

2.5 NOTE SUR LE STATUT DES PHASES 3 ET 4 LNPCA

SOMMAIRE

1. PREAMBULE	2
2. BREF RAPPEL HISTORIQUE	2
3. L'EVOLUTION DU PROJET EN COHERNCE AVEC LE DEBAT PUBLIC	4
4. L'INDEPENDANCE DU PROJET DES PHASES 1&2 PAR RAPPORT AUX PHASES 3 ET 4	5
4.1. LES ETAPES DE LA GENESE DU PROJET DES PHASES 1&2	5
4.1.1. Le COI en 2018	5
4.1.2. La Saisine de la CNDP (Commission Nationale du Débat public) en 2020	5
4.1.3. La Décision Ministérielle du 23 juin 2020	7
4.1.4. Les concertations complémentaires de 2020 et de 2021	8
4.1.5. Le protocole de financement	8
4.1.6. La décision ministérielle du 7 juin 2021	9
4.1.7. décision ministérielle du 08 décembre 2021	10
4.2. LE PROJET DES PHASES 1 & 2 FAISANT L'OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE	10
4.2.1. La qualification du projet des phases 1 & 2 proposé à enquête publique	10
4.2.2. L'avis de l'autorité environnementale de novembre 2021	11
5. LES QUESTIONS FONCIERES SUR LES SECTIONS DE LIGNES NOUVELLES	12
5.1. PRECISION SUR LES « ETUDES » SUR LES SECTIONS DE LIGNE NOUVELLE	12
5.2. UNE ABSENCE D'OUTILS FONCIERS CONTRAIGNANTS	13
5.3. UN OBSERVATOIRE DU FONCIER PORTE PAR L'ETAT	14
6. LE CHOIX RETENU PAR LE MAITRE D'OUVRAGE : UNE PIECE ANNEXE [PIECE G] POUR COMPLETER LE DOSSIER PRINCIPAL	14
7. EN SYNTHESE	15

1. PREAMBULE

La présente note vise à répondre aux interrogations de la Commission d'Enquête, qui a fait part de différents questionnements sur le statut des phases 3 et 4 :

- La Commission a notamment relevé que la pièce G qui présente « des éléments d'information sur les sections de ligne nouvelle » induisait de la confusion
- La Commission constate qu'une part notable des contributions de l'enquête publique porte sur ces sections.

La note présente successivement :

- Les éléments qui fondent l'indépendance du projet des phases 1&2 ;
- L'historique du projet LNPCA, et notamment comment le projet des phases 1&2 s'insère dans l'ambition plus large portée sous le nom LNPCA ;
- Le statut et la raison d'être de la pièce G ;
- En synthèse, la logique de l'organisation du dossier présenté pour assurer la meilleure information du public.

2. BREF RAPPEL HISTORIQUE

Le projet a été initié dans les années 2000 dans le cadre d'une réflexion sur la création d'une Ligne à Grande Vitesse, prolongeant la LGV Méditerranée arrivant dans les Bouches-du-Rhône jusqu'aux Alpes-Maritimes.

Le débat public de 2005 a débouché sur la décision de création d'une LGV desservant les Métropoles du Sud (Marseille – Toulon – Nice).



Figure 83 : Ensemble des scénarios étudiés, présentés et discutés au débat public (SNCF R)

Les concertations qui ont suivi et l'évolution des politiques publiques nationales en matière de mobilité ont conduit les gouvernements successifs, les partenaires cofinanceurs des études préalables et le maître

d'ouvrage à réorienter le projet d'une LGV à un projet d'infrastructure et de services privilégiés les transports du quotidien et assurant une desserte fine du territoire.

C'est notamment ce qui a conduit à renommer le projet LN PCA (au lieu de LGV PACA) en 2012.

Ainsi réorienté le projet LN PCA a tout d'abord été restructuré en Priorités 1 et 2 (concernant les Bouches-du-Rhône, l'ouest toulonnais et les Alpes-Maritimes – littoral et Sophia Antipolis) n'évoquant plus de projet de voies nouvelles à l'est de Toulon dans le sillon permien jusqu'au Muy / les Arcs et entre Nice et Monaco.



Figure 85 : Les principes retenus par la Commission Mobilité 21 et validés par le gouvernement en juillet 2013 (SNCF R)

La priorité 1 du projet LNPCA a ainsi fait l'objet d'une concertation publique sur la période 2016 – 2017.

Suite à l'élection présidentielle de 2017 et aux travaux préparatoires à la LOM organisés par le gouvernement (Assises de la mobilité et Conseil d'Orientation des Infrastructures), le projet LNPCA a fait l'objet d'un nouveau phasage, repris dans la LOM lequel comprend 4 phases dont les 2 premières ont fait l'objet des études depuis 2017 et concertations en 2019 puis 2020 et 2021, les phases 3 & 4 n'ayant plus fait l'objet d'investigations ni d'études depuis 2017 et donc depuis les recommandations de février 2018 du COI reprises par le gouvernement dans la LOM finalement promulguée en 2019.



