

## **ANNEXE 2**

### **déclarant d'utilité publique le projet de réalisation des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur**

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet de réalisation des phases 1 & 2 de la LNPCA Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur et portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Marseille, Saint-Cyr-sur-Mer, La Garde, La Crau, Carnoules et Cannes.

### **Article L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique**

## 1. PREAMBULE

Le présent document expose les motifs et considérations qui justifient l'utilité publique du projet de réalisation des phases 1 & 2 de la LNPCA Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur, conformément aux différents textes applicables :

- article L2111-20 du code des transports : « 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. Par dérogation à l'article L. 122-7 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, lorsque les travaux ou les opérations à réaliser intéressent plusieurs personnes publiques, l'acte déclarant l'utilité publique peut prévoir que ces sociétés sont chargées de conduire la procédure d'expropriation pour le compte des personnes publiques concernées. »
- articles L122-1 et L122-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique :
  - « La 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'Etat ou de l'un de ses établissements publics, la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet. **L'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique.** »
  - « Dans les cas où les atteintes à l'environnement ou au patrimoine culturel que risque de provoquer un projet de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements le justifient, **la déclaration d'utilité publique comporte, le cas échéant, les mesures prévues au I de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.** »

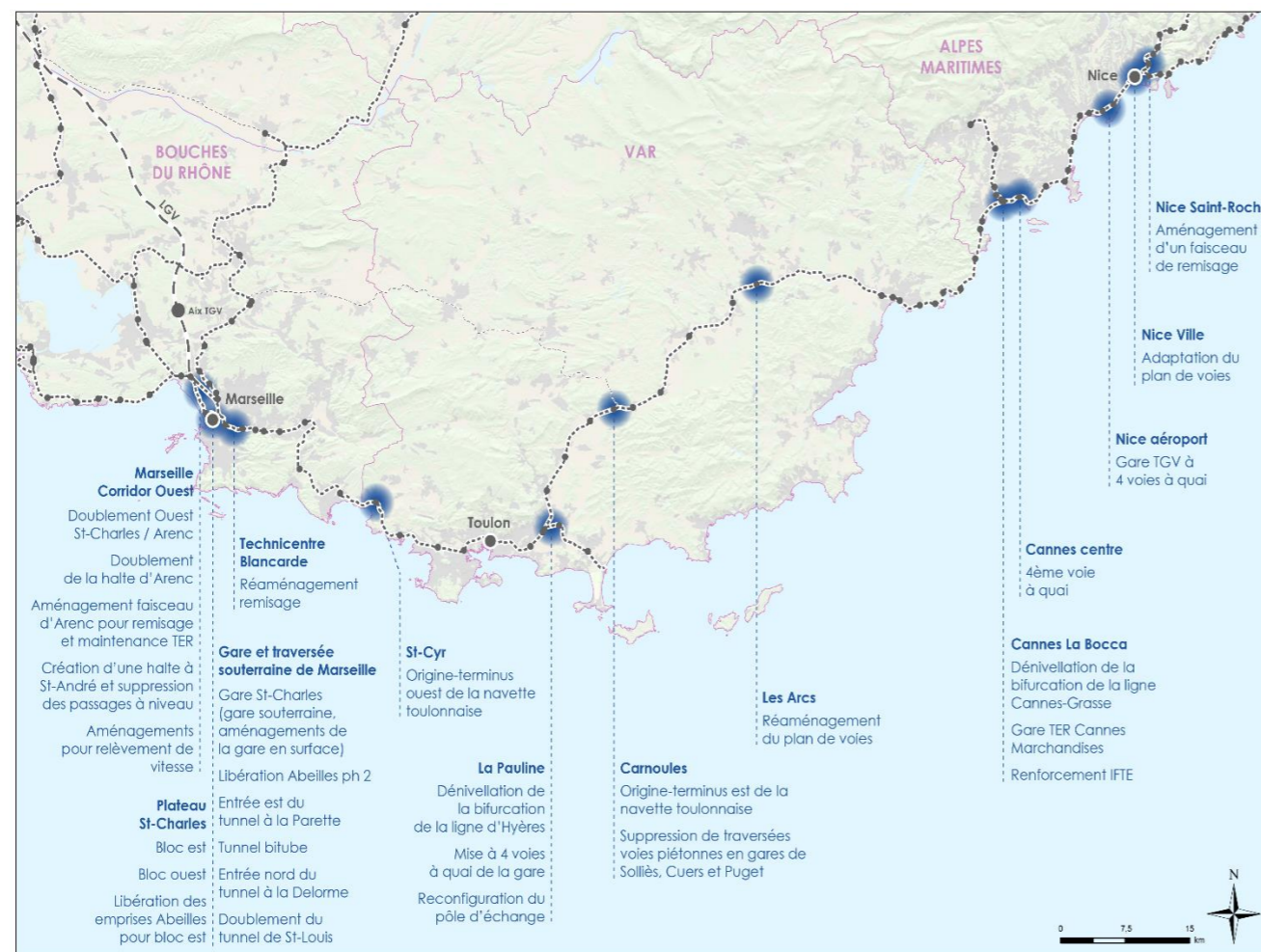
- article L122-1-1 I c. env. car le projet est soumis à étude d'impact : « **La décision de l'autorité compétente est motivée au regard des incidences notables du projet sur l'environnement. Elle précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destiné à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.** »
- article L126-1 c. env. : « La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les **motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général.** La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1 et le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas échéant, **la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.** En outre, elle comporte les éléments mentionnés au I de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement. »

