



Autorité environnementale

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale
sur le pôle d'échange multimodal de Plan de
Campagne aux Pennes-Mirabeau (13) et sur la
mise en compatibilité du plan local d'urbanisme**

n°Ae : 2024-100

Avis délibéré n° 2024-100 adopté lors de la séance du 21 novembre 2024

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 21 novembre 2024 en visio-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le pôle d'échange multimodal de Plan de Campagne aux Pennes-Mirabeau (13) et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme.

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Karine Brulé, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Christine Jean, Noël Jouteur, François Letourneux, Laurent Michel, Olivier Milan, Alby Schmitt, Laure Tourjansky, Éric Vindimian, Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absent(e)s : Barbara Bour-Desprez, Serge Muller, Jean-Michel Nataf.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet des Bouches-du-Rhône le 12 juillet 2024, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 26 août 2024.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être rendu dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers du 10 septembre 2024 :

- le préfet des Bouches-du-Rhône, qui a transmis une contribution du 2 avril 2024,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Provence-Alpes-Côte d'Azur,

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier du 10 septembre 2024 la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Sur le rapport d'Olivier Milan et Pierre Serne, qui se sont rendus sur site le 21 octobre 2024, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Synthèse de l'avis

Face à l'allongement des distances domicile-travail et au poids de l'automobile dans les déplacements quotidiens, en particulier pour les habitants et actifs périurbains, la métropole d'Aix-Marseille-Provence souhaite développer le report modal vers les transports en commun et modes alternatifs. Elle prévoit ainsi la création d'un pôle d'échange multimodal (PEM) à Plan de Campagne, sur la commune des Pennes-Mirabeau (13), en lien avec la création d'une halte ferroviaire sur la ligne Marseille-Aix et la prolongation d'une ligne de bus à haut niveau de service « Zenibus » dont elle constituera le terminus. Le pôle accueillera également des lignes de bus et car existants et permettra l'intermodalité avec les modes actifs et véhicules particuliers. Il se situe à proximité de la zone commerciale de Plan de Campagne, l'une des plus vastes et fréquentées de France, dans un secteur périurbain au développement peu organisé, et marqué par la présence d'infrastructures routières, en particulier l'autoroute A 51. Le PEM devrait accueillir environ 2 000 voyageurs par jour.

Les principaux enjeux du projet sont pour l'Ae :

- la pollution de l'air, le bruit, et les émissions de gaz à effet de serre, que le développement d'une offre de transports alternatifs à la voiture et d'un report modal effectif doit contribuer à réduire ;
- la qualité et la gestion des eaux ainsi que le risque d'inondation par ruissellement ;
- la gestion du risque lié à la présence d'un oléoduc sous les emprises ;
- les habitats et espèces naturels.

Le PEM est lié à la création de la halte ferroviaire, qui a fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du projet global de modernisation de la ligne Marseille-Aix ; il constitue le terminus du Zenibus. Mais le dossier présente très peu ces articulations et les niveaux de fréquentation attendus qui en résultent et justifient le dimensionnement du PEM. La qualité de l'étude d'impact du PEM en pâtit, s'agissant de toutes les incidences liées aux trafics des différents modes. Les aires d'études varient selon les volets du dossier, parfois de façon non pertinente, aboutissant à des conclusions contradictoires avec l'objectif premier du projet qui est le report modal et ses incidences positives (qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre, ...). L'Ae recommande d'y remédier, notamment en reconsidérant le scénario de référence et en complétant le dossier par une analyse des effets cumulés des projets en matière de mobilité et des projets immobiliers au voisinage du pôle.

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 est 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. La suppression sans compensation d'une petite zone humide est en outre à réexaminer.

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 sont présentées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

Face à l'allongement des distances domicile-travail et au poids de l'automobile dans les déplacements quotidiens², en particulier pour les habitants et actifs des couronnes périurbaines, la Métropole Aix-Marseille Provence souhaite développer le transport ferroviaire et le transport en commun de voyageurs et leur faire jouer un rôle clé dans l'aménagement des territoires.

Ainsi, la métropole prévoit la création d'un pôle d'échange multimodal (PEM) à Plan de Campagne, sur la commune de Les Pennes-Mirabeau (13).

La création de ce PEM est prévue en lien avec la création d'une halte ferroviaire à Plan de Campagne, connectée avec la gare de Marseille Saint-Charles et la gare d'Aix-Centre, qui s'inscrit dans le cadre de la phase 2 de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille-Gardanne-Aix (dite « MGA2 »), sur laquelle l'Ae a rendu un [avis le 7 septembre 2016](#), et qui a été déclarée d'utilité publique par le préfet des Bouches-du-Rhône le 17 novembre 2017.



Figure 1 : plan de situation générale - projet de pôle d'échange cerclé de rouge (source : Géoportail)

² 52 % des déplacements selon l'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC2) de 2019 à l'échelle de la métropole.
<https://www.agam.org/publication-des-chiffres-cles-de-lenquete-mobilite-emc%C2%B2/>

Le PEM sera en effet situé au croisement de la voie ferrée Marseille-Aix et de la RD 543, à proximité immédiate d'un échangeur de l'autoroute A 51 Marseille-Aix et de l'accès à la zone commerciale.

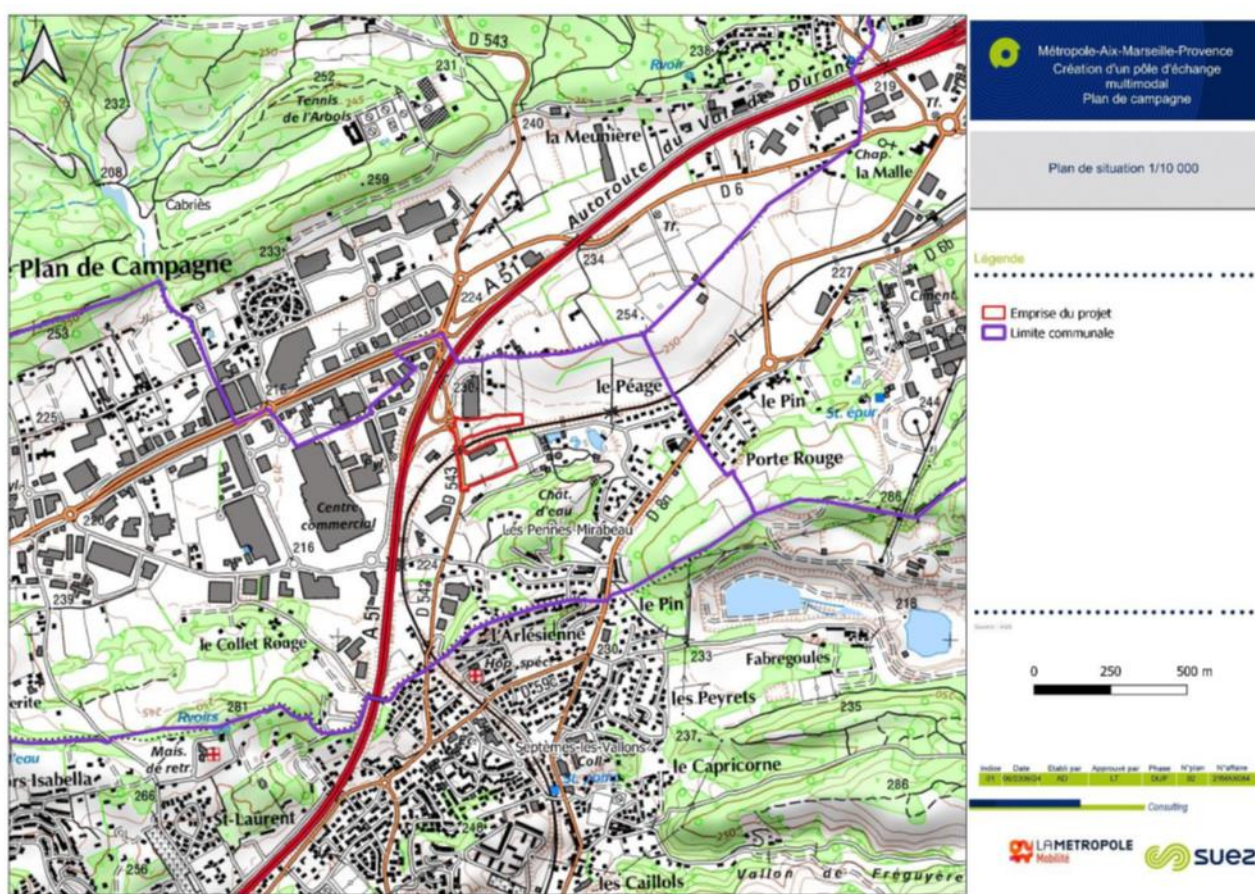


Figure 2 : plan de situation – projet de pôle d'échange cerclé de rouge (source : dossier)

La création du PEM s'inscrit dans l'action « PEM01 » du plan de mobilité métropolitain 2020-2030 de la métropole d'Aix-Marseille-Provence, approuvé par le conseil de la métropole le 16 décembre

⁵ Ce projet a été soumis à examen au cas par cas. Le préfet de région Provence Alpes Côte d'Azur, par [décision du 13 juin 2022](#) a dispensé cette opération d'étude d'impact. L'enquête publique de ce projet a eu lieu en mars-avril 2024, et l'utilité publique déclarée par arrêté préfectoral du 12 septembre 2024.

