

Ce projet par la qualité du résultat d'ensemble participera à la transformation en cours du site de Plan-de-Campagne, ensemble commercial vieillissant et qui cherche par des projets de rénovation à créer de nouvelles rues plantées.

Cette végétalisation du site du PEM aura pour vocation :

- D'accompagner les usagers dans les meilleures conditions d'accueil (climatiques, sensorielles, visuelles) ;
- De soutenir l'effort aux enjeux du réchauffement climatique (îlot de chaleur) ;
- De lutter contre la baisse de la biodiversité ;
- D'être un repère apaisé pour les utilisateurs, au cœur d'un environnement urbain jusqu'alors peu structuré.

7.6 Un projet qui s'insère dans un environnement naturel : des bénéfices attendus pour la biodiversité

Le site fait partie d'un ensemble foncier enclavé au pied d'un petit relief boisé avec des infrastructures ferroviaires et routières qui ont fragmenté le territoire. Ces espaces ont perdu leurs vocations agricoles et sont occupées par des activités indifférentes à la morphologie des lieux.

Afin de préserver l'environnement, différentes mesures ont été prises dès la conception du projet. Tout d'abord, afin d'éviter la destruction de flore patrimoniale protégée, Alpiste paradoxal et Chardon à épingle, la superficie du parking Nord a été réduite passant de 250 à 170 places. Grâce à cette mesure d'évitement, les stations de Chardon à épingle et de l'Alpiste paradoxal ne seront pas impactées par les travaux projetés.

Par ailleurs, le projet est soumis à un risque inondation par ruissellement. Il inclut donc des mesures de gestion hydraulique afin d'une part de ne pas aggraver le risque, d'autre part de compenser l'imperméabilisation supplémentaire du fait du projet. En effet, le projet intègre deux bassins de rétention, des noues ainsi qu'un bassin d'écroulement. Par ailleurs, les places de parking véhicules légers seront réalisées en pavés drainants.

7.7 Un projet de mobilité : des bénéfices attendus en termes de report modal vers les

transports en commun et les mobilités actives

Les études de trafic de la halte ferroviaire de Plan-de-Campagne, réalisées en 2016 dans le cadre plus large du dossier d'enquête préalable à la DUP de MGA2, envisageaient une fréquentation de 1.350 montées / descentes quotidiennes en gare de Plan-de-Campagne à l'horizon de la mise en service de la halte, avec pour hypothèse la desserte de cette halte uniquement par les trains omnibus, soit 2 trains par sens et par heure aux heures de pointe.

Néanmoins, à plus long terme, on pourrait envisager deux scénarios :

- Une croissance régulière du trafic, à offre constante, de +5% par an ;
- Une augmentation de l'offre ferroviaire dans le cadre du Service Express Régional Métropolitain (SERM), passant de 2 à 4 trains par sens et par heure de pointe, accompagnée d'une croissance annuelle du trafic voyageurs de 10%.

L'analyse des flux origines et destinations en lien avec la zone Plan de Campagne met en évidence que les prévisions ci-dessus basées essentiellement sur des flux pendulaires domicile-travail, devaient être complétées des déplacements pour les motifs Achat et Loisir. De ce fait, la fréquentation de la halte ferrée s'élèverait à 1600 montées et descentes par jour en 2030 et 2600 montées et descentes par jour en 2035.

A ces chiffres, il convient d'ajouter la fréquentation liée au Pôle d'Echanges proprement dit, estimée en 1ère approche à 750 voyageurs/jour sur l'interface bus, tous modes confondus.

Enfin, l'évolution des comportements de mobilité observée sur le territoire national ces dernières années se traduit par une forte progression de l'usage du vélo au détriment de la voiture. Ce changement de comportement est particulièrement notable pour des rabattements vers les PEM. Aussi, un transfert modal de 3% au minimum de la voiture vers le vélo pour les trajets de rabattement pourrait être envisagé.

Sur la base des résultats de l'enquête de ménages et déplacements de 2019, les parts modales des déplacements de la zone Plan de Campagne sont de 95% en voiture, 1% en transports en commun et 4% pour les modes doux. Avec le projet de PEM et les services de transport en commun associés, la part modale des TC progresserait très nettement pour arriver à 8% à l'horizon 2035.

7.8 Un projet de mobilité : Bénéfices attendus pour l'environnement et la santé humaine

Dans une vision locale, sur le périmètre d'études du Pôle d'Echanges, le trafic routier en situation de projet, à l'horizon de sa mise en service, est en augmentation par rapport à une situation dite « de référence », à savoir sans le projet de PEM. L'impact global du projet sur le nombre de véhicules/kilomètres parcourus sur le domaine d'étude, principalement la RD543, est de +3,9 %, soit 734 véhicules /kilomètres par an. En effet, le PEM entraîne un afflux de population venant prendre les transports en commun au droit des parkings relais.