Ce document reprend donc pour l'essentiel les éléments figurant dans le dossier soumis à l'enquête, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer, tout en prenant en considération l'étude d'impact, les avis émis et notamment celui de l'autorité environnementale ainsi que le résultat de l'enquête publique.

## 2. PRESENTATION DU PROJET DE REALISATION DES PHASES 1 & 2 LNPCA

Le projet des phases 1 & 2 présenté à l'enquête d'utilité publique répond prioritairement aux besoins d'amélioration des déplacements du quotidien, en vue de permettre un report modal voyageur significatif vers le train. Ce projet a pour ambition de créer trois réseaux express métropolitains sur les agglomérations d'Aix-Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur, d'améliorer les liaisons ferroviaires entre les 3 métropoles et 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 du 24 décembre 2019.

Le projet des phases 1 & 2 comprend, d'est en ouest, 25 opérations, essentiellement situées sur le réseau existant des aires métropolitaines de Marseille, de Toulon, de Nice et de la Côte d'Azur.



Localisation des opérations du projet des phases 1 & 2

### 3. LE CARACTERE D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

**Le projet des phases 1&2 LNPCA est un projet autoporteur, construit avec une écoute attentive des territoires, qui présente un bilan socio-économique positif, finançable, et qui répond à des objectifs majeurs de transition écologique et énergétique.**

#### 3.1. UN PROJET AUTOPORTEUR

**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, en totalité atteints à sa mise en service.

Ce projet permet la coexistence des trains de natures différentes (TER, Intercités, TGV, fret) et améliore la performance de chacun d'entre eux.

**Ce projet n'impose pas la réalisation de projets ou de phases ultérieurs pour atteindre ses objectifs propres, mais il reste compatible avec la réalisation d'un projet des sections de lignes nouvelles.**

#### 3.2. UN PROJET A L'ECOUTE DU TERRITOIRE

Depuis le débat public de 2005, la richesse des phases successives de concertation avec le territoire régional a permis de faire évoluer le projet qui, de la LGV PACA à la LNPCA, est devenu, à partir de 2018, le projet indépendant et autoporteur des phases 1 & 2, objet de la demande d'utilité 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 des voyageurs 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.**

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.

La commission d'enquête a noté que « les nouvelles haltes et gares correspondent à un besoin et sont judicieusement positionnées, (...) en s'intégrant à des projets urbains structurants de qualité. ».

