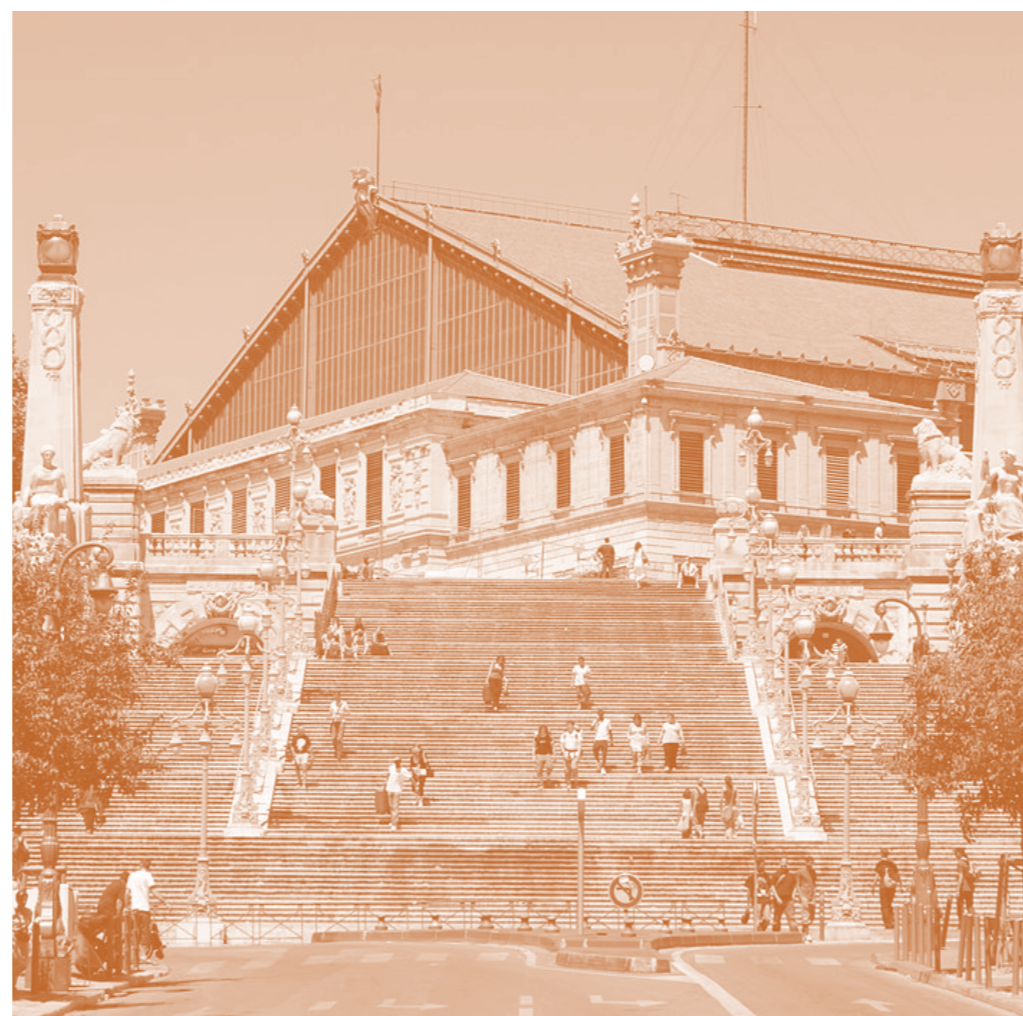


OBJET DE L'ENQUÊTE, INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES



DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

LE PROJET DES PHASES 1 & 2

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR



# LE PROJET DES PHASES 1 & 2

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

## PIECE A : OBJET DE L'ENQUETE, INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

---

---

**SOMMAIRE**

<b>1</b>	<b>PRÉAMBULE .....</b>	<b>5</b>		
<b>2</b>	<b>NOM ET ADRESSE DU DEMANDEUR .....</b>	<b>5</b>		
<b>3</b>	<b>LE PROJET SOUMIS À L'ENQUÊTE PUBLIQUE .....</b>	<b>6</b>		
<b>4</b>	<b>OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....</b>	<b>10</b>		
4.1	FONDEMENTS JURIDIQUES DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE .....	10		
4.1.1	Etude d'impact et évaluation des incidences Natura 2000 du projet .....	10		
4.1.2	Déclaration d'utilité publique .....	10		
4.1.3	Déclaration de projet.....	10		
4.1.4	La mise en compatibilité des documents d'urbanisme ...	10		
4.2	LE PÉRIMÈTRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	11		
4.2.1	Les communes concernées .....	11		
4.2.2	Les communes concernées par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.....	11		
<b>5</b>	<b>INSERTION DE L'ENQUÊTE DANS LA PROCÉDURE ADMINISTRATIVE .....</b>	<b>12</b>		
5.1	LA PARTICIPATION DU PUBLIC ET DES TERRITOIRES À L'ÉLABORATION DU PROJET.....	12		
5.1.1	Première séquence : Du débat public au programme du COI	13		
5.1.2	Du programme du COI à l'enquête publique sur le projet des phases 1 & 2.....	14		
5.2	CONTENU DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE .....	15		
5.3	AVIS ET CONSULTATIONS PRÉALABLES À L'ENQUÊTE PUBLIQUE .....	17		
5.3.1	L'avis de l'Autorité environnementale.....	17		
5.3.2	L'avis des collectivités et de leurs groupements intéressés par le projet .....	17		
5.3.3	L'avis du Secrétariat Général Pour l'Investissement et le rapport de contre-expertise.....	17		
5.3.4	L'estimation de la Direction de l'immobilier de l'Etat.....	17		
5.3.5	La consultation des organismes agricoles et sylvicoles..	17		
5.3.6	La consultation des communes pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme .....	17		
5.4	LA PROCÉDURE D'ENQUÊTE PUBLIQUE .....	18		
5.4.1	Déroulement de l'enquête .....	18		
5.4.2	L'achèvement de l'enquête publique.....	20		
5.5	LES DÉCISIONS AU TERME DE L'ENQUÊTE ET LES AUTORITÉS COMPÉTENTES POUR DÉLIVRER L'AUTORISATION .....	22		
5.5.1	Les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête.....	22		
5.5.2	Les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation .....	22		
5.6	SCHÉMA RÉCAPITULATIF DE LA PROCÉDURE .....	23		
5.7	LE PROJET DES PHASES 1 & 2 APRÈS L'ENQUÊTE PUBLIQUE ET LES AUTRES AUTORISATIONS NÉCESSAIRES POUR LE RÉALISER .....	25		
5.7.1	Les études de détail .....	25		
5.7.2	L'actualisation de l'étude d'impact .....	25		
5.7.3	Les autres autorisations nécessaires avant le démarrage des travaux du projet.....	25		
5.7.4	Les procédures liées à l'ouverture du chantier et préalables à la mise en exploitation.....	28		
5.7.5	Après la mise en service du projet.....	29		
<b>6</b>	<b>TEXTES ENCADRANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE .....</b>	<b>30</b>		
6.1	TEXTES QUI RÉGISSENT LA CONSULTATION DU PUBLIC.....	30		
6.1.1	Textes relatifs à la procédure de débat public.....	30		
6.1.2	Textes relatifs à la concertation .....	30		
6.1.3	Textes relatifs à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.....	30		
6.1.4	Textes relatifs à l'évaluation environnementale / étude d'impact.....	30		
6.1.5	Textes relatifs à l'évaluation des incidences Natura 2000	31		
6.1.6	Textes relatifs à l'évaluation socio-économique des projets d'investissements publics.....	31		
6.1.7	Textes relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.....	31		
6.1.8	Textes relatifs au rétablissement des voies de communication .....	31		
6.2	TEXTES QUI RÉGISSENT LE PROJET .....	31		
6.2.1	Textes généraux.....	31		
6.2.2	Textes qui régissent le projet au stade de la déclaration d'utilité publique, et ceux qui régissent la procédure d'expropriation.....	31		
6.2.3	Textes qui règlementent les avis et les autorisations nécessaires pour réaliser le projet, obtenus après la déclaration d'utilité publique.....	32		

### Table des illustrations

FIGURE 1 : LE PROJET DES PHASES 1 & 2 AU SEIN DE L'AMBITION DE LA LNPCA .....	6
FIGURE 2 : LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR REORGANISEE EN DEUX PROJETS DISTINCTS, AUX OBJECTIFS DIFFERENTS (ET COMPLEMENTAIRES) ...	8
FIGURE 3 : LOCALISATION DES OPERATIONS DU PROJET DES PHASES 1 & 2 .....	9
FIGURE 4 : EVOLUTION HISTORIQUE DU PROJET LNPCA.....	13
FIGURE 5 : LES PROPOSITIONS DU CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES. LA LNPCA SEQUENCEE.....	14
FIGURE 6 : SCHEMA RECAPITULATIF DE LA PROCEDURE (1/2).....	23
FIGURE 7 : SCHEMA RECAPITULATIF DE LA PROCEDURE (2/2).....	24

## 1 PREAMBULE

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique porte sur le projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

La pièce A du dossier d'enquête publique :

1. Rappelle les raisons pour lesquelles l'enquête publique est requise (fondements juridiques de l'enquête publique) ;
2. Précise l'insertion de l'enquête dans la procédure administrative :
  - en rappelant les étapes préparatoires à la procédure d'enquête,
  - en détaillant les étapes propres à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (phase d'instruction avant enquête publique, place de l'enquête dans la prise de décision, phases d'instruction postérieures à l'enquête publique, prise de décision).
3. Identifie les autorités compétentes pour prononcer la déclaration d'utilité publique à l'issue de l'instruction de la procédure d'enquête ;
4. Rappelle enfin la réglementation applicable à la procédure (liste des textes régissant l'enquête publique et le projet).

## 2 NOM ET ADRESSE DU DEMANDEUR

SNCF Réseau est le maître d'ouvrage qui, avec SNCF Gares & Connexions, porte les aménagements ferroviaires du projet jusqu'à l'enquête publique. Les conditions de co-maîtrise d'ouvrage seront formalisées sous la forme de conventions.

En tant que maître d'ouvrage coordonnateur, SNCF Réseau dirige les études techniques concernant le projet.

SNCF Réseau se porte également garant de la cohérence du projet avec les autres liaisons réalisées ou projetées sur le réseau ferré national.

Les coordonnées de SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet, sont :



Mission LNPCA  
 Les Docks - Atrium 10.4  
 10, place de la Joliette - BP 85404  
 13567 Marseille cedex 02

### 3 LE PROJET SOUMIS A L'ENQUETE PUBLIQUE

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 présenté à l'enquête d'utilité publique répond ainsi 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 concerne les trois départements des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes.



Figure 1 : Le projet des phases 1 & 2 au sein de l'ambition de la LNPCA

#### 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 azurée 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).

### 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. 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.

**L'ambition ferroviaire originelle, qui a conservé le nom LNPCA (pour Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur) dans un souci de pérennité de l'historique du projet depuis le débat public, s'est recomposée en deux projets distincts et indépendants : un projet de renforcement des lignes classiques du littoral pour développer des systèmes « RER » au sein des nœuds marseillais, toulonnais et azuréen (les phases 1 & 2), et des sections de lignes nouvelles qui devront faire l'objet d'un nouveau débat public (les phases 3 & 4).**

**Autrement dit, à partir de 2018, sous l'impulsion des élus et du public, un projet prioritaire (celui des phases 1 & 2) a émergé de façon indépendante et autoporteuse. Ceci n'entraîne pas de renoncement à l'ambition plus lointaine d'une réduction des temps de parcours sur la région.**

On peut distinguer cinq 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 de concerter sur ce projet des phases 1 & 2 de la LNPCA. Des études dites « de recalage » sont engagées sur le projet.**

#### 2. 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 a 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 différencie nettement les phases 1 & 2 du projet et ses phases ultérieures.

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.

#### 3. LA DECISION MINISTERIELLE DU 23 JUIN 2020 DECIDE DE PORTER A L'ENQUETE PUBLIQUE LE PROJET DES PHASES 1 & 2

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, (...) ».