2021. Elle a également été retenue dans le volet mobilités du plan « Marseille en Grand » annoncé par l'État en 2021. Il est prévu une fréquentation de près de 2 000 voyageurs par jour, dont environ $\frac{3}{4}$ d'usagers du ferroviaire, sur laquelle le dossier apporte très peu d'éléments.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le PEM s'inscrit dans un secteur périurbain lâche et décousu, fortement marqué par les infrastructures, à dominante commerciale et artisanale, mais comprenant aussi des friches, parcelles agricoles, et petits boisements. Le territoire dans lequel le PEM doit être réalisé est particulièrement affecté par la proximité de l'autoroute très fréquentée A 51 et de la zone commerciale de Plan de Campagne, dont le PEM concerne la bordure est.

Le PEM se développe sur deux secteurs distincts, de part et d'autre de la voie ferrée, connectés par la RD 543.

Le programme d'aménagement, au contact de la nouvelle halte ferroviaire (constituée de deux quais, de deux rampes vers la RD 543, et d'un passage souterrain entre les quais), comprend :

- au nord de la voie ferrée :
 - une zone de stationnement automobile comprenant 170 places dont 6 pour les personnes à mobilité réduite (PMR), et des places équipées d'infrastructure de recharge pour véhicules électriques (IRVE) ;
- au sud de la voie ferrée :
 - un pôle de bus de 9 quais dont deux pour le Zenibus ;
 - une zone de stationnement comprenant 118 places pour automobiles dont 6 pour les PMR, 6 pour les taxis et 6 pour la dépose minute, des IRVE et un abri sécurisé pour les vélos de 40 places avec râteliers à deux niveaux et espace de réparation des cycles ;
 - un bâtiment de service permettant l'accueil des voyageurs et les locaux techniques de la SNCF, avec mise en place de panneaux photovoltaïques sur la toiture (l'abri pour stationnement vélo sera voisin de ce bâtiment ;
- le réaménagement de la RD 543, franchie par un pont rail, avec création de cheminements piétons et vélos, et de deux quais de bus; le réaménagement d'une rue existante au sud, la rue du PEM, et au nord la réalisation d'une nouvelle branche sur le giratoire existant, qui sera l'objet d'une transformation à venir en fonction des projets urbains ;
- la gestion hydraulique du site, par la création de noues et bassins de rétention dans les secteurs nord et sud.

Il a été indiqué aux rapporteurs que le parc de stationnement sera payant pour les véhicules particuliers, mais que les titres de transport public intégreront l'usage des places de stationnement du PEM⁶, ce qui n'est pas indiqué dans le dossier. De même, il a été indiqué que des arceaux pour stationnement vélo en libre accès étaient prévus mais cela n'apparaît pas dans le dossier du projet.

Le schéma fonctionnel du PEM est présenté dans la figure 3 ci-dessous.

⁶ Le stationnement est compris dans le prix des abonnements et facturé à tarif préférentiel pour la journée (3,5 ou 5 €) dans un titre combiné avec un aller-retour en transports en commun pour les PEM existants de la métropole.

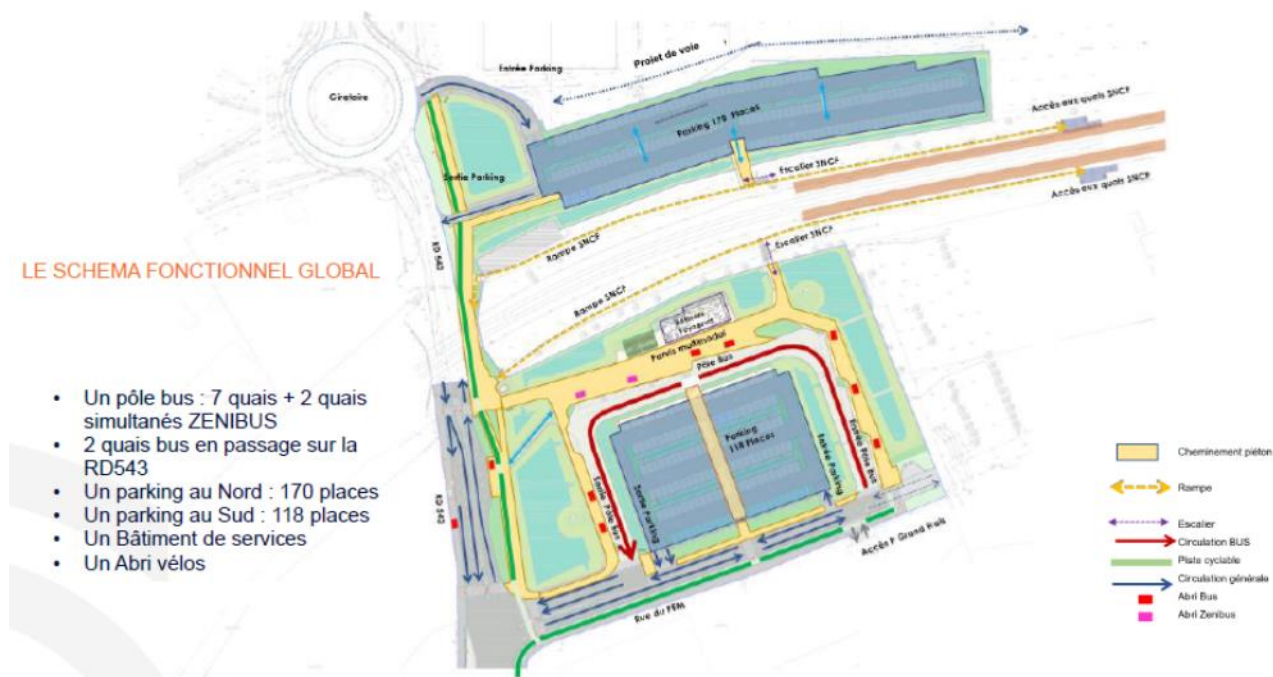


Figure 3 : schéma fonctionnel global du pôle d'échange (source : dossier)

Les différentes pièces du dossier, constituées à des dates vraisemblablement différentes, présentent quelques écarts quant à la description précise du projet, notamment après intégration des avis des personnes consultées⁷. Elles gagneront à être mises en cohérence.

La mise en service du PEM est prévue pour début 2027, concomitamment à celle de la halte ferroviaire.

Le PEM s'étend sur environ 28 000 m², dont environ la moitié est maîtrisée ou en cours de maîtrise par des propriétaires publics (notamment l'établissement public foncier Provence-Alpes-Côte d'Azur), et l'autre moitié à acquérir auprès de propriétaires privés, ce qui conduit à prévoir une procédure de déclaration d'utilité publique permettant des expropriations à défaut d'accords amiables⁸.

Le montant total de l'opération est estimé à 17,3 M€ HT dont 7,9 M€ d'acquisitions foncières et 8,2 M€ de travaux.

L'Ae recommande de mettre à jour les différentes pièces du dossier pour assurer leur cohérence avec le dernier état d'avancement du projet.

1.3 Procédures

Le PEM a été soumis à examen au cas par cas au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement. Par [décision n°F-093-22-C-0171 du 6 janvier 2023](#), l'Ae a soumis ce projet à évaluation environnementale. Elle a précisé que l'actualisation de l'étude d'impact de la modernisation de la

⁷ Par exemple, alors que la présentation du projet indique un total de 7 places PMR, le compte rendu de l'instruction interservices indique que ce nombre sera porté à 12, ce qui a été confirmé suite à la visite sur site. Certaines pièces indiquent l'absence d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) à proximité du site, tandis que d'autres indiquent la présence, confirmée aux rapporteurs, d'une « casse-auto » soumise à autorisation à 200 m du projet de PEM.