Figure 88 : les propositions du Comité d'Orientation des Infrastructures. Le projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur séquencé en 4 phases. (SNCF R)

3. L'ÉVOLUTION DU PROJET EN COHERENCE AVEC LE DEBAT PUBLIC

UN PROJET QUI A ÉVOLUÉ POUR TENIR COMPTE DE L'AVIS DU PUBLIC

Le projet s'est transformé entre 2005 et 2018 pour prendre en considération les avis du public et des élus, exprimés lors des concertations publiques successives au débat public de 2005. Le projet s'est aussi adapté progressivement aux volontés et capacités financières des cofinanceurs.

L'ambition ferroviaire originelle s'est structurée en deux projets distincts et indépendants :

- Un projet de renforcement des lignes classiques du littoral entre Marseille et Nice pour développer des systèmes « RER » au sein des nœuds marseillais, toulonnais et azuréen (les phases 1 & 2) ;
- Un projet comprenant 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 d'une part et en cohérence avec les recommandations du COI reprises par le gouvernement dans la LOM, un projet prioritaire (celui des phases 1 & 2) a émergé de façon indépendante et autoporteuse. Ce projet n'entraîne pas de renoncement à l'ambition plus lointaine d'une réduction des temps de parcours entre Aix-Marseille et Nice qui pourra faire l'objet d'un autre projet autonome et indépendant.

Il est important de considérer que cette évolution en profondeur du projet est liée à la prise en considération par le maître d'ouvrage et des partenaires cofinanceurs des contributions du public. C'est notamment ce qui a conduit à changer le nom du projet après la concertation publique relative à la LGV PACA de 2011 avec une nouvelle appellation LN PCA. C'est ce qui a conduit à une nouvelle orientation donnée au projet après la concertation de 2016 – 2017 avec une priorisation donnée à la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et azuréens et la création de RER métropolitains. Ces évolutions constituent la trace de l'interaction permanente entre la conception du contenu du projet et les résultats des différentes étapes de concertation.

LA CONTINUITÉ DEPUIS LE DEBAT PUBLIC

Dans ces différents avis formulés sur le projet depuis le débat public et dans les lettres de missions des garants qui ont été mandaté sur le projet, la CNDP a toujours considéré que le projet s'inscrivait dans la continuité du débat public parce que ses évolutions résultaient essentiellement par la prise en compte de l'avis du public.

Dans la conception du dossier d'enquête publique, en cohérence avec cette histoire, il est apparu important pour le maître d'ouvrage de présenter les évolutions du projet pour permettre d'en comprendre l'origine et partager avec le public la raison d'être du projet des phases 1 & 2 proposé à l'enquête publique.

AIDER LE PUBLIC À COMPRENDRE LE PROJET ACTUEL À L'AUNE DE CE QUI LUI A ÉTÉ PRÉSENTÉ DANS LE PASSE

Pour le maître d'ouvrage, l'objectif du dossier d'enquête publique était d'aider le public à comprendre le projet actuel alors même qu'il a souvent gardé en tête les éléments présentés lors des concertations antérieures, notamment celles de 2011-2012 et de 2016, mais aussi celles plus légères de 2013-2014 sur la ZPP¹.

Le maître d'ouvrage a considéré qu'il aurait ainsi été difficilement compréhensible pour le lecteur que les sections de lignes nouvelles qui avaient justement fait l'objet d'une forte mobilisation en 2011-2021 puis lors des phases de définition de la ZPP n'apparaissent pas pour mémoire dans le dossier d'enquête.

¹ ZPP : Zone de passage préférentiel

En parallèle, le code de l'environnement impose « une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ».

Pour le maître d'ouvrage, la longue histoire du projet fait que certains choix ont été discutés bien avant l'émergence formelle du projet des phases 1 & 2, en 2018. C'est par exemple le cas du choix d'une gare souterraine à Marseille St-Charles plutôt qu'à la Blancarde, discuté en 2011. De même, la localisation des entrées nord et est du tunnel de Marseille a été fixée après la concertation de 2016. Le maître d'ouvrage a donc considéré que la présentation de ces étapes était nécessaire à la justification de la consistance du projet des phases 1 & 2 présenté à l'enquête publique.

Dans son avis de novembre 2021, l'autorité environnementale souligne l'importance de la présentation de ces solutions de substitution.

4. L'INDEPENDANCE DU PROJET DES PHASES 1 & 2 PAR RAPPORT AUX PHASES 3 ET 4

Nota : La pièce A du dossier d'enquête publique explicite la genèse du projet des phases 1&2 et le statut des phases 3 et 4.

4.1 LES ETAPES DE LA GENESE DU PROJET DES PHASES 1&2

4.1.1 LE COI EN 2018

Le rapport du 1^{er} février 2018 du COI (Conseil d'Orientation des Infrastructures) propose une planification en 4 phases des engagements financiers pour la LNPCA au gouvernement que ce dernier a actées dans l'exposé des motifs de la LOM.

La décision ministérielle du 4 mars 2019 réaffirme la priorité donnée au traitement des nœuds ferroviaires 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.**

La décision ministérielle demande à SNCF Réseau de concerter sur les phases 1 & 2 de la LNPCA. Des études dites « de recalage » sont engagées sur le projet.