Toutefois, le PEM permet aux utilisateurs de véhicules individuels de recourir aux transports en commun et permet ainsi de désengorger les itinéraires desservis par les différents modes de transport. Aussi, au regard des prévisions de report modal explicitées ci-dessus, la réduction en termes de circulation automobile générée par le Pôle d'échanges et sa halte ferrée est évaluée à 17'000 véhicule/km par jour en moins en 2030 et 28'000 véhicule/km en moins en 2035 à l'échelle de la Métropole

Les incidences environnementales de ce projet seront donc notables puisque celui-ci permettra de répondre à un besoin de mobilité écologique tout en favorisant également les modes doux (vélos, marche à pied) et en réduisant ainsi l'empreinte carbone des déplacements sur le territoire.

- Sur la qualité de l'air

De manière homogène avec les mesures de trafic, les mesures de qualité de l'air ont été réalisées au droit du projet de Pôle d'Echanges. Globalement, la qualité de l'air dans les Bouches-du-Rhône est dégradée pour le dioxyde d'azote, les particules fines et l'ozone et à proximité du PEM, les

polluants mesurés indiquent la même tendance pour le dioxyde d'azote et les particules de PM10 et PM2.

Sur ce périmètre restreint au PEM, les incidences du projet sur la qualité de l'air en phase d'exploitation, à sa mise en service, ont été jugées faibles. Néanmoins, en élargissant le périmètre, comme réalisé dans le complément d'études de mobilité du mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale, on peut mettre en évidence le report modal significatif qui s'opérera à l'horizon du Plan de mobilité (2030), sur les liaisons de desserte interurbaines de Plan de Campagne et l'impact qui en découlera sur la qualité de l'air.

Cette étude sur la qualité de l'air sera reprise lors de l'évaluation du projet « ex-post » dont elle fait partie intégrante, sur la base des hypothèses confirmées de fréquentation et de trafic à court comme à moyen termes. Nous rappelons être soumis à cette évaluation dans un délai de 3 ans après la mise en service du projet.

- Sur l'ambiance sonore

La campagne de mesures acoustiques a permis d'identifier les infrastructures de transports terrestres comme principales sources de bruit dans la zone d'étude (RD543). Les résultats de calcul montrent que l'ambiance sonore préexistante aux abords du projet est globalement modérée, avec des niveaux sonores inférieurs à 65 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit ; à l'exception des bâtiments les plus proches de la RD543 (moins de 25 mètres), situés dans une zone d'ambiance sonore préexistante non modérée.

Au droit du PEM, l'accroissement ponctuel du trafic n'engendrera pas d'augmentation de plus 2 dB(A) entre la situation « projet » et la situation « référence » ; ce qui est négligeable.

L'impact acoustique au droit des riverains les plus proches du projet, avec une part modale TC portée à 8% sur l'ensemble de la zone, sera confirmée lors du bilan à posteriori prévu dans les 3 ans suivant la mise en service du projet.

Dès lors, le maître d'ouvrage, la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, doit se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée, conformément à l'article L. 126-1 du Code de l'Environnement et à l'article L. 122-1 du Code de l'Expropriation.

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Bureau de la Métropole de prendre la délibération ci-après :

Le Bureau de la Métropole Aix-Marseille-Provence,

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- Le Code de l'Environnement ;
- Le Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Le Code de l'Urbanisme et notamment son article L103-2 ;
- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des Métropoles ;
- La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- La délibération HN 001-8073/20/CM du 17 juillet 2020 portant délégation de compétences du Conseil de la Métropole au Bureau de la Métropole Aix-Marseille-Provence ;
- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) ;
- Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI) du Pays d'Aix approuvé par délibération N°URBA-001-17142/24/CM du 05 décembre 2024 de la Métropole Aix-Marseille-Provence ;
- La délibération n°TRA 012-2336/17/CM en date du 13 juillet 2017 approuvant le programme des travaux du Pôle d'Echanges Multimodal de Plan de Campagne ;
- La délibération n°MOB 004-10129/21/CM en date du 4 juin 2021, par laquelle la Métropole a procédé au lancement de la concertation préalable pour le projet de Pôle d'Echanges Multimodal de Plan de Campagne ;