⁸ Les informations obtenues par oral lors de la visite sur site semblent indiquer des difficultés importantes dans l'acquisition à l'amiable des parcelles, notamment au nord de la voie ferrée.

ligne Marseille–Gardanne–Aix 2^e phase, dont le PEM est partie intégrante, n’est pas requise pour cette opération.

Le PEM est directement lié au fonctionnement de la halte ferroviaire, sous maîtrise d’ouvrage de SNCF Gares & Connexions, faute de quoi cette halte ne bénéficierait d’aucune connexion intermodale autre que par les rampes d’accès piétons vers la RD 543. Les mises en service du PEM et de la halte sont prévues pour être concomitantes, début 2027.

Dans son avis de 2016 précité sur le projet MGA2, l’Ae avait également noté que le maître d’ouvrage SNCF Réseau avait tenu compte du projet de PEM pour évaluer la fréquentation du projet MGA2 et ses impacts. En phase chantier, la libération des emprises du PEM (démolition des bâtiments existants) par Aix–Marseille–Provence est un préalable nécessaire à la réalisation du passage souterrain sous les voies ferrées par SNCF Gares & Connexions. Il a été indiqué par oral aux rapporteurs que la création de ce passage souterrain a été ajoutée tardivement en cours d’études, afin d’éviter le risque de traversées piétonnes des voies ferrées entre les quais. Sa localisation n’est pas précisée dans le dossier du PEM, avec lequel sera en interface directe.

Le PEM est le terminus du prolongement du Zenibus. Il a ainsi été indiqué par oral qu’un terminus provisoire du Zenibus devra être aménagé dans la zone commerciale de Plan de Campagne pour sa mise en service prévisionnelle, prévue fin 2025, mais qu’il ne trouvera son terminus définitif qu’à la livraison du PEM.

A contrario, le PEM sans les deux projets précédents pourrait accueillir une intermodalité entre véhicules particuliers, vélo, piétons et lignes de bus et cars existants, mais serait d’un intérêt plus limité.

Le PEM, la halte ferroviaire et le prolongement du Zenibus sont liés, et présentés comme tels dans l’ensemble des documents élaborés par les porteurs de projet. Le dossier apporte cependant trop peu d’informations sur MGA2 et Zenibus et leur relation au PEM (fonctionnalités, trafics attendus, etc.).

Pour la bonne information du public, l’Ae recommande de compléter le dossier par une présentation de la halte ferroviaire de Plan de Campagne et de l’extension du Zénibus qui sont en articulation directe avec le PEM.

S’il est fait une mention de l’inscription, dans le projet de plan local d’urbanisme intercommunal (PLUi) du Pays d’Aix arrêté le 12 octobre 2023⁹, d’une orientation d’aménagement et de programmation (OAP) « secteur stratégique » sur le secteur de Plan de Campagne (ci-dessous en figure 4), intitulée « Renouveler l’attractivité de Plan de Campagne », celle-ci n’est pas présentée cartographiquement et le PEM n’est pas présenté comme l’un de ses éléments structurants. Plusieurs projets de développement urbain comprenant des équipements publics (dont potentiellement un lycée), des immeubles tertiaires et plusieurs centaines de logements sont d’ores et déjà annoncés à proximité du PEM, tant au nord qu’au sud de la voie ferrée le dossier ne précise pas s’ils sont encore d’actualité et le cas échéant leur degré d’avancement. Bien que mentionnés ponctuellement, le dossier n’en donne pas une vision consolidée, qui devrait inclure également le devenir des espaces

⁹ La mission régionale d’autorité environnementale (Mrae) Provence–Alpes–Côte d’Azur, dans son [avis du 26 juillet 2023 sur le projet de PLUi](#), avait recommandé de « *davantage mettre en cohérence les choix d’aménagement du territoire du Pays d’Aix avec le réseau de transports en commun actuel et futur.* »

inscrits en « zone à urbaniser » au projet de PLUi immédiatement à l'est du projet de pôle, de part et d'autre de la voie ferrée

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de compléter le dossier par une présentation des projets d'évolution et de développement urbain du secteur de Plan de Campagne et de préciser l'avancement des projets immobiliers connus dans l'environnement immédiat du PEM.

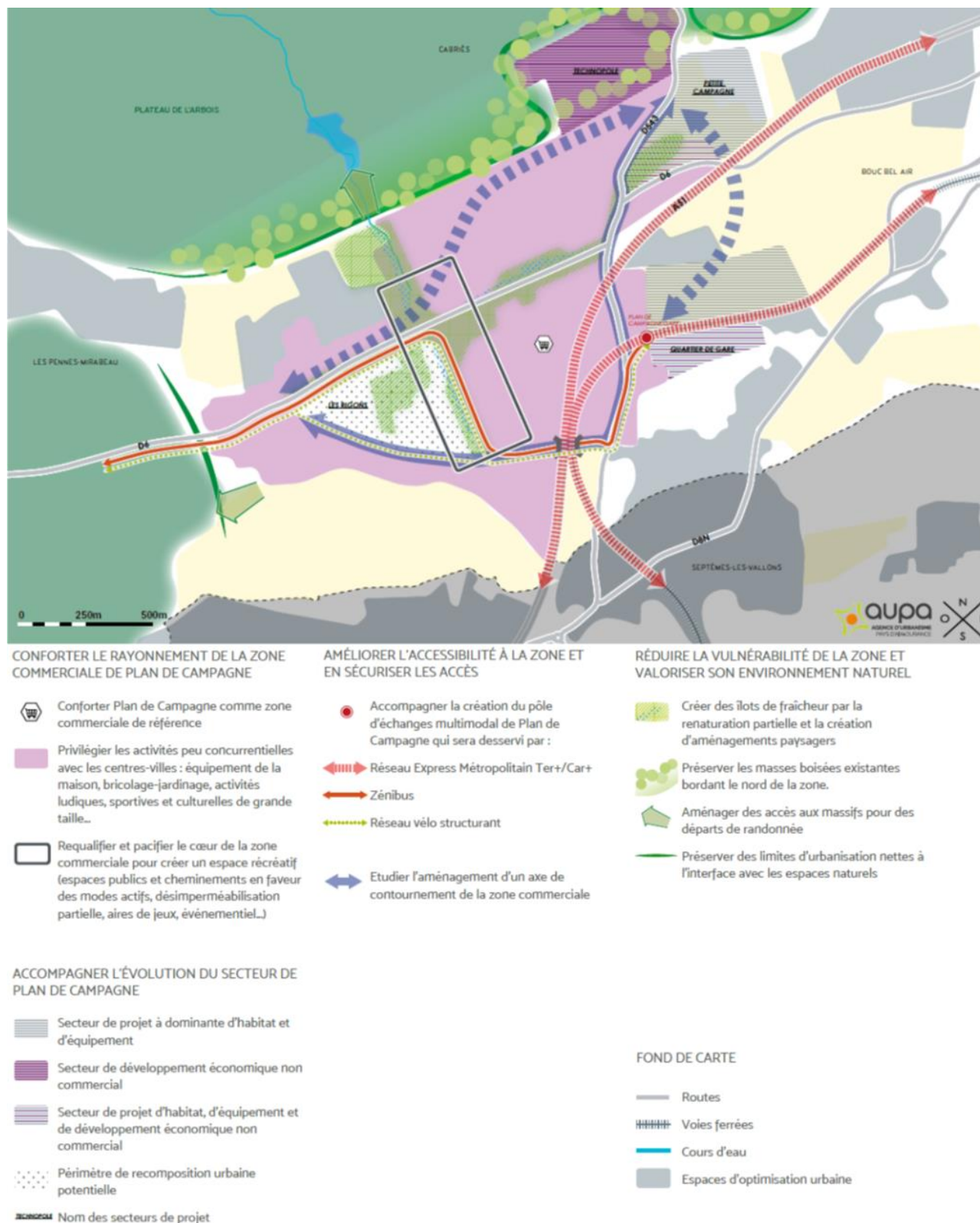


Figure 4 : schéma de l'OAP du projet de PLUi du Pays d'Aix arrêté le 12 octobre 2023 (source : métropole – site internet PLUi)

La création du PEM est envisagée et étudiée depuis une dizaine d'années, en lien avec le projet MGA2. Elle a fait l'objet d'une concertation publique en application de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme en février-mars 2022.