### 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.

### Les concertations complémentaires de 2020 et de 2021

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. 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 :

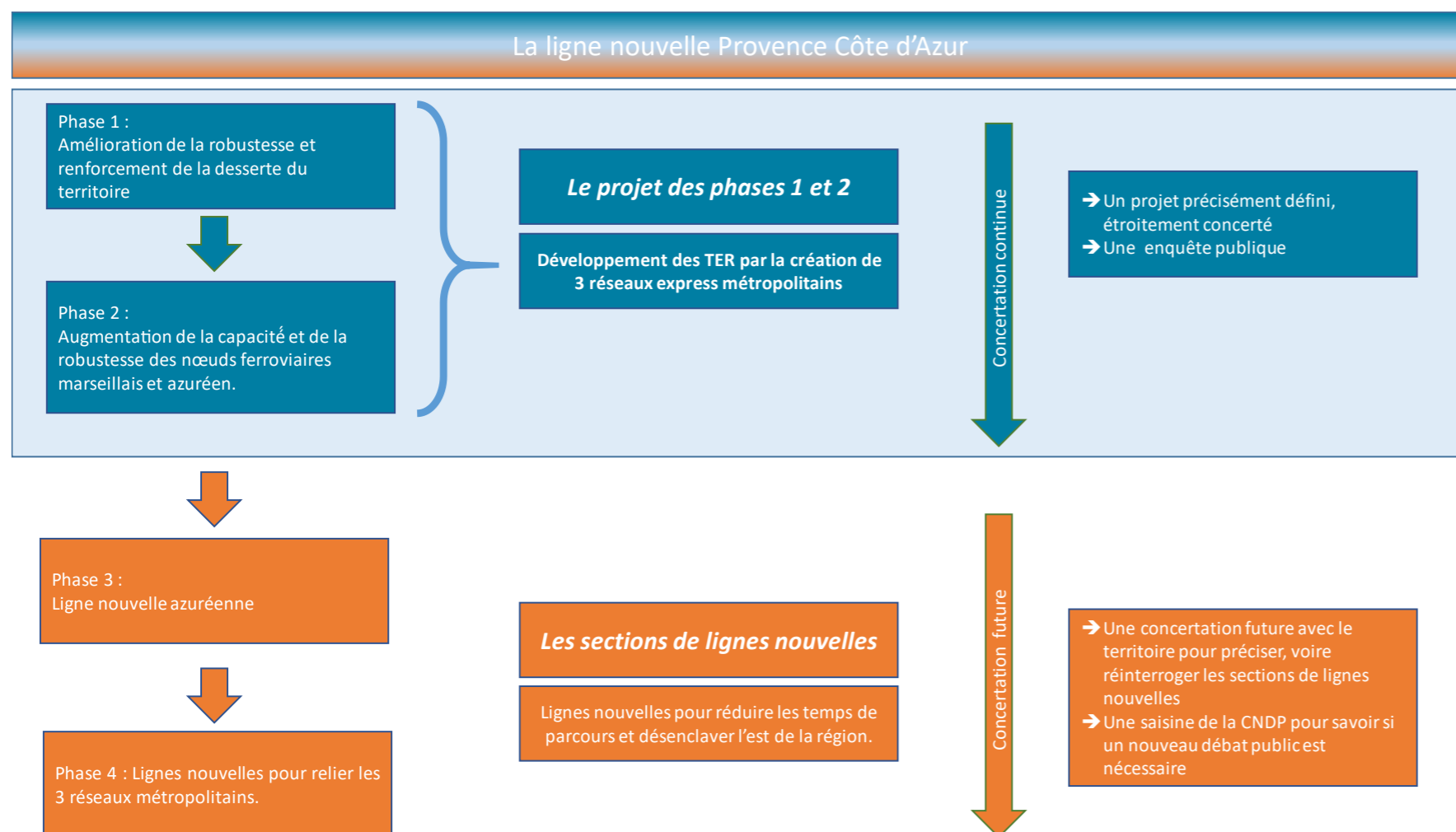


Figure 2 : la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur réorganisée en deux projets distincts, aux objectifs différents (et complémentaires)

Le protocole a pour objet de consigner un premier accord entre les parties sur les principes de réalisation et les modalités de financement de la Ligne Nouvelle Provence Côte-d'Azur (LNPCA). Ces principes reposent sur une répartition entre, d'une part, l'État, SNCF Réseau et SNCF Gares&Connexions et, d'autre part, les collectivités territoriales parties prenantes du projet. Un soutien de l'Union Européenne est également attendu.

Le protocole institue **des modalités de répartition du financement entre les collectivités pour les phases 1 & 2 du projet**. Il fixe aussi des engagements de solidarité pour les phases 3 & 4 aux collectivités.

Les modalités de répartition reposent sur deux critères territoriaux (la population et le potentiel fiscal), complétés par deux critères socio-économiques à savoir les retombées fiscales directes générées et l'accroissement du nombre de voyageurs.

Enfin, ce protocole prévoit la possibilité de créer un établissement public local pouvant permettre de faciliter le financement du projet par les collectivités territoriales parties prenantes du projet.



### 5. 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.**

### 6. 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.

### LE PROJET DES PHASES 1 & 2 SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE

Au regard des caractéristiques de l'ensemble des opérations prévues dans l'ambition LNPCA, et en cohérence avec les orientations prises en concertation et les décisions ministérielles successives, deux projets distincts ont été identifiés : le projet de phases 1 & 2 et les sections de lignes nouvelles.

**Le projet des phases 1 & 2 est parfaitement autonome et fait l'objet de la présente enquête publique.**

- **Ce projet 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.

Ce projet n'a pas besoin des sections de lignes nouvelles pour atteindre ses propres objectifs et être opérationnel. L'ensemble des objectifs décrits seront atteints en totalité à la mise en service du projet.

Même si les sections de lignes nouvelles ne voyaient pas le jour, ou le voyaient sous une forme différente de celle imaginée jusqu'ici, le projet garderait toute sa pertinence pour assurer les services auxquels il est dédié.

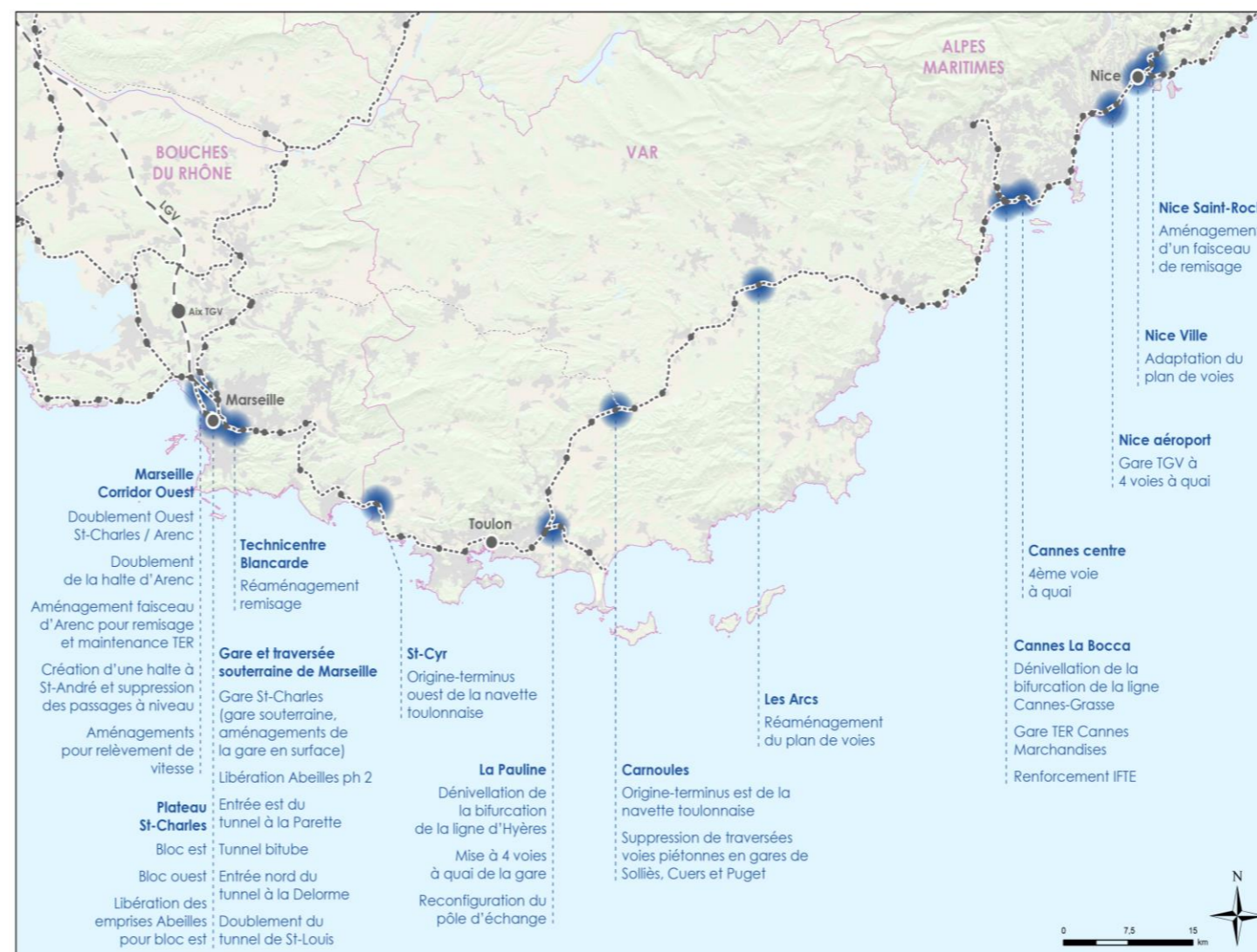


Figure 3 : Localisation des opérations du projet des phases 1 & 2

- Réciproquement, **la réalisation ultérieure de sections de lignes nouvelles ne remettra pas en cause le fonctionnement du système construit avec le projet des trains du quotidien.**  
Les gains de temps de parcours (qui sont au cœur des objectifs des sections de ligne nouvelle), complétés par une desserte renforcée du territoire, permettront d'accroître l'offre de service pour les liaisons à grande distance sans altérer l'offre de trains du quotidien. Le système a été pensé pour permettre de satisfaire ces deux objectifs complémentaires sans remettre en cause les gains de régularité qui auront été obtenus.
- Le projet des phases 1 & 2 est **justifié sur le plan socio-économique** : les bénéfices sont supérieurs aux coûts et aux incidences.
- Les co-financeurs du projet **se sont engagés par un protocole sur leur capacité de financement à l'horizon de ce projet.** Ils confirment leur volonté de permettre la réalisation des sections de lignes nouvelles dans la continuité du projet des phases 1 & 2 selon les mêmes principes de répartition entre collectivités (utilisation de critères objectifs de répartition), mais ne s'engagent pas sur un financement de ces phases.
- Ce projet a donné lieu à des objectifs de service, à des études d'exploitation, à des études techniques et environnementales aussi **détaillées que nécessaire pour la constitution du dossier d'enquête publique** et de son étude d'impact.

Au contraire, les sections de lignes nouvelles n'ont fait l'objet que d'une définition de principe (zone de passage, ...) qui pourrait être réinterrogée à l'occasion d'un nouveau débat public (ces éléments sont néanmoins présentés en Pièce G, pour la parfaite information du public).

Lorsque l'État et les cofinanceurs le décideront, le maître d'ouvrage engagera de nouvelles études pour définir ces sections en fonction des nouveaux services attendus. Il sera nécessaire d'engager une nouvelle saisine de la CNDP qui décidera d'un débat public sur cet autre projet.

## 4 OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

### L'enquête publique porte sur le projet des phases 1 & 2.

Le présent dossier est le support d'une enquête publique ayant pour objet :

- **De déclarer d'utilité publique des aménagements et travaux du projet** en vue de la construction et de l'exploitation de ce dernier, afin d'obtenir la maîtrise foncière des terrains traversés par le projet en incluant les gares nouvelles et autres ouvrages ;
- **De mettre en compatibilité les documents d'urbanisme communaux et intercommunaux concernés par le projet.**

Le but de l'enquête publique est de présenter le projet (avec les conditions de son intégration dans le milieu d'accueil) au public. Cette enquête 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'utilité publique de l'opération.