- La délibération n° MOB-001-11063/21/CM du 16 décembre 2021 approuvant le Plan de Mobilité métropolitain ;
- La délibération MOB-011-11261/22/BM du 10 mars 2022, par laquelle la Métropole a approuvé l'autorisation du dépôt du dossier d'enquête publique en Préfecture pour le projet de Pôle d'Echanges Multimodal de Plan de Campagne ;
- La délibération MOB-013-12077/22/CM du 30 juin 2022, par laquelle la Métropole a approuvé le bilan de la concertation préalable à la réalisation du projet de Pôle d'Echanges Multimodal de Plan de Campagne ;
- La décision N°F-093-22-C-0171 du 06 janvier 2023 de l'autorité environnementale de soumettre, après examen au cas par cas, le projet du Pole d'Echanges de Plan de Campagne à évaluation environnementale ;
- La demande d'autorisation environnementale relevant de l'article L.181-1 du Code de l'Environnement au titre de législation sur l'eau déposée par la Métropole en date du 13 octobre 2023 pour le projet de Pôle d'Echanges Multimodal de Plan de Campagne ;
- Les avis des services suite consultation inter-administrative rendus le 24 avril 2024 et leur prise en compte dans le dossier soumis à l'enquête publique unique ;
- L'avis favorable, par délibération n°24/06 du 21 mai 2024, de la Commission Locale de l'Eau du SAGE et le mémoire en réponse de la Métropole Aix-Marseille-Provence intégré dans le dossier d'enquête publique unique ;
- L'avis, par délibération n°2024-100 du 21 novembre 2024, de la Formation d'autorité environnementale de l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD) et le mémoire en réponse de la Métropole Aix-Marseille-Provence intégré dans le dossier d'enquête publique unique ;
- La décision n° E2500040/13 du Tribunal Administratif de Marseille en date du 27 mai 2025, désignant un commissaire enquêteur et un suppléant pour mener la procédure d'enquête publique unique du projet ;
- L'arrêté préfectoral du 26 juin 2025, prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur l'utilité publique du projet, sur le parcellaire, et sur l'autorisation environnementale requise au titre de l'article L.181-1 du Code de l'Environnement.

Le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur du 29 octobre 2025 transmis à la Métropole Aix-Marseille-Provence le 31 octobre 2025, et l'avis favorable émis sur l'utilité publique du projet, au titre de l'autorisation environnementale sur le parcellaire assorti de 3 recommandations.

Où le rapport ci-dessus

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Considérant

- Les avis des collectivités territoriales et administrations d'Etat qui ont été consultés ;
- L'étude d'impact et les mesures visant à éviter, réduire et ou compenser les impacts du projet sur son environnement ;
- L'avis de l'Autorité Environnementale ;
- L'avis de la Commission Locale de l'Eau du Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SAGE) du bassin versant de l'Arc ;
- L'avis favorable du commissaire enquêteur à l'issue de l'enquête publique unique portant sur l'utilité publique, l'autorisation environnementale et le parcellaire ;
- Les effets positifs induits par le projet sur l'environnement et la santé humaine ;
- Les motifs justifiant de l'intérêt général de l'opération tel que présentés dans le rapport ci-dessus ;
- La volonté de la Métropole Aix-Marseille-Provence de poursuivre le projet ;
- Les engagements de la Métropole Aix-Marseille-Provence sur les 3 recommandations du commissaire enquêteur ;

- La nécessité pour la Métropole Aix-Marseille-Provence d'approuver la déclaration de projet et de se prononcer sur l'intérêt général du projet de Pôle d'Echanges Multimodal de Plan de Campagne aux Pennes-Mirabeau conformément à l'article L.122-1 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique et à l'article L.126-1 du Code de l'Environnement.

Délibère

Article 1 :

Est approuvée la présente déclaration de projet au sens de l'article L.126-1 du Code de l'Environnement portant sur l'intérêt général du projet de Pôle d'Echanges Multimodal de Plan de Campagne aux Pennes-Mirabeau ainsi que les réponses aux recommandations du commissaire enquêteur, telles que plus amplement exposées dans la présente délibération.

Est également confirmée, la volonté de la Métropole Aix-Marseille-Provence, de poursuivre le projet de Pôle d'Echanges Multimodal de Plan de Campagne.

Article 2 :

La Métropole Aix-Marseille-Provence s'engage à mettre en œuvre les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine et les modalités de suivi proposées au stade de l'enquête publique telles que plus amplement exposées au rapport de la présente délibération.

Article 3 :

Est déclaré d'intérêt général le projet Pôle d'Echanges Multimodal de Plan de Campagne aux Pennes-Mirabeau.

Article 4 :

Madame la Présidente de la Métropole, ou son représentant, est autorisé à demander à Monsieur le Préfet de la Région - Préfet des Bouches-du-Rhône, l'arrêté déclaratif de l'utilité publique du projet de Pôle d'Echanges Multimodal de Plan de Campagne aux Pennes-Mirabeau.

Article 5 :

Madame la Présidente de la Métropole, ou son représentant, est autorisé à solliciter auprès des autorités compétentes toute décision relative à l'obtention d'autorisations administratives préalables à la réalisation des travaux du projet Pôle d'Echanges Multimodal de Plan de Campagne aux Pennes-Mirabeau.

Cette proposition mise aux voix est adoptée.

Certifié Conforme,
Le Vice-Président Délégué,
Transports et Mobilité Durable

Henri PONS