



Autorité environnementale

Décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur la liaison de transport public par câble entre la gare de Vitrolles aéroport Marseille Provence (VAMP) et l'aéroport Marseille Provence (Terminal 1) à Vitrolles et Marignane (13)

n° : F-093-26-C-0041

**Décision du 10 septembre 2026
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement**

Le président de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2, R. 122-3-1 et R. 122-3 ;

Vu le décret n° 2022-1025 du 20 juillet 2022 substituant la dénomination « Inspection générale de l'environnement et du développement durable » à la dénomination « Conseil général de l'environnement et du développement durable », et notamment son article 6 ;

Vu le décret n° 2022-1165 du 20 août 2022 portant création et organisation de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu le règlement intérieur de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable adopté le 20 octobre 2022 ;

Vu l'arrêté du 16 janvier 2023 du ministre de la Transition écologique et de la cohésion des territoires modifiant l'arrêté du 12 janvier 2017 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement.

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la demande d'examen au cas par cas (y compris ses annexes) enregistrée sous le numéro n° F-093-26-C-0041, présentée par la métropole Aix Marseille Provence, relative à la liaison de transport public par câble entre la gare de Vitrolles aéroport Marseille Provence (VAMP) et l'aéroport Marseille Provence (Terminal 1) à Vitrolles et Marignane (13), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 3 août 2026.

Considérant la nature du projet,

- le projet consiste en la création d'une liaison de transport public par câble, d'une longueur d'environ 1 km, entre la gare TER Vitrolles aéroport Marseille Provence (VAMP) et le terminal 1 de l'aéroport Marseille Provence. Il comprend trois stations (une station VAMP, une station intermédiaire desservant le site Airbus Helicopters et une station aéroportuaire au terminal 1),
- il vise à répondre aux besoins de desserte de ces pôles, en s'affranchissant des contraintes topographiques du site et des aléas de circulation routière, et à renforcer l'intermodalité entre le réseau ferroviaire, le transport par câble, le pôle d'échange multimodal (PEM) Cap Horizon et les autres modes de déplacement, avec un temps de parcours cible d'environ 6 minutes entre VAMP et le terminal 1 et un fonctionnement de 5 h à 23 h,
- à ce stade des études, le projet est développé sur la base d'un système de type bi-câbles à mouvement continu, adapté aux conditions de vent du secteur (tenue au vent jusqu'à 110 km/h) et permettant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite grâce à un arrêt en station pour l'embarquement et le débarquement,
- douze pylônes sont prévus, dont huit en entrée et en sortie des stations et quatre en interstation,
- le projet fera notamment l'objet d'une concertation préalable au titre du code de l'urbanisme (à partir de septembre 2026), d'un permis de construire pour les stations, d'une déclaration préalable ou d'un permis de construire pour les pylônes, selon leurs caractéristiques, d'une déclaration d'utilité publique et d'une enquête parcellaire pour la maîtrise foncière du projet et d'une servitude d'utilité publique de survol propre au transport public par câble ;

Considérant la localisation du projet,

- le projet se trouve à :

- 1,5 km du site Natura 2000 « Les plaines d'Arbois à l'Est » (zone de protection spéciale),
- 0,7 km de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff) de type I « Salins du Lion » et à 1,5 km des Znieff de type II « Étang de Berre » et « Les plaines d'Arbois »,
- le projet se trouve en zone faiblement à moyennement exposée au retrait-gonflement des argiles et en zone de sismicité modérée ; le secteur concerné est soumis au risque de submersion marine et de débordement de nappe ;

Considérant les incidences prévisibles du projet sur l'environnement et la santé humaine, et les mesures et caractéristiques destinées à les éviter ou les réduire :

