



PIÈCE A - OBJET DE LA DEMANDE D'AUTORISATION, INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES



LE PROJET DES PHASES 1 & 2

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

PIECE A : OBJET DE LA DAE, INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

SOMMAIRE

1 PRÉAMBULE	4	5.2 LE PÉRIMÈTRE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE	15
2 NOM ET ADRESSE DU PÉTITIONNAIRE	4	5.3 CONTENU DU DOSSIER	15
3 LE PROJET SOUMIS À AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE	5	6 INSERTION DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE (PPVE) DANS LA PROCÉDURE ADMINISTRATIVE	17
3.1 INTRODUCTION	5	6.1 LA PARTICIPATION DU PUBLIC ET DES TERRITOIRES À L'ÉLABORATION DU PROJET.....	17
3.2 LE PROJET DES PHASES 1&2.....	7	6.1.1 Première séquence : Du débat public au programme du COI	17
3.3 L'OPÉRATION DE MARSEILLE CORRIDOR OUEST.....	9	6.1.2 Du programme du COI à l'enquête d'utilité publique sur le projet des phases 1 & 2.....	19
3.3.1 Doublement de la voie unique entre la sortie de la gare Saint-Charles (rue Guibal) et Arenc.....	10	6.1.3 De l'enquête d'utilité publique à la présente consultation	19
3.3.2 Doublement de la halte d'Arenc.....	10	6.2 AVIS ET CONSULTATIONS PRÉALABLES À LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE (PPVE)	20
3.3.3 Faisceau d'Arenc.....	10	6.3 LA PROCÉDURE DE PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE (PPVE).....	21
3.3.4 Création de la halte de Saint-André	11	6.3.1 Déroulement de la procedure	21
3.3.5 Remplacement des passages à niveau de Saint-Henri et Saint-André	11	6.3.2 L'achèvement de LA PPVE.....	21
3.3.6 Aménagements du profil des voies	11	6.4 LES DÉCISIONS AU TERME DE L'ENQUÊTE ET LES AUTORITÉS COMPÉTENTES POUR DÉLIVRER L'AUTORISATION.....	21
4 TEXTES ENCADRANT LE DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTAL	12	6.5 SCHÉMA RÉCAPITULATIF DE LA PROCÉDURE	22
4.1 TEXTES QUI RÉGISSENT LA CONSULTATION DU PUBLIC.....	12	6.6 AUTRES AUTORISATIONS NÉCESSAIRES	24
4.1.1 Textes relatifs à la PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE.....	12	6.6.1 Les procédures liées à l'ouverture du chantier et préalables à la mise en exploitation.....	24
4.1.2 Textes relatifs à la concertation	12	6.6.2 Après la mise en service du projet.....	25
4.1.3 Articles L. 103-2 et R. 103-1 du code de l'urbanismeTextes relatifs à l'évaluation environnementale / étude d'impact	12		
4.1.4 Textes relatifs à l'évaluation des incidences Natura 2000	12		
4.1.5 Textes relatifs au rétablissement des voies de communication	12		
4.2 TEXTES QUI RÉGISSENT LE PROJET	12		
4.2.1 Textes généraux.....	12		
4.2.2 Textes qui règlementent les avis et les autorisations nécessaires pour réaliser le projet, obtenus après la déclaration d'utilité publique.....	12		
5 OBJET DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE (PPVE)	15		
5.1 FONDEMENTS JURIDIQUES DE LA PPVE	15		

Table des illustrations

FIGURE 1 : LOCALISATION DES OPERATIONS DU PROJET DES PHASES 1 & 2 (SOURCE : SNCF RESEAU, 2023).....	5
FIGURE 2 : ZOOM SUR LES PERIMETRES DE L'OPERATION DE CORRIDOR OUEST	6
FIGURE 3 : PONT-RAIL DE LA RUE DE LA BELLE DE MAI, PASSERELLE DES GENDARMES	10
FIGURE 4 : PRINCIPE D'AMENAGEMENT DE LA HALTE DE SAINT-ANDRE ET DE SON POLE D'ECHANGE (AVEC OPTION TRAMWAY NORD EN HAUT, TRAMWAY SUD EN BAS A DROITE)	10
FIGURE 5 : PRINCIPE DE DOUBLEMENT DE LA HALTE D'ARENC	10
FIGURE 6 : LE FAISCEAU D'ARENC (A GAUCHE, LE BD DU RADOUB)	10
FIGURE 7 : PRINCIPE DE REMPLACEMENT DU PASSAGE A NIVEAU DE ST-HENRI ...	11
FIGURE 8 : PRINCIPES RETENUS POUR LE REMPLACEMENT DU PASSAGE A NIVEAU DE ST-ANDRE.....	11
FIGURE 9 : VILLAGE DE SAINT-ANDRE	11
FIGURE 10 : EVOLUTION HISTORIQUE DU PROJET LNPCA.....	17
FIGURE 11 : SCHEMA RECAPITULATIF DE LA PROCEDURE DANS LE CADRE DE MARSEILLE CORRIDOR OUEST	23

1 PREAMBULE

La demande d'autorisation environnementale porte sur le projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur pour l'opération du Corridor Ouest.

Le dossier fera l'objet d'une participation du public par voie électronique (PPVE) au titre de l'article L123-19 du code de l'environnement. Il s'agit en effet et conformément à l'article L.122-1-1 § 3 d'une mise à jour de l'étude d'impact ayant fait l'objet d'une enquête publique entre 2021 et 2022 ayant abouti à la déclaration d'utilité publique du projet par arrêté du 13 octobre 2022.

Un projet susceptible de porter atteinte à l'environnement doit obtenir des autorisations avant de pouvoir être réalisé. Ces autorisations relèvent de différentes réglementations (code de l'environnement, code forestier, code de l'urbanisme...) et de la compétence de différents services de l'État. Elles ont été mises en place afin de protéger autant que possible les milieux environnants des projets.

La procédure d'autorisation environnementale prévue par l'article L181-1 du code de l'environnement rassemble plusieurs autorisations délivrées par l'État.

Les objectifs poursuivis au travers de l'autorisation environnementale sont de :

- Simplifier les procédures tout en maintenant une protection environnementale (un interlocuteur unique centralise les contributions des différents services de l'État concernés et les avis des organismes consultés) ;
- Intégrer plusieurs enjeux environnementaux pour un même projet ;
- Accroître la stabilité des procédures et leur lisibilité pour les porteurs de projet (une seule autorisation ou refus au lieu de décisions successives pouvant compromettre le projet à plusieurs reprises) ;
- Réduire les délais d'instruction.

La pièce A du dossier d'autorisation environnementale :

1. Présente le projet soumis à autorisation environnementale
2. Présente les autorisations demandées
3. Rappelle les raisons pour lesquelles une participation du public par voie électronique (PPVE) est requise (fondements juridiques de la PPVE, article L123-19 du code de l'Environnement) ;
4. Précise l'insertion de la PPVE dans la procédure administrative :

- en rappelant les étapes préparatoires à la procédure de participation,
 - en détaillant les étapes propres à la PPVE
5. Identifie les autorités compétentes,
 6. Rappelle enfin la réglementation applicable à la procédure d'autorisation (liste des textes régissant la procédure d'autorisation et la PPVE).

2 NOM ET ADRESSE DU PETITIONNAIRE

La maîtrise d'ouvrage est partagée entre SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, ceux-ci sont responsables de la mise en œuvre des engagements pris.

Les conditions de co-maîtrise d'ouvrage ont été formalisées sous la forme d'une convention validée par le Conseil d'Agence du 16 octobre 2023.

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage (MOA) des études portant sur les biens et installations mobiliers et immobiliers lui appartenant, appartenant au réseau ferré national, dont elle est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquiert au nom de l'État et assure la coordination des MOA dans le cadre des études AVP.

SNCF Gares & Connexions assure la maîtrise d'ouvrage des études portant sur les biens et installations mobiliers et immobiliers, appartenant au réseau ferré national, dont elle est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquiert au nom de l'État. A ce titre, elle assure la maîtrise d'ouvrage des gares de voyageurs et des éléments associés, conformément à l'article L.2111-9 du code des transports.

Dans ce cadre afin de garantir les objectifs et d'assurer la gestion des interfaces, SNCF RESEAU et Gares & Connexions ont décidé la création d'une Agence LNPCA dédiée au projet.

Les coordonnées de l'Agence LNPCA sont :

Immeuble « Astrolabe »
79 boulevard de Dunkerque Marseille (13002).

3 LE PROJET SOUMIS A AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

3.1 INTRODUCTION

Pour rappel, les trois objectifs initiaux du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur étaient :

1. **D'ouvrir la région Provence-Alpes-Côte d'Azur aux autres régions françaises** et de désenclaver l'est de la région en le reliant au réseau ferré français à grande vitesse ;
2. **De faciliter les déplacements à l'intérieur de la région** (entre les 3 métropoles de Marseille, de Toulon et de Nice, et au sein de chacune d'elles) en offrant une alternative à la route et en complétant la seule ligne ferroviaire existante du littoral ;
3. **De constituer le système ferroviaire intégré et le chaînon manquant de l'arc méditerranéen Barcelone - Marseille - Gênes.**

Les évolutions successives du projet depuis 2009 ont, sans rejeter les autres, priorisé le deuxième objectif pour en faire un projet indépendant. Ces évolutions sont la conséquence de la concertation avec le public et d'une volonté politique de répondre à une demande forte d'amélioration des trains du quotidien.

Il a ainsi été décidé de privilégier la réalisation, dans un premier temps, du projet des phases 1 & 2. Ces phases sont en effet indispensables pour améliorer les services TER des métropoles régionales.

Le projet des phases 1 & 2 répond prioritairement aux besoins d'amélioration des déplacements du quotidien et à l'amélioration du fonctionnement des nœuds ferroviaires de Marseille, de Toulon, de Nice et de la Côte d'Azur.

L'objectif principal est de créer trois réseaux express métropolitains sur les agglomérations d'Aix-Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur mais aussi d'améliorer les liaisons ferroviaires entre les 3 métropoles ainsi que l'accès à l'ensemble du territoire français depuis le Var et les Alpes-Maritimes conformément aux priorités de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019.

Le projet des phases 1 & 2 qui concerne les trois départements des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes a été déclaré d'utilité publique par arrêté du 13 octobre 2022.

Le présent dossier d'autorisation porte sur l'opération de Corridor Ouest dont les études techniques ont pu être réalisées de façon détaillée dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale.

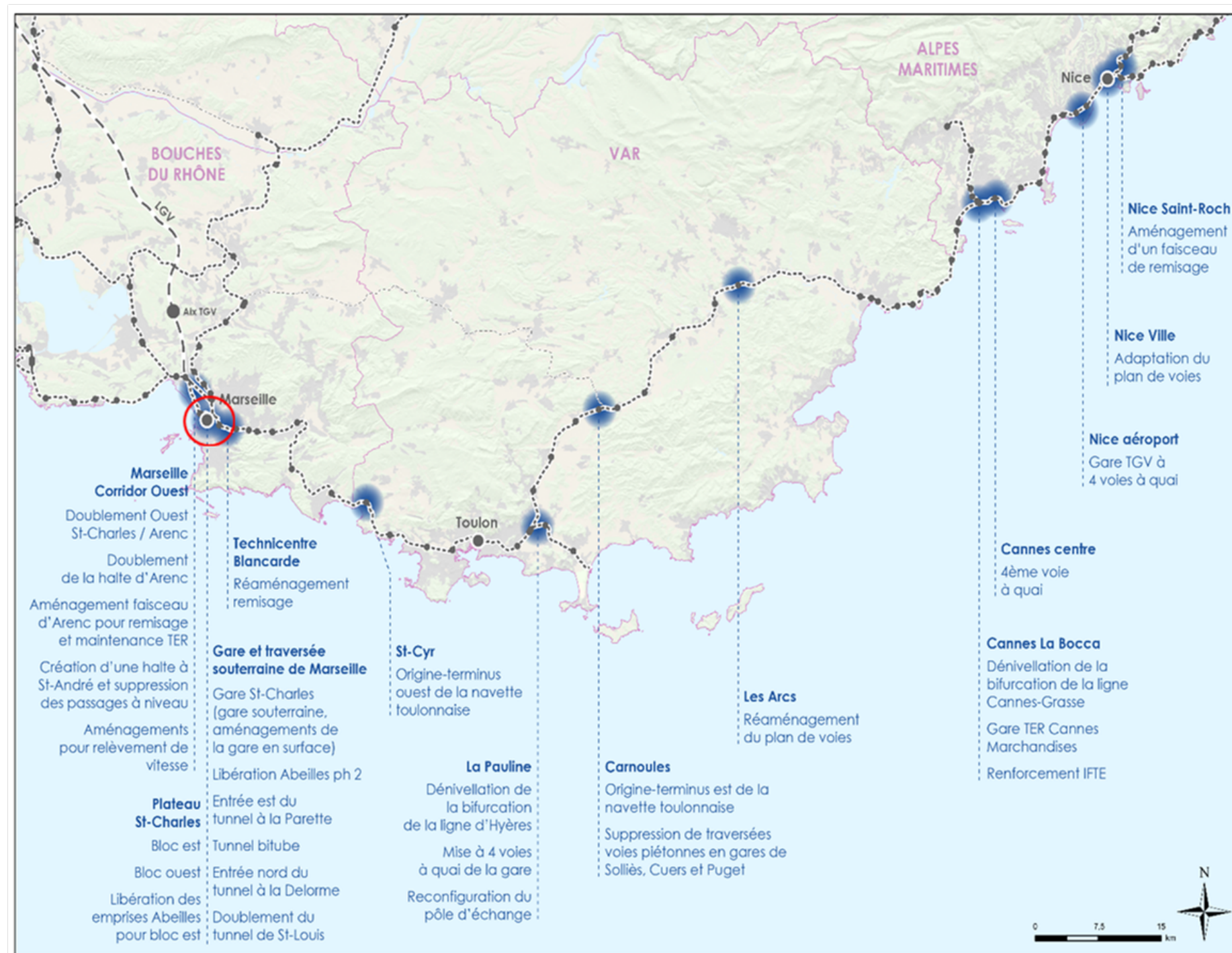


Figure 1 : Localisation des opérations du projet des phases 1 & 2 (source : SNCF Réseau, 2023)