#### 3.3. UN PROJET AVEC UN BILAN SOCIO-ECONOMIQUE POSITIF

L'évaluation socio-économique du projet est réalisée suivant 2 scénarios macro-économiques d'atteinte de neutralité carbone dans les transports (en 2050 pour le scénario Stratégie Nationale Bas Carbone avec mesures supplémentaires dit « AMS », en 2070 pour le scénario Stratégie Nationale Bas Carbone avec mesures existantes dit « AME »). Ces scénarios ont été définis par le Ministère des Transports. La valeur actualisée nette socio-économique du projet selon les 2 scénarios est positive. Elle détaillée ci-dessous :

VAN-SE (M€ 2020)	AMS	AME
Cas de Base	+ 1 495 M€	+ 2 721 M€
Prise en compte d'un niveau de provision pour risques de 15,9%	- 347 M€	- 347 M€
Recettes de rabattement Transport en commun urbain / taxis (estimation des contre experts)	+ 420 M€	+ 455 M€
<b>VAN-SE après avis SGPI et contre-expertise</b>	<b>+ 1 568 M€</b>	<b>+ 2 829 M€</b>

Le projet est ainsi rentable pour la collectivité du point de vue socio-économique.

Le SGPI a donné un avis favorable au bilan socio-économique du projet qu'il a attentivement expertisé.

La commission d'enquête a confirmé que le projet favorisera l'attractivité économique régionale et le développement du tourisme.

### 3.4. UN PROJET FINANCE

Les co-financeurs du projet se sont engagés sur leur **capacité de financement de ce projet**, à travers un protocole de financement signé le 17 décembre 2021.

Le coût global du projet des phases 1 & 2 a été évalué pour l'Enquête Publique à 3 546 millions d'euros aux conditions économiques de juillet 2020. Il se répartit comme suit, selon les deux phases dont les mises en service sont prévues respectivement à l'horizon 2027-2030 et à 2032-2035 :

- Phase 1 : 898 millions d'euros HT,
- Phase 2 : 2 648 millions d'euros HT.

Les études d'Avant-Projet fixeront le coût définitif sur lequel s'engagera le Maître d'ouvrage.

Une société de projet dédiée au financement du projet a été créée par l'ordonnance n° 2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

### 3.5. UN PROJET QUI REpond A 6 OBJECTIFS MAJEURS

Les 6 objectifs généraux du projet sont les suivants :

- Augmenter l'offre ferroviaire
- Améliorer les temps de parcours
- Offrir un service plus fiable en améliorant la robustesse et la régularité.
- Préserver le développement du fret ferroviaire
- Améliorer la desserte des territoires grâce à de nouvelles gares intermodales
- Créer une synergie avec les projets urbains structurants.

#### 3.5.1. Augmenter l'offre ferroviaire

Le projet doit permettre, en accroissant la capacité du réseau, d'améliorer l'offre de service ferroviaire, 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 (Miramas-Vitrolles, Aéroport-Aubagne autour de Marseille, Ouest toulonnais-Carnoules, Hyères autour de Toulon, Cannes-Menton autour de Nice).

Du fait du projet, l'offre de TER pourra passer, de 2 ou 3,5 TER par heure aujourd'hui mal cadencés à 4 ou 6 TER par heure avec un cadencement attractif autour des métropoles.

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

#### 3.5.2. Améliorer les temps de parcours

Les temps de parcours des 20 000 trains en provenance ou à destination de Nice ou de Toulon qui traversent Marseille chaque année diminueront de 15 à 20 minutes grâce à la suppression du rebroussement à Marseille.

#### 3.5.3. Offrir un service plus fiable en améliorant la robustesse et la régularité

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 permettra d'améliorer 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.

On devrait assister à une diminution de 40% du nombre de minutes perdues par les trains chaque année (soit 70 000 minutes) dans le nœud ferroviaire marseillais à l'horizon de la mise en service du projet.

### 3.5.4. Préserver le développement du fret ferroviaire

La coexistence de trains de vitesses différentes sur l'axe unique de Marseille à Vintimille a été une problématique centrale de la conception du projet.

Le projet permettra par ses aménagements de dégager de la capacité sur cet axe et d'apporter de la robustesse qui bénéficiera aussi au fret. En heures de pointe, la capacité dégagée sera en effet utilisée par le TER. En heures creuses, de nouveaux sillons fret pourront être proposés de jour.

Ainsi, à l'issue de la phase 2 du projet, à la mise en service de la Traversée Souterraine, la création de de capacité en surface sur Marseille et sur l'axe, via le raccordement des Chartreux, devrait dégager une capacité supplémentaire sur Marseille Vintimille au bénéfice du fret de :

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

### 3.5.5. Améliorer la desserte des territoires grâce à de nouvelles gares intermodales

Le projet permettra d'améliorer la desserte des aires métropolitaines grâce à la création de 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 et en cohérence : transports collectifs urbains, accessibilité en modes actifs (piéton et vélo), parkings relais, etc.