Une première concertation dédiée au projet des phases 1 & 2 a lieu de juin à octobre 2019 : elle confirme une adhésion au principe d'amélioration des mobilités ferroviaire du quotidien et de développement du TER dans les trois aires métropolitaines de Marseille, Toulon et de Nice et la Côte d'Azur.

4.1.2 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 du projet et son périmètre réglementaire pour l'enquête publique, SNCF Réseau saisit la CNDP le 13 novembre 2020 sur l'opportunité de relancer une nouvelle phase de concertation portant sur les phases 1 et 2 avec pour objectif la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et azuréen, seules parties de la LNPCA à faire l'objet d'une perspective d'enquête publique.

Dans sa décision n° 2020 / 134 / LNPCA / 15 du 2 décembre 2020, la CNDP différencie les phases 1 & 2 et les phases ultérieures.

« 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 :

- *« 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.*
- ***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. »***

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-13-1 et L.121-12,
- vu sa décision n°2015/11/LNPCA/10 du 4 mars 2015 désignant Monsieur Philippe QUEVREMONT comme nouveau garant,
- vu sa décision n°2015/22/LNPCA/11 du 1er avril 2015 donnant acte du rapport du maître d'ouvrage concernant le bilan de la consultation sur les zones de passage préférentielles pour les tronçons Marseille Toulon et Est Var-Nice (priorités 1 et 2),
- vu sa décision n°2015/39/LNPCA/12 estimant qu'il n'y a pas lieu d'organiser un nouveau débat public,
- vu le rapport du garant et le compte-rendu du maître d'ouvrage relatifs à la concertation portant sur la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen,
- vu sa décision n°2017/13/LNPCA/13 du 5 avril 2017, donnant acte du rapport du garant et du compte-rendu du maître d'ouvrage relatifs à la concertation portant sur la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréens (priorité 1) du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur et décidant de poursuivre la démarche de concertation,
- vu le rapport intermédiaire post-concertation du garant, relatif au projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur en date du 20 décembre 2019,
- vu sa décision n°2020/44/LNPCA/14 du 1^{er} avril 2020, prenant acte du rapport intermédiaire post-concertation du garant, relatif au projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur,
- vu le courrier et le dossier annexé de Monsieur Luc LALLEMENT, Président de SNCF Réseau, en date du 13 novembre 2020 sollicitant la CNDP sur l'opportunité de relancer une nouvelle phase de concertation sur les phases 1 et 2 du projet portant sur la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et azuréens, seules parties du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur faisant l'objet d'un projet d'enquête publique,
- vu le document de positionnement de la CNDP du 4 novembre 2020 sur les principes, formes et modalités du débat public pendant le confinement Covid-19,

Considérant que :

- le délai maximum de cinq ans imparti pour ouvrir l'enquête publique, à compter de la date de clôture du débat public, est dépassé,
- la saisine préalable au projet d'enquête publique ne concerne que les phases 1 et 2 du projet portant sur la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et azuréens 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 et 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 nécessité d'une procédure de participation spécifique avec les habitants du quartier de Bassens à Marseille,
- l'opportunité de poursuivre la concertation sous la responsabilité du maître d'ouvrage, avant tout début de concertation effective sur les phases 3 et 4 du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

Il y a lieu de poursuivre la concertation assurant la bonne information et la participation du public jusqu'à l'enquête publique sur les phases 1 et 2 du projet soumises à la prochaine enquête publique.

Article 2 :

Cette décision ne s'applique pas aux phases 3 et 4 du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur, qui devront faire l'objet d'une nouvelle saisine préalablement aux futures enquêtes publiques.

Article 3 :

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente



Chantal JOUANNO

Dans sa lettre de mission au garant (8 décembre 2020), la présidente de la CNDP précise : « Par conséquent, vous savez combien il est important de rappeler que la phase de concertation qui s'ouvre ne peut concerner que les phases 1 et 2 du projet LNPCA. Les phases 3 et 4 devront faire l'objet d'une nouvelle saisine de SNCF Réseau avant toute enquête publique. ».

4.1.3 LA DECISION MINISTERIELLE DU 23 JUIN 2020

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

La décision ministérielle du 23 juin 2020 décide de porter à l'enquête publique le projet des phases 1 & 2 dont les aménagements ont été concertés en 2019.

4.1.4 LES CONCERTATIONS COMPLEMENTAIRES DE 2020 ET DE 2021

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, 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.

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

4.1.5 LE PROTOCOLE DE FINANCEMENT

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

Le protocole définit 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.

Le protocole précise : « S'agissant des phases 3 et 4, le calendrier retenu dans le scénario 2 du rapport du COI et par la LOM prévoit l'engagement et le lancement des travaux de la phase 3 entre 2033 et 2037 et ceux de la phase 4 postérieurement à 2037.

« Dans tous les cas de figure, il sera nécessaire d'engager une nouvelle saisine de la CNDP pour un débat public complet sur ces deux phases. »



**PROTOCOLE D'INTENTION
RELATIF AU FINANCEMENT DE LA
« LIGNE NOUVELLE
PROVENCE-CÔTE D'AZUR »**

Préambule

Le présent 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'Etat, SNCF Réseau et SNCF Gares&Connexions et, d'autre part, les collectivités territoriales, parties prenantes dans le 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 et 2 du projet et fixe des engagements de solidarité pour les phases 3 et 4 entre elles.