Marseille Corridor Ouest
Localisation générale des opérations

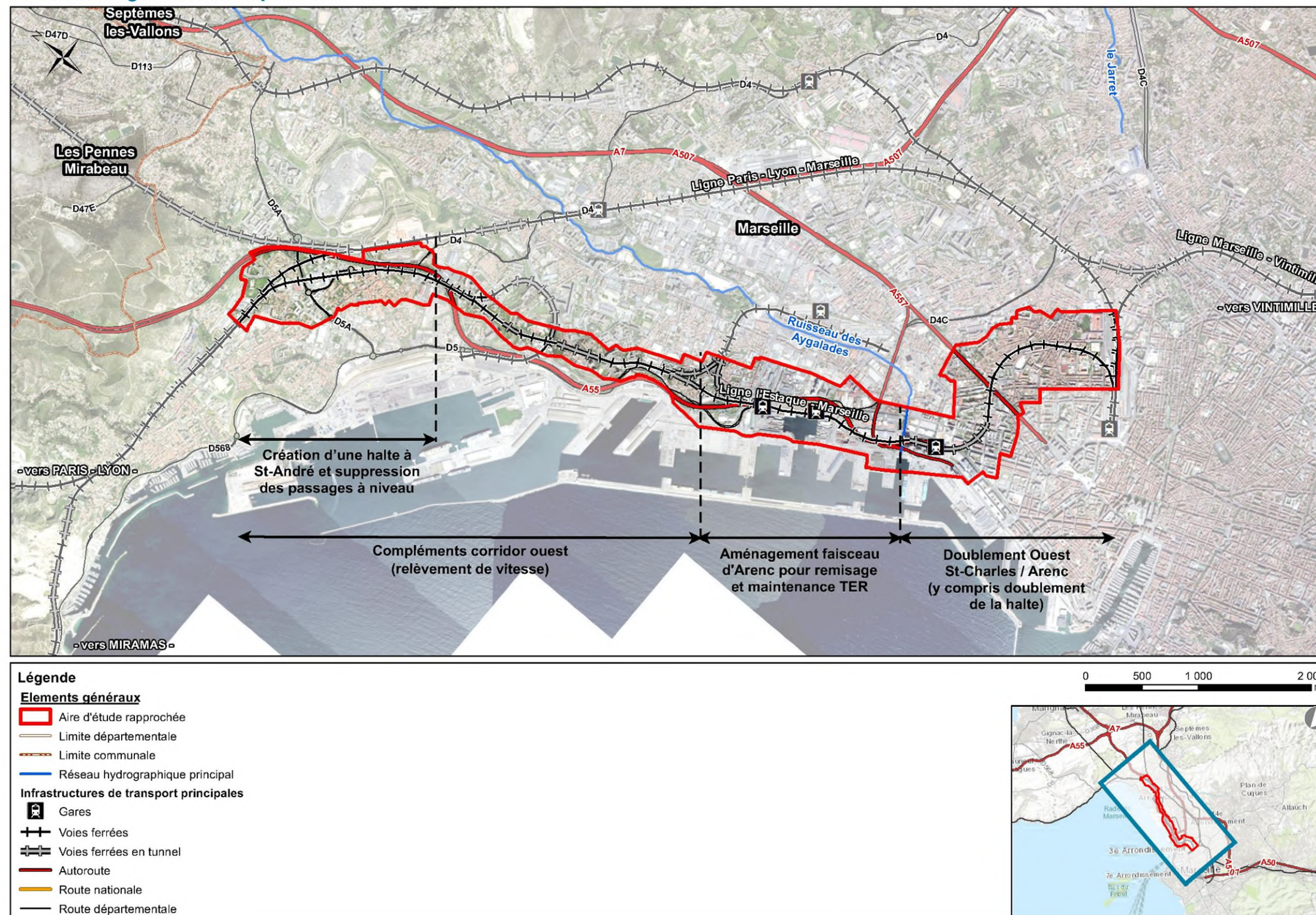


Figure 2 : Zoom sur les périmètres de l'opération de Corridor Ouest

3.2 LE PROJET DES PHASES 1&2

LES OBJECTIFS GENERAUX

AUGMENTER L'OFFRE FERROVIAIRE

Le projet va permettre d'améliorer et de fiabiliser l'infrastructure. L'offre de service ferroviaire pourra donc être développée (c'est la « capacité »), en augmentant la fréquence des TER, en les cadencant pour les rendre plus attractifs, en créant des sillons rapides supplémentaires sur l'axe Marseille-Vintimille et en proposant des liaisons nouvelles qui traversent les métropoles sans correspondance, telles que Miramas-Vitrolles Aéroport-Aubagne autour de Marseille, Ouest toulonnais-Carnoules autour de Toulon ou Cannes-Menton autour de Nice.

L'offre de TER passera, avec le projet, des 2 à 3,5 TER par heure mal cadencés d'aujourd'hui à 4 à 6 TER par heure avec un cadencement attractif autour des métropoles.

Avec cette offre, à l'horizon du projet (2035), la fréquentation annuelle connaîtra une hausse de 23 millions de voyageurs (+ 36 %) par rapport à aujourd'hui. Le déploiement de la navette azurienne et la traversée souterraine de Marseille permettront en effet de renforcer la desserte interrégionale et surtout de stimuler le trafic régional (+ 34 %).

AMELIORER LES TEMPS DE PARCOURS

La suppression du rebroussement (demi-tour des trains ou manœuvres) à Marseille permettra de réduire de 15 à 20 minutes les temps de parcours des 20 000 trains traversant Marseille chaque année (en provenance ou en direction de Toulon et Nice).

OFFRIR UN SERVICE PLUS FIABLE EN AMELIORANT LA ROBUSTESSE ET LA REGULARITE

En facilitant la traversée du nœud ferroviaire marseillais grâce à la suppression des conflits de circulation en surface, et en fluidifiant l'axe Marseille-Vintimille grâce à une meilleure gestion des rattrapages entre les trains lents et les trains rapides et à la suppression des conflits de circulation liés aux voies uniques, le projet améliorera la qualité du service ferroviaire. Le système étant plus à même d'absorber rapidement tous les aléas qui peuvent survenir et perturber le trafic (c'est la « robustesse »), la fiabilité du service sera accrue.

À l'horizon de la mise en service du projet, le nombre de minutes perdues chaque année par les trains dans le nœud ferroviaire marseillais devrait diminuer d'environ 40% (soit 70 000 minutes par an).

PRESERVER LE DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE

La coexistence de trains de vitesses différentes sur un axe unique a été une problématique centrale de la conception du projet.

Le projet dégagera donc de la capacité et apportera de la robustesse, ce dont le fret bénéficiera aussi. En heures de pointe, la capacité dégagée sera en effet utilisée par le TER tandis que de nouveaux sillons fret pourront être proposés en heures creuses.

Ainsi, à l'issue de la phase 2 du projet, avec la libération des voies du raccordement des Chartreux par les trains de voyageurs au bénéfice du fret, la capacité supplémentaire dégagée pour l'insertion des trains de fret serait de :

- 1 à 2 sillons fret Miramas-Vintimille selon le sens ;
- 2 à 3 sillons fret Miramas-La Seyne selon le sens.

AMELIORER LA DESSERTE DES TERRITOIRES GRACE A DE NOUVELLES GARES INTERMODALES

Le projet améliorera la desserte des aires métropolitaines en créant des gares nouvelles intermodales et éco-conçues.

Les partenaires du projet ont accompagné la définition de ces gares de manière à les faire bénéficier d'une intermodalité efficace : transports collectifs urbains, accessibilité en modes actifs (piéton et vélo), parkings relais, etc.

Cet accompagnement a tout particulièrement concerné les pôles d'échanges multimodaux de Nice Aéroport, de Cannes Marchandises, de La Pauline, de Saint-Cyr-sur-Mer, de Saint-André et de Marseille Saint-Charles.

CREER UNE SYNERGIE AVEC LES PROJETS URBAINS STRUCTURANTS

La conception des gares nouvelles s'est faite en étroite coordination avec les projets urbains structurants envisagés sur leur périmètre :

- Projet Quartiers libres autour de la gare Saint-Charles et Opération d'intérêt national Euroméditerranée sur le Corridor Ouest à Marseille ;
- Opération d'intérêt national de la Basse Vallée du Var autour de la gare de Nice aéroport (à Nice) ;
- Projet Cannes Bocca Grand Ouest autour de la nouvelle gare de Cannes Marchandises (à Cannes) ;
- Et d'autres projets plus locaux lorsqu'ils étaient initiés (projet Pradeaux Gare à St-Cyr-sur-Mer).

LES OBJECTIFS SPECIFIQUES AUX OPERATIONS SOUMISES A AUTORISATION

L'ensemble des aménagements du projet des phases 1 & 2 dans le 13 contribuent à l'offre de TER cadencés.

Les opérations permettront à la fois **d'augmenter le trafic TER** pour atteindre au moins 4 trains par heure et par sens cadencés en période de pointe (c'est-à-dire programmés à horaires fixes : 8h00, 8h15, 8h30, 8h45 par exemple) et **d'augmenter sa ponctualité**, tout en maintenant les conditions de desserte de fret ferroviaire à leur niveau actuel.

Les fonctionnalités du projet répondent donc à ces objectifs :

- doublement de la voie unique entre Saint-Charles et Arenc ;
- réduction des cisaillements et des temps d'occupation liés aux mouvements techniques en gare Saint-Charles par la création d'une zone de remisage TER et d'un centre de maintenance de niveau 2 du matériel roulant à Arenc ;
- augmentation de la vitesse des TER jusqu'à 90 km/h entre l'Estaque et Arenc et jusqu'à 60 km/h entre Arenc et Saint-Charles ;
- création d'une halte ferroviaire et d'un pôle d'échanges à Saint-André ;
- restructuration et modernisation du pôle multimodal d'Arenc ;
- reconstitution des fonctionnalités fret du faisceau d'Arenc sans anticiper ni entraver leur développement ;
- remplacement des passages à niveau par des aménagements adaptés pour maintenir la sécurité ferroviaire et routière à un niveau acceptable à l'horizon de l'augmentation de la fréquence des trains.

UNE ELABORATION PROGRESSIVE CONDUITE AVEC LE PUBLIC

La participation du public est abordée en détail au chapitre 5.1 de la présente pièce. Il est cependant important de donner dès à présent certains éléments de contexte ayant conduit à l'élaboration progressive du projet.

Le projet s'est transformé de 2005 à 2018, notamment parce que le retour des territoires, des élus et des concertations publiques a été pris en considération. Le projet s'est aussi adapté progressivement aux capacités financières des partenaires.

On peut distinguer dix temps dans cette évolution.

1. LA DECISION MINISTERIELLE DU 4 MARS 2019 ORIENTE SUR LE PROJET PHASES 1 & 2 ET LANCE LA CONCERTATION SUR CE PERIMETRE.

Le Rapport du 1er février 2018 du COI (Conseil d'Orientation des Infrastructures) propose une planification en 4 phases des engagements financiers pour la LNPCA au gouvernement. Ces 4 phases diffèrent des 2 priorités issues de la commission mobilité 21 de 2013. Ces propositions sont actées dans l'exposé des motifs de la LOM (promulguée le 24 décembre 2019).

La décision ministérielle du 4 mars 2019 réaffirme la nécessité de traiter les nœuds ferroviaires en premier et demande de réaliser sans attendre les aménagements de la phase 1, puis ceux de la phase 2, faisant ainsi émerger le projet des phases 1 & 2.

Elle demande à SNCF Réseau et SNCF Gares&Connexions de concerter sur ce projet des phases 1 & 2 de la LNPCA. Des études dites « de recalage » sont engagées sur le projet.

Une première concertation dédiée au projet des phases 1 & 2 a eu lieu de juin à novembre 2019 : elle a montré une adhésion du public au principe d'un développement du TER dans les trois aires métropolitaines.

2. LA DECISION MINISTERIELLE DU 23 JUIN 2020

Le Ministre a constaté que la concertation menée entre le 12 juin et le 18 octobre 2019 sur le périmètre du projet des phases 1 & 2, conformément à la décision ministérielle du 4 mars 2019, a été considérée par l'ensemble des acteurs comme riche, fructueuse et utile à l'avancement de ce projet.

La décision ministérielle du 23 juin 2020 fixe comme objectif de lancer l'enquête publique sur les aménagements concertés en 2019 des phases 1 & 2.

« Considérant que :

- La saisine préalable au projet d'enquête publique ne concerne que les phases 1 & 2 du projet portant sur la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et azuréen prévue dans le cadre du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur.
- Les circonstances de fait et de droit justifiant la partie du projet soumise à la prochaine enquête publique n'ont pas subi des modifications substantielles depuis la clôture du débat public ;
- Les objectifs poursuivis par la partie du projet soumise à la prochaine enquête publique n'ont pas changé depuis la fin du débat public ;
- La participation du public concernant les phases 1 & 2 du projet a été poursuivie après la fin du débat public ;

- Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre la participation du public en décembre 2020, avant l'ouverture de cette enquête publique, ce qui devrait permettre de répondre aux questions du public portant sur l'intermodalité liée aux projets de gare, sur les nuisances sonores et sur la gestion des chantiers postérieure à l'enquête publique, (...) ».

3. LA SAISINE DE LA CNDP (COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC) EN 2020

Compte tenu du délai écoulé depuis la dernière saisine (septembre 2015), et de la nécessité, pour le maître d'ouvrage, de mettre en cohérence l'évolution constatée du projet et son périmètre réglementaire pour l'enquête publique, SNCF Réseau et SNCF Gares&Connexions ont saisi la CNDP le 13 novembre 2020 sur l'opportunité de relancer une nouvelle phase de concertation portant sur la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et azuréen. Ce sont les seules parties du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur à faire l'objet d'un projet d'enquête publique.

Dans sa décision n° 2020 / 134 / LNPCA / 15 du 2 décembre 2020, la CNDP décide que :

1. Il y a lieu de poursuivre la concertation assurant la bonne information et la participation du public jusqu'à l'enquête publique sur le projet de trains des phases 1 & 2 soumis à la prochaine enquête publique.
2. Cette décision ne s'applique pas aux phases 3 & 4 du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur, qui devront faire l'objet d'une nouvelle saisine préalablement aux futures enquêtes publiques.

La concertation complémentaire a été réalisée sur 9 opérations du projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, portant sur la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen.

Deux périodes de concertation complémentaire ont été conduites (20 novembre - 31 décembre 2020 et 1er mars - 15 avril 2021), conformément aux articles L121-1 du code de l'environnement ainsi qu'aux articles L103-2 à L103-6 et R103-1 à R103-3 du code de l'urbanisme.

Ces concertations ont permis au Comité de Pilotage du 19 avril 2021 de proposer le programme définitif du projet au ministre.

4. LA DECISION MINISTERIELLE DU 7 JUIN 2021

La décision ministérielle du 7 juin 2021 valide le programme des opérations constitutives du projet des phases 1 & 2 par secteur géographique, dans la continuité de la décision ministérielle du 23 juin 2020.

La décision confirme la demande de proposer d'ici 2022 un programme d'études permettant de préparer les concertations concernant les sections de lignes nouvelles (phases 3 & 4 de la LNPCA). Ces sections devront le moment venu faire l'objet d'une nouvelle saisine de la CNDP, qui pourra décider d'organiser un débat public ou une concertation avec garant puis une procédure d'enquête d'utilité publique spécifique.

Ces sections de lignes nouvelles sont envisagées au-delà du projet autoporteur des phases 1 & 2 soumis à l'enquête publique et donneront lieu à de nouvelles procédures réglementaires.

La décision précise que le projet des phases 1 & 2 forme un ensemble cohérent, complet et fonctionnel, répondant à des objectifs de gains de régularité et de capacité, principalement au service des transports du quotidien.

5. DECISION DU 05 AOUT 2021

La décision du 5 août 2021 a porté approbation du bilan de concertation complémentaire relatif au projet des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

6. LA DECISION MINISTERIELLE DU 08 DECEMBRE 2021

La décision ministérielle du 08 décembre 2021 autorise le lancement de l'enquête publique par SNCF R dans le cadre de la procédure d'enquête préalable à la DUP.