### 4.1 FONDEMENTS JURIDIQUES DE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, tenant lieu de **déclaration de projet**, est requise au titre des deux réglementations distinctes :

- D'une part, conformément aux articles L. 1, L. 110-1 à L. 122-7, et R. 111-1 et suivants du **code de l'expropriation pour cause d'utilité publique**. L'enquête publique préalable à la DUP est requise pour tout projet dont la réalisation nécessite des acquisitions foncières susceptibles de se résoudre par voie d'expropriation ;
- D'autre part, conformément aux articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du code de l'environnement. L'enquête

publique, préalable à la déclaration de projet, est requise pour tout projet soumis à étude d'impact au titre des articles L. 122-1 et suivants et R. 122-1 et suivants du code de l'environnement.

#### 4.1.1 ETUDE D'IMPACT ET EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000 DU PROJET

Dans le cadre de la décision ministérielle du 23 juin 2020 et du 07 juin 2021, l'étape de préparation du dossier d'enquête d'utilité publique sur le périmètre des opérations du projet, telles qu'elles avaient été validées par le comité de pilotage du 22 novembre 2019 a été lancée. Ce projet 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.

Les rubriques de l'annexe R. 122-2 du code de l'environnement mentionnant le fait que le projet est soumis à étude d'impact sont présentées dans la pièce C – tome 1 du présent dossier.

Conformément aux articles L. 414-4 et R. 414-19 et R. 414-21 et suivants du code de l'environnement, le projet fait également l'objet d'une évaluation de ses incidences au titre de Natura 2000, jointe au présent dossier d'enquête (cf. Pièce C – tomes 1, 2, chapitres dédiés à Evaluation des incidences Natura 2000).

#### 4.1.2 DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

La réalisation du projet nécessite des acquisitions foncières pouvant donner lieu à une procédure d'expropriation.

L'article L. 1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique prévoit que l'expropriation « ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées. Elle donne lieu à une juste et préalable indemnité ».

L'article L. 110-1 du même code précise que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de travaux, d'aménagements, de constructions ou d'ouvrages constituant une opération mentionnée à l'article L. 123-2 du code de l'environnement est régie par ce même code (articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants).

#### 4.1.3 DECLARATION DE PROJET

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, « [l]a déclaration d'utilité publique des opérations susceptibles d'affecter l'environnement relevant de l'article L. 123-2 du code de l'environnement est soumise à l'obligation d'effectuer la déclaration de projet prévue à l'article L. 126-1 du code de l'environnement. [...] Si l'expropriation est poursuivie au profit de l'État ou de l'un de ses établissements publics, la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet. »

« La déclaration d'utilité publique mentionnée à l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet prévue aux articles L. 126-1 du code de l'environnement et L. 2111-28 du code des transports, si l'expropriation est poursuivie au profit de SNCF Réseau ou sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9. »

**Pour SNCF Réseau, maître d'ouvrage, la déclaration d'utilité publique, qui pourra être prononcée à l'issue de la présente procédure d'enquête publique par arrêté préfectoral, tiendra lieu de déclaration de projet.**

#### 4.1.4 LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Conformément à l'article L. 122-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique :

« La déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les prescriptions d'un schéma de cohérence territoriale, d'un plan local d'urbanisme, d'un plan d'occupation des sols, du schéma directeur de la région d'Ile-de-France, d'un plan d'aménagement de zone applicable dans une zone d'aménagement concerté, ou avec les dispositions à caractère réglementaire régissant un lotissement approuvé, s'effectue dans les conditions prévues au code de l'urbanisme et dans les conditions prévues à l'article L. 4433-10-7 du code général des collectivités territoriales en cas d'incompatibilité avec les prescriptions d'un schéma d'aménagement régional. »

Aux termes de l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme :

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, [...], et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou

de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

Cet examen conjoint doit avoir lieu avant l'ouverture de l'enquête publique et son procès-verbal doit être joint au dossier d'enquête publique (article R. 153-13 du code de l'urbanisme).

L'article R. 153-14 du code de l'urbanisme précise :

« Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable. »

Le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme applicable à chacune des communes concernées est joint au dossier d'enquête publique (cf. pièce E).

Les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ont été élaborés afin d'identifier les propositions faites par le maître d'ouvrage pour rendre les documents d'urbanisme compatibles avec les nécessités de l'opération soumise à enquête publique.

Dans le cadre de la constitution du dossier d'enquête publique, une concertation a été engagée du 9 au 30 juillet 2021 sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Le cas échéant, les dossiers comprennent également, conformément aux articles L.104-1 et suivants et R. 104-1 et suivants du code de l'urbanisme, les évaluations des incidences de la mise en compatibilité du document d'urbanisme sur l'environnement.

## 4.2 LE PERIMETRE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Le projet s'étend sur trois départements (Bouches-du-Rhône, Var, Alpes-Maritimes) et une région administrative, à savoir Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Il concerne 11 communes, soit directement traversées par le tracé et/ou les aménagements proposés à l'enquête publique, soit incluses dans le périmètre accompagnant ce tracé et ces aménagements (périmètre centré sur le tracé et les aménagements et au sein duquel, après obtention de la déclaration d'utilité publique de projet et en fonction des études de détail, il sera possible de procéder à des expropriations pour permettre la réalisation du projet).

### 4.2.1 LES COMMUNES CONCERNEES

Le projet concerne 11 communes dont le territoire est intercepté par le périmètre accompagnant le tracé et les aménagements associés, reportés sur le Plan Général des Travaux (pièce B2 du présent dossier d'enquête publique).

Communes concernées dans le département des Bouches-du-Rhône (1 commune) :

Commune	Intercommunalité
Marseille	Métropole Aix Marseille Provence

Communes concernées dans le département du Var (8 communes) :

Communes	Intercommunalités
Carnoules	Communauté de communes Cœur de Var
Cuers	Communauté de communes Méditerranée Porte des Maures
La Crau	Métropole Toulon-Provence-Méditerranée
La Garde	Métropole Toulon-Provence-Méditerranée
Les Arcs	Communauté d'agglomération Dracénoise
Puget-Ville	Communauté de communes Cœur de Var
Saint-Cyr-sur-Mer	Communauté d'agglomération de la Sainte-Baume
Solliès-Pont	Communauté de communes de la Vallée du Gapeau

Communes concernées dans le département des Alpes-Maritimes (2 communes) :

Communes	Intercommunalités
Cannes	Communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins
Nice	Métropole Nice Côte d'Azur

### 4.2.2 LES COMMUNES CONCERNEES PAR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

La plupart des communes concernées par le tracé et les aménagements associés peuvent également nécessiter une mise en compatibilité des documents d'urbanisme s'y appliquant.

Les documents d'urbanisme faisant l'objet d'une mise en compatibilité sont des plans locaux d'urbanisme (PLU) ou des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi).

Certaines communes / intercommunalités concernées par le tracé et les aménagements proposés à l'enquête publique et le périmètre les accompagnant, disposant d'un PLU ou d'un PLUi approuvé, font l'objet d'une mise en compatibilité de ces documents d'urbanisme :

- Marseille (département des Bouches-du-Rhône) ;
- Saint-Cyr-sur-Mer (département du Var) ;
- La Garde (département du Var) ;
- La Crau (département du Var) ;
- Carnoules (département du Var) ;
- Cannes (département des Alpes-Maritimes).

**L'objet principal de l'enquête publique est de déclarer d'utilité publique le projet des phases 1 & 2. Ce dernier est destiné à désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille, de Toulon, de Nice et de la Côte d'Azur pour répondre aux besoins de transports du quotidien des habitants des trois grandes aires métropolitaines régionales.**

**Cette enquête publique est régie par le code de l'environnement. Le projet concerne 11 communes de trois départements de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.**

## 5 INSERTION DE L'ENQUETE 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 présente enquête publique, le maître d'ouvrage a mené plusieurs phases d'études (techniques, environnementales, économiques et sociales...) pour le définir.

En parallèle de ces démarches, SNCF Réseau 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 la déclaration d'utilité publique si elle est prononcée, d'autres phases d'études et de procédures seront à mener. Après l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique 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, SNCF Réseau actualisera si nécessaire la présente étude d'impact dans le cadre des procédures administratives ultérieures, ce afin de respecter les engagements pris dans le cadre du présent dossier.

Par souci de transparence, le Maître d'Ouvrage (MOA) a rappelé les éléments issus d'études antérieures qui ont porté sur l'ambition des phases ultérieures. Ces dernières feront l'objet d'autres procédures réglementaires spécifiques et d'un nouveau débat public, conformément aux échanges avec la CNDP et la décision ministérielle du 07 juin 2021.

Le chapitre suivant rappelle :

- Les procédures déjà réalisées (période 2005 à 2021) ;
- Puis présente la procédure d'enquête publique (ses modalités, son instruction) pour le présent projet ;
- Et identifie ensuite les étapes postérieures à la DUP.

### 5.1 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 gains de temps au profit de l'est de la région.**

**Pour plus de détails, le lecteur est invité à se reporter à la pièce B1 – Notice explicative, au chapitre 3 du Tome 1 de l'étude d'impact et à l'annexe F2, 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.**