Les modalités de répartition reposent sur deux critères territoriaux la population et le potentiel fiscal, complétés par deux critères socio-économiques, 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.



**PROTOCOLE D'INTENTION
RELATIF AU FINANCEMENT DE LA
« LIGNE NOUVELLE
PROVENCE-CÔTE D'AZUR »**

LNPCA – Financement d'opérations relatives au financement
annexes de la délibération n° 21-180

Page 3 sur 28

S'agissant des phases 3 et 4, le calendrier retenu dans le scénario 2 du rapport du COI et par la LOM prévoit l'engagement et le lancement des travaux de la phase 3 entre 2033 et 2037 et ceux de la phase 4 postérieurement à 2037. Dans tous les cas de figure, il sera nécessaire d'engager une nouvelle saisine de la CNDP pour un débat public complet sur ces deux phases.

Extrait page 5

4.1.6 LA DECISION MINISTERIELLE DU 7 JUN 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. Elle 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.

Concernant les phases 3 et 4 de la LNPCA, la décision demande de proposer d'ici 2022 un programme d'études permettant de préparer les concertations concernant les sections de lignes nouvelles.

Ces sections devront le moment venu faire l'objet d'un débat public puis d'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.



Le ministre

Ref: M72021-00/15190

Paris, le - 7 JUIN 2021

Monsieur Luc LALLEMAND
Président du SNCF Réseau
517 rue Jean-Philippe Rameau
93416 LA PLANE SAINT-DENIS

Objet : Décision ministérielle portant sur le projet des phases 1 et 2 de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)

Objet : Décision ministérielle portant sur le projet des phases 1 et 2 de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)

Dans le cadre de la décision ministérielle du 23 juin 2020, je vous avais demandé d'engager l'étape de préparation du dossier d'enquête d'utilité publique sur le périmètre des opérations du projet des phases 1 et 2 de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), telles qu'elles avaient été validées par le comité de pilotage du 22 novembre 2019. Ce projet des phases 1 et 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. L'objectif est un lancement de l'enquête publique sur ce périmètre en 2021. Je vous avais également demandé de poursuivre les concertations et les études complémentaires sur certains aménagements sensibles et sur leurs modalités de réalisation.

Vous avez ainsi conduit des concertations complémentaires du 20 novembre au 31 décembre 2020 et du 1^{er} mars au 15 avril 2021 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 les opérations suivantes : bifurcation de Cannes-Cassis, gare TER de Cannes La Bocca, secteur de Saint-André, 0^{me} voie en gare de Blancarde, 4^{me} voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune ;
- L'intermodalité et les pôles d'échanges multimodaux : gare de Marseille-Saint-Charles, gare de La Paulette, 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 Parete.

Programme d'opération définitif sur les phases 1 et 2

Ayant pris en considération l'analyse complète de ces concertations et les positions exprimées lors de la réunion du comité de pilotage du 19 avril 2021 qui m'ont été adressées avec ses annexes, je valide le programme des opérations constitutives des phases 1 et 2 de la LNPCA par secteur géographique ci-dessous, dans la continuité de la décision ministérielle du 23 juin 2020. Les aménagements retenus sont également détaillés dans l'annexe jointe :

Dans le cadre de la décision ministérielle du 23 juin 2020, je vous avais demandé d'engager l'étape de préparation du dossier d'enquête d'utilité publique sur le périmètre des opérations du projet des phases 1 et 2 de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), telles qu'elles avaient été validées par le comité de pilotage du 22 novembre 2019. Ce projet des phases 1 et 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. L'objectif est un lancement de l'enquête publique sur ce périmètre en 2021. Je vous avais également demandé de poursuivre les concertations et les études complémentaires sur certains aménagements sensibles et sur leurs modalités de réalisation.

Extrait page 1



Dispositions relatives à la poursuite opérationnelle du projet

En parallèle de la procédure d'utilité publique, vous lancerez les études détaillées nécessaires à l'avancement du projet en vue de permettre la réalisation des premiers travaux de la phase 1 dès 2023.

Dans ce cadre, je vous demande de poursuivre l'information du public sur les principaux thèmes abordés au cours de la dernière étape de concertation.

Comme précisé dans la décision ministérielle du 23 juin 2020, vous vous assurez aussi avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés de la bonne articulation entre les opérations, objets de l'enquête en vue de la déclaration d'utilité publique, et les aménagements urbains périphériques, en particulier autour des gares.

Enfin, je vous confirme ma demande de proposer d'ici 2022 un programme d'études permettant de préparer les concertations concernant les phases 3 et 4 de la LNPCA qui devront le moment venu faire l'objet d'un débat public puis d'une procédure d'enquête d'utilité publique spécifique.

Concernant le foncier nécessaire à la réalisation des phases 1 et 2 de la LNPCA, je vous demande de mettre en place, d'ici la déclaration d'utilité publique et en relation avec le Préfet coordonnateur et les Préfets des départements des Alpes-Maritimes et du Var, des dispositifs appropriés de protection permettant la réalisation sans difficultés nouvelles des opérations concernées.