7. LA POURSUITE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Cette concertation s'est poursuivie en 2021. Le garant en a rendu compte le 14 décembre 2021 dans un rapport de synthèse en vue de l'enquête publique, publié sur le site internet de la concertation et sur celui de la CNDP.

8. L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique s'est déroulée du 17 janvier au 28 février 2022. La commission d'enquête publique a considéré que cette enquête était l'aboutissement de nombreuses phases de concertation ayant mobilisé un public nombreux. La participation du public à l'enquête a également été importante, avec plus de 1500 contributions déposées.

9. LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU 13 OCTOBRE 2022

La commission d'enquête chargée de conduire l'enquête publique sur le projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence a remis le 22 avril 2022, au préfet des Bouches-du-Rhône, son rapport et ses conclusions motivées sur le projet. Les 19 commissaires enquêteurs ont donné un avis favorable, assorties de 9 réserves sur la DUP et 16 recommandations.

Le maître d'ouvrage a adapté son projet en fonction de l'avis de la commission d'enquête.

Les réserves de cette commission ayant alors été levées, un arrêté inter-préfectoral du 13 octobre 2022 a déclaré d'utilité publique (DUP) les travaux nécessaires à la réalisation des phases 1 et 2 de LNPCA comprenant 28 opérations élémentaires.

LE PROTOCOLE DE FINANCEMENT

Un « protocole d'intention relatif au financement de la « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » » a été établi par les financeurs du projet :



Ce protocole de financement prévoit un financement des phases 1 et 2 à parité entre l'Etat et les collectivités signataires, à hauteur de 40% chacun du coût des phases 1 et 2, ainsi que sur une hypothèse de financement européen de 20 %, a été signé par l'ensemble des parties le 21 décembre 2021.

Comme le permet l'article 4 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, l'ordonnance n° 2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et son décret d'application n° 2022-638 du 22 avril 2022 relatif à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur créent un établissement public local dénommé « Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » (SLNPCA) portant la part de financement des collectivités et assis sur des ressources fiscales ayant vocation à alléger leur contribution budgétaire. Ces recettes fiscales consistent en une taxe additionnelle à la taxe de séjour et une taxe sur les locaux de bureaux, commerciaux, de stockage et les surfaces de

stationnement pour un rendement total de 40 M€ / an (valeur 2023 à indexer) couvrant 50 % de la contribution financière des collectivités. Ces recettes ont été prévues par les articles 75 et 76 de la loi de finances pour 2023.

Le projet dispose donc aujourd'hui de deux co-financeurs :

- L'Etat, à travers l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport (AFIT)
- La SLNPCA, représentante des collectivités locales.

En décembre 2024, les co-financeurs ont confirmé leur capacité à contractualiser le financement des travaux de la phase 1 au premier semestre 2025 sur la base du coût prévisionnel provisoire des travaux établi au terme des études d'avant-projet remises le 3 octobre 2024. Le montant non encore contractualisé lors des premières conventions déjà signées (avant-projets, premiers travaux prioritaires, etc.) est de 1228 M€.

- Le Conseil d'Administration de la SLNPCA s'est engagé le 6 décembre 2024 sur un financement de 614 M€ ;
- Le Conseil d'Administration de l'AFIT France a approuvé des autorisations d'engagement 2025 pour LNPCA à hauteur de 614 M€.

Sur cette base, les conventions de financement de réalisation des travaux des opérations de la phase 1, dont les opérations de la navette toulonnaise, ont été validées par :

- Le Conseil d'Administration de la SLNPCA du 17 mars 2025,
- Le Conseil d'Administration de l'AFIT France du 17 mai 2025, **pour un montant de 547,9 M€ courants pour les opérations de la phase 1 sur Marseille.**

L'ensemble du financement de la phase 1 du projet LNPCA est donc aujourd'hui assuré.

La contractualisation des financements de la phase 2 interviendra au terme des études d'avant-projet, à partir de 2027.

3.3 L'OPERATION DE MARSEILLE CORRIDOR OUEST

Pour atteindre les objectifs de désaturation du nœud ferroviaire marseillais, la réorganisation des circulations ferroviaires de l'étoile marseillaise doit permettre d'assurer à la fois une meilleure régularité des trains et un renforcement de l'offre actuelle pour mettre en place un véritable RER métropolitain.

Cette réorganisation prévoit notamment de :

- Consacrer la ligne Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) en priorité aux trains grandes lignes (d'où la suppression progressive des haltes TER de Saint-Louis, puis Saint-Henri en 2019) et aux TER qui emprunteront la traversée souterraine, afin de soulager la partie centrale de la gare de Saint-Charles surface ;
- Reporter 2 TER/h/s venant de la Côte Bleue et de Vitrolles sur la ligne littorale (corridor ouest) pour offrir un service « RER » à 4 TER/h/s sur cette ligne. En effet, les études d'exploitation ont montré la nécessité de basculer ces TER depuis la ligne PLM vers la ligne de Marseille à L'Estaque pour garantir une robustesse sur le plateau ;
- Créer de la capacité de remisage et de maintenance du matériel roulant dans le faisceau ferroviaire d'Arenc, sur cette ligne, pour tous les trains de ces deux directions et éviter ainsi des manœuvres techniques gourmandes en capacité vers d'autres sites du nœud ferroviaire ;
- Mieux desservir les territoires nord de Marseille en créant une halte à Saint-André ;
- Améliorer la sécurité ferroviaire et routière sur cet axe.

Pour ce faire, le projet comprend :

- Le doublement de la voie unique entre la gare de Saint-Charles et la halte d'Arenc, y compris le doublement de cette dernière ;
- Le réaménagement du faisceau d'Arenc pour accroître la capacité de remisage et de maintenance des TER, tout en conservant à l'identique les autres fonctionnalités existantes (maintenance travaux, fret, ...) sans anticipation d'un développement particulier ;
- La création d'une halte à Saint-André qui doit s'insérer au mieux dans le tissu urbain. Cette halte sera mise en service concomitamment avec le remplacement du passage à niveau ;
- Le remplacement des passages à niveau de Saint-Henri et Saint-André par des ponts - rails créés ou au gabarit adapté ;
- Le relèvement de la vitesse à 90 km/h entre l'Estaque et Arenc pour compenser l'arrêt des TER en gare de Saint-André ainsi que

l'aménagement d'aiguilles en gare de l'Estaque permettant un dégagement plus rapide de la ligne PLM (Paris – Lyon – Méditerranée) par les convois fret venant de Miramas.

3.3.1 DOUBLEMENT DE LA VOIE UNIQUE ENTRE LA SORTIE DE LA GARE SAINT-CHARLES (RUE GUIBAL) ET ARENC

CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'OPERATION

La voie unique actuelle constitue un goulot d'étranglement et ne permet pas de répondre à l'objectif fonctionnel de 4 TER par heure avec une bonne robustesse d'exploitation.

Fonctions assurées



Doublément de voie unique

PRINCIPES DE L'OPERATION

Elle devra donc être doublée sur tout le linéaire, en examinant la possibilité de jumelage avec un cheminement pour les modes doux. Le tunnel de Lajout, créé dans les premières années du projet Euroméditerranée (1999-2000) pour dévier la voie ferrée vers le nord et assurer ainsi la continuité de la ligne de Saint-Charles à l'Estaque, a été conçu pour accueillir une seconde voie. Il n'y aura donc pas de travaux majeurs sous cet ouvrage.

Le tracé pour le doublement total de la ligne et l'augmentation de vitesse est prévu de manière à ne pas sortir des emprises ferroviaires actuelles.

Le linéaire de section doublée compte plusieurs ponts, dont certains ne disposent pas du gabarit minimal pour recevoir deux voies ou de la hauteur nécessaire pour les installations électriques aux normes actuelles. Il sera donc nécessaire de les remplacer.

Les ouvrages impactés et devant être reconstruits seront les suivants :

- Pont route de l'avenue de Bellevue ;
- Pont rail métallique de la rue Belle de Mai ;
- Passerelle des Gendarmes, Chemin privé de la Caserne du Muy.

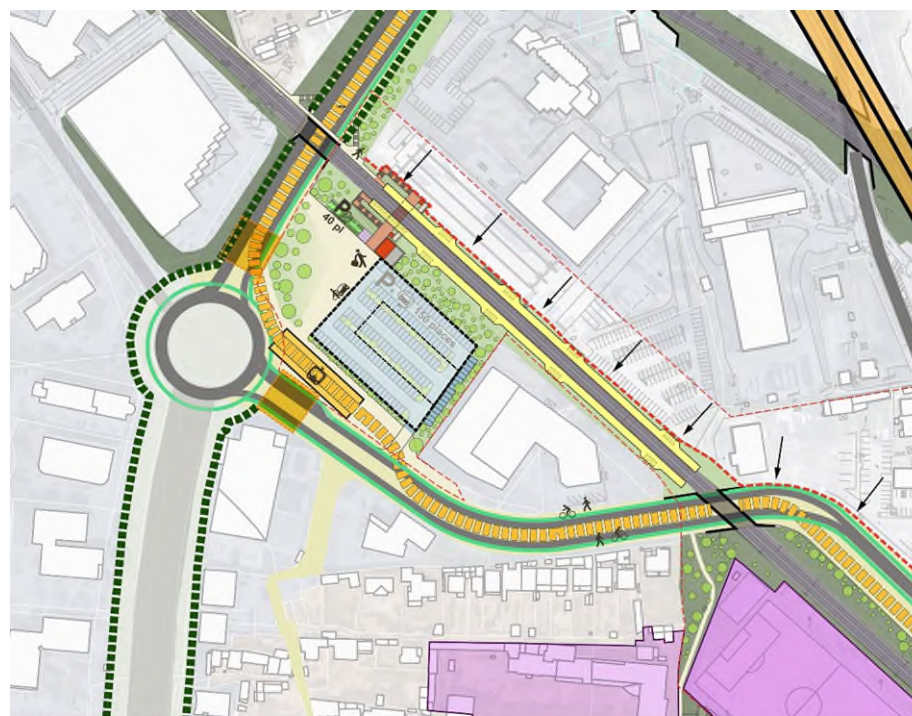


Figure 3 : Pont-rail de la rue de la Belle de Mai, passerelle des gendarmes

Le projet prévoit aussi la reprise des murs de soutènement en mauvais état, soit environ 30% du linéaire.

3.3.2 DOUBLEMENT DE LA HALTE D'ARENC

Les voies seront doublées avec création d'un quai central 220 m :



LEGENDE

- EXISTANT**
- tissu urbain de quartier historique
 - tissu urbain de quartier économique
 - commerces de quartier
 - équipements / services de quartier
- PROJET**
- PDU**
- tramway
 - pôle bus correspondance gare
 - boulevard urbain multimodal
 - pistes cyclables
- PEM**
- parvis multimodal
 - bâtiment voyageurs
 - quais
 - abri-vélos sécurisés
 - services voyageurs
 - parkings
 - potentiel pour programmes urbains



Figure 4 : principe d'aménagement de la halte de Saint-André et de son pôle d'échange (avec option tramway nord en haut, tramway sud en bas à droite)

- Élargissement de la tranchée par paroi moulée et butons projetés ;
- Création d'une seconde voie et d'un quai central ;
- Création d'une dalle au-dessus des voies qui portera les installations billettiques et depuis laquelle on accèdera au quai.

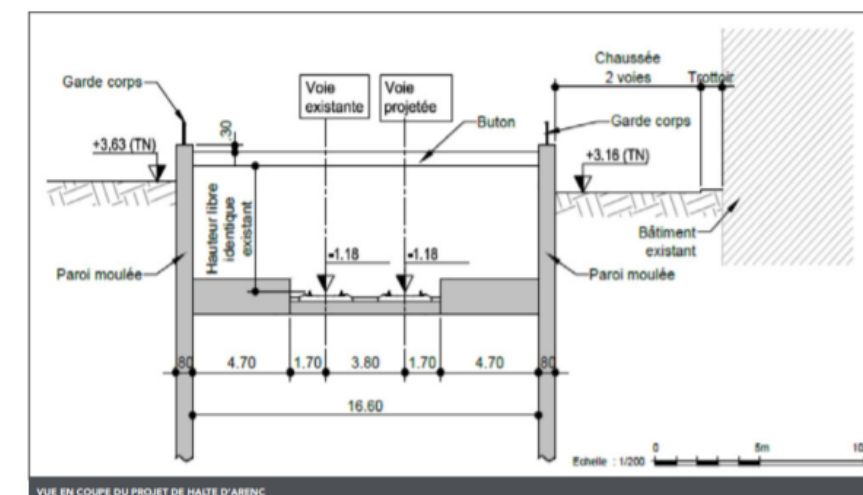


Figure 5 : Principe de doublement de la halte d'Arenc

3.3.3 FAISCEAU D'ARENC

Le projet prévoit l'aménagement du plan de voies du faisceau d'Arenc pour des installations de remisage et maintenance des TER du corridor ouest et la reconstitution des fonctionnalités actuelles.

Fonctions assurées



Remisages adaptés



Figure 6 : Le faisceau d'Arenc (à gauche, le Bd du Radoub)

CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'OPERATION

La réorganisation du faisceau d'Arenc vise à :

- Améliorer de manière sensible la circulation des trains voyageurs (diminution de l'irrégularité quotidienne sur le périmètre du plateau de la gare de Marseille Saint-Charles) en réduisant, en particulier, les cisaillements et les temps d'occupation des voies liés aux mouvements techniques ;
- Garantir l'exploitabilité et la robustesse ferroviaires sur le site d'Arenc en améliorant les interfaces avec le Réseau Ferré

Portuaire (entre les accès « Port Nord » et le « Terminal Roulier Sud ») pour le trafic fret (croisements de circulation, longueur admissible des trains), sans obérer la circulation prioritaire des trains de voyageurs.

PRINCIPES DE L'OPERATION

Le projet comprend :

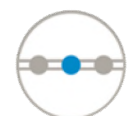
- La bascule des 2 voies principales au centre du faisceau ;
- Des modifications du plan de voies de service pour mise en position centrale des deux voies de circulation principales ;
- La création de 5 voies de remisage de 220 m ou plus, 2 voies de maintenance fosse passerelle de 110m, une voie pour machine à laver, deux voies d'entretien logistique (vidange WC, sablage, refueling) de 220m, 1 voie de circulation ;
- La création de 2 voies pour la maintenance et les travaux de l'infrastructure ;
- La création des accès routiers nécessaires ;
- La reconstitution des 2 voies de réception pour l'ITE (Installation Terminale Embranchée) Storione ;
- La reconstitution côté mer de 4 voies fret de 565 m de longueur utile et maintien des accès aux ITE existantes à fonctionnalités conservées ;
- Le décalage des voies côté mer pour dégager un linéaire de 15 m qui permettra l'élargissement du boulevard du Radoub ;
- Le remplacement des 2 postes existants par un poste automatique informatisé télécommandant la double voie de l'Estaque à Saint-Charles ainsi que les installations du faisceau de remisage / maintenance TER.