### 5.1.1 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-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.

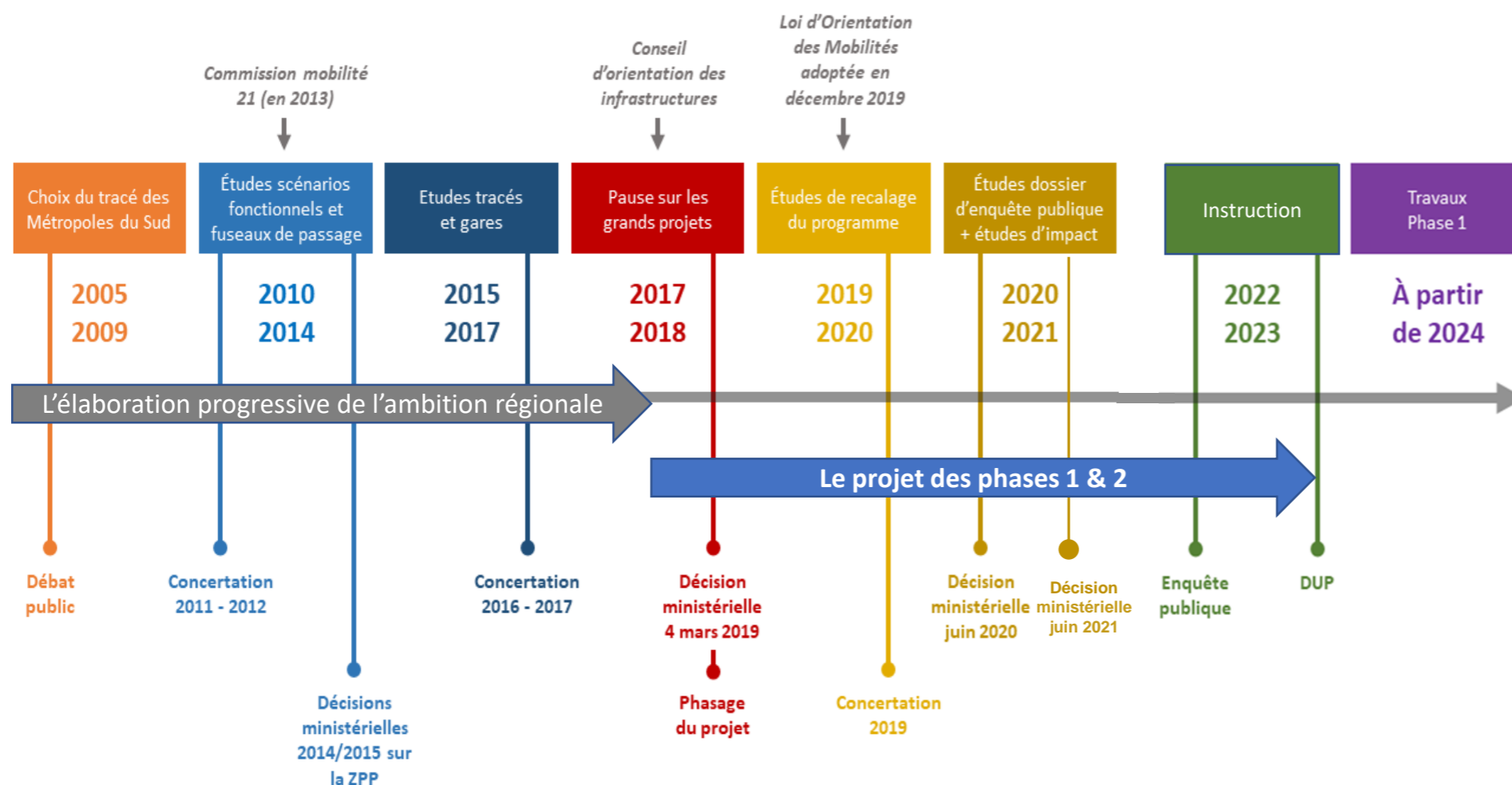


Figure 4 : évolution historique du projet LNPCA

### 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).

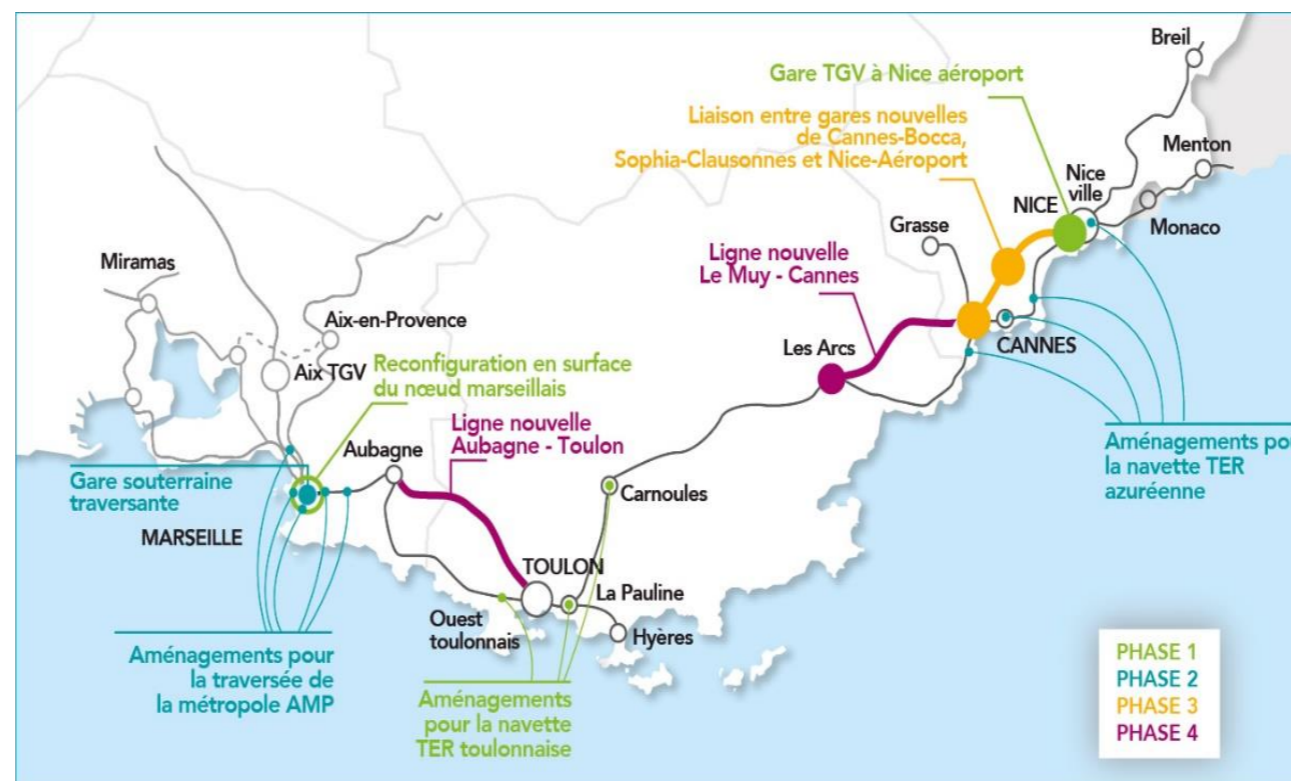


Figure 5 : les propositions du Conseil d'Orientations des Infrastructures. La LNPCA séquencée

### 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 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 :

- 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.

### 5.1.2 DU PROGRAMME DU COI A L'ENQUETE PUBLIQUE SUR LE PROJET DES PHASES 1 & 2

### LE RAPPORT DU CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES

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<sup>er</sup> 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 2020-2021 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 a 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.

Le code de l'environnement (concertation post-débat public) mais également le code de l'urbanisme étaient donc applicables.

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.

## 5.2 CONTENU DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

Le dossier soumis à enquête publique comprend les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet.

L'enquête publique se déroulant à la fois au titre du code de l'environnement et au titre du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le dossier doit contenir toutes les pièces requises par les articles R.123-8 du code de l'environnement et R.112-4, R.112-6 et R.112-7 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

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

- Organisation du dossier ;
- Organisation de l'étude d'impact ;
- Glossaire.

Le présent dossier d'enquête préalable à l'enquête publique est constitué des pièces suivantes :

### Au titre des articles R.112-4 et R. 112-7 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

Une notice explicative, qui indique l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles, parmi les partis envisagés, le projet soumis à l'enquête a été retenu, notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement.	Pièce B1 Pièce C – tome 1 - chapitres 3 et 4
Le plan de situation	Pièce B2
Le plan général des travaux	Pièce B2
Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants	Pièce B3 Pièce C – tome 1 - chapitre 3
L'appréciation sommaire des dépenses	Pièce B3
<i>Tous documents, plans et maquettes établis par l'expropriant peuvent, en outre, venir préciser l'opération en vue de laquelle l'enquête publique est demandée</i>	<i>Ensemble des pièces y compris annexes</i>

**Au titre de l'article R. 123-8 du code de l'environnement :**

L'étude d'impact et son résumé non technique, ainsi que l'avis de l'autorité environnementale et la réponse écrite du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale. <i>(Le détail du contenu de l'étude d'impact et des évaluations environnementales est précisé au début de la pièce C - TOME 1 - Etude d'impact générale).</i>	Pièce C Pièce F1
La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation	Pièce A
Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis émis sur le projet	Pièce F1
Le bilan de la procédure de débat public, ainsi que la décision prise par le maître d'ouvrage à l'issue de cette procédure, les bilans de la concertation préalable prévue par les textes en vigueur permettant au public de participer effectivement au processus de décision et son approbation	Pièce F2
La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet dont le ou les maîtres d'ouvrage ont connaissance	Pièce A

Le cas échéant, la mention que le projet fait l'objet d'une évaluation transfrontalière de ses incidences sur l'environnement en application de l'article R. 122-10 ou des consultations (prévues à l'article R. 515-85) avec un État frontalier membre de l'Union européenne ou partie à la Convention du 25 février 1991 signée à Espoo.

Les habitants et les voyageurs utilisant la gare de Monaco seront informés de l'enquête publique.

Le projet nécessite la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de 6 communes. Le dossier d'enquête comprend donc également les pièces requises pour cette procédure au titre du code de l'urbanisme.

La réglementation en vigueur ne précise pas le contenu des dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Le contenu proposé pour ces dossiers de mise en compatibilité est le suivant :

- Objet du dossier ;
- Précisions concernant le projet et les aménagements justifiant la mise en compatibilité du document d'urbanisme avec le projet ;
- Analyse de la compatibilité des documents du document d'urbanisme ;
- Présentation des propositions d'évolutions des dispositions concernées par le projet ;
- Analyse de la compatibilité avec les documents de rang supérieur ;
- Rapport d'évaluation environnementale.

Il est établi un dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme par commune concernée pour le projet. Chaque dossier comprend également l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité.

**Au titre du code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

Dossiers de mise en compatibilité du document d'urbanisme de chaque commune concernée	Pièce E (1 dossier par commune)
L'évaluation environnementale de chaque mise en compatibilité (articles R. 104-18 et suivants du code de l'urbanisme) <i>(Le détail du contenu de l'évaluation environnementale est précisé dans chaque dossier de mise en compatibilité concerné).</i>	

Les articles L. 1511-1 et suivants et R. 1511-1 et suivants du code des transports, ainsi que l'article 17 de la loi n°2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017, prévoient également que le projet doit faire l'objet d'évaluations économiques et sociales en tant que « grand projet d'infrastructure d'une part », et en tant qu'investissement de l'État d'autre part. Les exigences propres à chaque réglementation ont fait l'objet d'un document unique.

**Au titre des articles R. 1511-3 à R. 1511-7 du code des transports et de l'article 17 de la loi du 31 décembre 2012 (articles 2 et 3 du décret d'application n°2013-1211 du 23 décembre 2013)**

Évaluation économique et sociale <i>(Le détail du contenu de l'évaluation économique et sociale est précisé en préambule dudit dossier).</i>	Pièce D
---	---------

**Au titre des article 2123-9 du code général de la propriété des personnes publiques : Rétablissement de voirie susceptible d'être interrompu**

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique d'une nouvelle infrastructure de transport expose les principes relatifs aux modalités de rétablissement des voies interrompues ou affectées ainsi qu'aux obligations futures concernant les ouvrages d'art de rétablissement incombant à chaque partie.

Les caractéristiques des ouvrages de rétablissement des voies tiennent compte, dans le respect des règles de l'art, des besoins du trafic supporté par la voie affectée, définis par les gestionnaires de ces voies, et des modalités de la gestion ultérieure.



## 5.3 AVIS ET CONSULTATIONS PREALABLES A L'ENQUETE PUBLIQUE

Dans le cadre de la préparation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, plusieurs avis ont été sollicités conformément à la réglementation applicable.

### 5.3.1 L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Le dossier complet d'enquête publique, contenant l'étude d'impact du projet tenant lieu du rapport sur les incidences environnementales de la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (pièce E du dossier d'enquête publique), a été transmis à la formation d'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) conformément aux dispositions des articles L.122-1, L.122-3, L. 122-14, R.122-6 à R.122-7 et R. 122-17 du code de l'environnement et R. 104-34 du code de l'urbanisme (procédure commune). Par courrier du 23/08/2021, le Ministère demande au Préfet coordonnateur la saisine de l'Autorité Environnementale pour l'Etude d'impact et l'Evaluation Environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

La formation d'Autorité Environnementale du CGEDD, autorité Environnementale unique en application de l'article R. 122-17 du code de l'environnement, a rendu un avis délibéré sur l'étude d'impact du projet valant évaluation Environnementale de la mise en compatibilité des PLU, lors de sa séance du 18 novembre 2021.

Toutes les observations et recommandations de l'Autorité Environnementale ont été prises en compte par SNCF Réseau sous la forme d'un mémoire en réponse, et d'adaptations (avec ajouts de résultats d'études) dans certaines pièces de l'étude d'impact.

L'avis de l'Autorité Environnementale et le mémoire en réponse de SNCF Réseau sont joints au dossier d'enquête publique (cf. pièce F1).

### 5.3.2 L'AVIS DES COLLECTIVITES ET DE LEURS GROUPEMENTS INTERESSES PAR LE PROJET

Le dossier complet d'enquête publique, contenant l'étude d'impact, a été transmis pour avis aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet.

Les avis des collectivités territoriales et de leurs groupements, dès leur adoption, ou l'information relative à l'absence d'observations émises dans un délai de 2 mois sont mis à la disposition du public sur le site Internet de la Préfecture de région Provence-Alpes-Côte d'Azur ou, à défaut, sur les sites de la préfecture des départements concernés.

Les avis ou l'information relative à l'absence d'observations émises sont joints au dossier d'enquête publique (cf. pièce F).

### 5.3.3 L'AVIS DU SECRETARIAT GENERAL POUR L'INVESTISSEMENT ET LE RAPPORT DE CONTRE- EXPERTISE

Lorsque le projet d'investissement est soumis à enquête publique au sens des articles L. 110-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et L. 123-1 et suivants du code de l'environnement, le rapport de contre-expertise et l'avis du secrétaire général pour l'investissement sont versés au dossier d'enquête publique, conformément à l'article 3 du décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 modifié, relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques.

Le rapport de contre-expertise et l'avis du secrétaire général pour l'investissement sont joints au dossier d'enquête (cf. pièce F1).

Les mémoires en réponse de SNCF Réseau sont joints au dossier d'enquête publique (cf. pièce F1).