Pour les phases 3 et 4 qui sont envisagées au-delà du projet autoporteur des phases 1 et 2 soumis à l'enquête publique et qui donneront lieu à de nouvelles procédures réglementaires, je demande que soit activé l'observatoire du foncier dans les zones de tension, afin de préserver au maximum les possibilités de réalisation ultérieure.

Enfin, je vous confirme ma demande de proposer d'ici 2022 un programme d'études permettant de préparer les concertations concernant les phases 3 et 4 de la LNPCA qui devront le moment venu faire l'objet d'un débat public puis d'une procédure d'enquête d'utilité publique spécifique.

Concernant le foncier nécessaire à la réalisation des phases 1 et 2 de la LNPCA, je vous demande de mettre en place, d'ici la déclaration d'utilité publique et en relation avec le Préfet coordonnateur et les Préfets des départements des Alpes-Maritimes et du Var, des dispositifs appropriés de protection permettant la réalisation sans difficultés nouvelles des opérations concernées.

Pour les phases 3 et 4 qui sont envisagées au-delà du projet autoporteur des phases 1 et 2 soumis à l'enquête publique et qui donneront lieu à de nouvelles procédures réglementaires, je demande que soit activé l'observatoire du foncier dans les zones de tension, afin de préserver au maximum les possibilités de réalisation ultérieure.

Je souhaite que la procédure d'enquête d'utilité publique, pilotée par les autorités compétentes chacune en ce qui la concerne, ainsi que les études détaillées fassent l'objet d'un suivi régulier dans le cadre des instances de gouvernance qui avaient été mises en place lors des études préalables à l'enquête publique.

Les services de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer seront tenus régulièrement informés de l'avancement de cette procédure et accompagneront en tant que de besoin vos services pour la mise en œuvre de la présente décision.



Jean-Baptiste DJEBBARI

Extrait page 5

4.1.7 DECISION MINISTERIELLE DU 08 DECEMBRE 2021

La décision ministérielle du 08 décembre 2021 autorise le lancement de l'enquête publique du projet des phases 1&2 par SNCF R dans le cadre de la procédure d'enquête préalable à la DUP.

4.2 LE PROJET DES PHASES 1 & 2 FAISANT L'OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

4.2.1 LA QUALIFICATION DU PROJET DES PHASES 1 & 2 PROPOSE 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 des phases 1 & 2 et les sections de lignes nouvelles.

Le projet des phases 1 & 2 est un projet 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 de sections de lignes nouvelles pour atteindre ces 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 des phases 1 & 2 garderait toute sa pertinence pour assurer les services auxquels il est dédié.
- Réciproquement, la réalisation ultérieure de sections de lignes nouvelles ne remettra pas en cause le fonctionnement du système construit avec le projet des phases 1 & 2.
 - Les gains de temps de parcours (qui sont au cœur des objectifs des sections de ligne nouvelle envisagés dans les phases 3 et 4), 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 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 à financer le projet des phases 1 & 2**. Ils confirment leur volonté de permettre la réalisation des sections de

ligne nouvelle 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 sections de ligne nouvelle.

- Le projet des phases 1 & 2 a donné lieu à des objectifs de service, à des études d'exploitation, à des études techniques et environnementales aussi **détaillées que possible en cohérence avec les règles de l'art pour la constitution du dossier d'enquête publique** et de son étude d'impact.

Pour leur part, les sections de ligne nouvelle ont fait l'objet d'une définition de principe avant les années 2015 (zone de passage, ...) et n'ont pas fait l'objet d'études particulières depuis 2017. Leur consistance sera à repreciser à l'avenir et elle devrait être réinterrogée à l'occasion d'un nouveau débat public. L'état de leur définition à 2017 est présenté en Pièce G, pour la parfaite information du public et sans présumer des évolutions de leurs contenus à l'aune des prochaines études et concertations).

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

4.2.2 L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE DE NOVEMBRE 2021

4.2.2.1 Positionnement général de l'AE

L'Autorité Environnementale est toujours extrêmement vigilante au respect des prescriptions du code de l'environnement sur la présentation des projets : « [...] Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. »

Ainsi la synthèse annuelle des Autorités Environnementales 2020 expose : « Le périmètre du projet peut ainsi être mal défini : (...) soit dans le temps, en pratiquant la technique du « saucissonnage » qui consiste à ne présenter que la première partie d'un projet global, même si celui n'a de sens que lorsque les différentes phases sont achevées. Cette méthode semble toutefois de moins en moins mise en œuvre par les porteurs de projets, ce qui constitue un progrès à conforter dans le futur, **les autorités environnementales ayant vocation à critiquer de façon systématique son utilisation**. On persiste toutefois à la retrouver de façon fréquente dans les projets d'infrastructures de transports, qui n'intègrent pas suffisamment tous les sujets qui leur sont directement attachés (AFAF, par exemple) ... ».

A titre d'illustration de cette vigilance et cette attention répétée de l'AE, cette dernière a rendu récemment un avis sévère sur ce plan concernant le projet de ZAC Littorale à Marseille (Avis délibéré n° 2021 92 adopté lors de la séance du 20 octobre 2021)².