Cela a 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 bien sûr de Marseille Saint-Charles.

### 3.5.6. Créer 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 :

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

## 3.6. UN PROJET QUI REpond AUX ENJEUX DE LA TRANSITION ENERGETIQUE ET ECOLOGIQUE

Conformément aux ambitions de la Charte de Développement Durable adoptée par le Comité de Pilotage du Projet, le projet, par ses différents objectifs, permet de contribuer au développement de la part modale du mode ferroviaire dans le transport des personnes et des marchandises, mode reconnu comme étant un des plus vertueux en termes de bilan carbone et de réponse aux défis du changement climatique.

Il constitue la pierre angulaire d'une stratégie globale de développement des transports en commun sur le littoral de la région Provence Alpes Côte d'Azur, grâce à la forte prise en compte de l'intermodalité dans la conception des pôles d'échange du projet.

La commission d'enquête a tout particulièrement relevé les points positifs suivants :

- Le projet participe à la transition énergétique
- Le projet participe à la réduction de la pollution de l'air
- Le projet est cohérent avec la politique européenne des transports
- L'opération est cohérente avec la politique nationale des transports
- L'opération est cohérente avec le SRADDET
- La réalisation du projet améliore la mobilité au quotidien
- La réalisation du projet améliore la desserte Voyageurs régionale
- La réalisation du projet améliore la desserte Voyageurs nationale et internationale.
- Les impacts du chantier sur les milieux naturels sont bien identifiés, limités et corrigés
- Le Maître d'ouvrage s'est efforcé de limiter la consommation d'espaces verts, EVP, EBC

La Commission considère que pour chacune des opérations, la séquence ERC Eviter-Réduire-Compenser a été appliquée.

Les émissions de gaz à effet de serre évitées durant l'exploitation du projet permettront de compenser les émissions générées en phase de travaux et d'atteindre la neutralité carbone en 2051.

#### **4. PRISE EN CONSIDERATION DE L'ETUDE D'IMPACT, DE L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET DE L'AVIS DES COLLECTIVITES ET LEURS GROUPEMENTS INTERESSES**

Suite à la décision du ministre en charge de l'environnement, confiant à l'Ae-CGEDD la charge de se prononcer sur la qualité des évaluations environnementales des mises en compatibilité des documents d'urbanismes, en lieu et place de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe), en même temps que sur la qualité de l'évaluation environnementale du projet, l'Autorité Environnementale représentée par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) a émis un avis délibéré n°2021-100 adopté lors de la séance du 18 novembre 2021 sur le projet des phases

1 & 2 de LNPCA, conformément aux articles L.122-1, R.122-3 et R.122-6 du code de l'environnement.

Cet avis a fait l'objet d'un mémoire en réponse du Maître d'ouvrage, joint au dossier d'enquête publique (Pièce F1).

Les collectivités et leurs groupements ont formulé un avis, conformément aux articles L.122-1 et R.122-7 du code de l'environnement sur l'étude d'impact.

Après l'enquête publique et la DUP, le projet continuera d'évoluer, sans que ne soient modifiées les principales caractéristiques figées par l'enquête publique. Les études de détail permettront alors de demander l'ensemble des autorisations nécessaires au démarrage des travaux, au titre de différentes réglementations.

Les engagements pris par les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gare & Connexions, constituent toutefois la base de l'insertion environnementale et socio-économique du projet.

Dans le cadre des procédures environnementales ultérieures, la demande d'Autorisation Environnementale Unique comprendra l'étude d'impact du projet des phases 1 & 2 de LNPCA, si nécessaire actualisée conformément à l'article L.122-1-1, III, alinéa 2 du Code de l'environnement, afin de tenir compte des approfondissements liés aux études détaillées y compris la définition des mesures environnementales.