Le projet MGA2 étant porté par la maîtrise d'ouvrage d'établissements sous tutelle du ministre chargé de l'environnement que sont SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, l'autorité environnementale compétente est la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Ae). Comme précisé ci-avant, l'Ae a décidé en 2023 de soumettre le PEM à évaluation environnementale.

Le dossier dont est saisie l'Ae porte sur la demande de déclaration d'utilité publique (DUP) du projet et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) des Pennes-Mirabeau¹⁰, ainsi que sur une demande d'autorisation environnementale au titre de la législation sur l'eau.

L'enquête sur l'utilité publique du PEM est prévue en janvier 2025 en vue d'une DUP mi 2025.

Le projet peut concerner des sites Natura 2000¹¹. L'étude d'impact vaut évaluation des incidences Natura 2000.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Les principaux enjeux du projet sont pour l'Ae :

- la pollution de l'air, le bruit et les émissions de gaz à effet de serre, que le développement d'une offre de transports alternatifs à la voiture et d'un report modal effectif doit contribuer à réduire ;
- la qualité et la gestion des eaux et le risque d'inondation par ruissellement ;
- la gestion du risque lié à la présence d'un oléoduc sous les emprises ;
- les habitats et espèces naturels.

2. Analyse de l'étude d'impact

2.1 Éléments généraux – Périmètre de l'étude d'impact

L'étude d'impact est très fournie pour un projet de taille relativement modeste, mais également très disparate avec des annexes dont le rapport d'ensemble n'assure guère la cohérence. Les aires d'études et les échelles de temps sont très variables selon les compartiments environnementaux ; la pertinence de certaines d'entre elles n'est cependant pas démontrée. Certaines annexes sont très complètes et claires, notamment s'agissant de la faune et de la flore ou des questions hydrauliques, tandis que d'autres paraissent incohérentes, c'est en particulier le cas sur les incidences liées à la fréquentation des différents modes et au report modal. Ainsi les incidences sur le bruit ou la pollution atmosphérique sont évaluées par une étude de circulation routière sur un périmètre très

¹⁰ Il a été indiqué oralement aux rapporteurs que l'approbation définitive du PLUi du Pays d'Aix, qui remplacera les PLU communaux, et permettra le projet, est prévue pour le 5 décembre 2024. La partie du dossier sur la mise en compatibilité du PLU ne devrait donc pas avoir de suite.

¹¹ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

réduit, alors que celles sur les émissions de gaz à effet de serre le sont sur un périmètre très étendu, sans cohérence des hypothèses et des résultats.

Cette situation s'explique largement par l'absence d'analyse des effets cumulés du PEM avec les autres projets de transports, de même que par une analyse trop sommaire des effets cumulés avec les projets de développement urbain.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix retenu

2.2.1 Scénario fil de l'eau, scénario avec projet

L'étude d'impact ne présente pas d'alternatives à la création du PEM et à sa localisation et ne comprend pas de scénario d'évolution « au fil de l'eau » du territoire en l'absence de projet¹². Ce parti peut se comprendre, le PEM étant considéré comme un projet connexe au prolongement du Zenibus, dont il accueillera le terminus, et à la création de la halte ferroviaire, résultant elle-même d'un choix entre plusieurs alternatives, mais il devrait être justifié. Outre ces deux projets, la description des autres projets (immobiliers, aménagements de voirie, etc...) pris en référence pour l'étude d'impact devrait également être précisée.

Ces éléments devraient notamment éclairer le dimensionnement projeté des fonctionnalités du PEM (nombre de quais bus/cars, nombre de places de stationnement automobile et pour cycles, etc...), sur lequel le dossier n'apporte aucune explication. L'Ae y revient dans la suite.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une présentation du scénario de référence et corrélativement une justification du dimensionnement du projet de PEM.

2.2.2 Variantes

Le dossier présente les variantes du projet envisagées successivement, de l'étude de faisabilité conduite en 2016 jusqu'au projet proposé en 2024. L'emprise a été réduite de 787 m² pour éviter la destruction d'habitats d'espèces protégés (Chardon à épingle et Alouette paradoxale) et l'organisation spatiale des différentes composantes du pôle a été ajustée pour répondre aux enjeux de gestion des eaux, à la traversée de l'emprise par un oléoduc, à l'optimisation des circulations. Ces adaptations constituent en elles-mêmes des mesures d'évitement et de réduction des incidences du PEM que le dossier pourrait davantage mettre en valeur.

2.3 État initial de l'environnement, incidences du projet, et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

2.3.1 Fréquentation, trafic, desserte

État initial

Bien que divers chiffres de fréquentation de la zone commerciale et du site soient égrenés dans les documents composant le dossier, ils ne comprennent pas d'étude consolidée de fréquentation ni de

¹² L'étude d'impact comprend un tableau intitulé « *Analyse des évolutions probables de l'état actuel de l'environnement en cas de mise en œuvre du projet et sans mise en œuvre du projet* », décliné par compartiment environnemental, mais qui ne constitue pas une description de scénarios avec et sans projet.

trafic, ni pour le site du PEM ni sur le secteur plus large autour dudit site. À plusieurs reprises, il est question d'une fréquentation annuelle de la zone commerciale de Plan de Campagne de 25 millions de visiteurs par an alors que d'autres sources évoquent 38 millions entre juillet 2021 et juin 2022 et même 49 millions en 2023¹³. La zone commerciale accueille environ 8 000 emplois. Le dossier ne permet pas une bonne compréhension des types d'usagers fréquentant l'aire d'étude, qui n'est pas définie clairement, de leur mode de transport, et des dysfonctionnements constatés (congestion en particulier).

Le trafic automobile n'est pas étudié de manière précise sur le secteur de Plan de Campagne mais il est évoqué un trafic de 18 000 véhicules par jour sur la RD 543. La congestion automobile, notamment le week-end, est un phénomène que le dossier rappelle, mais documente peu.

La desserte actuelle du secteur par l'ensemble des réseaux de bus et cars existants n'est que très sommairement décrite et leur fréquentation n'est pas précisée.

S'agissant des modes actifs, le site actuel y est très peu propice faute d'aménagements adéquats mais aucune étude les concernant n'est produite.

De manière générale, la répartition modale actuelle des personnes se déplaçant dans le secteur (habitants, employés, chalands de la zone commerciale) n'est pas explicitée, même si la forte prédominance du véhicule individuel est rappelée.

Des analyses ont pourtant été conduites sur le sujet dans les dernières années, dont les éléments concernant l'état initial du secteur de Plan de Campagne nécessiteraient d'être rappelés : études conduites pour MGA2, enquête mobilité et plan de mobilités métropolitain, étude du Zenibus, etc.

L'Ae recommande de compléter l'état initial par une présentation de la situation actuelle des déplacements à origine/destination du secteur de Plan de Campagne, et de la desserte et des trafics actuels des différents modes afin d'éclairer les enjeux de report modal au regard notamment des objectifs du plan de mobilité métropolitain.

Trafics projetés, incidences du PEM et effets cumulés des projets

Le dossier ne mentionne pour seule perspective de trafic du PEM que le nombre de 1 980 usagers quotidiens à horizon 2025 ou 2030. Aucune étude de trafic et de fréquentation n'est invoquée à l'appui de cet objectif et rien n'est dit de la zone de chalandise visée ni de la répartition entre les différents modes. Les rares données concernent des horizons de temps à 2030 voire à 2025, qui était une date envisagée de mise en service, à réactualiser, et ne sont pas suffisantes pour aborder correctement la question du report modal et des incidences de la réalisation du PEM de Plan de Campagne.

Les études de trafic conduites pour les projets MGA2 et d'extension du Zenibus ont été transmises aux rapporteurs à leur demande. S'agissant du projet ferroviaire, les études conduites en 2016 prévoyaient, à horizon 2020, une fréquentation de 1 350 montées / descentes quotidiennes dans la nouvelle halte de Plan de Campagne, avec hypothèse de desserte par deux trains par heure et par sens aux heures de pointe, par les seuls trains omnibus (deux autres trains par heure étant semi-directs). Une certaine stagnation de la fréquentation de la ligne Marseille-Aix est constatée depuis

¹³ Études MyTraffic/CNCC, cf. notamment <https://www.lsa-conso.fr/decouvrez-les-15-zones-commerciales-les-plus-attractives-de-france,419931>

2015, effet probable de la concurrence avec les cars express (ligne 50) très performants reliant les deux villes. SNCF Gares & Connexions envisage actuellement un trafic pouvant s'élever en 2030 à 1 400 voyageurs/jour, voire 2 200 si les fréquences étaient portées à 4 trains par heure.