- la profondeur de la nappe phréatique est estimée entre 1,2 m et 5 m ; en phase travaux, le projet peut impliquer des interactions ponctuelles et localisées avec les eaux souterraines à l'aplomb des fondations des pylônes et des stations ; en l'absence d'ouvrage souterrain majeur, ces incidences seraient limitées, temporaires et localisées,
- en phase travaux, le projet engendre des déblais ponctuels liés aux terrassements des stations et des fondations ; les volumes attendus, non quantifiés dans le dossier, seraient limités et les matériaux seront réutilisés directement sur site chaque fois que cela sera techniquement et environnementalement possible ; à défaut, les matériaux excédentaires seront orientés vers des filières de valorisation adaptées,
- la consommation d'espace, non chiffrée dans le dossier, est liée pour l'essentiel à l'implantation des pylônes et stations, en majorité sur des emprises déjà imperméabilisées (parkings),
- le secteur est anthropisé ; les enjeux identifiés concernent surtout les populations d'oiseaux et de chauves-souris en transit et, plus localement, certains habitats favorables aux reptiles, petits mammifères et à la flore patrimoniale :
 - les incidences pressenties sur la biodiversité sont principalement liées aux emprises des stations, des pylônes et des accès chantier, avec des impacts localisés sur les habitats,
 - des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) ont été ébauchées dans le cadre d'un prédiagnostic écologique qui conclut que le volet naturel, l'analyse des impacts (bruts et résiduels) et la description détaillée des mesures doivent être approfondis,
- concernant les incidences du projet sur le réseau des sites Natura 2000, les études écologiques seront poursuivies afin de préciser les incidences sur les espèces d'intérêt communautaire et de définir, si nécessaire, des mesures adaptées,
- la phase travaux est à l'origine de nuisances sonores, de vibrations ponctuelles liées aux engins et aux opérations de forages et de terrassements, d'émissions de poussières, de circulations d'engins et de camions pour l'acheminement des matériaux et l'évacuation des déblais,
- la phase exploitation engendre des vibrations faibles et localisées au niveau des pylônes et des stations (équipements et passage des cabines),
- des émissions lumineuses seront produites par les engins de chantier en phase travaux et par les lumières de sécurité et d'exploitation des pylônes et cabines en phase exploitation,
- des états initiaux relatifs aux volets acoustique, air et santé, et vibratoire ont été réalisés et doivent être complétés par une analyse des incidences du projet et la mise en œuvre de la démarche ERC,
- le projet contribue à favoriser le report modal vers les transports collectifs et à réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements d'accès à l'aéroport, en cohérence avec les objectifs de la métropole Aix-Marseille-Provence et du plan « Marseille en Grand », étant noté que ni ces effets, ni les émissions de gaz à effet de serre en phase travaux n'ont été évalués à ce stade,
- le projet est susceptible de présenter des effets cumulés avec les principaux projets d'aménagement identifiés sur le secteur (PEM Cap Horizon, ascenseur incliné entre la gare VAMP et le PEM, académie de l'Hélicoptère Airbus, voie verte, projet de géothermie profonde Marseille-Berre, réseau de chaleur de Vitrolles), ainsi qu'avec les projets de développement de l'aéroport Marseille-Provence et de la gare ferroviaire ;



Concluant que :

au vu de l'ensemble des informations fournies par le maître d'ouvrage, des éléments évoqués ci-avant et des autres informations et contributions portées à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, le projet de liaison de transport public par câble entre la gare de Vitrolles aéroport Marseille Provence (VAMP) et l'aéroport Marseille Provence (Terminal 1) à Vitrolles et Marignane (13) est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe à l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement (Annexe III de la directive n°2014/52/UE susvisée du 16 avril 2014) ;

Décide :**Article 1^{er}**

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par la métropole Aix Marseille Provence, le projet de liaison de transport public par câble entre la gare de Vitrolles aéroport Marseille Provence (VAMP) et l'aéroport Marseille Provence (Terminal 1) à Vitrolles et Marignane (13) n° F-093-26-C-0041, est soumis à évaluation environnementale.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de cette évaluation environnementale sont ceux explicités dans les motivations de la présente décision et concernent notamment :

- la caractérisation de l'état initial, l'analyse des incidences et la définition de mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation en phase travaux et en phase exploitation pour les milieux naturels et la biodiversité, le bruit, les vibrations et les émissions de gaz effet de serre,
- les effets cumulés avec d'autres projets, dont les projets de développement de l'aéroport Marseille-Provence et de la gare ferroviaire.

Ces objectifs s'expriment sans préjudice de l'obligation pour la personne publique responsable de respecter le contenu de l'évaluation environnementale telle que prévue par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Article 2

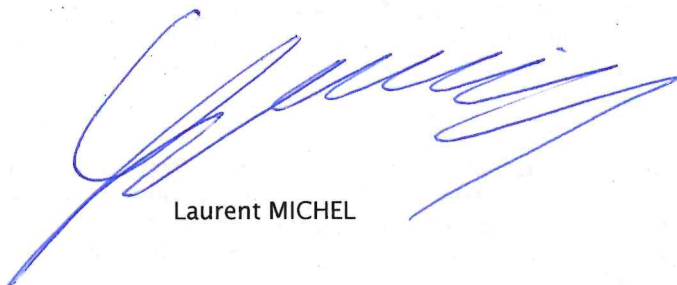
La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'Autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable. Cette décision doit également figurer dans le dossier soumis à enquête publique ou consultation du public préalablement à l'autorisation du projet.

Fait à la Défense, le 10 septembre 2026

Le président de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable



Laurent MICHEL

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'Autorité environnementale
Ministère de la Transition écologique, de la Biodiversité et des Négociations internationales sur le Climat
et la Nature
Inspection générale de l'environnement et du développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise
2-4 Boulevard de l'Hautil
BP 30 322
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX

La décision dispensant d'évaluation environnementale rendue au titre de l'examen au cas par cas ne constitue pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire ; elle ne peut faire l'objet d'un recours contentieux direct, qu'il soit administratif, préalable au contentieux et suspensif du délai de recours contentieux, ou contentieux. Comme tout acte préparatoire, elle est susceptible d'être contestée à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision ou l'acte autorisant, approuvant ou adoptant le projet.