3.3.4 CREATION DE LA HALTE DE SAINT-ANDRE

Une halte TER à 2 voies à quai sera implantée entre les avenues André Roussin et Fernand Sardou, avec :

- 2 quais latéraux de 220 m avec accès ;
- Un accès aux quais côté zone d'activité André Roussin

Fonctions assurées



Nouvelle desserte

Un parvis multimodal s'ouvrira sur l'avenue André Roussin, avec un bâtiment abri des services aux voyageurs, des cheminements jusqu'à l'arrêt de tramway projeté, des abris vélos sécurisés de 40 places, un arrêt de bus, une dépose minute, un parking-relais de plain-pied de 80 places en cohérence avec le PDU. L'accès au quai pour les personnes à mobilité réduite sera prévu par un ascenseur, l'insertion de rampes étant ici difficile. Un passage inférieur permettra de rejoindre le quai opposé.

Le tracé du tramway n'est pas fixé à ce stade. Deux options de tracé ont été prises en compte dans la conception de la halte.

3.3.5 REMPLACEMENT DES PASSAGES A NIVEAU DE SAINT-HENRI ET SAINT-ANDRE

Les passages à niveau de Saint-Henri et Saint-André ne peuvent être conservés avec un niveau de sécurité équivalent du fait de l'augmentation du trafic TER.

Fonctions assurées



Sécurité

En effet, les temps de fermeture seraient multipliés par 3, et les seuils de criticité d'accident mortel dépasseraient les seuils acceptables à cet horizon du projet, selon les référentiels en vigueur

LE PASSAGE A NIVEAU N°1 DE SAINT-HENRI

Le passage à niveau de Saint-Henri sera supprimé et remplacé par une voie nouvelle entre le chemin du Passet et le chemin de la Pelouque.

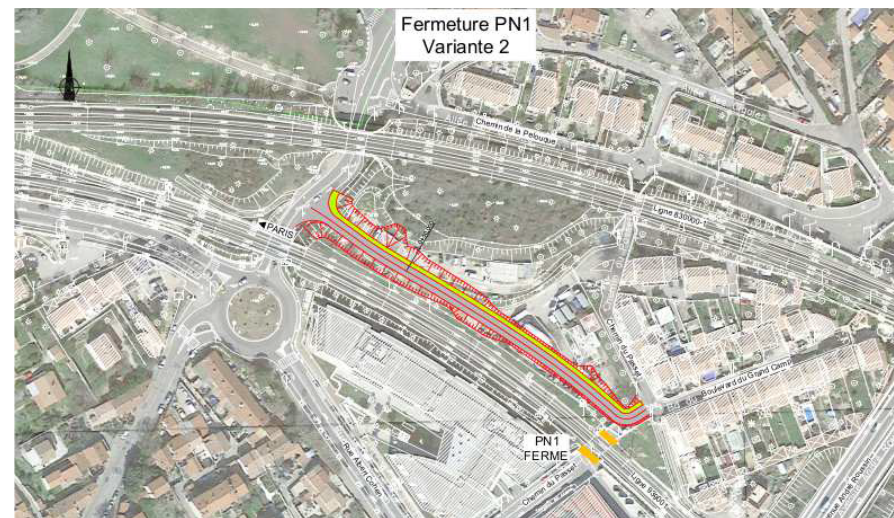


Figure 7 : Principe de remplacement du passage à niveau de St-Henri

LE PASSAGE A NIVEAU N°2 DE SAINT-ANDRE

Le passage à niveau de Saint-André sur l'avenue Condorcet sera remplacé par un nouveau passage inférieur sous la voie ferrée au droit du Boulevard Cauvet (double sens, accessible aux bus de gabarit normal – hauteur de 4 m, largeur de 12 m) et par l'augmentation du gabarit de l'ouvrage du Boulevard Barnier pour permettre le passage des bus.

Ces ouvrages laissent ouvertes plusieurs solutions de réorganisation des circulations des transports en commun et des voitures.

Le plan de circulation sera précisé dans les étapes ultérieures sous l'égide de la Métropole Aix-Marseille-Provence :

- En intégrant la réorganisation à venir du réseau de transport en commun, selon les variantes de tramway qui seront retenues ;
- En cherchant à conserver le caractère villageois du quartier, en évitant son enclavement tout en limitant la circulation de transit, avec la volonté de conserver la qualité de vie et le tissu commercial. Un vrai projet urbain intégré devra accompagner le projet ferroviaire.

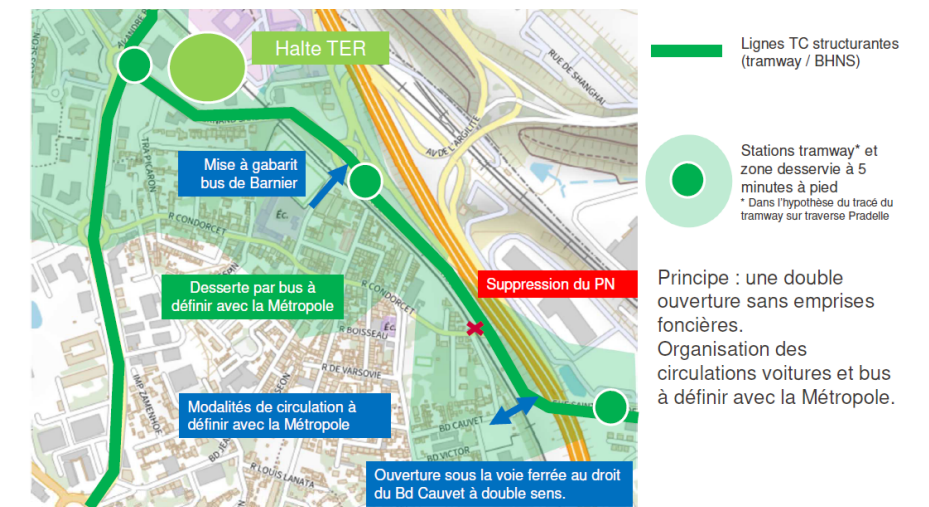


Figure 8 : principes retenus pour le remplacement du passage à niveau de St-André

3.3.6 AMENAGEMENTS DU PROFIL DES VOIES

Il s'agit de reprises ponctuelles du profil des voies permettant un accroissement des vitesses de circulation, sans impacts hors des emprises ferroviaires.



Figure 9 : Village de Saint-André

4 TEXTES ENCADRANT LE DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTAL

La procédure de demande d'autorisation environnemental est définies par des textes législatifs et réglementaires.

Le chapitre suivant a pour objet d'en dresser la liste, en distinguant ceux qui régissent la participation du public par voie électronique et ceux qui régissent le projet objet de l'autorisation environnementale.

Le dossier fait l'objet d'une participation du public par voie électronique (PPVE) au titre de l'article L123-19 du code de l'environnement. Il s'agit en effet et conformément à l'article L.122-1-1 paragraphe 3 d'une mise à jour de l'étude d'impact ; le projet a fait l'objet d'une enquête public entre 2021 et 2022 ayant abouti à la déclaration d'utilité publique du projet par arrêté du 13 octobre 2022.

4.1 TEXTES QUI REGISSENT LA CONSULTATION DU PUBLIC

4.1.1 TEXTES RELATIFS A LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE

Code de l'environnement, partie législative :

- Article L.123-19 du code de l'environnement relatif à la participation du public par voie électronique.

Code de l'environnement, partie réglementaire :

- R.123-46-1 et D.123-46-2 du code de l'environnement relatif à la participation du public par voie électronique.
- Articles R.121-1 à R.121-6-2, concernant la publicité des projets et la saisine de la Commission nationale du débat public ;
- Articles R.121-7 et R.121-8, concernant le déroulement du débat public ;
- Articles R.121-9 à R.121-11, concernant l'issue du débat public.

4.1.2 TEXTES RELATIFS A LA CONCERTATION

Pour la concertation préalable concernant les projets de création ou d'extension de gares ferroviaires, le code de l'urbanisme :

4.1.3 ARTICLES L. 103-2 ET R. 103-1 DU CODE DE L'URBANISME ET TEXTES RELATIFS A L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE / ETUDE D'IMPACT

Code de l'environnement, partie législative :

- Articles L.122-1 à L.122-3-4, concernant les études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements ;

Code de l'environnement, partie réglementaire :

- Articles R.122-1 à R.122-23, concernant les études d'impact des travaux et projets d'aménagement.

4.1.4 TEXTES RELATIFS A L'EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000

Code de l'environnement :

- Partie législative, article L.414-4, concernant l'évaluation des incidences Natura 2000 ;
- Partie réglementaire, articles R.414-19 à R.414-26, concernant l'évaluation des incidences Natura 2000.

4.1.5 TEXTES RELATIFS AU RETABLISSEMENT DES VOIES DE COMMUNICATION

Code général de la propriété des personnes publiques :

- Partie législative : articles L.2123-9 à R.2123-12, concernant le rétablissement de voies de communication rendu nécessaire par la réalisation d'une infrastructure de transport ;
- Partie réglementaire : article R.2123-8, concernant le rétablissement de voies de communication rendu nécessaire par la réalisation d'une infrastructure de transport.

4.2 TEXTES QUI REGISSENT LE PROJET

4.2.1 TEXTES GENERAUX

Les codes :

- Code de l'environnement ;
- Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Code de l'urbanisme ;
- Code du patrimoine ;

- Code rural et de la pêche maritime ;
- Code forestier ;
- Code de la santé publique ;
- Code général de la propriété des personnes publiques ;
- Code de la route ;
- Code de la voirie routière.

4.2.2 TEXTES QUI REGLEMENTENT LES AVIS ET LES AUTORISATIONS NECESSAIRES POUR REALISER LE PROJET, OBTENUS APRES LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE.

TEXTES RELATIFS AUX ESPECES ET HABITATS NATURELS PROTEGES

Code de l'environnement :

- Partie législative : articles L.411-1 et L.411-2, concernant la préservation du patrimoine naturel ;
- Partie réglementaire : articles R.411-1 et suivants, concernant la préservation du patrimoine biologique.

Arrêtés concernant notamment la protection des espèces animales et végétales :

- Arrêté du 21 juillet 1983, modifié par l'arrêté du 18 janvier 2000, relatif à la protection des écrevisses autochtones ;
- Arrêté du 8 décembre 1988 fixant la liste des espèces de poissons protégées sur l'ensemble du territoire national ;
- Arrêté ministériel du 13 octobre 1989 relatif à la liste des espèces végétales sauvages pouvant faire l'objet d'une réglementation préfectorale permanente ou temporaire, modifié par les arrêtés ministériels du 5 octobre 1992 et du 9 mars 2009 ;
- Arrêté du 9 juillet 1999 fixant la liste des espèces de vertébrés protégées menacées d'extinction en France et dont l'aire de répartition excède le territoire d'un département, modifié par l'arrêté du 27 mai 2009 ;
- Arrêté du 23 avril 2007 fixant la liste des insectes protégés sur l'ensemble du territoire national et les modalités de leur protection ;
- Arrêté du 23 avril 2007 fixant la liste des mollusques protégés sur l'ensemble du territoire national et les modalités de leur protection ;
- Arrêté du 23 avril 2007, modifié par l'arrêté du 15 septembre 2012, fixant la liste des mammifères terrestres protégés sur l'ensemble du territoire national et les modalités de leur protection ;

- Arrêté du 19 novembre 2007 fixant la liste des amphibiens et des reptiles protégés sur l'ensemble du territoire national et les modalités de leur protection ;
- Arrêté du 29 octobre 2009 fixant la liste des espèces d'oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire national et les modalités de leur protection ;
- Arrêté du 20 janvier 1982 relatif à la liste des espèces végétales protégées sur l'ensemble du territoire, modifié par les arrêtés du 15 septembre 1982, du 31 août 1995 et du 14 décembre 2006 ;
- Arrêté interministériel du 9 mai 1995 relatif à la liste des espèces végétales protégées en région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- Arrêté du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies au 4° de l'article L.411-2 du code de l'environnement portant sur des espèces de faune et de flore sauvages protégées ;
- Arrêté du 14 février 2018 relatif à la prévention de l'introduction et de la propagation des espèces végétales exotiques envahissantes sur le territoire métropolitain ;
- Arrêté du 6 janvier 2020 fixant la liste des espèces animales et végétales à la protection desquelles il ne peut être dérogé qu'après avis du CNPN ;
- Arrêté du 8 janvier 2021 fixant la liste des amphibiens et reptiles représentés sur le territoire métropolitain, protégés sur l'ensemble du territoire et fixant les modalités de protection.

TEXTES RELATIFS AUX SITES NATURELS INSCRITS ET CLASSES

Code de l'environnement :

- Partie législative : articles L.341-1 et suivants.
- Partie réglementaire : articles R.341-1 et suivants.

TEXTES RELATIFS A L'EAU, AUX MILIEUX AQUATIQUES ET AUX ZONES HUMIDES

Code de l'environnement, partie législative :

- Article L.211-1 et suivants.
- Article L.214-1 à L.215-15, concernant les régimes d'autorisation ou de déclaration des installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles d'affecter l'eau et les milieux aquatiques.

Code de l'environnement, partie réglementaire :

- Articles R.211-108 et R.211-109, concernant les zones humides ;

- Articles R.214-1 à R.214-5, concernant la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration ;
- Articles R.214-6 à R.214-28, concernant les dispositions applicables aux opérations soumises à autorisation ;
- Articles R.214-32 à R.214-40-3, concernant les dispositions applicables aux opérations soumises à déclaration ;
- Articles R.214-42 à R.214-56, concernant les dispositions communes aux opérations soumises à autorisation ou à déclaration.

TEXTES RELATIFS AU DEFRICHEMENT

Code forestier, partie législative :

- Articles L. 214-13 à L.214-14, concernant les défrichements des bois et forêts des collectivités territoriales et de certaines personnes morales ;
- Articles L. 341-1 à L.341-10, et L.342-1, concernant les défrichements des bois et forêts des particuliers.

Code forestier, partie réglementaire :

- Articles R. 214-30 à R.214-31, concernant les défrichements des bois et forêts des collectivités territoriales et de certaines personnes morales ;
- Articles R. 341-1 à R.341-7-2, concernant les défrichements des bois et forêts des particuliers.

TEXTE RELATIF AUX ALIGNEMENT D'ARBRES

Code de l'environnement, partie législative :

- Article L.350-3, concernant l'atteinte aux alignements d'arbre ;

TEXTES RELATIFS AU PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

Code du patrimoine, partie législative :

- Articles L.521-1 et suivants, concernant l'archéologie préventive ;
- Articles L.531-1 à L.531-16, concernant les fouilles archéologiques programmées et les découvertes fortuites.

Code du patrimoine, partie réglementaire :

- Articles R.523-1 et suivants, concernant la mise en œuvre des opérations d'archéologie préventive ;

- Articles R.531-8 à R.531-10, concernant les fouilles archéologiques programmées et les découvertes fortuites.

TEXTES RELATIFS AUX MONUMENTS HISTORIQUES ET ESPACES PROTEGES

Code du patrimoine, partie législative :

- Articles L.621-1 et suivants, concernant les immeubles monuments historiques ;
- Articles L.631-1 et suivants, concernant les sites patrimoniaux remarquables.

Code du patrimoine, partie réglementaire :

- Articles R.621-1 et suivants, concernant le classement des immeubles ;
- Articles R.621-53 et suivants, concernant l'inscription des immeubles ;
- Article R.621-83, concernant les découvertes fortuites ;
- Articles R.621-92 et suivants, concernant les dispositions relatives aux immeubles adossés aux immeubles classés et aux immeubles situés dans le champ de visibilité des immeubles classés ou inscrits ;
- Articles R.631-1 à R.631-5, concernant les sites patrimoniaux remarquables.