S'agissant du Zenibus, une fréquentation totale d'environ 13 500 voyageurs / jour est attendue à l'horizon 2030 (contre environ 8 000 voyageurs / jour actuellement). Les études du Zenibus exposaient également l'ensemble des réaménagements et flux prévus des autres lignes de bus et car et estimaient le potentiel de chalandise des modes actifs (emplois et habitants actuels et futurs dans un rayon de 800 m) et celui des rabattements en véhicule particuliers, conduisant à estimer à environ 750 le nombre quotidien d'utilisateurs du pôle (intermodalité entre bus, car, vélo, véhicules particuliers, piétons), hors correspondances avec le mode ferroviaire.

Les commerçants de la zone commerciale ont en outre indiqué, lors de la concertation tenue en 2022, envisager la création de navettes électriques pour desservir leur établissement depuis le PEM (tant pour leurs salariés que pour les clients). Le dossier ne précise pas l'éventuelle prise en compte dans le projet de cette future desserte, au demeurant très intéressante, notamment en termes de fréquentation et de quais bus nécessaires.

Ces éléments devraient être rappelés et complétés, et les hypothèses prises en compte dans le dossier du PEM, déclinées en fonction des jours et des heures puisque la fréquentation de la zone commerciale varie sensiblement entre semaine et week-end par exemple¹⁴, et projetés à moyen et long terme, en fonction des horizons d'évolution des niveaux de desserte (notamment ferroviaire), des autres aménagements projetés (continuités cyclables, etc.) et des objectifs du plan de mobilité métropolitain.

L'étude d'impact, sur la base d'une étude de circulation routière réalisée sur un périmètre très restreint, prévoit une augmentation sensible du trafic routier du fait même de la création du PEM. Ainsi, un scénario « fil de l'eau » amènerait, par rapport à une situation initiale en 2021¹⁵, une augmentation de 8,6 % du trafic routier sur le secteur à horizon 2025 (date qui correspond probablement à la prévision de mise en service du PEM au moment de l'étude) mais une augmentation de 12,8 % avec la création du PEM.

L'hypothèse élevée de croissance du trafic routier retenue sur le secteur pose question, sans que le dossier ne permette de comprendre la part imputable à une évolution générale et celle résultant des projets immobiliers pris en compte. Elle pourrait conduire à surestimer le dimensionnement des capacités routières nécessaires, même si les questions de sécurité sur les bretelles de l'autoroute A 51 concernées doivent être prises en compte. Elle ne paraît pas en adéquation avec l'objectif du plan de mobilités métropolitain de réduire de 15 % la part modale des déplacements individuels motorisés en 2030 par rapport à 2017. L'hypothèse prise par le dossier d'un report modal limité à 5 % dans le secteur de Plan de Campagne, considérant qu'il s'agit d'un secteur périurbain moins bien desservi, est même contradictoire avec les objectifs du plan de mobilités, qui au contraire prévoit de doubler la fréquentation des transports en communs sur les secteurs périurbains où elle est faible, et de l'augmenter de 50 % sur les secteurs urbains où elle est déjà plus développée.

¹⁴ Le chiffre de 400 000 visiteurs quotidiens de la zone commerciale est parfois atteint certains dimanches.

¹⁵ Le choix de 2021 comme période de référence interroge tant cette année a été impactée par la pandémie COVID-19 dont les effets sur la fréquentation des zones commerciales sont évidents.

S'il est logique qu'à sa proximité immédiate, le flux de véhicules particuliers et bus en rabattement augmente, il est paradoxal que le PEM, selon l'étude circulatoire, renforce la fréquentation du secteur principalement en voiture, au contraire de l'objectif affiché et de ce pour quoi les PEM sont créés. De ce point de vue, le choix d'échelles différentes pour les divers effets étudiés ne paraît pas adapté, avec un effet « zoom » d'études circulatoires très localisées sans analyse des effets cumulés, ou à l'inverse des émissions de GES étudiées sur des échelles trop larges et prenant implicitement en compte les effets cumulés des différents projets favorisant le report modal.

Enfin, le dossier ne comprend pas d'étude concernant les modes actifs et l'évolution attendue de leur usage induite par le PEM, en relation avec le développement d'aménagements piétonniers et cyclables vers le PEM.

Plus globalement, le dimensionnement des différentes capacités d'accueil du PEM (quais bus, parkings vélos et véhicules particuliers, ...) n'est pas expliqué par le dossier : il devrait l'être sur le fondement de l'ensemble des éléments qui précèdent. L'évolution possible des capacités¹⁶ pourrait également être évoquée.

Sur l'ensemble des incidences des déplacements sur l'environnement et la santé humaine, le dossier manque d'une analyse en effets cumulés des différents projets de mobilité et de développement immobilier. La décision de l'Ae de 2023 de soumettre le projet à évaluation environnementale appelait pourtant à une telle analyse.

L'Ae recommande :

- ***de justifier les hypothèses retenues, notamment de croissance des circulations automobiles et d'évolution des parts modales sur le secteur, au regard des objectifs du plan de mobilité métropolitain ;***
- ***de présenter et justifier les fréquentations attendues sur le PEM, décomposées par mode, en tenant compte, autant que faire se peut, des jours et tranches horaires, ainsi que leur évolution dans le temps, y compris à échéance moyenne et longue (20 ans par exemple) et sur un périmètre pertinent pour aborder correctement les effets cumulés des projets, à minima MGA2, Zenibus et du PEM, notamment en termes de report modal.***

2.3.2 Consommation énergétique et émission de gaz à effet de serre

En phase de fonctionnement, les consommations énergétiques et émissions de GES sont assez principalement liées au trafic automobile et à la fréquentation du futur PEM. Les incertitudes pesant sur ceux-ci empêchent d'avoir une vision claire sur les premières.

L'annexe au dossier présentant le bilan des émissions de GES est trop sommaire et se fonde sur des hypothèses non justifiées et, en tout état de cause, incohérentes avec l'étude de circulation précitée : report modal de 5% de la route vers les transports en commun du fait du PEM avec effet calculé sur 50 ans et en considérant une zone de chalandise de 50 km pour les réseaux autoroutiers et ferroviaires et de 15 km pour les routes départementales et les bus. Le trafic routier pris en compte n'inclut que l'autoroute A 51 et la RD 6, et pas les axes plus secondaires, excluant donc par exemple

¹⁶ Par exemple, s'il est prévu un abri vélos sécurisé de 40 places, il semble difficile, au vu de sa configuration, d'envisager une augmentation de sa capacité. De plus, aucun emplacement n'est indiqué concernant des stationnements libres pour les vélos (type arceaux) bien que cela soit prévu selon le dossier.
S'agissant du parc de stationnement automobile, il a été précisé que si sa capacité s'avérait insuffisante, l'ajout d'un 2^e niveau en structures légères pourra être envisagé.

le trafic de la RD 543, sans le justifier. Sachant que dans le bilan carbone présenté, les déplacements comptent pour plus de 99 % des émissions, ces lacunes compromettent l'analyse.

Le bilan carbone sur 50 ans (incluant les émissions des travaux de construction du PEM) indique une diminution nette des consommations énergétiques et des émissions de GES. Ainsi la création du PEM permettrait une économie de 6,8 M tCO₂eq (tonnes équivalent CO₂) sur 50 ans¹⁷.

Cependant la démonstration n'est pas convaincante et contradictoire avec les résultats de l'annexe air et santé, fondée sur l'étude de circulation routière locale, qui, à court terme du moins, indique une augmentation de la consommation énergétique et de l'ensemble des émissions du fait de l'augmentation du trafic automobile directement liée à la mise en service du PEM.

L'Ae recommande de reprendre le bilan carbone sur la base d'hypothèses de fréquentation et de trafic cohérentes avec celle des autres volets de l'étude d'impact.

S'agissant de l'obligation¹⁸ de prévoir des surfaces de panneaux photovoltaïques sur les aires de stationnement automobile de plein air de plus de 1500 m², certaines pièces annexes du dossier indiquent que le nombre d'arbres plantés sur les parkings, en donnant de l'ombre sur plus de 50 % de leurs surfaces, permet de déroger à l'obligation de créer des ombrières avec panneaux photovoltaïques. Pourtant ni les plans fournis à l'appui du dossier, ni la description des essences retenues ne permettent de confirmer la présence d'arbres capables de produire de l'ombre sur les places de stationnement¹⁹. Par ailleurs, la production des panneaux photovoltaïques prévus sur la toiture du bâtiment de service n'est pas évoquée.