### 5.3.4 L'ESTIMATION DE LA DIRECTION DE L'IMMOBILIER DE L'ETAT

L'estimation financière des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet a fait l'objet d'une estimation sommaire et globale par la DIE (Direction de l'Immobilier de l'État), rattachée à la DGFIP (Direction Générale des Finances Publiques), conformément à l'article R.1211-3 du code général de la propriété des personnes publiques, dans les cas d'acquisitions poursuivies par voie d'expropriation.

### 5.3.5 LA CONSULTATION DES ORGANISMES AGRICILES ET SYLVICOLES

Les Chambres d'Agriculture ont été consultées en mai 2021 sur la réduction des espaces agricoles et sylvicoles dans le cadre de l'étude préalable agricole au titre de l'article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime. Après examen, la DDTM du Var, coordonnatrice de cette procédure, a confirmé (le 16 juin 2021) la non nécessité de réaliser cette étude préalable agricole car l'évaluation des surfaces agricoles impactées par le projet des phases 1 & 2 montre que la surface agricole prélevée définitivement par le projet est inférieure au seuil de 1 ha.

### 5.3.6 LA CONSULTATION DES COMMUNES POUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

L'ensemble des communes concernées par la mise en compatibilité a été consulté en octobre et novembre 2021 par les services de chaque préfecture sur les dossiers de mise en compatibilité de leur document d'urbanisme à l'occasion de réunions d'examen conjoint, telles que prévues aux articles L.143-44, L.143-46, L.153-54, R143-10, R.153-13, R.300-20 et R.300-22 du code de l'urbanisme.

Les procès-verbaux de ces réunions d'examen conjoint sont fournis en pièce F1.

## 5.4 LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE

### 5.4.1 DEROULEMENT DE L'ENQUETE

#### L'OUVERTURE DE L'ENQUETE

Le projet concernant plusieurs départements, l'enquête est ouverte et organisée par un arrêté inter-préfectoral des préfets des départements des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes.

Cet arrêté inter-préfectoral désigne le Préfet du département des Bouches-du-Rhône comme préfets coordonnateurs de l'enquête d'utilité publique du projet.

SNCF Réseau adresse au Préfet du département des Bouches-du-Rhône, préfet coordonnateur de l'enquête publique, le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, 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 DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Le Préfet de département saisit, en vue de la désignation d'une commission d'enquête, le président du tribunal administratif des Bouches-du-Rhône et lui adresse une demande qui précise l'objet de l'enquête ainsi que la période d'enquête proposée, et comporte le résumé non technique de l'étude d'impact mentionné au 1° de l'article R.123-8 du code de l'environnement.

Le président du tribunal administratif, ou le magistrat délégué par lui à cette fin, désigne, dans un délai de quinze jours, les membres (en nombre impair) d'une commission d'enquête parmi lesquels il choisit un président.

Dès la désignation des commissaires enquêteurs, le Préfet du département coordonnateur de département adresse à chacun d'entre eux une copie du dossier complet soumis à enquête publique et une copie numérique de ce dossier.

Ne peuvent être désignés comme membre d'une commission d'enquête ou suppléant les personnes intéressées au projet, soit à titre personnel, soit en raison des fonctions qu'elles exercent ou ont exercées depuis moins de cinq ans, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle du projet soumis à enquête, ou au sein d'associations ou d'organismes directement concernés par cette opération.

Avant sa désignation, chaque membre commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête ou suppléant indique au président du tribunal administratif les activités exercées au titre de ses fonctions

précédentes ou en cours qui pourraient être jugées incompatibles avec les fonctions de commissaire enquêteur, en application de l'article L.123-5 du code de l'environnement, et signe une déclaration sur l'honneur attestant qu'il n'a pas d'intérêt personnel au projet.

À la demande du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et lorsque les spécificités de l'enquête l'exigent, le président du tribunal administratif ou le conseiller qu'il délègue peut désigner un expert chargé d'assister le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête. Le coût de cette expertise complémentaire est à la charge de SNCF Réseau, le responsable du projet.

#### LA DUREE DE L'ENQUETE

La durée de l'enquête publique est fixée par le Préfet de département. Cette durée ne peut être inférieure à trente jours pour les projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale, et ne peut excéder deux mois, sauf dans les cas où une suspension de l'enquête ou une enquête complémentaire sont mises en œuvre.

Par décision motivée, le président de la commission d'enquête peut, après information du Préfet de département, prolonger l'enquête pour une durée maximale de trente jours (sans toutefois excéder deux mois), notamment lorsqu'il décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête.

Sa décision motivée est portée à la connaissance du public, au plus tard à la date prévue initialement pour la fin de l'enquête, par un affichage réalisé dans les conditions de lieu prévues initialement pour la publicité de l'enquête, ainsi que, le cas échéant, par tout autre moyen approprié.

#### L'ORGANISATION DE L'ENQUETE

Le Préfet de département, préfet coordonnateur de l'enquête publique, précise par arrêté, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et après concertation avec le président de la commission d'enquête :

- L'objet de l'enquête et les caractéristiques principales du projet, ainsi que l'identité de la personne responsable du projet, auprès de laquelle des informations peuvent être demandées ;
- En cas de pluralité de lieux d'enquête, le siège de l'enquête, où toute correspondance postale relative à l'enquête peut être adressée au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête ;

- L'adresse du site Internet comportant un registre dématérialisé sécurisé auquel le public peut transmettre ses observations et propositions pendant la durée de l'enquête. En l'absence de registre dématérialisé, l'arrêté indique l'adresse électronique à laquelle le public peut transmettre ses observations et propositions ;
- Les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, représentée par un ou plusieurs de ses membres, se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ;
- Le cas échéant, la date et le lieu des réunions d'information et d'échange envisagées ;
- La durée, le ou les lieux, ainsi que le site Internet où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;
- L'arrêté d'ouverture de l'enquête précise, s'il y a lieu, les coordonnées de la personne publique responsable des différents éléments du projet soumis à enquête.

Le dossier d'enquête publique est communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais, avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci.

Un dossier d'enquête publique est disponible en support papier au minimum au siège de l'enquête publique.

Ce dossier est également disponible depuis le site Internet dédié.

Le dossier d'enquête publique est mis en ligne pendant toute la durée de l'enquête. Il reste consultable, pendant cette même durée, sur support papier en un ou plusieurs lieux déterminés dès l'ouverture de l'enquête publique.

Les jours et heures, ouvrables ou non, où le public pourra consulter gratuitement l'exemplaire du dossier et présenter ses observations et propositions sont fixés de manière à permettre la participation de la plus grande partie de la population, compte tenu notamment de ses horaires normaux de travail. Ils comprennent au minimum les jours et heures habituels d'ouverture au public de chacun des lieux où le dossier est déposé ; ils peuvent en outre comprendre des heures en soirée ainsi que plusieurs demi-journées prises parmi les samedis, dimanches et jours fériés.

Lorsqu'un registre dématérialisé est mis en place, il est accessible sur Internet durant toute la durée de l'enquête.

### **LA PUBLICITE DE L'ENQUETE**

Un avis portant les indications mentionnées ci-dessus à la connaissance du public est publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le ou les départements concernés.

Cet avis est également publié sur le site internet de la Préfecture de région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Le Préfet de département, préfet coordonnateur de l'enquête publique, désigne les lieux où cet avis doit être publié par voie d'affiches et, éventuellement, par tout autre procédé.

Pour les projets, sont au minimum désignées toutes les mairies des communes sur le territoire desquelles se situe le projet. Pour les plans et programmes de niveau départemental ou régional, sont au minimum désignées les préfectures et sous-préfectures.

Cet avis est publié quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

Lorsque certaines de ces communes sont situées dans un autre département, la Préfecture des Bouches-du-Rhône prend l'accord du préfet des autres départements pour cette désignation. Ces derniers font assurer la publication de l'avis dans ces communes selon les modalités prévues précédemment.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité matérielle justifiée, SNCF Réseau, le responsable du projet, procède à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet. Ces affiches doivent être visibles et lisibles de là où, s'il y a lieu, des voies publiques, et être conformes à des caractéristiques et dimensions fixées par arrêté du ministre chargé de l'environnement.

### **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**

Pendant la durée de l'enquête, le public peut consigner ses observations, propositions et contre-propositions sur le registre d'enquête, établi sur feuillets non mobiles, coté et paraphé par un membre de la commission d'enquête, tenu à leur disposition dans chaque lieu où est déposé un dossier ou sur le registre dématérialisé si celui-ci a été mis en place.

Les observations et propositions écrites et orales du public sont également reçues par le commissaire enquêteur ou par un membre de la commission d'enquête, aux lieux, jours et heures qui auront été fixés et annoncés dans les conditions prévues aux articles R. 123-9 à R. 123-11.

Les observations et propositions du public peuvent également être adressées par voie postale ou par courrier électronique au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête.

Les observations et propositions du public transmises par voie postale, ainsi que les observations écrites mentionnées ci-dessus, sont consultables au siège de l'enquête et sur le site Internet dédié.

Les observations et propositions du public transmises par voie électronique sont consultables sur le registre dématérialisé ou, s'il n'est pas mis en place, sur le site Internet dédié dans les meilleurs délais.

Les observations et propositions du public sont communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

### **LA COMMUNICATION DE DOCUMENTS A LA DEMANDE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

Lorsqu'il entend faire compléter le dossier par des documents utiles à la bonne information du public, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête en fait la demande à SNCF Réseau, le responsable du projet ; cette demande ne peut porter que sur des documents en la possession de ce dernier.

Les documents ainsi obtenus (ou le refus motivé de SNCF Réseau par le responsable du projet) sont versés au dossier tenu au siège de l'enquête et sur le site Internet dédié.

Lorsque de tels documents sont ajoutés en cours d'enquête, un bordereau joint au dossier d'enquête mentionne la nature des pièces et la date à laquelle celles-ci ont été ajoutées au dossier d'enquête.

### **LA VISITE DES LIEUX PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR**

Lorsqu'il a l'intention de visiter les lieux concernés par le projet, à l'exception des lieux d'habitation, le commissaire enquêteur en informe les propriétaires et les occupants concernés au moins quarante-huit heures à l'avance, en leur précisant la date et l'heure de la visite projetée.

Lorsque ceux-ci n'ont pu être prévenus, ou en cas d'opposition de leur part, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête en fait mention dans le rapport d'enquête.

### **L'AUDITION DE PERSONNES PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR**

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut auditionner toute personne ou service qu'il lui paraît utile de consulter pour compléter son information sur le projet soumis à enquête publique. Le refus éventuel, motivé ou non, de demande d'information ou l'absence de réponse est mentionné par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête dans son rapport.

### **LA REUNION D'INFORMATION ET D'ECHANGE AVEC LE PUBLIC**

Sans préjudice des cas prévus par des législations particulières, lorsqu'il estime que l'importance ou la nature du projet, ou les conditions de déroulement de l'enquête publique rendent nécessaire l'organisation d'une réunion d'information et d'échange avec le public, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête en informe le Préfet de département, préfet coordonnateur de l'enquête publique, ainsi que SNCF Réseau, le responsable du projet, en leur indiquant les modalités qu'il propose pour l'organisation de cette réunion.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête définit, en concertation avec le Préfet de département et SNCF Réseau, les modalités d'information préalable du public et du déroulement de cette réunion.

En tant que de besoin, la durée de l'enquête peut être prolongée de quinze jours pour permettre l'organisation de la réunion publique.

À l'issue de la réunion publique, un compte rendu est établi par le commissaire enquêteur ou par le président de la commission d'enquête et adressé dans les meilleurs délais à SNCF Réseau ainsi qu'au Préfet du département des Bouches-du-Rhône, préfet coordonnateur de l'enquête publique. Ce compte rendu, ainsi que les observations éventuelles de SNCF Réseau, sont annexés par le commissaire enquêteur ou par le président de la commission d'enquête au rapport d'enquête.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut, aux fins d'établissement de ce compte rendu, procéder à l'enregistrement audio ou vidéo de la réunion d'information et d'échange avec le public. Le début et la fin de tout enregistrement doit être clairement notifié aux personnes présentes. Ces enregistrements sont transmis, exclusivement et sous sa responsabilité, par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête avec son rapport d'enquête au Préfet du département des Bouches-du-Rhône, préfet coordonnateur de l'enquête publique.