**La synthèse des mesures qui devront être prises par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives du projet sur l'environnement et la santé humaine figure en annexe 3 de l'arrêté de la déclaration d'utilité publique.**



## 5. SUITES APPORTEES AU PROJET A L'ISSUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Les préfetures des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes ont pris un arrêté commun d'ouverture d'enquête fixant les dispositions d'organisation et de déroulement de l'enquête. L'ouverture de l'enquête publique a été prescrite par un arrêté inter-préfectoral pris par le préfet de la Région Provence Alpes Côte d'Azur et des Bouches-du-Rhône, le préfet du Var et le préfet des Alpes-Maritimes N°2021-061 du 09 Décembre 2021, pour une durée de 43 jours couvrant la période du lundi 17 Janvier au lundi 28 Février 2022 inclus.

Cette enquête publique a été régie par le code de l'environnement et concernait 16 communes de trois départements de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

L'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet portait sur :

- Les aménagements et travaux des phases 1 & 2,
- La mise en compatibilité les documents d'urbanisme (MECDU) communaux et intercommunaux concernés par le projet des communes de Marseille, Saint-Cyr sur Mer, La Garde, La Crau, Carnoules et Cannes.

La commission d'Enquête désignée par le Tribunal Administratif de Marseille a rendu ses conclusions motivées et avis concernant la demande de DUP et la MECDU le 22 avril 2022.

La Commission considère que le projet soumis à l'enquête publique est l'aboutissement de nombreuses phases de concertation qui se sont tenues depuis plusieurs années sur tous les territoires traversés par la ligne ferroviaire entre Marseille et Nice et qui avaient mobilisé de nombreuses personnes.

La Commission d'enquête s'est assurée que les modalités juridiques pour la conduite de l'enquête ont bien été respectées notamment en matière de préparation et de contenu et de mise à disposition des dossiers d'enquête auprès du public. L'ensemble des prescriptions réglementaires nécessaires à l'information du public a été respecté. Des certificats d'affichage et les contrôles par huissiers l'ont attesté. Une information du public plus large a encore été effectuée sous la conduite du Maître d'ouvrage pour sensibiliser la population sur la tenue de l'enquête. Les nombreuses permanences assurées par la Commission d'enquête ont permis aux personnes qui souhaitaient un éclairage spécifique sur le projet de rencontrer un membre de la commission. **La Commission a donc estimé que l'enquête publique s'est passée dans de bonnes conditions et que toutes les personnes qui ont souhaité faire des observations ont eu la possibilité de s'exprimer.**

**In fine, la Commission a réalisé une analyse bilantielle pour laquelle il ressort que le projet présente bien un caractère d'intérêt général s'inscrivant**

**notamment dans les politiques européennes liées à la transition énergétique et à la réduction de la pollution de l'air. Il est aussi cohérent avec les documents des plans et programmes de niveau supérieur.**

La Commission relève d'une façon générale que les nuisances pour les populations sont prises en compte et que les conséquences sur l'environnement restent limitées. Par ailleurs, les acquisitions foncières nécessaires au projet sont justifiées.

**La Commission d'enquête donne un Avis favorable à la Déclaration d'Utilité Publique pour la réalisation des Phases 1 & 2 de la LNPCA avec 9 réserves et 16 recommandations** sur le dossier de DUP, ainsi qu'une réserve commune à tous les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, ainsi qu'une réserve spécifique sur celui de Marseille et celui de St-Cyr, et quelques recommandations.

Dans son mémoire en réponse adressé au Préfet le 22 septembre 2022, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont exposé dans le détail les dispositions prises pour lever les réserves de la Commission, et comment ils prennent en considération les recommandations formulées par la Commission.

Les éléments qui permettent de lever les réserves sont synthétisés ci-après.

### 5.1. NUISANCES

1. La Commission d'enquête demande que SNCF R prenne l'engagement de refaire des mesures sonores avant, pendant et après travaux afin de valider (ou invalider) les bases des études acoustiques présentées dans le dossier qui s'appuient sur un relevé fait en février 2021 pendant la crise sanitaire, période de faible fréquentation.

**SNCF Réseau et SNCF G&C lèvent la réserve de la commission d'enquête : elles s'engagent à refaire des mesures sonores avant, pendant et après travaux.**

2. La Commission d'enquête demande que SNCF R prenne aussi l'engagement de faire réaliser une étude acoustique complémentaire, pour vérifier les résultats des modélisations acoustiques présentées dans le dossier, pour comparer mono et pluri exposition, et pour affiner les hypothèses de prévisions d'évolution. En cas d'écart non acceptable à dire d'experts pour les riverains, SNCF-R devra prendre des mesures correctrices.