L'Ae recommande de préciser les mesures de plantations d'arbres, et de prévoir la mise en place de panneaux photovoltaïques aux endroits disponibles.

2.3.3 Qualité de l'air

Le site a fait l'objet d'une étude air et santé de niveau II, qui montre une qualité globalement médiocre avec quelques dépassements des seuils réglementaires et des dépassements fréquents des lignes directrices de l'OMS en grande partie du fait de la présence d'un important trafic routier aux alentours du site. L'étude rappelle les objectifs applicables aux échelles nationales et locales, mais fait référence au plan de protection de l'atmosphère (PPA) des Bouches-du-Rhône approuvé en 2013, alors que le dernier plan a été approuvé en 2022.

À l'inverse des émissions de GES, les incidences du projet sur la qualité de l'air sont mesurées sur le périmètre très restreint des études de circulation et étroitement liées à l'augmentation prévue du trafic routier avec la mise en service du PEM. Les données pour le NO₂, les PM_{2,5} et les PM₁₀ montrent un état initial médiocre et une aggravation légère du fait du projet (avec, malgré tout, des augmentations localisées pouvant avoisiner un doublement des émissions pour certains polluants). Comme déjà évoqué, l'échelle géographique prise en compte ne permet cependant pas de saisir correctement les impacts du projet en matière de qualité de l'air.

¹⁷ On passerait, sur le périmètre retenu, de 24,7 M de tCO₂eq dans un scénario « fil de l'eau » à 17,9 M de tCO₂eq avec la création du PEM.

¹⁸ Prévue par l'article 40 de la loi du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables.

¹⁹ Les plans détaillés fournis dans le dossier indiquent des végétaux et parfois des arbres dans des zones limitées, sans préciser quelle taille auront ces plants. Il paraît douteux que des plantations de jeunes arbres, en admettant qu'elles aient lieu dans les proportions annoncées, permettent de produire des zones ombragées avant des années.

L'Ae recommande de produire les éléments montrant comment le projet permet de s'inscrire dans les objectifs nationaux et locaux de qualité de l'air, et de tendre vers ceux recommandés par l'OMS.

2.3.4 Bruit

En matière de bruit, les enjeux sont relativement modérés compte tenu de la faible présence de logements dans les environs du PEM. Des mesures de bruit ont été effectuées autour du site du projet en mai 2023.

L'état initial fait état d'une ambiance sonore modérée aux abords du projet (à l'exception des points les plus proches de la RD 543). L'impact (essentiellement les nouveaux aménagements routiers) reste inférieur à 2 dB(A) et est donc considéré comme faible. Aucun bâti existant ne subirait des niveaux sonores supérieur à 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit.

Le scénario de référence fondant les modélisations doit cependant être revu et mis en cohérence avec les autres volets, tant sur les projets de construction retenus²⁰ que sur les hypothèses de trafic routier.

En phase chantier, les impacts acoustiques sont évalués comme faibles.

2.3.5 Eau et risque d'inondation

Les terrains du site sont caractérisés comme peu perméables. Aucun captage d'eau potable ne se situe à proximité. Le dossier ne mentionne pas que le site est situé, comme l'ensemble de la zone commerciale de Plan de Campagne, dans le bassin versant qui se déverse vers le réservoir du Réaltor, qui stocke l'eau destinée, via le canal de Marseille, à la ville de Marseille, dont il fournit la majeure partie de l'eau brute destinée à la production d'eau potable²¹. Les enjeux en matière d'eau souterraines et superficielles sont jugés moyens mais pourraient être reconsidérés s'agissant des eaux superficielles, qui s'écoulent vers le bassin du Réaltor.

Le site est en majeure partie inondable par ruissellement, dès la crue décennale²², comme la zone commerciale, qui est située dans une cuvette, mais n'est pas couvert par un plan de protection des risques d'inondation (PPRI). L'enjeu est considéré comme fort. Un porter à connaissance de l'étude d'aléa inondation sur la zone a été effectué par l'État auprès des trois communes concernées, dont Les Pennes-Mirabeau, le 12 avril 2023, que l'étude d'impact ne mentionne pas expressément. Les rapporteurs ont été informés oralement lors de la visite qu'un vaste programme de reprise de l'assainissement pluvial de la zone commerciale était en cours. Le dossier n'y fait pas référence non plus²³.

²⁰ Un seul bâtiment ressort comme subissant, avec ou sans projet, un niveau d'exposition supérieur à 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit. Il s'avère cependant qu'il s'agit d'un projet immobilier de bureaux que l'étude de bruit a considéré comme présent en situation de référence, mais dont une autre partie du dossier précise qu'il a été abandonné.

²¹ Une enquête publique a eu lieu en 2023 à l'initiative de la métropole AMP pour la création de périmètres de protection différenciés, le plus large incluant en totalité la zone de Plan de Campagne et le site du futur PEM. Cette enquête n'aura pas de suite immédiate, compte tenu d'un avis défavorable du commissaire enquêteur.

²² Pour la crue décennale, la hauteur d'eau moyenne est de 8 cm sur la parcelle Nord (avec un maximum de 1 m), et de 15 cm (avec un maximum de 50 cm) sur la parcelle Sud. Les vitesses d'écoulement sont relativement élevées, supérieures à 1 m/s. Les hauteurs moyennes sont plus élevées pour les crues de trentennale à millénaire, mais les maxima peu différents, et les vitesses peu supérieures.

²³ En dehors de la référence à l'acquisition du terrain immédiatement à l'Ouest du site et de la RD 543 par la Métropole, pour la réalisation d'un bassin de rétention de 20 000 m³ dans le cadre du dossier loi sur l'eau de la zone de Plan de Campagne

Le site est situé dans le périmètre du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Rhône-Méditerranée 2022-2027. Il est également compris dans le périmètre du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) du bassin versant de l'Arc provençal, en cours de révision.

L'Ae recommande de compléter l'état initial par une présentation des enjeux et démarches en cours liés au bassin versant du réservoir du Réaltor et à l'inondabilité par ruissellement de la zone commerciale de Plan de Campagne.

Dans ce contexte, des modélisations hydrauliques poussées ont été conduites pour le projet, afin de permettre la gestion des eaux de ruissellement et compenser l'imperméabilisation supplémentaire (7 500 m²) d'une partie des emprises.

Un ensemble de noues contournant les plateformes aménagées et de bassins de rétention est prévu. Un bassin de rétention amont de « transparence hydraulique » de 850 m³ est prévu, permettant la compensation des eaux actuellement retenues par la parcelle afin de ne pas créer d'aggravation à l'aval du projet, ainsi que deux bassins aval d'une capacité totale de 1 650 m³ de compensation des imperméabilisations nouvelles, dont 350 m³ de compensation de l'imperméabilisation par la SNCF pour le projet de halte ferroviaire, et 150 m³ pour le Zenibus. 9 700 m² environ (dont les noues et les bassins) seront aménagés en espaces verts et resteront perméables. Cet aménagement permet de maintenir hors d'eau les parties fonctionnelles du pôle en cas de crue de ruissellement, comme le montre la figure 5.

Les simulations à l'état initial ont été effectuées pour des crues de décennales à millénales. Les aménagements ont été dimensionnés conformément aux règles, du Sage notamment, pour des crues trentennales et leurs incidences évaluées pour des crues jusqu'à centennales. Dans le contexte du changement climatique et de ses conséquences, il serait intéressant d'évaluer également les incidences du projet pour des crues millénales.



Figure 5 : comparaison des hauteurs d'eau avant (gauche) et après (droite) aménagement hydraulique pour une crue centennale (source : dossier)

Après itérations et améliorations, ce dispositif permet selon le dossier de respecter les dispositions du Sage en vigueur et du PLUi en voie d'approbation finale. Les impacts résiduels sont considérés comme faibles sur la gestion des eaux et le risque d'inondation.

La vidange des noues et bassins est par ailleurs prévue en moins de 48 h pour limiter le développement des moustiques tigres, ce qui nécessitera des mesures de suivi.

Un bassin de rétention SNCF Réseau préexistant, au pied du talus SNCF, bordant la RD 543, dont les rapporteurs ont constaté sur place qu'il était peu entretenu et dont les fonctionnalités ne sont pas précisées, n'a cependant pas été inclus dans le périmètre du PEM et le programme hydraulique d'ensemble. Alors que le besoin a été mutualisé entre la création de quais par SNCF Gares & Connexions et le PEM, son intégration dans la réflexion aurait pourtant paru logique pour conduire une approche globale, de nature à permettre une meilleure cohérence des aménagements, y compris des cheminements et paysagers et à améliorer les incidences environnementales du PEM.