Les frais d'organisation de la réunion publique sont à la charge du responsable du projet, SNCF Réseau.

### **LA CLOTURE DE L'ENQUETE**

À l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du président de la commission d'enquête et clos par lui. En cas de pluralité de lieux d'enquête, les registres sont transmis sans délai au président de la commission d'enquête et clos par lui.

Dès réception du registre et des documents annexés, le président de la commission d'enquête rencontre, dans la huitaine, SNCF Réseau, le responsable du projet, et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le délai de huit jours court à compter de la réception par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête du registre d'enquête et des documents annexés. SNCF Réseau, le responsable du projet, dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Lorsque l'enquête publique est prolongée (voir paragraphe Durée de l'enquête ci-avant), l'accomplissement des formalités prévues aux deux alinéas précédents est reporté à la clôture de l'enquête ainsi prolongée.

### **LA SUSPENSION DE L'ENQUETE**

Pendant l'enquête publique, si SNCF Réseau, responsable du projet, estime nécessaire d'apporter des modifications substantielles à ce dernier, le Préfet du département des Bouches-du-Rhône peut, après avoir entendu le président de la commission d'enquête, suspendre l'enquête pendant une durée maximale de six mois. Cette possibilité de suspension ne peut être utilisée qu'une seule fois.

Pendant ce délai, le nouveau projet, accompagné de l'étude d'impact intégrant ces modifications, est transmis pour avis à l'autorité environnementale prévue, ainsi que, le cas échéant, aux collectivités territoriales et à leurs groupements. À l'issue de ce délai et après que le public a été informé des modifications apportées dans les conditions définies dans le paragraphe Publicité de l'enquête ci-avant, l'enquête est prolongée d'une durée d'au moins trente jours.

### **L'ENQUETE COMPLEMENTAIRE**

Au vu des conclusions de la commission d'enquête, SNCF Réseau, responsable du projet, peut, s'il estime souhaitable d'apporter à celui-ci des changements qui en modifient l'économie générale, demander au Préfet de département, préfet coordonnateur de l'enquête publique, d'ouvrir une enquête complémentaire portant sur les avantages et inconvénients de ces modifications pour le projet et pour l'environnement.

Dans le cas des projets d'infrastructures linéaires, l'enquête complémentaire peut n'être organisée que sur les territoires concernés par la modification.

Dans le cas d'enquête complémentaire, le point de départ du délai pour prendre la décision après clôture de l'enquête est reporté à la date de clôture de la seconde enquête.

Avant l'ouverture de l'enquête publique complémentaire, le nouveau projet, accompagné de l'étude d'impact intégrant ces modifications, est transmis pour avis à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements.

L'enquête complémentaire, d'une durée de quinze jours, est ouverte et clôturée dans les mêmes conditions que l'enquête initiale.

Dans un délai de quinze jours à compter de la date de clôture de l'enquête complémentaire, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête joint un rapport complémentaire et des conclusions motivées au titre de l'enquête complémentaire au rapport principal communiqué au public à l'issue de la première enquête. Des copies des rapports sont mises conjointement à la disposition du public dans les conditions identiques à celle de l'enquête initiale.

### **LA PROROGATION DE LA DUREE DE VALIDITE D'UNE ENQUETE PUBLIQUE**

Lorsque les projets qui ont fait l'objet d'une enquête publique n'ont pas été entrepris dans un délai de cinq ans à compter de l'adoption de la décision soumise à enquête, une nouvelle enquête doit être conduite, à moins que, avant l'expiration de ce délai, une prorogation de la durée de validité de l'enquête ne soit décidée par les préfets de département compétents pour prendre la décision en vue de laquelle l'enquête a été organisée.

Cette prorogation a une durée de cinq ans au plus. La validité de l'enquête ne peut être prorogée si le projet a fait l'objet de modifications substantielles ou lorsque des modifications de droit ou de fait de nature à imposer une nouvelle consultation du public sont intervenues depuis la décision arrêtant le projet.

### **5.4.2 L'ACHEVEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

#### **LE RAPPORT ET LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête doit rendre son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête. Si ce délai ne peut être respecté, un délai supplémentaire peut être accordé à la demande du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête le Préfet du département des Bouches-du-Rhône, après avis de SNCF Réseau, le responsable du projet.

Le rapport doit faire état des observations et propositions qui ont été produites pendant la durée de l'enquête ainsi que des réponses éventuelles de SNCF Réseau.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies.

Ce rapport comporte le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations de SNCF Réseau, le responsable du projet, en réponse aux observations du public.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête consigne, dans une présentation séparée, ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet au Préfet du département des Bouches-du-Rhône l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné du ou des registres et pièces annexées, avec le rapport et les conclusions motivées. Il transmet simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif.

Si, à l'expiration du délai prévu au premier alinéa, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête n'a pas remis son rapport et ses conclusions motivées, ni justifié d'un motif pour le dépassement du délai, le Préfet de département, préfet coordonnateur de l'enquête publique peut, avec l'accord de SNCF Réseau et après une mise en demeure du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête restée infructueuse, demander au président du tribunal administratif ou au conseiller qu'il délègue de dessaisir le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête et de lui substituer un nouveau commissaire enquêteur ou une nouvelle commission d'enquête. Celui-ci doit, à partir des résultats de l'enquête, remettre le rapport et les conclusions motivées dans un maximum de trente jours à partir de sa nomination.

Le nouveau commissaire enquêteur ou la nouvelle commission d'enquête peut faire usage des prérogatives prévues dans les paragraphes précédents de ce chapitre.

L'autorité compétente pour prendre la décision peut organiser, en présence de SNCF Réseau, une réunion publique afin de répondre aux éventuelles réserves, recommandations ou conclusions défavorables du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête. Elle est organisée dans un délai de deux mois après la clôture de l'enquête. Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête sont informés de la tenue d'une telle réunion.

### ***LES COMPLEMENTS AUX CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE***

À la réception des conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, le Préfet de département, coordonnateur de l'enquête publique, lorsqu'il constate une insuffisance ou un défaut de motivation de ces conclusions susceptibles de constituer une irrégularité dans la procédure, peut en informer le président du tribunal administratif ou le conseiller délégué par lui dans un délai de quinze jours, par lettre d'observation.

Si l'insuffisance ou le défaut de motivation est avéré, le président du tribunal administratif ou le conseiller qu'il délègue, dispose de quinze jours pour demander au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête de compléter ses conclusions. Il en informe simultanément l'autorité compétente. En l'absence d'intervention de la part du président du tribunal administratif ou du conseiller qu'il délègue dans ce délai de quinze jours, la demande est réputée rejetée. La décision du président du tribunal administratif ou du conseiller qu'il délègue n'est pas susceptible de recours.

Dans un délai de quinze jours à compter de la réception des conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, le président du tribunal administratif ou le conseiller qu'il délègue peut également intervenir de sa propre initiative auprès de son auteur pour qu'il les complète, lorsqu'il constate une insuffisance ou un défaut de motivation de ces conclusions susceptibles de constituer une irrégularité dans la procédure. Il en informe le Préfet de département, coordonnateur de l'enquête publique.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête est tenu de remettre ses conclusions complétées au Préfet de département, coordonnateur de l'enquête publique et au président du tribunal administratif dans un délai de quinze jours.

### ***LA COMMUNICATION DU RAPPORT ET DES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE***

Le Préfet du département des Bouches-du-Rhône, dès réception, copie le rapport et les conclusions de la commission d'enquête à SNCF Réseau, au responsable du projet.

Une copie du rapport et des conclusions est également adressée à la mairie de chacune des communes où s'est déroulée l'enquête et à la préfecture de chaque département concerné pour y être sans délai tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Le rapport et les conclusions motivées sont rendus publics par voie dématérialisée dans les conditions fixées à l'article L123-10 du code de l'environnement sur le site Internet dédié.

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

### 5.5.1 LES DECISIONS POUVANT ETRE ADOPTEES AU TERME DE L'ENQUETE

#### LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Au terme de la procédure d'enquête publique et au vu des conclusions motivées de la commission d'enquête, l'utilité publique du projet pourra être déclarée si les avantages de l'opération l'emportent sur ses inconvénients.

L'utilité publique d'une opération ne peut en effet être déclarée que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social et les atteintes à d'autres intérêts publics qu'elle entraîne ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente. Au titre des avantages, sont mis en avant l'intérêt de l'opération, ou les gains qui en résultent, notamment du point de vue économique. Au titre des inconvénients, sont examinés les atteintes de nature sociale, économique, foncière ou environnementale, ainsi que le coût de l'opération.

La déclaration d'utilité publique du projet pourra être signée par arrêté conjoint des préfets des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes dans les conditions prévues par les articles L.121-1 à L.121-5 et R.121-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Elle interviendra au plus tard 12 mois après la clôture de l'enquête publique. Elle sera ensuite publiée au Journal Officiel de la République Française.

La déclaration d'utilité publique du projet emportera approbation des nouvelles dispositions des documents d'urbanisme de toutes les communes et intercommunalités concernées conformément aux articles L.143-50 et L.153-59 du code de l'urbanisme.

En application de l'article L122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, lorsque l'expropriation est poursuivie au profit de l'État ou de l'un de ses établissements publics (comme c'est le cas pour SNCF Réseau, Maître d'Ouvrage du projet) prévue à l'article L.126-1 du code de l'environnement.

Selon Art. L2111-20 III, « La déclaration d'utilité publique mentionnée à l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet prévue aux articles L. 126-1 du code de l'environnement et L. 2111-28 du code des transports, si l'expropriation est poursuivie au profit de SNCF Réseau ou sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9. »

#### LES PRESCRIPTIONS DE LA DECLARATION D'UTILITE EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT, D'AGRICULTURE ET DE PATRIMOINE CULTUREL

En application de l'article L.122-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, la déclaration d'utilité publique pourra comporter des mesures pour pallier les atteintes à l'environnement ou au patrimoine culturel.

Conformément aux articles L.122-1-1 et R.122-13 du code de l'environnement, la déclaration d'utilité publique mentionnera :

- Les mesures à la charge de SNCF Réseau, Maître d'Ouvrage du projet, destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, lorsque cela est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits ;
- Les modalités du suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine ;
- Les modalités du suivi de la réalisation des mesures prévues, ainsi que du suivi de leurs effets sur l'environnement, qui feront l'objet de bilans réalisés selon un calendrier déterminé par l'autorité compétente pour autoriser le projet. Ces bilans seront transmis pour information par l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement.

La déclaration d'utilité publique comportera aussi, en application de l'article L.123-24 du code rural et de la pêche maritime, l'obligation faite à SNCF Réseau, Maître d'Ouvrage du projet, de remédier aux dommages causés aux structures des exploitations agricoles, en participant financièrement à l'exécution d'opérations d'aménagement foncier mentionnées au 1° de l'article L. 121-1 du code rural et de la pêche maritime, et de travaux connexes.

### 5.5.2 LES AUTORITES COMPETENTES POUR PRENDRE LA DECISION D'AUTORISATION

L'arrêté de déclaration d'utilité publique prendra notamment en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, l'avis du secrétaire général pour l'investissement et le résultat de la consultation du public.