SNCF Réseau et SNCF G&C lèvent la réserve de la commission d'enquête : elles s'engagent à faire réaliser une étude acoustique complémentaire, pour vérifier les résultats des modélisations acoustiques présentées dans le dossier, pour comparer mono et pluri exposition, et pour affiner les hypothèses de prévisions d'évolution. En cas d'écart non acceptable « à dire d'experts » pour les riverains, SNCF-R et SNCF-G&C prendront les mesures correctrices adaptées.



A ce jour, la réglementation définit des seuils et des objectifs réglementaires source par source. Il n'existe aucun objectif réglementaire pour de la pluri-exposition (exposition multi-sources).

Pour les secteurs à enjeux, la MOA s'engage à comparer sur les zones à enjeux et en travaux les résultats étudiés sous le prisme de l'impact acoustique lié aux trafics ferroviaires uniquement (mono-source, tel que l'exige la réglementation) avec une situation de pluri-exposition (ferroviaire, routier, aérien le cas échéant).

Une méthode exploratoire sera définie « à dire d'expert » comme le suggère la commission sur chaque zone de travaux à enjeux listée dans le mémoire en réponse à l'Autorité environnementale : Saint André, la Pauline, Cannes Bocca au niveau du SICASIL, Nice aéroport.

**Après analyse des situations multi-exposées, des mesures à dire d'expert seront proposées si nécessaire aux financeurs en complément des mesures réglementaires de base.**

3. La Commission d'enquête demande au Maître d'ouvrage de s'engager à procéder à la pose de systèmes antivibratoires, tels que décrits dans son mémoire en réponse aux questions de la commission, dans les zones avec bâtiments exposés des villes et des gares traversées, pour toutes les opérations avec travaux du projet phases 1 & 2 LNPCA.

SNCF Réseau et SNCF G&C lèvent la réserve de la commission d'enquête : elles s'engagent à procéder à la pose de systèmes antivibratoires adaptés, tels que décrits dans son mémoire en réponse aux questions de la commission, dans les zones avec bâtiments exposés des villes et des gares traversées, pour toutes les zones avec travaux de voie du projet phases 1 & 2 LNPCA

Pour les voies ballastées et les voies béton utilisées parfois en tunnel, plusieurs dispositifs sont utilisés pour réduire les vibrations et les risques de gêne associés : traverses monoblocs avec semelles anti-vibratiles, tapis sous ballast, pose avec blochets ou traverses monoblocs « en chausson », pose dalle flottante, ... Pour ces systèmes, le choix du matériau élastomère utilisé pour les bandes ou les plots est crucial pour garantir des performances vibratoires élevées de manière durable.

Dans tous les cas, une étude de faisabilité sera réalisée en AVP pour vérifier la possibilité de mettre en place telle ou telle solution en fonction du contexte local.

**Lors de la phase AVP, les études seront affinées pour préciser dans les zones de travaux les bâtiments réellement exposés au risque de vibration.**

**Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place les mesures les plus adaptées parmi celles décrites ci-dessus au droit des bâtiments effectivement exposés.**

## 5.2. IMPACT FONCIER

4. La Commission d'enquête demande à ce que le Maître d'ouvrage s'engage à une communication spécifique auprès des personnes concernées par des emprises foncières (particuliers ou entreprises) dès l'officialisation de la DUP :

- Expropriation ou délocalisation,
- Occupation temporaire,
- Tréfonds.

SNCF Réseau et SNCF G&C lèvent la réserve de la commission d'enquête : elles s'engagent à une communication spécifique auprès des personnes concernées par des emprises foncières (particuliers ou entreprises) dès l'officialisation de la DUP.

Les études d'Avant-Projet ont notamment pour objectifs d'approfondir et de finaliser la solution technique retenue et d'optimiser les besoins fonciers du projet.

A l'issue de ces études, le dossier d'enquête parcellaire pourra être constitué.