4.2.2.2 Sur le projet des phases 1&2 LNPCA

Dans son avis délibéré n° 2021-100 adopté lors de la séance du 18 novembre 2021 relatif au projet des phases 1 & 2 LNPCA, l'AE commente le périmètre du projet des phases 1 & 2 (en ayant connaissance du contenu de la pièce G relatif aux phases 3 et 4) sans critiquer le périmètre du projet des phases 1&2 faisant l'objet de l'étude d'impact et proposé à l'enquête publique.

L'AE précise dans son avis : « La détermination du périmètre du projet est délicate et a manifestement fait l'objet de plusieurs itérations pour tenir compte des choix successifs. Si, en première approche, le projet avait vocation à couvrir l'ensemble des opérations concourant conjointement au renforcement de la grande vitesse et à l'amélioration des transports quotidiens, la succession de concertations et de décisions ministérielles a abouti à un ensemble fonctionnel d'opérations plus limité, dans le cadre précisé par l'exposé des motifs de la loi d'orientation des mobilités. Le dossier rappelle clairement que les éventuels nouveaux développements devront faire l'objet d'un nouveau débat public. ».

Les questionnements de l'Autorité Environnementale sur le périmètre du projet ne portent pas sur les sections ultérieures de lignes nouvelles, mais sur des projets connexes à celui des phases 1&2 et leurs services : projets ferroviaires connexes de l'Etoile Marseillaise, projets urbains, projets autour des gares...

² « L'étude d'impact ne peut apprécier les incidences du projet à l'échelle de la seule ZAC Littorale. L'AE rappelle que le périmètre du projet s'apprécie indépendamment de son fractionnement dans le temps et de la pluralité éventuelle de maîtres d'ouvrage » (cf. figure 3). L'AE recommande de produire une étude d'impact à l'échelle de l'ensemble de l'extension Euromed II. »

5 UNE ABSENCE DE PRESCRIPTIONS FONCIERES SUR LES SECTIONS DE LIGNES NOUVELLES

La décision ministérielle du 7 juin 2021 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'un débat public puis d'une procédure d'enquête d'utilité publique spécifique.

5.1 PRECISION SUR LES « ETUDES » SUR LES SECTIONS DE LIGNE NOUVELLE

Le graphique reproduit dans le résumé non technique qui présente la décision ministérielle de juin 2020 est le suivant :

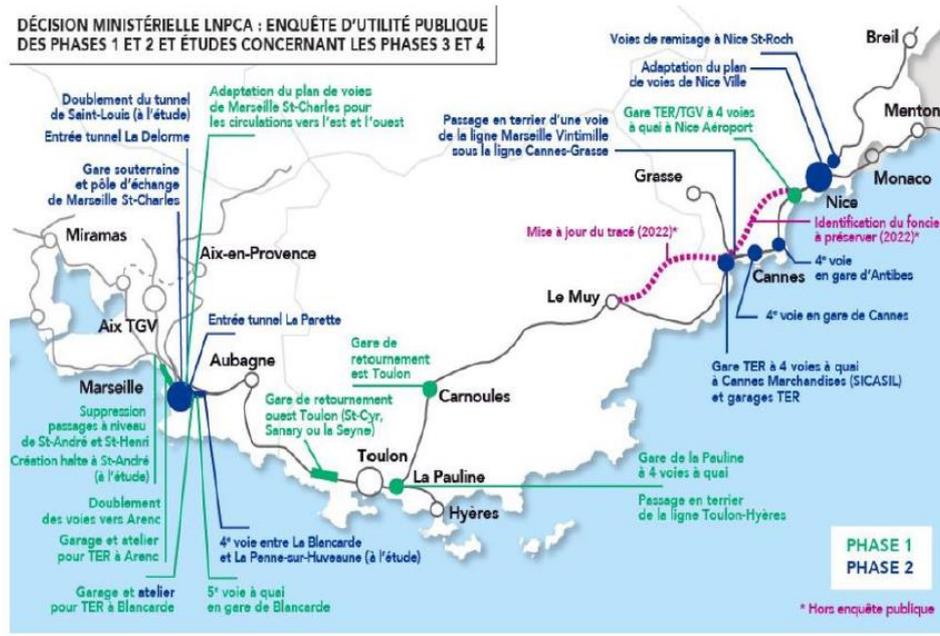


Figure 51 : la décision ministérielle de juin 2020

Compte-tenu des contributions du public au cours de l'enquête publique du projet des phases 1 & 2, il semble de cette représentation soit à l'origine de certaines confusions.

Pour le maître d'ouvrage, la mention « mise à jour du tracé (2022) sur la section Le Muy / Cannes » fait référence à ces paragraphes de la décision ministérielle de juin 2021 :

S'agissant des sections de ligne nouvelle, je vous demande de mettre en place dans les meilleurs délais les études qui permettront de définir les outils de maîtrise du foncier concerné par les phases 3 et 4, à savoir :

- les études d'approfondissement visant à identifier le foncier réservable pour la section de ligne nouvelle entre Cannes et Nice passant par Sophia-Antipolis dans les zones de pression foncière,
- et les études sommaires pour la mise à jour de la zone de passage préférentielle de la section de ligne nouvelle entre Le Muy et Cannes.