### 5.6 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

Figure 6 : Schéma récapitulatif de la procédure (1/2)

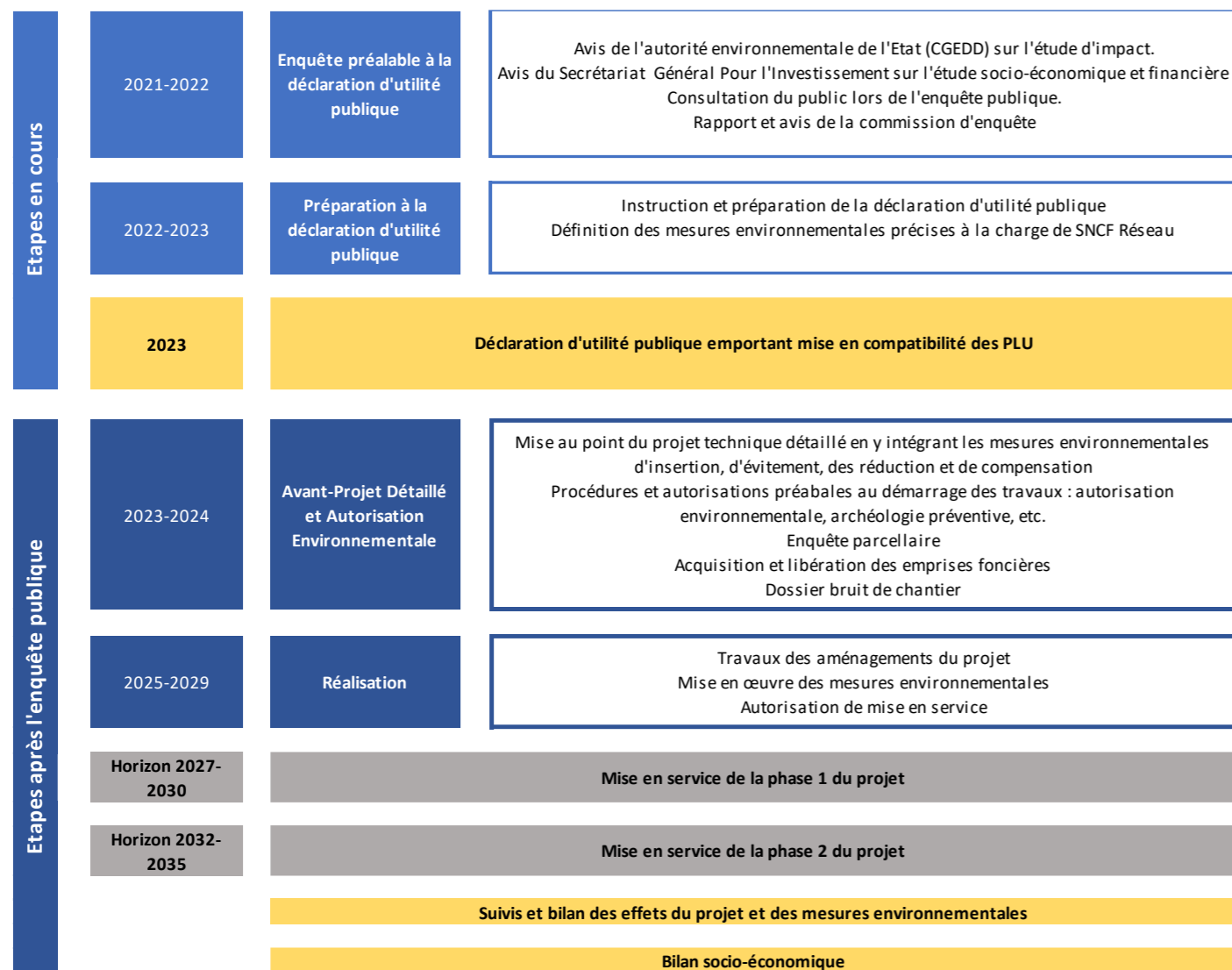


Figure 7 : Schéma récapitulatif de la procédure (2/2)



## 5.7 LE PROJET DES PHASES 1 & 2 APRES L'ENQUETE PUBLIQUE ET LES AUTRES AUTORISATIONS NECESSAIRES POUR LE REALISER

La réalisation du projet nécessitera la délivrance d'autorisations diverses qui seront accordées en application de nombreuses réglementations. La nécessité d'obtenir ces autorisations sera précisée en fonction des circonstances et à l'issue des études de détail.

Ce chapitre présente les procédures qui seront engagées par SNCF Réseau après la déclaration d'utilité publique. Elles permettront d'entrer dans une phase opérationnelle conduisant à la réalisation des travaux, puis à la mise en service et à l'exploitation du projet.

### 5.7.1 LES ETUDES DE DETAIL

Après la déclaration d'utilité publique, SNCF Réseau engagera les études détaillées du projet.

Le projet qui sera réalisé tiendra compte des résultats de l'enquête publique et sera adapté en conséquence. S'il s'agit d'adaptations de détail ou de modifications mineures du projet initial, celles-ci se feront sans nouvelle enquête publique ; en revanche, des modifications substantielles conduiraient à organiser une nouvelle enquête dont l'ampleur dépendrait des modifications.

### 5.7.2 L'ACTUALISATION DE L'ETUDE D'IMPACT

L'article L. 122-1-1, III, alinéa 2 du code de l'environnement fixe le cadre de l'étude d'impact des projets nécessitant plusieurs autorisations successives : « Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale. »

Les dossiers qui seront produits pour les demandes d'autorisations postérieures à la DUP comprendront l'étude d'impact du projet, actualisée si nécessaire, afin de tenir compte des approfondissements liés aux études de détail et de définition des mesures environnementales.

Dans le cadre de la poursuite des études, les échanges avec les différentes parties prenantes et acteurs concernés par le projet se poursuivront :

- Poursuite de la mise en œuvre de la démarche E-R-C au regard des incidences du projet ;
- Poursuite des échanges avec les porteurs publics, privés dans le cadre des projets connexes du territoire (recherche de complémentarité des aménagements relatifs au transport et mobilités ; organisation des phases de réalisation concomitantes et mutualisation des installations de chantiers, etc.).

### 5.7.3 LES AUTRES AUTORISATIONS NECESSAIRES AVANT LE DEMARRAGE DES TRAVAUX DU PROJET

#### LA PROCEDURE RELATIVE A L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

L'autorisation environnementale est une procédure unique d'autorisation permettant de regrouper, pour un même projet, plusieurs procédures relevant de législations distinctes et liées à des enjeux environnementaux conformément aux articles L181-1 et L181-2 du code de l'environnement.

L'objectif du dossier de demande d'autorisation environnementale et de l'enquête publique associée est l'obtention des autorisations requises (dès lors que les activités, installations, ouvrages ou travaux en question ne sont pas temporaires) au titre de :

- La loi sur l'eau (installations, ouvrages, travaux et activités ou « IOTA »),
- La réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE),

Ainsi que les procédures listées ci-dessous (liste adaptée au projet) :

- Procédures du code de l'environnement :
  - Autorisation de travaux en réserve naturelle nationale (sauf lorsqu'une autorisation d'urbanisme est requise) ;
  - Autorisation de travaux en site classé (sauf lorsqu'une autorisation d'urbanisme est requise) ;
  - Dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés ;
  - Déclaration au titre de la loi sur l'eau ;
  - Absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 ;
  - Enregistrement et déclaration d'une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) ;

- Procédure du code forestier : autorisation de défrichement.

La durée de l'instruction d'un dossier de demande d'autorisation environnementale (entre l'accusé de réception du dossier et l'enquête publique) est en moyenne de 9 mois, sous réserves de demandes de compléments. L'arrêté inter préfectoral est émis, après une instruction interservices (notamment consultation du Conseil National de Protection de la Nature) et après enquête publique (selon le code de l'environnement et ses articles R.123-7 à R.123-27 et R.214-8), dans un délai de 2 mois, ou de 3 mois en cas de saisine du CODERST (Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Technologiques).

L'autorisation environnementale ne pourra être délivrée avant l'autorisation d'occuper le domaine public prévue à l'article L.212-2 du code général de la propriété des personnes publiques.

#### PROTECTION DE L'EAU ET DES MILIEUX AQUATIQUES

Le projet impliquera la création de nouvelles surfaces imperméabilisées et nécessitera la réalisation d'ouvrages hydrauliques pour le rétablissement du réseau hydraulique et la protection de la ressource en eau et des milieux aquatiques. Il s'accompagnera de pompages temporaires ou permanents pour assurer la mise hors d'eau des installations souterraines de la ligne nouvelle.

Ces aménagements spécifiques seront détaillés dans le dossier de demande d'autorisation environnementale établi par SNCF Réseau au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement. Ils pourront relever, soit du régime de la déclaration, soit du régime de l'autorisation.

### DEROGATION A L'INTERDICTION D'ATTEINTE AUX ESPECES ET HABITATS PROTEGES

La réalisation du projet nécessitera, dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale, des demandes d'autorisation de dérogation à l'interdiction de détruire, d'enlever, de perturber, etc. des espèces animales ou végétales protégées et leurs habitats, conformément aux articles L.411-1 et suivants et R.411-1 et suivants du code de l'environnement.

En effet, la destruction directe ou la modification des lieux (aménagement, modification du milieu...) susceptible de faire disparaître des espèces protégées est interdite.

Toutefois, dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale, des dérogations préfectorales ou ministérielles (selon les cas) peuvent être accordées après avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN), à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et que ces dérogations ne nuisent pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

Le contenu des demandes de dérogations est précisé par Arrêté du 12 janvier 2016 modifiant l'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.

Le présent dossier d'enquête publique comporte une évaluation des incidences sur Natura 2000 intégrée à l'étude d'impact (cf. pièce C1 – Partie 7 – Dossier des incidences sur Natura 2000).

Ce dossier a été réalisé conformément aux articles L.414-4 et R.414-23 du code de l'environnement. Il a vocation à être actualisé au cours des études de détail du projet et à accompagner la demande d'autorisation environnementale.

### INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Certaines installations liées au projet, telles que les bases travaux ou les bases maintenance, pourront être soumises, dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale, à une procédure de déclaration ou de demande d'autorisation d'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) au titre des articles L.511-1 et L.511-2 du code de l'environnement.

Certaines installations temporaires de chantier (concassage, criblage, stockage de matières dangereuses) peuvent être soumises à déclaration au titre de la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (régie par le livre V, titre I du code de l'environnement). Ces procédures seront menées par les entreprises en charge des travaux, dans le respect des préconisations et des engagements pris dans le cadre des autorisations précédentes (DUP et autorisation environnementale).

### AUTORISATION DE DEFRIQUEMENT

Un défrichage désigne une opération volontaire ayant pour effet de détruire l'état boisé d'un terrain et de mettre fin à sa destination forestière (contrairement à une coupe qui préserve la vocation du sol).

Tout défrichage de bois et forêts privés, ou appartenant aux collectivités ou à certaines personnes morales, est subordonné à l'obtention d'une autorisation préalable dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale, d'une durée de validité de cinq ans, à l'exception des cas d'exemption prévus à l'article L.342-1 du code forestier.

### LA MAITRISE DU FONCIER

#### L'ENQUETE PARCELLAIRE

L'enquête parcellaire a pour but de procéder à la détermination des parcelles susceptibles d'être acquises ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires des droits et autres intéressés. Elle définit l'emprise des terrains nécessaires à l'exécution des travaux. L'enquête parcellaire est distincte de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

L'enquête parcellaire interviendra lorsqu'au stade des études d'Avant-Projet Détaillé (APD), l'emprise du projet (infrastructure, équipements, mesures de réduction des impacts environnementaux) aura été définitivement arrêtée et qu'il sera alors possible de déterminer avec précision les parcelles à acquérir ainsi que les personnes, propriétaires ou locataires, à indemniser.

Sur cette base, un dossier d'enquête parcellaire sera constitué. Il aura pour objet de servir de support à l'enquête parcellaire conduite en application des articles R.131-3 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

A l'issue de l'enquête parcellaire, un arrêté permettra de déclarer cessibles les propriétés dont l'acquisition est nécessaire selon l'ordonnance d'expropriation ; SNCF Réseau pourra ainsi engager la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

### LA PROCEDURE D'EXPROPRIATION

La particularité d'un projet ferroviaire en partie souterrain conduit à distinguer deux cas :

- **Les sections en aérien ou en sub-surface, les gares et les équipements ferroviaires**

Dans ce cas, la réalisation du projet impliquera la maîtrise foncière préalable par SNCF Réseau des surfaces et volumes nécessaires à l'implantation de la plate-forme ferroviaire, des accès, des tranchées couvertes, des gares et haltes, et des aménagements et équipements connexes à la ligne (sous-stations électriques, bases travaux et bases maintenance). Les parcelles privées en surface concernées devront donc être acquises, ainsi que les immeubles devant faire l'objet d'une démolition.

- **Les sections souterraines en tunnel**

Dans ces sections, la réalisation d'un tunnel n'entraînera aucune modification foncière en surface, et aucun impact sur le bâti existant dans la plupart des cas. Elle ne nécessitera pas l'expropriation des parcelles privées situées en surface au-dessus du tunnel. En revanche, SNCF Réseau expropriera le tréfonds, c'est-à-dire le volume de sous-sol concerné par le passage de la ligne nouvelle.