**La communication spécifique auprès des personnes concernées par des emprises foncières (particuliers ou entreprises) rapidement après la prise de l'arrêté de DUP (et donc avant l'enquête parcellaire officielle) sera conduite en tenant compte de cette nécessité d'approfondissement des études.**

## 5.3. PHASE TRAVAUX

5. La Commission d'enquête demande que SNCF R s'engage à ne pas écarter les mesures de protection contre les nuisances en phase chantier, au motif que les nuisances sont temporaires. Le caractère exceptionnel du chantier et sa durée de 6 à 13 ans selon les sites, imposent la mise en place de mesures de protection durables dans les secteurs les plus exposés (Saint Charles, Saint-André).

SNCF Réseau et SNCF G&C lèvent la réserve de la commission d'enquête : elles s'engagent à ne pas écarter les mesures de protection contre les nuisances en phase chantier, au motif que les nuisances sont temporaires.

Dans le cadre des travaux en milieu urbain sur la gare de Marseille Saint Charles et la Halte de Saint André, les Maîtres d'Ouvrage prévoient différentes mesures de protection contre les nuisances en phase chantier, mesures qui pourront être présentées à la population dans le cadre du processus de concertation continue en réponse à la réserve n°6 de la Commission d'Enquête.

Ces mesures seront affinées à mesure que la consistance technique et l'enchaînement des travaux seront définis dans le cadre des études AVP à venir.

**Les maîtres d'ouvrage du projet mettront en œuvre une démarche de haute qualité environnementale des chantiers et d'amélioration continue, appuyée sur les retours d'expérience de chaque chantier antérieur de manière à respecter le plus possible le cadre de vie des riverains tout au long de la phase chantier.**

6. Durant toute la durée des travaux et sur l'ensemble des sites de travaux la Commission demande à SNCF R de s'engager à :

- La création de comités de suivi des travaux associant les représentants des communes concernées, des associations et des riverains,
- La mise en place d'un système de communication au quotidien pour l'information des riverains sur le déroulement du chantier avec un dispositif de prise en compte des suggestions et réclamations,
- Un dispositif d'informations sur un site internet devra également être mis en place.

**SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions lèvent la réserve de la commission d'enquête : elles s'engagent à créer des comités de suivi des travaux associant les représentants des communes concernées, des associations et des riverains ; à mettre en place un système de communication consultable au quotidien pour l'information des riverains sur le déroulement du chantier avec un dispositif de prise en compte des suggestions et réclamations ; à mettre en place un dispositif d'informations sur un site internet.**

7. Pour la phase chantier, SNCF R s'engage à renforcer l'information dans le quartier Saint-Charles à Marseille, auprès des habitants, CIQ, syndicats de copropriété... La mise en place d'une « maison du projet » permettrait au public de venir s'informer sur l'opération en cours, sur l'avancement des travaux et de s'exprimer en cas de difficulté avérée.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions lèvent la réserve de la commission d'enquête : elles s'engagent à renforcer l'information dans le quartier Saint-Charles à Marseille, auprès des habitants, CIQ, syndicats de copropriété, et à mettre en place progressivement une « maison du projet » qui permettra au public de venir s'informer sur l'opération en cours, sur l'avancement des travaux et de s'exprimer en cas de difficulté avérée.

**SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions s'engagent à mettre en place une maison du projet sur le site de Marseille Saint-Charles, dès le démarrage du chantier jusqu'à la mise en service.**

Cette maison du projet sera prévue pour être évolutive de manière à accompagner la vie du projet. Elle montera en puissance au démarrage des travaux de la phase 1 pour atteindre sa « vitesse de croisière » à l'horizon des travaux de la phase 2 relatifs à la création de la gare de Saint-Charles souterraine. Dans cette perspective de longue durée, un objectif d'architecture modulable, de flexibilité des espaces, de renouvellement des contenus et de confort d'accueil sera poursuivi.

Une version dématérialisée, numérique, du matériau d'information développé pour la maison du projet de Marseille Saint-Charles, sera proposée afin de toucher un public plus large, notamment via le site internet du projet.

#### **5.4. GARE SAINT CHARLES**

8. Pour le passage piéton sous voies de la gare Saint-Charles, la Commission d'enquête demande au Maître d'Ouvrage de s'engager à revoir en AVP et en programme de base un traitement de l'ouvrage, à la hauteur de l'objectif affiché « de recoudre les deux rives de la ville » : élargissement du passage autour de 20 à 25 m, maintien de son ouverture sur de larges périodes horaires, mise en valeur paysagère de l'étroit parvis qui relie la gare historique à l'entrée du passage côté rue Honorat en direction de la gare Saint-Charles, en prolongement du parvis existant.