TEXTES RELATIFS AU BRUIT

Code de l'environnement :

- Partie législative : articles L. 571-9 et suivants, concernant la lutte contre le bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres ;
- Partie réglementaire : articles R. 571-32 et suivants, concernant la lutte contre le bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres.

Arrêtés :

- Arrêté du 30 mai 1996, modifié par arrêté du 23 juillet 2013, relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;
- Arrêté du 3 septembre 2013 illustrant par des schémas et des exemples les articles 6 et 7 de l'arrêté du 30 mai 1996 modifié ;
- Arrêté du 8 novembre 1999, relatif au bruit des infrastructures ferroviaires.

Circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transport terrestre et à la résorption des points noirs de bruit

Circulaire du 28 février 2002 relative aux politiques de prévention et de résorption du bruit ferroviaire

TEXTES RELATIFS A LA QUALITE DE L'AIR

Code de l'environnement :

- Partie législative : articles L.220-1 et suivants, concernant la surveillance et la préservation de la qualité de l'air ;
- Partie réglementaire : articles R.220-1 et suivants, concernant la surveillance et la préservation de la qualité de l'air.

TEXTES RELATIFS AUX NUISANCES LUMINEUSES

Code de l'environnement :

- Partie législative : articles L.583-1 à L.583-4, concernant les nuisances lumineuses ;
- Partie réglementaire : articles R.583-1 à R.583-7, concernant la prévention des nuisances lumineuses.

TEXTES RELATIFS A L'AGRICULTURE ET LA SYLVICULTURE

Code rural et de la pêche maritime, partie législative :

- Articles L.123-1 et suivants, concernant l'aménagement foncier agricole et forestier ;
- Articles L. 123-24 à L.123-26 concernant les opérations liées à la réalisation de grands ouvrages publics.

Code rural et de la pêche maritime, partie réglementaire :

- Articles R.123-1 et suivants, concernant l'aménagement foncier agricole et forestier ;
- Articles R.123-30 à R.123-39, concernant les opérations liées à la réalisation de grands ouvrages publics.

TEXTES RELATIFS AUX INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (ICPE)

Code de l'environnement :

- Partie législative : articles L.511-1 et suivants ;
- Partie réglementaire : articles R.511-9 et suivants.

TEXTES RELATIFS A L'AMENAGEMENT ET PROTECTION DU LITTORAL

Code de l'urbanisme :

- Partie législative : articles L.121-1 et suivants ;
- Partie réglementaire : articles R.121 et suivants.

5 OBJET DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE (PPVE)

Le présent dossier soumis à PPVE est une **demande d'autorisation environnementale** (DAE) pour l'opération de la navette toulonnaise.

En application de l'article L. 181-2 du code de l'environnement, qui liste l'ensemble des autorisations, enregistrements, déclarations, absences d'opposition, approbations et agréments auxquels l'autorisation environnementale se substitue (« procédures embarquées »), l'autorisation environnementale tiendra lieu en l'espèce de :

- Absence d'opposition à déclaration d'installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au II de l'article L. 214-3 ou arrêté de prescriptions applicable aux installations, ouvrages, travaux et activités objet de la déclaration ;
- Dérogation aux interdictions édictées pour la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats en application du 4° du I de l'article L. 411-2 ;
- Autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres prévue à l'article L. 350-3.

5.1 FONDEMENTS JURIDIQUES DE LA PPVE

Conformément à l'article L.122-1-1 paragraphe 3, lorsque le projet a déjà fait l'objet d'une enquête publique et qu'il s'agit d'une mise à jour de l'étude d'impact, l'enquête publique est menée par voie dématérialisée dite : participation du public par voie électronique (PPVE) au titre de l'article L123-19 du code de l'environnement.

Le projet ayant fait l'objet d'une enquête publique entre 2021 et 2022 ayant abouti à la déclaration d'utilité publique du projet par arrêté du 13 octobre 2022 est donc soumis à une participation du public par voie électronique (PPVE)

Le but de la participation du public majoritairement menée par voie dématérialisée est de présenter le projet au public dans les conditions d'intégration du projet dans le milieu d'accueil, les mesures prises pour éviter réduire et compenser ses effets et les autorisations nécessaires à la réalisation du projet.

Cette consultation permet ainsi au plus grand nombre de personnes possible de faire connaître ses remarques et par conséquent d'apporter des éléments d'information utiles à l'appréciation exacte de l'autorisation du projet.

Cette procédure de participation du public est régie par l'article L123-19 du code de l'environnement.

5.2 LE PERIMETRE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE

Le projet s'étend sur le département des Bouches-du-Rhône et une région administrative, à savoir Provence-Alpes-Côte d'Azur.

La commune concernée, Marseille, se trouve dans le département des Bouches-du-Rhône.

5.3 CONTENU DU DOSSIER

La demande d'autorisation environnementale doit contenir les pièces communes listées à l'article R. 181-13 du code de l'environnement :

- La désignation et les coordonnées du pétitionnaire : **Pièce A point 1**
- « La mention du lieu où le projet doit être réalisé ainsi qu'un plan de situation du projet à l'échelle 1/25 000, ou, à défaut au 1/50 000, indiquant son emplacement » : → **Pièce A**
- « Un document attestant que le pétitionnaire est le propriétaire du terrain ou qu'il dispose du droit d'y réaliser son projet ou qu'une procédure est en cours ayant pour effet de lui conférer ce droit » → **Pièce D**
- « Une description de la nature et du volume de l'activité, l'installation, l'ouvrage ou les travaux envisagés, de ses modalités d'exécution et de fonctionnement, des procédés mis en œuvre, ainsi que l'indication de la ou des rubriques des nomenclatures dont le projet relève. Elle inclut les moyens de suivi et de surveillance, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident ainsi que les conditions de remise en état du site après exploitation et, le cas échéant, la nature, l'origine et le volume des eaux utilisées ou affectées. Elle inclut également, le cas échéant, les mesures permettant une utilisation efficace, économe et durable de la ressource en eau notamment par le développement de la réutilisation des eaux usées traitées et de l'utilisation des eaux de pluie en remplacement de l'eau potable » : → **Pièce B1**
- L'évaluation environnementale : Pièce C et cahiers territoriaux
- « Les éléments graphiques, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier » : → **Pièce 0**
- Et une note de présentation non technique : → **Pièce B0**

Ensuite, l'article R. 181-15 prévoit que le dossier de demande d'autorisation environnementale est complété par les pièces, documents et informations propres aux activités, installations, ouvrages et travaux prévus par le projet pour lequel l'autorisation est sollicitée ainsi qu'aux espaces et espèces faisant l'objet de mesures de protection auxquels il est susceptible de porter atteinte :

- La demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau (IOTA) (→ **Pièce B1**)

Et, en vertu de l'article R. 123-46-1 du code de l'environnement, le dossier soumis à PPVE doit contenir toutes les pièces requises par l'article R123-8 du code de l'environnement applicable à l'enquête publique, qui prévoit que le dossier comprend les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet (en l'espèce, articles R181-13 et R181-15 précités) et qui liste le contenu minimal du dossier soumis à la consultation du public :

- L'étude d'impact actualisée et son résumé non technique (→ **Pièces C**) ;
- L'avis de l'autorité environnementale et la réponse que lui a fait le maître d'ouvrage et les autres avis donnés sur le projet, s'ils sont « rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête » (→ **Pièce D**, avec les avis de l'autorité environnementale des 18 novembre 2021 et 27 mars 2025, l'avis du SGPI, l'avis des collectivités territoriales et de leurs groupements intéressés, l'avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, les procès-verbaux d'examen conjoints et les mémoires en réponse de SNCF Réseau) ;
- La mention des textes qui régissent la procédure de participation du public en cause et l'indication de la façon dont cette procédure s'insère dans la procédure administrative relative au projet considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de la PPVE et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation (→ **Pièce A**) ;
- Le bilan de la concertation préalable, organisée en amont de la PPVE en application de l'article L.121-8-II du code de l'environnement (→ **Pièce D**) ;
- « La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet dont le ou les maîtres d'ouvrage ont connaissance » (→ **Pièce A**).

En raison du nombre important de pièces constituant ce dossier et en complément des pièces requises, SNCF Réseau et SNCF Gare & Connexion ont réalisé un guide de lecture permettant au lecteur d'être guidé dans le dossier (**Pièce 0**).

Le dossier d'autorisation environnementale est également présenté ci-dessous :

Pièce	Nom de la pièce
	Page de garde et de couverture
Pièce 0	Composition du dossier d'autorisation environnementale

Pièce	Nom de la pièce
Pièce A	Objet de la demande d'autorisation, informations juridiques et administratives
Pièce B	Dossier de demande d'autorisation environnementale
Pièce B - 0	Pièce B0 - Résumé Non Technique du dossier de demande d'autorisation
Pièce B - 1	Pièce B1 - Demande d'autorisation des installations, ouvrages, travaux et activités IOTA
Pièce C	Etude d'impact
Pièce C - 0	Résumé non technique de l'étude d'impact
Pièce C - 1	Pièce C - Tome 1 - Etude d'impact générale
Partie 1	Préambule
Partie 2	Description du projet global
Partie 3	Esquisses des principales solutions
Partie 4	Etat initial de l'environnement
Partie 5	Incidences et mesures
Partie 6	Analyse des effets cumulés avec d'autres projets existants ou approuvés
Partie 7	Evaluation des incidences Natura 2000
Partie 8	Méthodes et auteurs

Pièce	Nom de la pièce
Partie 9	Atlas cartographique
Partie 10	Fiches d'écoconception
Pièce C - 2	Pièce C - Tome 2 - Cahier Territorial Plateau Saint-Charles
Partie 1	Présentation des opérations
Partie 2	Principales solutions de substitutions raisonnables examinées
Partie 3	Etat initial de l'environnement
Partie 4	Incidences et mesures
Partie 5	Analyse des effets cumulés avec d'autres projets existants ou approuvés
Partie 6	Evaluation des incidences Natura 2000
Partie 7	Annexes
7.1	Milieus naturels
7.2	Environnement sonore
7.3	Qualité de l'air
Pièce C - 3	Pièce C - Tome 2 - Cahier Territorial Corridor Ouest
Partie 1	Présentation de l'opération
Partie 2	Principales solutions de substitutions raisonnables examinées
Partie 3	Etat initial de l'environnement

Pièce	Nom de la pièce
Partie 4	Incidences et mesures
Partie 5	Analyse des effets cumulés avec d'autres projets existants ou approuvés
Partie 6	Evaluation des incidences Natura 2000
Partie 7	Annexes
7.1	Tableau du réseau d'assainissement existant de plateforme ferroviaire
7.2	Résultats des études acoustiques
7.3	Cartographie des bâtis sensibles aux vibrations
7.4	Résultats des études qualité de l'air
Autres CTs	Renvoi autres cahiers territoriaux
Pièce D	Avis, bilans, annexes
D-1	Avis, mémoires en réponse et annexes
D-2	Bilan des procédures de participation du public
D-3	Arrêté préfectoral de la déclaration d'utilité publique
D4	Dépôts d'autres pièces en cours d'instruction du dossier

6 INSERTION DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE (PPVE) DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE

Conformément à l'article R. 123-8, 3° du code de l'environnement, les paragraphes suivants précisent l'insertion de l'enquête dans la procédure administrative du projet, ainsi que la décision pouvant intervenir à l'issue de la procédure et l'autorité compétente pour la prononcer.

La procédure applicable au projet est un processus complexe et qui s'inscrit dans la durée. Avant de procéder à la procédure de participation du public par voie électronique, le maître d'ouvrage a mené plusieurs phases d'études (techniques, environnementales, économiques et sociales...) pour le définir.

En parallèle de ces démarches, l'agence LNPCA a maintenu un dialogue continu avec les collectivités locales et les acteurs locaux afin de s'assurer que le projet présenté répondrait aux attentes et besoins des territoires traversés.

La frise chronologique en page suivante rappelle les grandes étapes du projet de façon synthétique.

Postérieurement à l'enquête publique, et à l'arrêté d'autorisation environnementale s'il est prononcé, d'autres phases d'études et de procédures seront à mener. Après la parution de l'arrêté d'autorisation environnementale du projet, aucune modification substantielle ne pourra être apportée sans nouvelle enquête publique.

Afin de maintenir une vision d'ensemble des incidences environnementales tout au long de la conception du projet, et conformément à la réglementation en vigueur, l'agence LNPCA a réalisé l'actualisation de l'étude d'impact, ce afin de respecter les engagements pris dans le cadre du présent dossier.

Le chapitre suivant rappelle :

- Les procédures déjà réalisées (période 2005 à 2024) ;
- Puis présente la procédure d'enquête publique (ses modalités, son instruction) pour le présent projet ;
- Et identifie ensuite les étapes postérieures à l'arrêté d'autorisation environnementale.

6.1 LA PARTICIPATION DU PUBLIC ET DES TERRITOIRES A L'ELABORATION DU PROJET

L'évolution de l'ambition LNPCA peut se découper en 2 grandes séquences :

- L'ambition LNPCA s'est transformée de 2005 à 2018, elle a pris en considération le retour du territoire, des élus et publics, elle s'est aussi adaptée progressivement aux capacités financières des partenaires ;
- A partir de 2018, un projet prioritaire, celui des phases 1 & 2 a émergé de façon indépendante et autoporteuse, sans renoncer à l'ambition plus lointaine de gain de temps au profit de l'est de la région.

Pour plus de détails, le lecteur est invité à se reporter à la pièce C1 Etude d'impact chapitre 3 du Tome 1 et à l'annexe D, relative au bilan du débat public et de la concertation.

L'objectif de la concertation est d'informer et de faire participer le public pendant toute la durée de la conception du projet afin de

prendre en compte ses observations et, le cas échéant, d'apporter les modifications nécessaires au projet.

Depuis une décennie et demie, un dialogue nourri et constructif avec l'ensemble des parties prenantes associées a affirmé la volonté d'une vraie ambition de développement d'un système ferroviaire régional performant.

Ce dialogue a permis de prioriser le développement des trains du quotidien.

6.1.1 PREMIERE SEQUENCE : DU DEBAT PUBLIC AU PROGRAMME DU COI

LE DEBAT PUBLIC DE 2005

La tenue du débat public, décidée par la Commission Nationale du Débat Public le 5 mai 2004, après sa saisine par SNCF Réseau, s'est faite en application des articles L.121-1 et suivants et R.121-1 et suivants du Code de l'environnement.

L'animation de ce débat a été confiée à une Commission Particulière de Débat Public.