L'Ae recommande à la métropole et à SNCF Réseau de réexaminer conjointement la possibilité d'intégrer le bassin de rétention préexistant dans le programme d'aménagement, hydraulique et fonctionnel, du PEM pour en améliorer les incidences environnementales.

2.3.6 Milieux et espèces naturels

État initial

Compte tenu du contexte urbain et péri-urbain de la zone, un seul périmètre d'étude, correspondant à la zone d'influence directe, a été défini pour réaliser, en 2021, les inventaires faunistiques et floristiques, se composant des emprises envisagées pour le PEM et de quelques parcelles adjacentes.

Au cours des investigations botaniques, 222 espèces végétales ont été recensées sur l'aire d'étude rapprochée, dont quatre espèces patrimoniales (protections régionales), l'Alpiste bleuâtre, l'Alpiste paradoxal, le Chardon à épingle et la Zannichellie des marais, avec des enjeux estimés modérés pour les deux premières et faibles pour les deux autres. Les enjeux ont été estimés modérés sur la partie nord-est de la zone d'étude, faibles ou nuls sur les autres parties, fortement artificialisés. De nombreuses espèces végétales exotiques envahissantes sont présentes sur le site.

Une petite zone humide d'une surface de près de 750 m² a été relevée par les sondages pédologiques, incluse dans l'emprise du futur parking nord. Cette zone humide présente selon le dossier un faible intérêt (pas de végétation hygrophile au sens de l'arrêté). Les rapporteurs ont en outre constaté lors de la visite, avec l'écologue présent, que cette zone humide avait été partiellement remblayée récemment (après l'installation temporaire d'un cirque sur cette emprise actuellement privée). Une autre zone humide, identifiée à l'ouest de la RD 543, dont l'enjeu est considéré plus important, ne sera pas concernée par le projet (mais par celui de création d'un bassin de rétention par la métropole déjà évoqué).

S'agissant de la faune terrestre, 49 espèces d'insectes ont été recensées dans l'aire d'étude rapprochée. Une espèce considérée, selon le dossier, comme « quasi menacée », la Decticelle d'Azam, n'a été identifiée qu'en dehors du périmètre du projet, sur la zone humide ouest. Ont également été recensés une espèce d'amphibien, la Grenouille rieuse, et trois espèces de reptiles : le Lézard des murailles, le Lézard à deux raies et le Seps strié, pour lesquels les enjeux sont jugés faibles ou négligeables sur le site. 28 espèces d'oiseaux ont été observées, dont 23 protégées. Deux d'entre elles possèdent un enjeu local de conservation modéré : la Cisticole des joncs et le Circaète Jean-le-Blanc. L'emprise du PEM est classé en enjeu faible²⁴. La seule espèce de mammifère signalée est l'Écureuil roux, pour lequel les enjeux de conservations sont jugés faibles. Sept espèces de chiroptères ont été contactées. Leurs enjeux de conservation sont faibles à fort pour le Molosse de

²⁴ La Cisticole des joncs n'a été observée que hors emprise du PEM dans les friches agricoles à l'est et la zone humide à l'ouest, qui sont classées en enjeu modéré.

Cestoni. D'après les prospections, le secteur est peu fréquenté de manière générale par les chiroptères. La Pipistrelle de Kuhl y est très largement majoritaire.

Plusieurs zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff)²⁵, sont situées autour du site, les plus proches étant les Znieff de type 2 « Plateau d'Arbois – chaîne de Vitrolles – plaine des Milles » à 1,1 km et « Chaîne de l'Étoile » à 1,3 km.

Incidences et mesures ERC

Afin d'éviter la destruction de l'Alpiste paradoxal et du Chardon à épingles, le projet a été modifié, en réduisant l'étendue du parking dans la zone d'étude nord-est, la moins anthropisée. Il est également prévu la mise en défens des stations de Chardon à épingles pendant les travaux, différentes mesures de réduction en phase chantier, et une mesure présentée comme de compensation, mais qui devrait être qualifiée de mesure d'accompagnement, la transplantation de l'Alpiste bleuâtre. Si des gîtes de chiroptères devaient être détectés sur le bâtiment à démolir, il a été indiqué aux rapporteurs que des gîtes de compensation seraient installés dans le périmètre du projet. Ces mesures devraient figurer dans le dossier. Un suivi des mesures est prévu, sur 5 ans.

L'Ae recommande de préciser dans le dossier les mesures de compensation prévues en cas de détection de gîtes de chiroptères dans le bâtiment à démolir.

Compte tenu de l'état dégradé de la zone humide, de son faible intérêt écologique et de l'absence d'espèces caractéristiques des milieux humides, il n'a pas été jugé nécessaire de proposer une mesure de compensation à son propos. Le Sdage Rhône-Méditerranée 2022-2027 prévoit néanmoins (disposition 6B-03) la compensation systématique des surfaces de zones humides détruites ou altérées, sans seuil de surface.

L'Ae recommande de réexaminer la non-compensation de la destruction d'une zone humide.

Le dossier évoque par ailleurs la plantation de 3 866 végétaux, mais qui paraissent comprendre peu d'arbres de haute tige ; il n'évoque pas, à l'inverse, les arbres qui seront abattus du fait du projet. Il gagnerait à être plus précis en la matière, notamment au regard de l'absence de couverture des aires de stationnement par des ombrières photovoltaïques, déjà évoquée.

Incidences Natura 2000

Le PEM est situé à 3,4 km de la ZSC FR9301603 « Chaîne de l'Étoile et Massif du Garlaban ». À ce titre, une évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 a été réalisée. Il est ainsi évalué que le projet n'aura aucune incidence sur les objectifs de conservation de la ZSC, ce qui n'appelle pas d'observation de l'Ae.

²⁵ L'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes. Les Znieff peuvent être terrestres ou marines.

2.3.7 Risques de mouvements de terrain

Le site du PEM est concerné par le risque de mouvements de terrain liés au retrait-gonflement des argiles. D'après le zonage du PPR des Pennes-Mirabeau approuvé en 2014, le site est concerné par un aléa fort en partie sud et un aléa moyen à faible ailleurs.

Une étude géotechnique a été conduite. Afin de limiter les risques liés au retrait-gonflement des argiles, sont prévus une bande imperméabilisée en pied du bâtiment de services de 1,5 m de large (pour limitation des infiltrations), et un ancrage de ses fondations de 1,5 m dans le sol.

2.3.8 Risques industriels et technologiques

Le dossier répertorie une ICPE soumise à autorisation (casse automobile) à 200 m du PEM²⁶ ; d'autres sites ou anciens sites industriels sont recensés alentours, mais aucun ne figure dans la base Géorisques (ex-Basol) pour une pollution suspectée ou avérée à moins de 1,5 km du site. L'enjeu est jugé faible.

En revanche, le site est situé sur le tracé de l'oléoduc de la Société du Pipeline Méditerranée Rhône (SPMR) traversant la parcelle nord en longeant la voie ferrée²⁷. L'enjeu est jugé fort.

Le dossier présente les amendements apportés en accord avec la SPMR à la conception du projet de PEM (recalage des aménagements et des réseaux, maintien de l'accessibilité à l'ensemble de la canalisation une fois les aménagements réalisés), qui ont conduit au choix de la variante retenue, comme exposé plus haut, et constituent des mesures de réduction, ainsi que les dispositions prises en phase chantier pour la protection de l'oléoduc. Il est prévu qu'en cas de besoin d'intervention sur l'oléoduc, le parking nord sera fermé au public le temps de l'intervention.