**Les parcelles privées seront donc acquises soit en surface, soit en volume souterrain (tréfonds).**

Indépendamment des accords amiables qui pourront être passés pour la cession des parcelles, la procédure d'expropriation sera conduite conformément aux articles R.112-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, sur la base du dossier d'enquête parcellaire qui aura précisé les emprises du projet, identifié les propriétaires des parcelles et leur aura notifié l'engagement de la procédure d'expropriation.

Le transfert de propriété pourra avoir lieu par voie de cession amiable si le propriétaire ne s'oppose pas à la cession de ses terrains et est d'accord sur le prix proposé par la DIE. Si le propriétaire s'oppose à la cession de ses biens, une procédure sera engagée devant le juge de l'expropriation qui fixera le montant de l'indemnité. En règle générale, SNCF Réseau recherche un accord amiable pour les acquisitions nécessaires à la réalisation du projet.

La prise de possession ne peut intervenir qu'après paiement ou consignation de l'indemnité.

### **LES AMENAGEMENTS FONCIERS AGRICOLES ET FORESTIERS**

Conformément aux dispositions des articles L. 123-24 à L. 123-26 et R. 123-30 à R. 123-42 du code rural et de la pêche maritime, SNCF Réseau aura l'obligation de remédier aux dommages éventuels qui seraient causés à l'agriculture en participant financièrement à l'exécution d'opérations d'aménagement foncier agricole et forestier visées au 1° de l'article L. 121-1 du code rural et à la réalisation de travaux connexes consécutifs à cette opération.

Il appartiendra aux commissions communales (ou intercommunales) d'aménagement foncier, constituées pour l'occasion, de décider de l'opportunité de recourir à cette procédure et, dans l'affirmative, d'en arrêter le mode.

Dans ce cas, les opérations d'aménagement foncier agricole et forestier se réaliseront sous maîtrise d'ouvrage des Conseils départementaux. Elles sont distinctes des procédures relatives à la réalisation du projet.

### **LA PROCEDURE RELATIVE A L'ARCHEOLOGIE PREVENTIVE**

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 sera 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.

### **LES AUTORISATIONS D'URBANISME**

La plupart des ouvrages d'infrastructure du projet n'entrent pas dans le champ réglementaire des autorisations d'urbanisme ; ils en sont donc dispensés.

Néanmoins, en application de l'article R. 421-20 du code de l'urbanisme, la création d'un espace public dans le périmètre des sites patrimoniaux remarquables, les abords des monuments historiques, les sites classés ou en instance de classement et les réserves naturelles doivent être précédés de la délivrance d'un permis d'aménager.

### **L'AVIS DE L'ARCHITECTE DES BATIMENTS DE FRANCE SUR LES AUTORISATIONS D'URBANISME**

L'Architecte des Bâtiments de France assure l'instruction des projets d'aménagement ou de travaux qui intéressent les abords d'un monument historique, un site protégé au titre du code de l'environnement, un site patrimonial remarquable (SPR), ou un secteur sauvegardé.

À ce titre, il sera amené à donner un avis sur les autorisations d'urbanisme qui pourront être sollicitées sur les travaux et ouvrages des lignes nouvelles, situés en espace protégé (abords de monuments historiques, SPR).

### **LA PROCEDURE RELATIVE AUX ESPACES NATURELS SENSIBLES**

Au titre de l'article L. 121-27 du code de l'Urbanisme, les commissions départementales compétentes en matière de nature, de paysages et de sites seront consultées avant l'enquête publique de projets, dans le cadre d'une mise en compatibilité des PLU qui concernent des EBC significatifs au titre de la Loi Littoral, avec une déclaration d'utilité publique. L'avis des commissions est joint en annexe F1 au dossier d'enquête.

### **LA PROCEDURE D'AUTORISATION DES LIGNES ELECTRIQUES D'ALIMENTATION DES SOUS-STATIONS**

L'alimentation des sous-stations électriques des lignes nouvelles à partir du réseau électrique de Réseau de Transport d'Électricité (RTE), donne lieu à la création de liaisons électriques à très haute tension de longueur variable. Ces liaisons sont souterraines ou, plus rarement, aériennes lorsque le point de départ de la liaison est localisé à côté de la sous-station.

La création de liaisons électriques à très haute tension relève d'une procédure d'autorisation spécifique, distincte des procédures relatives à la réalisation du projet.

Les études et dossiers nécessaires au titre de cette procédure d'autorisation spécifique aux liaisons électriques sont produits par RTE, Maître d'Ouvrage du raccordement des sous-stations au réseau électrique à très haute tension.

### **L'INFORMATION DE LA COMMISSION EUROPEENNE DANS LE CADRE DE L'EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000**

Le projet est soumis à évaluation des incidences au titre de Natura 2000.

Conformément à l'article L. 414-4, VII du code de l'environnement, « Lorsqu'une évaluation conclut à une atteinte aux objectifs de conservation d'un site Natura 2000 et en l'absence de solutions alternatives, l'autorité compétente peut donner son accord pour des raisons impératives d'intérêt public majeur. Dans ce cas, elle s'assure que des mesures compensatoires sont prises pour maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000. Ces mesures compensatoires sont à la charge de l'autorité qui a approuvé le document de planification ou du bénéficiaire du programme ou projet d'activités, de travaux, d'aménagements, d'ouvrages ou d'installations, de la manifestation ou de l'intervention. La Commission européenne en est tenue informée ».

L'évaluation des incidences au titre de Natura 2000, faite dans le cadre de ce dossier, ne conclut pas à une atteinte aux objectifs de conservation d'un site.

#### 5.7.4 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 déclarée d'utilité publique pourront être lancés par SNCF Réseau, maître d'Ouvrage de l'opération, après la libération des emprises, dans les conditions prévues par le code des marchés publics.

Ils 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 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 du projet des phases 1 & 2 seront assurés par SNCF Réseau. Cet entretien comprend non seulement l'infrastructure ferroviaire elle-même, mais également tous les ouvrages annexes.

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 SNCF Réseau, en lien avec les entreprises de travaux, 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 Réseau informera 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 des communes concernées 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.

#### **5.7.5 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 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.

## 6 TEXTES ENCADRANT L'ENQUETE PUBLIQUE

Les procédures de l'enquête publique et de la déclaration d'utilité publique sont définies par des textes législatifs et réglementaires.

Le chapitre suivant a pour objet d'en dresser la liste, en distinguant ceux qui régissent la consultation du public et ceux qui régissent le projet objet de l'enquête publique.

### 6.1 TEXTES QUI REGISSENT LA CONSULTATION DU PUBLIC

Ce sont les textes relatifs à la procédure de débat public, à la concertation, à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique proprement dite. Ceci inclue les textes régissant les documents qui composent le dossier d'enquête publique, ainsi que ceux relatifs à la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

#### 6.1.1 TEXTES RELATIFS A LA PROCEDURE DE DEBAT PUBLIC

##### **Code de l'environnement, partie législative :**

- Articles L. 121-1 et L. 121-2, concernant les missions de la Commission nationale du débat public et le champ d'application et à l'objet du débat public ;
- Articles L. 121-8 à L. 121-15, concernant l'organisation du débat public.

##### **Code de l'environnement, partie réglementaire :**

- 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.

#### 6.1.2 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 :

- Articles L. 103-2 et R. 103-1 du code de l'urbanisme.

Pour la concertation liée à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme :

- Article L.103-2 du code de l'urbanisme.

Pour les autres modes de concertation préalable à l'enquête publique, le code de l'environnement, partie législative, article L.121-15-1, et partie réglementaire, articles R.121-19 à R.121-24.

Pour la concertation inter-administrative (CIA), appelée également concertation interservices (CIS), la circulaire du 5 octobre 2004, concernant la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'État et des collectivités territoriales (dite circulaire « Raffarin »).

#### 6.1.3 TEXTES RELATIFS A L'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

##### **Code de l'environnement, partie législative :**

- Articles L.123-1 à L.123-2, concernant le champ d'application et l'objet de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- Articles L.123-3 à L.123-18, concernant la procédure et le déroulement de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

##### **Code de l'environnement, partie réglementaire :**

- Article R.123-1 concernant le champ d'application de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- Articles R.123-2 à R.123-27, concernant la procédure et le déroulement de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

##### **Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, partie législative :**

- Articles L.1 et L110-1 ;
- Articles L.121-1 à L.121-5, concernant la déclaration d'utilité publique.

##### **Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, partie réglementaire :**

- Articles R.111-1 à R.112-24 concernant l'enquête publique ;
- Articles R.121-1 à R.121-2, concernant la déclaration d'utilité publique.

#### 6.1.4 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 ;
- Articles L.124-1 et L.124.8, concernant le droit d'accès à l'information relative à l'environnement.

##### **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.

### 6.1.5 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.

### 6.1.6 TEXTES RELATIFS A L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE DES PROJETS D'INVESTISSEMENTS PUBLICS

Code des transports, partie législative : articles L.1511-1 à L.1511-5, relatifs à l'élaboration des projets

Décret n° 84-617 du 17 juillet 1984, concernant l'application de l'article 14 de la loi 82-1153 du 30 décembre 1982 d'organisation des transports intérieurs (LOTI), relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs (article 14 de la LOTI codifié aux articles L.1511-1 à L.1511-7 du code des transports)

Article 17 de la loi n°2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques, dispositions permanentes

Décret 2013-1211 du 23 décembre 2013 modifié relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics

Article 128 de la loi n°2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016

Instruction du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport et les documents associés (note technique et fiches-outils) précisant les méthodes d'évaluation socio-économique

### 6.1.7 TEXTES RELATIFS A LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

#### Code de l'urbanisme, partie législative :

- Articles L.153-54 à L.153-59, concernant la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme avec une opération d'utilité publique ou d'intérêt général.

#### Code de l'urbanisme, partie réglementaire :

- Article R.153-13 à R.153-17, concernant la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme dans le cadre d'une opération d'utilité publique ;

- Articles R104-1 à R104-34, concernant l'évaluation environnementale.

Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, partie législative :

- Article L.122-5, concernant les opérations incompatibles avec un document d'urbanisme.

### 6.1.8 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.

## 6.2 TEXTES QUI REGISSENT LE PROJET

### 6.2.1 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.

### 6.2.2 TEXTES QUI REGISSENT LE PROJET AU STADE DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE, ET CEUX QUI REGISSENT LA PROCEDURE D'EXPROPRIATION

#### TEXTES QUI REGISSENT LE PROJET AU STADE DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

##### Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, partie législative :

- Articles L.122-1 et L.122-2, concernant les opérations d'utilité publique ayant une incidence sur l'environnement ou le patrimoine culturel ;
- Article L.122-3, concernant les opérations d'utilité publique ayant une incidence sur une exploitation agricole ;
- Article L.122-5, concernant des opérations incompatibles avec un document d'urbanisme.

##### Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, partie réglementaire :

- Article R.122-1, concernant des dispositions particulières à l'utilité publique des opérations intéressant des monuments historiques ;
- Article R.122-2, concernant des dispositions particulières à l'utilité publique des opérations intéressant des monuments et sites naturels ;
- Article R.122-3, concernant des dispositions particulières à l'utilité publique des opérations intéressant des vignes soumises au régime des appellations d'origine.

#### TEXTES QUI REGISSENT LA PROCEDURE D'EXPROPRIATION POSTERIEUREMENT A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

##### Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, partie législative :

- Article L.131-1, concernant l'enquête parcellaire ;
- Articles L.132-1 à L.132-4, concernant les arrêtés de cessibilité ;
- Articles L.220-1 à L.223-2, concernant le transfert de propriété ;
- Articles L.231-1 à L.232-2, concernant la prise de possession ;
- Articles L.321-1 à L.323-4, concernant la fixation et le paiement des indemnités.

**Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, partie réglementaire :**

- Articles R.131-1 à R.131-14, concernant l'enquête parcellaire ;
- Articles R.132-1 à R.132-4, concernant les arrêtés de cessibilité ;
- Articles R.221-1 à R.223-8, concernant le transfert de propriété ;
- Articles R.231-1 à R.232-8, concernant la prise de possession ;
- Articles R.322-1 à R.323-14, concernant la fixation et le paiement des indemnités.

**6.2.3 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 DEFRIQUEMENT**
**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.

**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.