Le débat public a été organisé du 21 février 2005 au 8 juillet 2005. Il a permis (en amont des études de tracé) d'informer très largement les élus, les collectivités, les chambres consulaires, les acteurs socio-

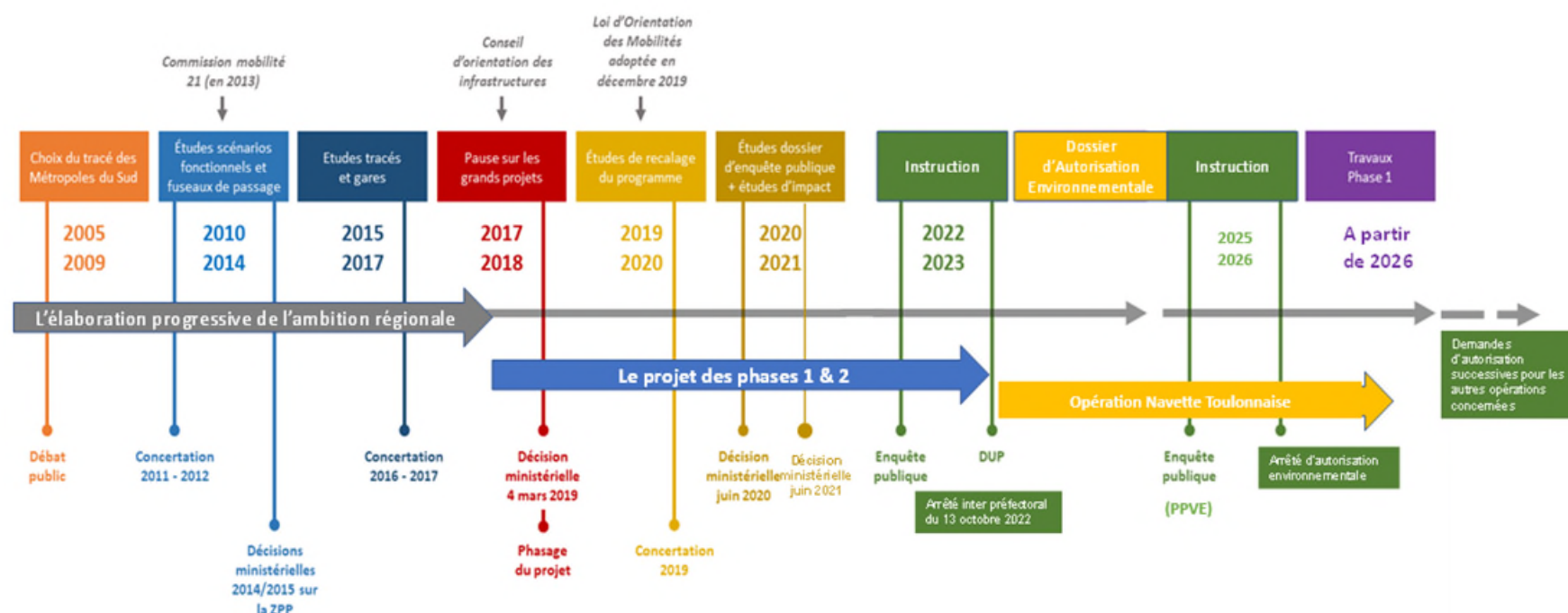


Figure 10 : évolution historique du projet LNPCA

économiques, les associations, ainsi que le public sur les objectifs du projet et de recueillir leurs avis.

La conclusion suite au débat public a été de poursuivre les études sur l'opportunité d'une ligne ferroviaire nouvelle pour desservir l'est de la région, sans déterminer de tracé préférentiel ni d'équilibre entre desserte nationale (et internationale) et desserte régionale.

Au-delà des divergences sur le tracé, le débat a fait émerger différentes conceptions de l'aménagement du territoire, avec un accord unanime sur la nécessité de réaliser un système ferroviaire performant qui permette un véritable saut d'offre en faveur du mode ferroviaire, mais aussi sur la nécessité que le projet soit inspiré et justifié par des préoccupations d'aménagement du territoire.

En particulier, la nécessité du développement prioritaire des transports du quotidien, des TER et de la desserte rapide des grandes métropoles de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a été mise en avant.

LES SUITES DU DEBAT PUBLIC DE 2005

Pour tenir compte de cette inflexion importante de priorisation des objectifs du projet, RFF (SNCF Réseau) a conduit des études complémentaires à la suite du débat public, entre 2006 et 2008. La LGV desservant successivement les métropoles littorales, qui répondait le mieux aux souhaits exprimés lors de ce débat, a été prise comme référence en s'appuyant sur un dispositif de concertation très large, associant les élus, les associations, et le public.

Le Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer a finalement pris la décision de retenir le projet Métropoles du Sud le 29 juin 2009, sur la base du rapport du Secrétariat Permanent, qui concluait que ce dernier scénario répondait le mieux aux préconisations issues du débat public.

LA CONCERTATION DE 2011

Les études techniques du scénario « Métropoles du Sud » ont été présentées en concertation entre juin et décembre 2011 sur la base d'une charte coconstruite avec les acteurs du territoire et sous le contrôle du garant nommé par la CNDP.

Les principales conclusions de ces rencontres ont été les suivantes :

- **Mettre en avant les transports du quotidien ;**
- Doubler les capacités du réseau ferroviaire (alors même que le doublement sur place de la ligne existante n'est pas possible partout et coûterait aussi cher qu'une ligne nouvelle avec de fortes nuisances) ;
- Privilégier des gares intermodales et interconnectées avec le réseau existant (gare souterraine sous la gare de Marseille St-

Charles, gare de Toulon, gare nouvelle à l'est du Var, gare Ouest-Alpes-Maritimes, gare au niveau du pôle d'échange de Nice-Aéroport) ;

- Adapter la grande vitesse aux contraintes du territoire ;
- Utiliser les emprises existantes dans le sillon permien pour un jumelage de l'infrastructure ;
- Prévoir une ligne nouvelle en site propre et à grande vitesse dans les Alpes Maritimes, améliorer la liaison Nice-Monaco-Italie ;
- Éviter au maximum les zones agricoles ;
- Limiter les nuisances pour les riverains et les milieux naturels.

Le bilan établi par le garant fait état d'une bonne participation du public et des groupes de travail géographiques et thématiques très actifs.

LA DEUXIEME SAISINE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC

Une nouvelle saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a été effectuée à l'été 2011, afin qu'elle se prononce sur l'extension du projet LGV PACA entre Nice et l'Italie.

En réponse, la CNDP a recommandé de poursuivre la concertation sous l'égide d'un garant sur la section entre Nice et l'Italie.

Cette concertation a eu lieu selon les échanges suivants :

- Réunions d'échanges et de préparation de la concertation avec les acteurs italiens ;
- Réunion publique de lancement à Menton le 16 janvier 2012 ;
- Deux réunions supplémentaires les 24 janvier et 7 février 2012 ;
- Une réunion publique de clôture le 16 février 2012.

LA CONSULTATION SUR LES ZONES PREFERENTIELLES DE PASSAGE

La concertation avec le public sur les variantes fonctionnelles et les options de passage a mis en avant la priorité à donner aux trains du quotidien, en cohérence avec les nouvelles orientations du Gouvernement qui ont guidé la Commission Mobilité 21 en 2013, chargée de prioriser au rang national les projets de grandes infrastructures de transport.

La décision ministérielle d'octobre 2013 a confirmé cette orientation et abouti au phasage de la réalisation du projet en 2 priorités :

- En priorité 1 (horizon 2030), la désaturation des nœuds ferroviaires de Marseille et de Nice ;
- En priorité 2 (au-delà de 2030), les tronçons de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon et Le Muy et la Vallée de la Siagne.

La section entre Toulon et le Muy, dans le Var, n'avait pas été intégrée dans le programme du projet par cette décision ministérielle.

Les consultations sur les zones de passage préférentielles des priorités 1 et 2, menées respectivement en 2014 et en 2015, ont conduit à leur approbation traduite dans les décisions ministérielles de mai 2014 (pour la Priorité 1) et d'avril 2015 (pour la Priorité 2).

LA TROISIEME SAISINE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC

Une nouvelle saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a été effectuée à l'été 2015, afin qu'elle se prononce sur l'opportunité de relancer un nouveau débat public sur les Zones de Passages Préférentielles (ZPP) définies précédemment.

La CNDP a décidé de ne pas organiser de nouveau débat public sur le projet. Elle a recommandé à SNCF Réseau et SNCF Gares&Connexions de poursuivre la concertation mise en place jusqu'au lancement de l'enquête publique.

LA CONCERTATION DE 2016-2017

En 2016 et début 2017, les variantes de tracés et de gares de la priorité 1 de la LNPCA ont fait l'objet d'une concertation avec le public au titre des codes de l'environnement et de l'urbanisme, sous l'égide d'un garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public.

A la suite de cette concertation avec le public, la décision ministérielle du 18 avril 2017 a demandé à SNCF Réseau et SNCF Gares&Connexions :

- De réaliser des études d'approfondissement sur la base des tracés et des positions de gares retenus au terme de la concertation avec le public ;
- D'étudier parallèlement deux nouvelles options issues de cette concertation, à savoir l'implantation d'une gare TER / TGV à Cannes La Bocca et la réalisation d'un passage en tunnel dans la Vallée de l'Huveaune, entre Marseille et Aubagne ;
- D'envisager une solution de création d'une gare à Sophia-Antipolis sur le site des Clausonnes.

6.1.2 DU PROGRAMME DU COI A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE SUR LE PROJET DES PHASES 1 & 2

LE RAPPORT DU CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES - 2018

Le Rapport du 1er février 2018 du COI propose une planification en 4 phases des engagements financiers pour la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur au gouvernement.

Ces propositions sont actées dans l'exposé des motifs de la LOM (promulguée le 24 décembre 2019).

La décision ministérielle du 4 mars 2019 réaffirme la nécessité de traiter les nœuds ferroviaires dans un 1^{er} temps et demande de réaliser sans attendre des aménagements de phase 1, puis celle des aménagements de phase 2, faisant ainsi émerger un projet des trains du quotidien.

Elle rappelle l'ambition de construire dans un second temps des infrastructures nouvelles en cohérence avec l'arc ferroviaire méditerranéen.

Elle demande à SNCF Réseau de concerter sur ce projet des phases 1 & 2.

Des études dites « de recalage » sont engagées sur le projet.

LA CONCERTATION DE 2019 SUR LE PROJET

De juin à octobre 2019, la concertation s'est poursuivie sur les phases 1 & 2.

Elle a fait suite au conseil d'Orientation des Mobilités et à la parution de la loi LOM qui prévoit de retenir la LNPCA avec une planification en 4 phases des engagements financiers. Les objectifs pour les phases 1 & 2 sont les suivants :

- La phase 1 vise des objectifs de service, centrés sur l'amélioration de la robustesse et une desserte renforcée du territoire, dans le nœud ferroviaire marseillais, autour de Toulon et à Nice Aéroport. Elle contribue également aux objectifs d'augmentation de capacités TER de la phase 2, à laquelle elle est liée.
- La phase 2 a pour objectif de franchir, pour les TER, un seuil d'augmentation de capacité et de robustesse majeur pour le nœud ferroviaire marseillais ainsi qu'un doublement de capacité sur le nœud ferroviaire azuréen pour les trains du quotidien. Des dessertes cadencées, fiables et fréquentes seront en place sur les trois métropoles et les temps de parcours pour les 20 000 trains traversant Marseille chaque année (depuis ou vers Toulon et Nice) seront réduits de 15 minutes.

LA QUATRIEME SAISINE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC

Une nouvelle saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a été effectuée à l'automne 2020, afin qu'elle se prononce sur l'opportunité de relancer un nouveau débat du public pour chacune des phases de LNPCA.

Le délai écoulé entre la publication du bilan du débat public de 2005 et le lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique en 2021 est en effet supérieur à cinq ans, délai maximum fixé par l'article L.122-12 du code de l'environnement.

La CNDP décide de poursuivre la concertation sous l'égide du garant jusqu'à l'enquête publique du projet sans relancer un débat public, considérant que le projet a évolué en prenant en considération les attentes du public. Elle précise que cette décision ne s'applique pas au projet de sections de lignes nouvelles (anciennes phases 3 et 4) pour lesquelles le MOA devra à nouveau la saisir.

LA CONCERTATION DE 2020-2022 SUR LE PROJET

Le 23 juin 2020, une décision ministérielle a pris acte du processus de concertation en demandant aux autorités compétentes d'engager sans délai la préparation du dossier d'enquête publique.

Toutefois, plusieurs points devaient faire l'objet d'études complémentaires et, le cas échéant, d'une nouvelle concertation comme notamment :

- Des aspects de la partie Ouest de la navette toulonnaise et l'implantation de son origine-terminus ;
- Le passage à niveau de Saint-André et la création d'une halte.

Sur ce fondement, SNCF Réseau et Gares&Connexions ont décidé d'engager une nouvelle phase de concertation en deux temps portant notamment sur des aménagements de gare (TER Cannes la Bocca, Gare de la Pauline, Gare Ouest toulonnais...).

Fin 2020 – début 2021, la concertation publique s'est donc poursuivie sur certaines opérations.

Les concertations complémentaires du 20 novembre au 31 décembre 2020 et du 1er mars au 15 avril 2021 ont porté sur :

- La création d'une halte à Saint-André et le remplacement des passages à niveau par de nouveaux accès sous voies ;
- Le site d'implantation de la gare origine-terminus de la navette toulonnaise à l'Ouest ;
- Le choix de la variante de passage de l'entrée Nord du tunnel de Marseille à la Delorme ;
- Les nuisances sonores et les modalités d'insertion pour plusieurs opérations (bifurcation de Cannes-Grasse, gare TER de Cannes

La Bocca, secteur de Saint-André, 5ème voie en gare de Blancarde, 4ème voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune) ;

- L'intermodalité et les pôles d'échanges multimodaux (gare de Marseille-Saint-Charles, gare de La Pauline, gare TER de Cannes La Bocca) ;
- Les modalités de réalisation de certains travaux (gare souterraine de Marseille-Saint-Charles, entrée Est du tunnel de Marseille à la Parette).

Enfin, une concertation a été engagée du 9 au 30 juillet 2021 sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Entre décembre 2020 et octobre 2022, quatre étapes successives ont profondément modifié les conditions de préparation du projet ferroviaire LNPCA (ligne nouvelle Provence Côte d'Azur) :

Sollicitée par le maître d'ouvrage SNCF Réseau, la Commission nationale du débat public (CNDP) l'a invité à poursuivre jusqu'à l'enquête publique la concertation relative au projet des phases 1 & 2 de LNPCA (2 décembre 2020). Le garant a été alors destinataire d'une lettre de mission signée par la présidente de la CNDP (8 décembre 2020).

Cette concertation s'est poursuivie en 2021. Le garant en a rendu compte le 14 décembre 2021 dans un rapport de synthèse en vue de l'enquête publique, publié sur le site internet de la concertation et sur celui de la CNDP.

Cette enquête publique s'est déroulée du 17 janvier au 28 février 2022. La commission d'enquête publique a considéré que cette enquête était l'aboutissement de nombreuses phases de concertation ayant mobilisé un public nombreux⁴. La participation du public à l'enquête a également été importante, avec plus de 1500 contributions déposées. Le 22 avril 2022 la commission a rendu un avis favorable assorti de 9 réserves et de 16 recommandations. Aucune de ces réserves ne concerne les concertations passées. Deux de ces réserves⁶ concernent directement l'information future du public, deux autres⁷ ont également des incidences sur ce point (voir plus loin).