Les maîtres d'Ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions lèvent la réserve de la commission d'enquête : ils s'engagent à étudier en AVP, en programme de base, un élargissement du passage sous les voies autour de 20 m et un peu au-delà et son aménagement intérieur pour donner du sens à cette galerie piétonne élargie et garantir dans le temps les conditions de son animation et de son attractivité pour en faire un véritable lien urbain entre les deux rives du plateau Saint Charles.

#### **5.5. MILIEU NATUREL**

9. La Commission d'enquête demande que l'espace boisé classé (EBC) de Saint-Jean du Désert soit conservé juridiquement et que sa réduction soit strictement limitée au passage des camions pour le chantier.

SNCF Réseau lève la réserve de la commission d'enquête : elle a modifié le dossier de mise en compatibilité du PLU de Marseille en conservant l'espace boisé classé (EBC) de Saint-Jean du Désert, en limitant la réduction aux stricts besoins du chantier.

L'emprise sur l'EBC a été réduite aux besoins identifiés à ce jour pour l'insertion des têtes de tunnel d'une part, le passage des engins de chantier d'autre part. Le maître d'ouvrage s'engage, dans les études ultérieures de conception, à rechercher tous les moyens de minimiser l'emprise effective du chantier sur l'espace boisé.

## 5.6. RESERVES DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA PROCEDURE MECDU

Réserve commune à tous les dossiers MECDU

Joindre au dossier un plan du PLU et un tableau des surfaces portant l'ensemble des modifications apportées.

SNCF Réseau et SNCF G&C lèvent la réserve de la commission d'enquête : elles ont joint ces éléments au dossier fourni à la préfecture le 16 mai 2022 pour envoi aux communes dans le cadre de la demande d'avis sur les MECDU.

PLUi de Marseille-Provence

Préserver l'EBC de la butte boisée de Saint-Jean du Désert à la Parette, en réduisant l'emprise aux stricts besoins d'un accès chantier.

SNCF Réseau lève la réserve de la commission d'enquête : elle a modifié le dossier de mise en compatibilité du PLUi de Marseille-Provence en conservant l'espace boisé classé (EBC) de Saint-Jean du Désert, en le réduisant aux stricts besoins du chantier. *Cf. réserve n°9*

PLU de Saint-Cyr-sur-Mer

Etayer la présentation de l'OAP de Saint-Cyr-sur-Mer, selon les éléments transmis par le maire lors de l'enquête.

SNCF Réseau et SNCF G&C lèvent la réserve de la commission d'enquête : la présentation de l'OAP a été étayée en se basant sur les éléments transmis par la commune et a été transmise le 16 mai 2022 à la préfecture pour envoi aux communes dans le cadre de l'avis qui leur est réglementairement demandé sur le projet de MECDU.

## 6. CONCLUSION

Ainsi, considérant que :

- Le projet a été le fruit d'un dialogue approfondi avec le territoire
- Il répond à l'objectif prioritaire exprimé par le public d'amélioration et de développement des trains de voyageurs du quotidien ;
- Le projet des phases 1&2 LNPCA est un projet autoporteur, financé, qui présente un bilan socio-économique positif ;
- Le projet répond à des objectifs majeurs de transition écologique et énergétique ;
- Les impacts du projet sur les propriétés bâties (habitations, industries, commerces) sont globalement justifiés et nécessaires : les expropriations envisagées sont nécessaires pour atteindre les objectifs visés par le projet mis à l'enquête ;
- Les incidences du projet sur l'environnement sont modérées et ont pu être évitées, réduites ou compensées ;
- L'enquête publique s'est déroulée du 17 janvier au 28 février 2022 dans le respect de la législation en vigueur ;
- La commission d'enquête a donné un avis favorable au projet assorti de réserves ;
- Les maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont levé les réserves de la commission d'enquête ;

**Le projet des phases 1 & 2 de LNPCA peut être déclaré d'utilité publique.**

La déclaration d'utilité publique emportera mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de Marseille-Provence et des plans locaux d'urbanisme des communes de Saint-Cyr-sur-Mer, La Garde, La Crau, Carnoules et Cannes.