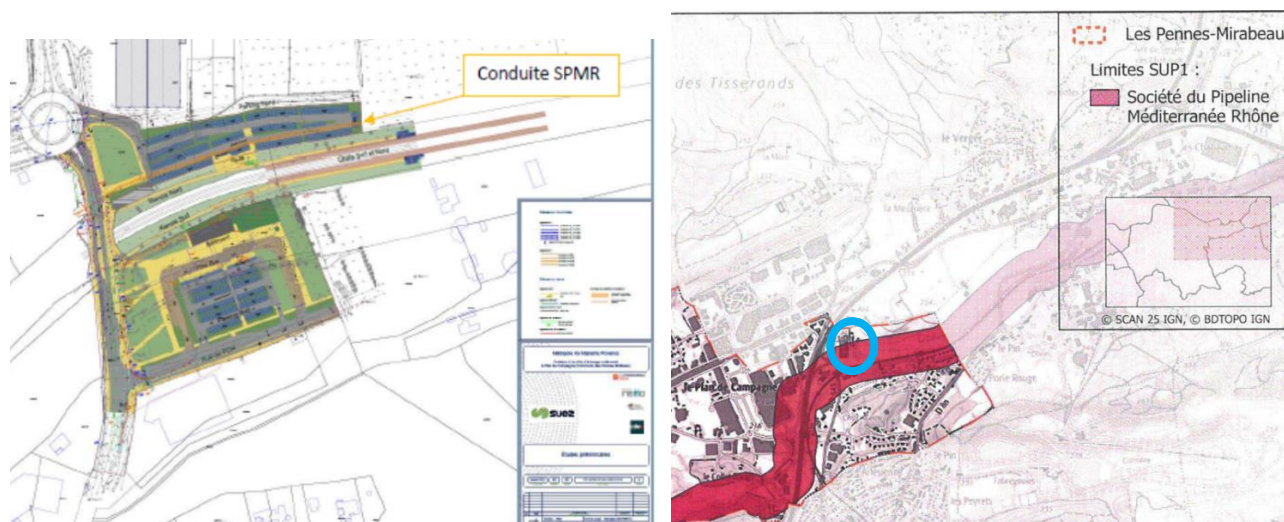


Figure 6 : localisation de l'oléoduc SPMR (à gauche) et cartographie de la bande de 250 m dans laquelle s'applique une servitude d'utilité publique (projet de PEM cerclé de bleu) (source : dossier et rapporteurs)

Le dossier n'évoque pas, en revanche, les risques liés à la présence du public dans le PEM et la halte ferroviaire en cas d'avarie de l'oléoduc. Il en fournit le plan, mais ne précise pas l'existence d'une servitude d'utilité publique, renouvelée par arrêté préfectoral en 2022 : à une distance de moins de

²⁶ Le dossier devra être mis en cohérence sur ce point, cf. partie 1.2.

²⁷ L'oléoduc serait situé selon les éléments transmis aux rapporteurs à une profondeur de 0,80 à 2,30 m sous le terrain naturel actuel, et protégé par une dalle sur une partie du linéaire.

125 m de part et d'autre de la canalisation (« SUP1 »), la délivrance d'un permis de construire pour un établissement recevant du public (ERP) susceptible de recevoir plus de 100 personnes est subordonnée à la fourniture d'une analyse de compatibilité recevant un avis favorable, et les contraintes sont plus fortes à des distances de moins de 15 m et moins de 10 m.

Dans son avis de 2016, rappelé par sa décision au cas par cas de 2023, l'Ae soulignait « *La halte de Plan de Campagne se situe à proximité immédiate de l'oléoduc La Mède Puget, ce qui crée un risque pour les usagers en cas de rupture de conduite. L'étude d'impact explicite les questions réglementaires posées par la proximité de cet ouvrage qui semblent avoir conduit la SNCF à ne pas considérer la halte comme un établissement recevant du public (moins de 300 personnes). Néanmoins le dossier n'indique pas quel niveau de risque est estimé pour les usagers de la halte.* » SNCF Réseau s'était engagée dans son mémoire en réponse à l'avis de 2016 dans ces termes : « *SNCF Réseau et la Métropole établiront un dossier commun intégrant l'ensemble des périmètres du pôle d'échange (plans et notices), afin d'initier l'analyse de compatibilité avec la SPMR. S'agissant du périmètre SNCF Réseau, l'effectif de fréquentation serait inférieur à 300 personnes simultanées sur site. Cette analyse mettra en évidence l'évolution du risque par rapport à la situation actuelle, ainsi que les mesures constructives à mettre en œuvre pour réduire ce risque.* » Cette réponse était d'ailleurs rappelée parmi les motivations de la décision de l'Ae de 2023 de soumettre le projet à évaluation environnementale.

D'après les informations recueillies par les rapporteurs, l'analyse de compatibilité globale promise en 2016 n'a pas été conduite. Le sujet est en cours d'instruction s'agissant du bâtiment de service, qui recevrait moins de 100 personnes²⁸, et de ce fait non soumis à étude de compatibilité, non plus que les parcs de stationnement, non classés comme établissements recevant du public. SNCF Gares & Connexions, pour la halte ferroviaire, a indiqué aux rapporteurs que lors de la concertation inter administrative réalisée en 2016 dans le cadre de MGA2 il avait été décidé que : « *la halte ferroviaire, (...) considérée comme un « point d'arrêt non géré », ne constituait pas un établissement recevant du public ; un train à l'arrêt ne constitue pas un ERP ; au regard des études de trafics réalisées, il est considéré que l'équipement dans son ensemble (halte ferroviaire et PEM) recevrait une fréquentation maximale à un instant « t » inférieure à 300 personnes. De manière à couvrir l'éventualité d'une augmentation significative de la halte ferroviaire à un instant « t », SNCF Réseau envisage, dans une optique « volontariste », de s'inscrire dans le cas de figure d'un établissement dont l'effectif maximal se situe entre 100 et 300 usagers.* »

Cette décision étant ancienne, elle ne prend pas en compte les évolutions du PEM, et de ses perspectives de fréquentation, notamment par le public stationnant sur les postes à quai de bus, dont le nombre a été augmenté. Les ambitions portées pour le PEM et la halte paraissent rendre vraisemblable qu'ils puissent être fréquentés simultanément par plus de 100, voire plus de 300 personnes. De plus rien n'indique comment les présences simultanées seraient limitées à moins de 300 personnes.

L'approche conduite, outre qu'elle n'est pas présentée dans le dossier, traite donc de manière incomplète la question de l'exposition des personnes fréquentant le PEM au risque lié à la présence de l'oléoduc, au travers d'une analyse qui n'explicite pas les raisons de fond qui conduisent aux décisions retenues.

²⁸ Établissement recevant du public de 5^e catégorie.

Dans la continuité de son avis de 2016, l'Ae recommande de présenter dans le dossier l'évaluation des risques pour les usagers de la halte et du PEM de Plan de Campagne de scénarios d'accident sur l'oléoduc et, le cas échéant, de prévoir des mesures de réduction de ces risques, en lien avec l'exploitant SPMR.

2.3.9 Pollution des sols –déblais – remblais

Les études sur le site n'ont à ce stade montré aucun signe de pollution des sols, constitués principalement de remblais. Le bâtiment commercial présent sur la partie Sud, destiné à être démoli, comprend des matériaux et produits contenant de l'amiante.

Le projet, notamment du fait des aménagements hydrauliques, induira des terrassements importants. Au total, à ce stade, le chantier prévoit 18 000 m³ de déblais, 4 100 m³ de remblais d'apport, et 5 650 m³ de besoin de terre végétale. Un bilan en matériaux excédentaire de 5 100 m³ est mentionné, sans qu'il soit aisé à reconstituer. Le réemploi des déblais sera recherché pour la réalisation des accès à la halte ferroviaire. Il a en outre été indiqué aux rapporteurs que le marché correspondant comprendra des clauses environnementales.

2.4 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Si le dispositif de suivi des mesures énoncées pour tenir compte des incidences du projet est clair et détaillé s'agissant des volets habitats et espèces naturels, il est plus disparate et moins consolidé sur les autres sujets. Souvent centré sur la phase travaux, le dispositif de suivi du projet manque d'éléments sur la phase exploitation. Il serait notamment intéressant que soit prévu un dispositif de suivi de la fréquentation, compte tenu des incertitudes exposées précédemment et des incidences liées à cette fréquentation.

L'Ae recommande d'enrichir le dispositif de suivi des incidences du projet et des mesures destinées à les prendre en compte, notamment s'agissant des différents risques repérés, de la qualité de l'air ou du bruit, en tenant compte de l'évolution du pôle et de sa fréquentation future.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique est très sommaire. Il est parfois contradictoire avec les études présentées dans le dossier voire entre ses propres sous-parties. C'est particulièrement flagrant dans la synthèse des incidences sur l'environnement et des mesures associées (par exemple, le risque lié à l'oléoduc disparaît d'une page à l'autre). Ce résumé ne prend en outre manifestement pas en compte le dernier état du projet.

L'Ae recommande de mettre à jour le résumé non technique et d'y prendre en compte les conséquences des recommandations du présent avis.