Ces études seront financées dans le cadre de l'avenant n°3 de la convention de financement relative aux études préalables à l'enquête d'utilité publique et à l'enquête publique de la LNPCA.

A l'issue de ces réflexions, vous proposerez d'ici 2022 un programme d'études permettant de préparer les concertations complémentaires concernant ces sections de ligne nouvelle.

Les seules mises à jour qui ont été réalisées en 2017 sont celles de la zone de passage préférentielle de la section de ligne nouvelle entre Le Muy et Cannes. Elles visaient à mettre en cohérence la ZPP à la décision de retenir la création d'une gare nouvelle à Cannes La Bocca. Ces éléments sont résumés dans la pièce G (page 14) : voir ci-contre. Ils n'ont aucune valeur juridique et devront être soumis à concertation, et débat public en relation avec le nouveau service souhaité dans ce cadre.

Depuis la concertation 2013-2014 sur les ZPP, aucune autre étude n'a été réalisée sur les sections de ligne nouvelle (entre Le Muy, Roquebrune et Les Adrets).

La mention « hors enquête publique » de la carte ci-dessus visait à expliquer que les sections de lignes nouvelles entre Le Muy et Cannes ne faisaient pas partie de l'enquête publique du projet des phases 1 & 2, et ne signifiait pas, comme certains participants à l'enquête publique ont pu l'interpréter, qu'elles seraient définies en dehors de toute enquête publique. Au contraire, elles donneront lieu via le débat public à une réouverture des enjeux, des objectifs, des incidences tec...

5.2 UNE ABSENCE D'OUTILS FONCIERS CONTRAIGNANTS

Sur les sections de ligne nouvelle (phases 3 & 4), aucune disposition réglementaire permettant de maîtriser le foncier n'a jamais été prise. Ces sections n'ont aucune existence juridique et il n'est donc pas possible que des engagements d'aucune sorte soient pris en matière de foncier.

La prise en compte des éléments disponibles sur les phases 3 & 4 ne pourrait relever que de la volonté des acteurs du territoire :

- Soit dans l'élaboration de leurs documents d'urbanisme (mention dans les PLU ou SCOT, par exemple) ;
- Soit dans la conception de leur projet urbain : c'est dans ce cadre que des échanges ont par exemple eu lieu avec les mairies de Valbonne ou de Saint-Laurent-du-Var pour que certains projets qu'elles portent soient compatibles avec un éventuel futur projet inscrit dans la phase 3 ou la phase 4.

Les décisions ministérielles de 2020 et 2021 demandent ainsi à SNCF Réseau de présenter un programme d'études en 2022 pour préparer les concertations concernant les phases 3 & 4 de la LNPCA qui devront le moment venu faire l'objet d'un débat public puis d'une procédure d'enquête d'utilité publique spécifique.

Ce processus implique que les ZPP des phases 3 et 4 qui avaient reçu une approbation ministérielle en 2014-2015 (donc avant le phasage de la LNPCA) ne sont pas acquises et pourront être réinterrogées.

Il n'y aura donc pas de dispositifs de réservation du foncier avant les futures étapes d'études, de débat public, de concertation et d'enquête publique pour les phases 3 et 4.

Les études qui pourront être conduites sur ces phases devront alors prendre en compte les évolutions du territoire (aménagement, urbanisme, projets de mobilité, ...) qui auront été réalisées entre temps.

6.3 LA SECTION LES ADRETS – CANNES

LA ZONE DE PASSAGE PREFERENTIELLE



Figure 14 : ZPP entre Les Adrets et Cannes La Bocca

Elle prolonge la ZPP validée en 2015 jusqu'au massif du Tanneron pour assurer une liaison vers le site retenu de gare TGV à Cannes La Bocca en phase 3.

La ZPP proposée est intégralement en tunnel.

La sortie du tunnel serait prévue aux abords immédiats du site de la gare, le long des voies existantes entre les cours d'eau du Béal et de la Frayère.

L'État a mis en place depuis 2015 un « observatoire du foncier ». Il a pour mission d'assurer une veille et une information en matière d'occupation des sols dans les zones de passage préférentielles du projet à long terme.

La décision ministérielle de juin 2021 précise :

« Pour les phases 3 et 4 qui sont envisagées au-delà du projet autoporteur des phases 1 et 2 soumis à l'enquête publique et qui donneront lieu à de nouvelles procédures réglementaires, je demande que soit activé l'observatoire du foncier dans les zones de tension, afin de préserver au maximum les possibilités de réalisation ultérieure. »

Cet observatoire est un outil d'information des partenaires du projet : il ne dispose d'aucun moyen contraignant.

6 LE CHOIX RETENU PAR LE MAITRE D'OUVRAGE : UNE PIECE ANNEXE [PIECE G] POUR COMPLETER LE DOSSIER PRINCIPAL

Le projet des phases 1 & 2 est reconnu comme un projet autoporteur et indépendant des choix qui seront faits plus tard sur les sections de lignes nouvelles, comme en attestent les décisions ministérielles et l'avis de l'AE.