Le maître d'ouvrage a adapté son projet en fonction de l'avis de la commission d'enquête. Les réserves de cette commission ayant alors été levées, un arrêté inter préfectoral du 13 octobre 2022 a déclaré d'utilité publique (DUP) les travaux nécessaires à la réalisation des phases 1 et 2 de LNPCA comprenant 28 opérations élémentaires.

6.1.3 DE L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE A LA PRESENTE CONSULTATION

Les maîtres d'ouvrage ont été fortement mobilisés en 2023, notamment par la préparation des marchés des études préalables aux travaux et par la définition d'une convention-cadre des responsabilités respectives des maîtres d'ouvrage, des collectivités territoriales

cofinanceurs du projet et de la société Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur.

Le garant a proposé aux maîtres d'ouvrage de continuer à réunir chaque année le collège des acteurs qui avait été mis en place depuis 2011 pour le projet LNPCA, bien que la concertation continue soit terminée pour les phases 1 et 2 depuis l'enquête publique. Les maîtres d'ouvrage ont réuni le 18 octobre 2023 les acteurs concernés par ces deux phases. Cette réunion a faiblement mobilisé les acteurs de terrain et aucune observation n'a été présentée par les participants au regard des modalités d'information du public à intervenir pendant la réalisation du projet des phases 1 et 2 de LNPCA.

Le garant est intervenu à plusieurs reprises, en particulier au cours des comités techniques (COTEC), pour inviter à préparer les dispositions concrètes à prendre par les maîtres d'ouvrage en application des engagements pris pour l'information du public. Au cours du comité de pilotage réuni le 14 novembre 2023, le garant a en outre proposé qu'à l'horizon du comité de pilotage de l'automne 2024, où la question de l'information du public et de la concertation devrait être à nouveau abordée, les maîtres d'ouvrage présentent les modalités d'intervention des comités de suivi et leur calendrier prévisionnel. Il a rappelé la nécessité de respecter un principe de pluralisme pour les échanges avec les associations et le public.

Le garant a proposé aux maîtres d'ouvrage, fin 2023, des modalités de constitution et de fonctionnement pour les comités de suivi annoncés par l'arrêté inter préfectoral ayant prononcé l'utilité publique du projet. Au cours du comité technique du 31 janvier 2024, les maîtres d'ouvrage ont présenté aux cofinanceurs le dispositif d'ensemble à mettre en place pour l'information du public et la communication du projet ; pour les comités de suivi leur intention est de s'inscrire dans le calendrier proposé en comité de pilotage.

Le garant a par ailleurs fait part aux maîtres d'ouvrage de ses observations relatives au nouveau site internet accessible au public, encore en construction.

Le 18 octobre 2023, les maîtres d'ouvrage ont invité les membres du Collège des Acteurs à participer à une réunion d'information à Marseille, en présence du garant de la concertation.

Cette réunion, à laquelle ont participé 14 représentants associatifs des 3 départements littoraux et 1 représentant de la Chambre d'Agriculture du Var a permis de présenter :

- Les grandes étapes depuis l'enquête d'utilité publique de début 2022,
- Le programme ayant été déclaré d'utilité publique et son calendrier prévisionnel,
- Le dispositif d'information du public prévu suite à l'enquête publique.

Sur l'année 2023, 10 questions ont été posées via le site internet.

Les questions posées ont principalement porté sur :

- Le calendrier des expropriations
- Les phases 3 & 4
- Le projet dans sa globalité
- Le calendrier des appels d'offre
- Le calendrier des travaux
- Les campagnes de mesures acoustiques menées cette année.

La concertation va se poursuivre tout au long du projet et notamment en phase chantier. En effet, afin de prendre en compte les enjeux et points de sensibilité spécifiques à chaque secteur de travaux et de mettre en place une organisation du chantier qui réponde au mieux aux attentes et besoins des riverains, des usagers du train et des responsables des communes concernées, les maîtres d'ouvrage mettront en œuvre des dispositifs de concertation et d'information adaptés à chaque situation locale. Ainsi, des échanges réguliers avec les élus durant la phase préparatoire permettront de définir précisément ces dispositifs de concertation et/ou d'information à mettre en place avant et pendant les travaux. Il pourra s'agir :

- de maisons de projet des phases 1 & 2 LNPCA, lieux d'accueil du public, permettant de partager des informations pédagogiques sur le projet et d'apporter des réponses aux questions et inquiétudes éventuelles des riverains et usagers ;
- d'ateliers de travail, qui associeront les riverains, les collectivités et les usagers et porteront sur les thématiques en lien avec le phasage des travaux et l'organisation de leur déroulement (horaires, circulation des engins, emplacement des bases travaux...) afin d'éviter, de réduire ou de compenser les nuisances associées. Les riverains, associations et usagers qui se sont manifestés durant les phases de concertation et/ou d'enquête publique seront informés sur les dispositifs mis en place via des e-mailings. La possibilité est offerte à chacun de s'inscrire sur le site internet du projet pour recevoir les futures informations : <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/form/contactez-le-maitre-d-ouvrage>.

6.2 AVIS ET CONSULTATIONS PREALABLES A LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE (PPVE)

Dans le cadre de la préparation de la procédure de participation du public par voie électronique (PPVE) préalable à l'arrêté d'autorisation environnementale, plusieurs avis ont été sollicités conformément à la réglementation applicable.

Dans le cadre de la présente procédure de participation du public par voie électronique (PPVE) pour l'autorisation environnementale, l'étude d'impact initiale du dossier de déclaration d'utilité publique a été actualisée suivant les recommandations de l'Autorité environnementale sur la base des études au stade avant-projet. Cette étude d'impact actualisée sera mise à disposition du public avec l'avis de l'Autorité environnementale, qui actualise celui rendu en 2021, accompagné du mémoire en réponse du maître d'ouvrage.

Au-delà des concertations réglementaires, dans lesquelles s'inscrit la présente procédure de participation du public par voie électronique (PPVE) pour la demande d'autorisation environnementale au titre du code de l'environnement, le maître d'ouvrage partagera les résultats des études et recueillera les suggestions des riverains et des acteurs.

L'avis de l'Autorité environnementale et le mémoire en réponse de SNCF Réseau et SNCF Gares&Connexions dans le cadre de la déclaration d'utilité publique sont joints au dossier d'autorisation environnementale (cf. pièce D1).

Conformément à ces engagements, l'Agence LNPCA poursuit tout au long du projet, des études et jusqu'à la phase travaux, l'information et le dialogue avec les acteurs locaux et la population sur le projet des phases 1&2.

6.3 LA PROCEDURE DE PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE (PPVE)

6.3.1 DEROULEMENT DE LA PROCEDURE

L'OUVERTURE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE (PPVE)

Le projet concernant un département, la PPVE est ouverte et organisée par le préfet du département du Var.

La consultation ne peut être engagée qu'à compter :

- De la réception des tous les avis requis réglementairement ou à l'expiration des délais qui leur sont impartis,
- et de la réponse du pétitionnaire à l'avis de l'autorité environnementale, lorsqu'un tel avis a été émis ;

SNCF Gares&Connexions et SNCF Réseau adressent au Préfet du département du Var le dossier d'autorisation environnementale, constitué conformément aux dispositions de l'article R.123-8 du code de l'environnement, s'agissant d'un projet constituant une opération mentionnée à l'article L. 123-2 du code de l'environnement (opération devant comporter une évaluation environnementale). La durée de la PPVE.

La durée de la PPVE est de 30 jours.

L'ORGANISATION DE LA PPVE

Le public est informé par un avis mis en ligne ainsi que par un affichage en mairie ou sur les lieux concernés et, selon l'importance et la nature du projet, par voie de publication locale quinze jours avant l'ouverture de la participation électronique du public.

Le dossier est mis à disposition du public par voie électronique pendant toute la durée de la PPVE.

Elle peut également être effectuée sur support papier sur demande.

En effet, une demande de mise en consultation du dossier sur support papier peut être présentée en préfecture des Bouches du Rhône ou dans l'une des sous-préfectures du département, au plus tard le quatrième jour ouvré avant l'expiration du délai de consultation.

Les documents sont alors mis à disposition du demandeur au lieu et heure qui lui sont indiqués au moment de sa demande, au plus tard le deuxième jour ouvré suivant celui de sa demande.

En raison du volume et des caractéristiques du dossier, SNCF Gares&Connexions, et SNCF Réseau mettront à disposition l'intégralité du dossier de demande.

LA PUBLICITE DE LA PPVE

L'avis d'ouverture de la PPVE fait l'objet d'une publicité 15 jours au moins avant le début de la PPVE.

L'INFORMATION DES COMMUNES

Un exemplaire du dossier soumis à enquête est adressé pour information, dès l'ouverture de l'enquête, au maire de chaque commune sur le territoire de laquelle le projet est situé et dont la mairie n'a pas été désignée comme lieu d'enquête ou sur le registre dématérialisé.

Cette formalité est réputée satisfaite lorsque les conseils municipaux concernés ont été consultés en application des réglementations particulières, ou lorsqu'est communiquée à la commune l'adresse du site Internet où l'intégralité du dossier soumis à enquête peut être téléchargé. Un exemplaire du dossier est adressé, sous format numérique, à chaque commune qui en fait la demande expresse.

LES OBSERVATIONS, PROPOSITIONS ET CONTRE-PROPOSITIONS DU PUBLIC

Les observations et propositions du public, déposées par voie électronique, doivent parvenir à l'autorité administrative concernée dans un délai qui ne peut être inférieur à trente jours à compter de la date de début de la participation électronique du public.

6.3.2 L'ACHEVEMENT DE LA PPVE

SYNTHESE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DU PUBLIC

Une synthèse des observations et propositions du public est réalisée par l'autorité en charge de l'organisation de la PPVE.

Cette dernière est rendue publique, par voie électronique au plus tard à la date de la publication de la décision prise in fine et pendant 3 mois minimum. Elle précise quelles sont les observations et propositions dont il a été tenu compte.

Si le projet fait l'objet d'une consultation obligatoire d'un organisme consultatif qui doit rendre un avis, et ce après la clôture de la PPVE, alors la synthèse des observations et propositions du public lui est adressée.

L'autorité administrative décisionnaire est responsable de la publicité de la synthèse et doit également indiquer dans un document séparé les motifs de la décision.

Sur son site internet, elle doit rendre publics :

- La synthèse des observations et propositions du public ;

- la décision prise ;
- les motifs de la décision.

Pour les projets, elle doit également adresser ces documents au maître d'ouvrage.

ISSUE DE LA PPVE

L'autorité compétente pour autoriser le projet ne peut adopter le projet de décision avant l'expiration d'un délai de 4 jours minimum à compter de la clôture de la PPVE, sauf s'il n'y a eu aucune observation ou proposition faite.

Ce délai doit permettre à l'autorité compétente de prendre en considération les observations et propositions déposées par le public et la rédaction d'une synthèse.

6.4 LES DECISIONS AU TERME DE L'ENQUETE ET LES AUTORITES COMPETENTES POUR DELIVRER L'AUTORISATION

La décision devant intervenir à l'issue de la PPVE est l'arrêté d'autorisation environnementale. Il sera délivré par le préfet des Bouches du Rhône.

6.5 SCHEMA RECAPITULATIF DE LA PROCEDURE

08/04/2004	Saisine de la CNDP par RFF, porteur du projet	
2003-2005	Pré-études fonctionnelles	Etudes préparatoires au débat public Analyse d'opportunité Définitions de scénarios et d'options de passage
05/05/2004	Décision CNDP	Décision d'organiser un débat public
février - juillet 2005	Débat public	Débat public sur l'opportunité d'une ligne ferroviaire nouvelle pour desservir l'Est de la région PACA
2009	Etudes complémentaires	Etudes complémentaires de scénarios de passage
29/06/2009	Décision ministérielle de retenir le scénario des Métropoles du Sud et de poursuivre les études	
2010-2013	Etudes	Etudes de variantes fonctionnelles et de fuseaux de passage
septembre - décembre 2011	Concertation	Concertation sur les variantes fonctionnelles et les fuseaux de passage
31/08/2011	Saisine de la CNDP pour l'extension du projet LGV PACA entre Nice et l'Italie	
05/10/2011	Décision CNDP	Concertation recommandée sous l'égide du garant sur la section Nice-Italie
janvier - février 2012	Concertation	Concertation sur la section Nice-Italie
27/06/2013	Commission Mobilité 2021	Le projet de LGV évolue vers une ligne nouvelle réalisable par étape
21/10/2013	Décision ministérielle sur le phasage de la réalisation du projet LNPCA en 2 priorités : Priorité 1 : Désaturation des nœuds ferroviaires de Marseille et de Nice / horizon 2030, Priorité 2 : tronçons de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon et la section entre la ligne Cannes-Grasse et le secteur du Muy / horizon au-delà de 2030.	
2013-2014	Etudes	Etudes des zones préférentielles de passage
automne 2013 printemps 2014	Concertation	Information et consultation du public sur la ZPP de Priorité 1, puis de priorité 2

07/05/2014 et 13/04/2015	Décisions ministérielle validant les ZPP de priorités 1 et 2	
02/09/2015	Décision CNDP	Décision de ne pas organiser de nouveau débat public sur ce projet. Recommandation au maître d'ouvrage Réseau ferré de France (SNCF Réseau) de poursuivre la concertation mise en place, jusqu'au lancement de l'enquête publique.
2015	Etudes	Etudes des variantes de tracés et de gares de Priorité 1 pour préparer la concertation publique
avril 2016 - janvier 2017	Concertation	Concertation publique sous l'égide d'un garant sur les variantes de tracés et de positions de gare de la priorité 1
18/04/2017	Décision ministérielle demandant l'étude de 2 nouvelles options issues de la concertation (gare TGV de Cannes-Bocca et tunnel dans la vallée de l'Huveaune) et arrêt du tracé sur les sections non concernées par ces options pour lancer les études d'approfondissement.	
01/02/2018	Conseil d'Orientation des Infrastructures	Rapport du COI retenant le projet LNPCA dans les projets prioritaires et définissant un phasage financier en 4 étapes répondant à la priorité aux transports du quotidien et à l'entretien et la modernisation des réseaux ferroviaires existants.
2019	Etudes	Etudes de recalage du programme
04/03/2019	Décision ministérielle demandant à SNCF-Réseau de poursuivre les études « de recalage » sur les opérations identifiées par le COI pour le projet des phases 1 et 2 et de les porter à la concertation.	
Juin - octobre 2019	Concertation	Concertation publique portant sur le projet des phases 1 et 2
23/06/2020	Décision ministérielle précisant le lancement de l'enquête publique en 2021 sur les phases 1 et 2, fixant le programme des phases 1 et 2 et prescrivant des études pour la préservation du foncier des phases 3 et 4.	
02/12/2020	CNDP	Décision de la CNDP de poursuivre la concertation sous l'égide du garant jusqu'à l'enquête publique du projet des phases 1 & 2
2020-2021	Etudes + Elaboration du dossier d'enquête publique	Poursuite des études de conception technique et environnementale Mise au point du tracé et des aménagements des phases 1 & 2 Préparation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique Concertation interservices
Novembre - décembre 2020 Mars 2021	Concertation	Concertation publique complémentaire sur certaines opérations
07/06/2021	Décision ministérielle validant le programme des opérations constitutives du projet des phases 1 & 2 par secteur géographique, dans la continuité de la décision ministérielle du 23 juin 2020.	
Été 2021	Concertation	Concertation publique sur la Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme

Etapas avant l'enquête publique réalisées

Etapas avant l'enquête publique réalisées

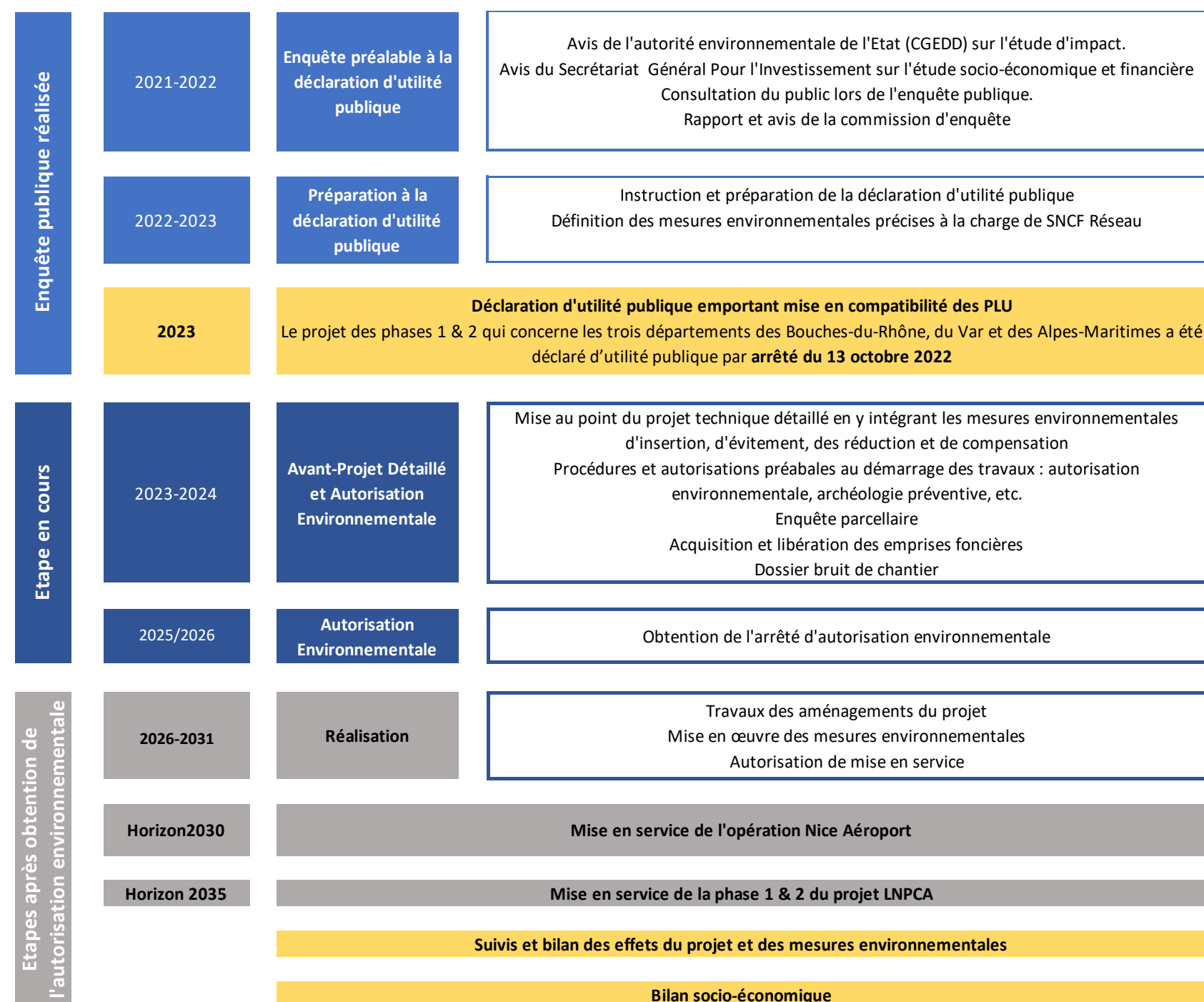


Figure 11 : Schéma récapitulatif de la procédure dans le cadre de Marseille Corridor Ouest

6.6 AUTRES AUTORISATIONS NECESSAIRES

LA PROCÉDURE RELATIVE À L'ARCHÉOLOGIE PRÉVENTIVE

Les procédures relatives à l'archéologie préventive sont engagées en application de l'article L.521-1 du code du patrimoine. L'archéologie préventive a pour objet d'assurer la détection, la conservation ou la sauvegarde par l'étude scientifique des éléments du patrimoine archéologique affectés ou susceptibles d'être affectés par les travaux publics ou privés concourant à l'aménagement.

Le Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a été saisi en application des articles R.523-1 et suivants du code du patrimoine concernant la mise en œuvre des opérations d'archéologie préventive, afin que les services compétents examinent si le projet est susceptible de donner lieu à des prescriptions de diagnostics archéologiques. À l'issue des diagnostics, des fouilles pourront être prescrites pour déterminer si des vestiges archéologiques sont présents.

Sur le département des Bouches-du-Rhône, un diagnostic archéologique pourrait être envisagé pour les opérations Corridor Ouest et Bloc Est Abeilles.

LES AUTORISATIONS D'URBANISME

La plupart des ouvrages d'infrastructures ferroviaires du projet n'entrent pas dans le champ réglementaire des autorisations d'urbanisme ; ils en sont donc dispensés. En revanche, les haltes seront soumis à permis de construire ou permis d'aménager.

6.6.1 LES PROCEDURES LIEES A L'OUVERTURE DU CHANTIER ET PREALABLES A LA MISE EN EXPLOITATION

LA CONSTRUCTION ET LA MISE EN SERVICE

Les travaux de construction de l'opération se feront en étroite collaboration avec les collectivités, les riverains, les partenaires administratifs et les structures gestionnaires de servitudes d'intérêt général, tant pour les réseaux en place que pour la protection ou la conservation du patrimoine naturel, historique, culturel et de la santé publique.

Pendant la phase de construction, les services de SNCF Gares&Connexions et de SNCF Réseau veilleront à la mise en place des dispositions arrêtées lors de l'étude d'impact et des études de détails, du début des travaux jusqu'à la mise en service.

Après la mise en service, la surveillance et l'entretien des aménagements de Marseille Corridor Ouest et de l'infrastructure

ferroviaire seront assurés par SNCF Réseau et SNCF Gares&Connexions.

Un contrôle de conformité sera réalisé au plus tard dans l'année suivant la mise en service : l'objectif est de s'assurer que les engagements pris ont bien été tenus. Cette inspection peut entraîner l'adaptation des aménagements réalisés.

LES AUTORISATIONS D'OCCUPATION TEMPORAIRE DU DOMAINE PUBLIC

Les travaux du projet engendreront des occupations temporaires du domaine public, tant pour l'emprise des différents éléments (de l'infrastructure elle-même) à construire que pour l'organisation des chantiers.

Les travaux et occupations temporaires du domaine public sont soumis à autorisation de la collectivité publique et peuvent faire l'objet de plusieurs procédures :

- L'arrêté de permission de voirie est un acte autorisant la réalisation de travaux en bordure de voie ou sur le domaine public et, dans ce cas, l'occupation du domaine par les ouvrages pour lesquels les travaux ont été autorisés. La permission de voirie précise les modalités techniques de l'occupation et de l'exécution des travaux et fixe les périodes, dates et délais d'exécution ; elle est donnée pour une période de temps déterminée.
- L'autorisation de voirie, délivrée par le gestionnaire de la route, est un acte unilatéral, précaire et révocable, qui confère des droits et des obligations. Elle est délivrée à titre personnel pour une durée déterminée sauf pour les occupants de droit. Son contenu, outre l'accord d'occupation, la durée d'occupation ou les responsabilités encourues, fixe les prescriptions techniques sur l'exécution des travaux et les conditions d'occupation.
- L'arrêté de circulation, complémentaire à l'arrêté de permission de voirie, précise les conditions à respecter pour toutes interventions sur le domaine public en cas de réalisation de travaux en sous-sol ou sur le sol, pour en faciliter l'opération, assurer la sécurité des personnes et de la circulation, et prévenir les accidents. Il est à demander dès lors qu'une gêne est occasionnée pour les usagers du domaine public (piétons, cyclistes, automobilistes, bus, véhicules de secours...) ; la demande permet de signifier la nature des travaux et leur lieu, ainsi que les dispositions prévues pour la signalisation et l'organisation de la circulation aux abords du chantier.

LE DOSSIER DE BRUIT DE CHANTIER

Conformément à l'article R.571-50 du code de l'environnement, un dossier de bruit de chantier sera établi par les entreprises de travaux en lien avec SNCF Réseau et SNCF Gares&Connexions, au moins un

mois avant le début des travaux. Ce dossier sera transmis aux Préfets des départements et aux maires des communes sur le territoire desquelles les travaux et les installations de chantier sont prévus.

Il comprendra tous les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. SNCF Gares&Connexions et de SNCF Réseau informeront le public de ces éléments par tout moyen approprié.

Au vu de ces éléments, le préfet pourra, s'il estime que les nuisances sonores attendues sont de nature à causer un trouble excessif aux personnes, prescrire par un arrêté motivé, pris après avis des maires de la commune concernée et de SNCF Gares&Connexions et de SNCF Réseau, des mesures particulières de fonctionnement du chantier, notamment en ce qui concerne ses accès et ses horaires.

L'ETUDE DE SECURITE PUBLIQUE

La création de gares ferroviaires liées aux lignes nouvelles, ainsi que les travaux soumis à permis de construire exécutés sur une gare existante ayant pour effet d'augmenter son emprise au sol de plus de 10 % ou d'en modifier les accès sur la voie publique, pourra nécessiter la réalisation d'une étude de sécurité publique, en application des articles L.114-1 à L.114-4 et R.114-1 et suivants du code de l'urbanisme.

Le contenu de cette étude est défini par l'article R.114-2 du code de l'urbanisme. Elle comprend :

- Un diagnostic précisant le contexte social et urbain et l'interaction entre le projet et son environnement immédiat ;
- L'analyse du projet au regard des risques de sécurité publique pesant sur l'opération ;
- Les mesures proposées en ce qui concerne, notamment, l'aménagement des voies et des espaces publics et, lorsque le projet porte sur une construction, l'implantation, la destination, la nature, l'architecture, les dimensions et l'assainissement de cette construction et l'aménagement de ses abords, pour :
 - a) Prévenir et réduire les risques de sécurité publique mis en évidence dans le diagnostic ;
 - b) Faciliter les missions des services de police, de gendarmerie et de secours.

L'étude se prononce sur l'opportunité d'installer un système de vidéo protection.

Dans les cas où une étude de sécurité publique est exigée en raison de travaux ou d'aménagements sur un établissement existant et recevant du public, le diagnostic prévu au premier point ci-avant ne porte que sur l'interaction entre le projet et son environnement immédiat.

Si une étude a été réalisée depuis moins de quatre ans pour le même établissement, elle est jointe au dossier de demande de permis de construire, la nouvelle étude ne portant alors que sur la partie de l'établissement donnant lieu à modification de plus de 10 % de l'emprise au sol ou modifiant les accès sur la voie publique.

LES DOSSIERS RELATIFS A LA SECURITE DES TRANSPORTS PUBLICS GUIDES

En application du décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés, différents dossiers de sécurité pourront être élaborés et soumis au Préfet pour avis ou pour approbation :

- Le Dossier de Définition de Sécurité : il présente les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet et la liste des accidents et des dangers de toute nature pouvant l'affecter, en particulier ceux liés à l'environnement.
- Le Dossier Préliminaire de Sécurité : il doit démontrer, à partir d'une analyse des risques résultant des options de conception des divers éléments constitutifs du système de transport, que les dispositions fonctionnelles, techniques, d'exploitation et de maintenance prévues pour le projet ainsi que le programme d'essais et de tests prévu permettent d'atteindre l'objectif de sécurité tout au long de la durée de vie du système, de prévenir les différents types d'accidents étudiés et d'en réduire les conséquences, ainsi que de prendre en compte les risques naturels ou technologiques susceptibles d'affecter le système de transport.
- Le Dossier d'Autorisation des Tests et Essais : il est requis pour effectuer des essais préalables à l'exploitation s'il y a exportation de risques sur des tiers au chantier.
- Le Dossier de Sécurité : il permet d'aboutir à une autorisation d'exploitation.

6.6.2 APRES LA MISE EN SERVICE DU PROJET

LES SUIVIS & BILAN ENVIRONNEMENTAUX

Conformément à l'article R.122-13-II du code de l'environnement, le suivi de la réalisation des prescriptions, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter, à réduire et à compenser les effets négatifs notables de celui-ci sur l'environnement et la santé humaine mentionnées au I de l'article L. 122-1-1 ainsi que le suivi de leurs effets sur l'environnement font l'objet d'un ou de plusieurs bilans réalisés sur une période donnée et selon un calendrier que l'autorité compétente détermine afin de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité de ces prescriptions, mesures et caractéristiques.

Ce ou ces bilans sont transmis pour information aux autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 qui ont été consultées par l'autorité compétente dans le cadre de la prise de la décision d'autorisation.

Le dispositif de suivi est proportionné à la nature et aux dimensions du projet, à l'importance de ses incidences prévues sur l'environnement ou la santé humaine ainsi qu'à la sensibilité des milieux concernés.

L'autorité compétente peut décider de la poursuite du dispositif de suivi au vu du ou des bilans du suivi des incidences du projet sur l'environnement.

Conformément à l'article L.125-8 du code de l'environnement, une instance interdépartementale de suivi peut être créée lorsque l'infrastructure linéaire a des effets négatifs notables sur l'environnement dans plusieurs départements.

Le Préfet de département peut créer des instances de suivi de la mise en œuvre des mesures destinées à éviter, à réduire et, lorsque cela est possible, à compenser les effets négatifs notables sur l'environnement des projets d'infrastructure linéaire soumis à évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1.

Ces instances associent les administrations publiques concernées, les acteurs économiques, des représentants des organisations syndicales représentatives et des chambres d'agriculture, les collectivités territoriales, les associations de protection de l'environnement agréées concernées ainsi que, le cas échéant, des représentants des consommateurs et d'usagers, et des personnalités qualifiées en raison de leurs compétences en matière de protection de l'environnement ou de prévention des risques.

Le Préfet de département peut mettre les éventuels frais d'étude ou d'expertise à la charge des exploitants d'infrastructures linéaires.

Les instances, prévues à l'article L. 125-8, qui sont chargées de suivre la mise en œuvre des mesures environnementales concernant certaines infrastructures linéaires soumises à étude d'impact, sont créées par arrêté inter préfectoral.

L'instance de suivi peut faire toute observation ou recommandation afin d'améliorer la prise en compte de l'environnement dans la réalisation et l'exploitation des infrastructures et d'assurer une mise en œuvre efficace des mesures mentionnées à l'article L.125-8 du code de l'environnement.

LE BILAN SOCIO-ECONOMIQUE

En application de l'article L.1511-6 du code des transports, le projet étant réalisé avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux sera établi par SNCF Gares&Connexions et SNCF Réseau au moins trois ans et au plus tard cinq ans après leur mise en service (bilan dit « bilan LOTI »). Ce bilan sera rendu public.