En complément de l'ensemble des informations du dossier d'enquête portant sur le projet des phases 1 & 2 et pour faire le lien avec **les étapes antérieures lors desquelles, les éléments qui allaient devenir des opérations des phases 1&2 et ceux qui ont été repoussés à des phases ultérieures étaient intimement liés, le maître d'ouvrage a pensé important de mettre à disposition du public des informations sur ces évolutions (pièce G).**

Pour répondre à ce besoin en recherchant la meilleure lisibilité pour le lecteur, le maître d'ouvrage a fait le choix de ne retenir dans le dossier principal que les éléments strictement nécessaires à la présentation du projet des phases 1&2 et de reporter les autres éléments concernant les sections de ligne nouvelle dans une pièce annexe, la pièce G, intitulée « éléments d'information sur les sections de ligne nouvelle ».

Comme cela est indiqué en introduction, cette pièce ne fait pas partie du Dossier d'Enquête Publique sur le projet des phases 1 & 2 et les opérations qui y sont mentionnées ne font pas partie de l'étude d'impact.

Cette pièce reprend :

- Des éléments qui ont déjà été présentés au public lors de concertations et démarches d'informations antérieures à 2017 ;
- La présentation des premières réflexions sur les conséquences du choix des sites de Cannes La Bocca et de Sophia - Les Clausonnes à l'issue de la concertation de 2016 - 2017 pour la localisation des gares nouvelles (TER et TGV) de l'ouest des Alpes-Maritimes.

La pièce G indique que « les options nouvelles issues de la concertation de 2016 (option de gare TGV à Cannes Bocca et localisation de la gare TER/TGV de Sophia aux Clausonnes), dont l'étude a été demandée par décision ministérielle de 2017 post concertation publique (et avant que le COI ne formule ses recommandations de phasage du projet), ont fait l'objet de réflexions partagées avec les collectivités concernées au cours de l'année 2017.

La pause décrétée par le Président de la République en juillet 2017 sur les grands projets d'infrastructures et les recommandations de 2018 du COI reprises ensuite dans la LOM ont conduit le gouvernement à reporter ces gares figurant dans la phase 3 à un horizon lointain.

Les études et réflexions engagées sur les aménagements de la phase 3 ont été suspendues depuis juillet 2017, sans avoir pu être finalisées et sans faire l'objet de concertations publiques. (Pièce G, page 7). »

Nota : la terminologie « phases 3 & 4 » a été évitée parce que la perspective d'un nouveau débat public entraînerait a priori une remise à plat du phasage de ces sections, et une ré-interrogation de leurs fonctionnalités et de leur implantation.

7 EN SYNTHÈSE

La consistance du projet des phases 1 & 2 LNPCA présenté à l'enquête publique a été élaboré en prenant en considération **les contributions successives du public**, et notamment la demande de traiter en **priorité la question des trains du quotidien et de mettre en place des RER métropolitains**.

La priorisation de cet objectif, le report à un horizon plus lointain de la réduction des temps de parcours à l'échelle régionale et de la construction de l'arc ferroviaire méditerranéen, **expliquent l'indépendance du projet des phases 1 & 2 LNPCA avec les phases 3 et 4**.

L'État et les partenaires cofinanceurs se sont engagés à saisir à nouveau la CNDP concernant **l'organisation d'un nouveau débat public** sur les sections de lignes nouvelles, qui permettra aux acteurs du territoire de réinterroger les objectifs de ces sections et leurs conditions de réalisation : zones de passage, tracés, fonctionnalités, **En conséquence les tracés étudiés à ce jour pourront être fondamentalement différents**.

Le maître d'ouvrage a considéré que ces sections étant liées à l'histoire du projet, leur présentation dans une historique était importante pour comprendre l'évolution du projet et répondre aux **exigences réglementaires de présenter l'ensemble des solutions de substitution** raisonnablement envisageables qui ont été étudiées. En effet le projet tel qu'il est aujourd'hui est en quelque sorte une alternative réaliste en terme temporel et financier au projet tel qu'il avait été vu initialement.

Dans ce cadre, le maître d'ouvrage a retenu l'organisation suivante du dossier d'enquête publique :

- Le dossier principal (pièces A à F) porte sur le projet des phases 1 et 2 : les éléments sur les phases ultérieures sont limités aux éléments historiques essentiels à la compréhension d'ensemble ;
- Une pièce autonome, informative (pièce G), regroupe les informations qui ont paru utiles au maître d'ouvrage pour à la fois pour présenter les solutions de substitution envisagées et informer le public.

Les éléments constitutifs de la pièce G sont principalement **des éléments déjà présentés au public**, disponibles sur le site internet du projet depuis des années.

L'enquête publique porte donc uniquement sur le périmètre des phases 1 & 2, défini dans la décision ministérielle de décembre 2021, juridiquement validé par la CNDP lors de la dernière saisine de 2020, et qui a été approuvé par l'AE dans son avis rendu en novembre 2021.

Les commissaires enquêteurs sont donc saisis sur le projet des phases 1 & 2 et non sur les sections de ligne nouvelle.

La DUP, si elle était accordée, ne porterait que sur le projet des phases 1 & 2 et non sur les sections de ligne nouvelle.

La pièce G ne fait pas partie du Dossier d'enquête Publique sur le projet des phases 1 & 2 et les opérations qui y sont mentionnées ne font pas l'objet de l'étude d'impact.