

**COMMUNAUTE DE COMMUNES « CŒUR DU VAR »**

**CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 26 OCTOBRE 2021**

**DEL 2021/105 – LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR – DOSSIER PORTANT SUR L'UTILITE PUBLIQUE ET LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE SIX COMMUNES PHASES 1 ET 2 - AVIS DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES CŒUR DU VAR**

**LIEU DE LA REUNION : COMMUNAUTE DE COMMUNES**

**Convocation : le 18 Octobre 2021**

**PRESENTS :**

**BESSE** : Eric COLLIN - Marie-Paule MARTINELLI - Hervé RASTEGUE

**CABASSE** : Yannick SIMON - Michelle SARDAILLON

**LE CANNET DES MAURES** : André DELPIA - Valérie VESCOVI

**CARNOULES** : Stéphanie GIACCHI

**FLASSANS SUR ISSOLE** : Jean-Louis PORTAL - Aude BODY - Franck GUALCO

**GONFARON** : Thierry BONGIORNO - Viviane GASTAUD - Paul CAIRE

**LE LUC** : Jean-Michel DRAGONE - Pierre BEDRANE - Philippe ICKE - Nathalie NIVIERE - Geoffrey DAVID - Martine WAGNER

**PIGNANS** : Fernand BRUN - Jean SANTONI

**PUGET VILLE** : Catherine ALTARE - Jean-Pierre ROUX - Marie-Laurence FLOCH MALAN

**LE THORONET** : Franck GEOFFROY

**POUVOIRS – EXCUSES**

**LE CANNET DES MAURES** : Jean-Luc LONGOUR - Christine MORETTI

**CARNOULES** : Christian DAVID pouvoir à Yannick SIMON

Christophe CORTES pouvoir à Stéphanie GIACCHI

**GONFARON** : Sophie BETTENCOURT AMARANTE pouvoir à Thierry BONGIORNO

**LE LUC** : Dominique LAIN pouvoir à Jean-Michel DRAGONE

Elisabeth MARIOTTINI pouvoir à Jean-Michel DRAGONE

Sandrine ROGER - Véronique BOULANGER

**LES MAYONS** : Michel MONDANI

**PIGNANS** : Karine DUPONT pouvoir à Jean SANTONI

Fabienne SCOTTO

**PUGET VILLE** : Céline FERRARO pouvoir à Jean-Pierre ROUX

**LE THORONET** : Marjorie VIORT pouvoir à Franck GEOFFROY

Nombre de membres en exercice : 40

Nombre de membres présents : 26 - Nombre de membres représentés : 8

Présents ou représentés : 34 - Quorum atteint

**AUTRES PARTICIPANTS**

**Dimitri CAZENAVE** Directeur Général des Services Communauté de Communes

**Aude LAROCHE** Directrice Générale Adjointe Communauté de Communes

VU le dossier portant sur l'utilité publique et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la phase 1 et 2 du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur transmis par l'Etat et reçu le 9 septembre 2021,

VU le code de l'environnement sollicitant l'avis de la Communauté de communes Cœur du Var dans un délai de 2 mois à compter de sa réception,

Considérant que les phases 1 et 2 du projet impactent les communes de Puget-ville et Carnoules sur le territoire,

Considérant que le bureau du 12/10/2021 propose d'émettre les remarques suivantes:

## 2 remarques générales :

- Souligner le mauvais état général des abris voyageurs en gare qui ne sont pas du tout pris en compte dans le projet alors même que de nombreux aménagements neufs vont être mis en place afin de permettre le renforcement de la fréquentation des gares notamment de Carnoules et de Puget ville.
- Souligner la dangerosité des traversées piétonnes sur voie pour l'ensemble des gares du territoire (proposition de barrière de signalisation qui se baisse au passage des trains). La création de passerelles est une bonne nouvelle pour les gares de Puget ville et Carnoules mais quid des autres ?

## Remarques gare de Carnoules :

- Demander l'étude du redimensionnement du pont rail sur la RD13 à Carnoules qui n'a pas été prévu alors qu'il pose aujourd'hui de nombreuses difficultés de circulation.
- Attirer l'attention sur la nécessité de maintenir la hauteur du pont rail « maisons neuves » dont la modification est prévue,
- Demander l'association en amont des riverains concernés directement par une partie des travaux prévus sur foncier privé.
- Attirer l'attention sur le secteur gare occupé par des cuves désaffectées afin que cela soit pris en compte.
- Demander à ce que l'emplacement réservé 23b ne soit mis en œuvre qu'en cas d'impossibilité technique de réaliser la voie ferrée en maintenant le passage par l'ER 23 existant.

## Remarque gare de Puget-ville :

- Demander l'étude de création d'un stationnement en gare de Puget ville, comme cela est prévu sur Carnoules, car des emprises ferroviaires existent dans la continuité du parking existant.

**LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE**

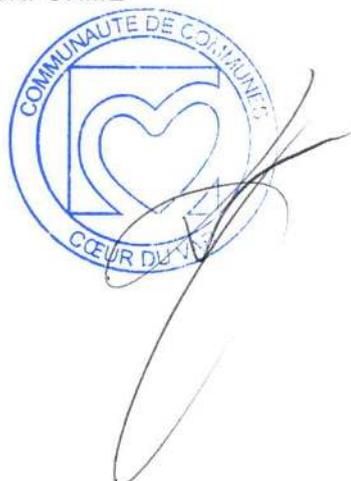
OUI l'exposé de Monsieur le Président ;  
ET après en avoir délibéré.

**DECIDE**

- **D'émettre un avis favorable sur le projet transmis concernant la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur sous réserve des remarques émises ci-dessus.**

FAIT ET DELIBERE les jour, mois et an que dessus  
AU REGISTRE sont les signatures  
POUR COPIE CONFORME  
LE PRESIDENT

Pour	34
Contre	0
Abstention	0



Département du Var <hr/>			(Loi du 5 avril 1884, article 56) <hr/>
Arrondissement de Toulon			<b>COMMUNE DE LA CRAU</b>
Afférents au Conseil Municipal	En Exercice	Qui ont pris part à la délibération	<b>EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL</b> <hr/>
<b>33</b>	<b>33</b>	<b>32</b>	<b>SEANCE DU 19 OCTOBRE 2021</b> <hr/>
<b>DELIBERATION N°2021/083/6</b>			
<p><b>L'an deux mil vingt et un et le dix-neuf octobre à 19 h 00</b></p> <p>le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de <b>Monsieur Christian SIMON</b>.</p> <p><b><u>PRESENTS :</u></b> Christian SIMON, Patricia ARNOULD, Jean-Pierre EMERIC, Anne-Marie METAL, Paule MISTRE, Hervé CILIA, Marie-Claude GARCIA, Julien DIAMANT, Elodie TESSORE, Christian DAMPENON, Camille DISDIER, Stéphane POUGET, Catherine DURAND, Michel TRAVO, Marie-Ange BUTTIGIEG, Muriel PICHARD, Richard CASSAGNE, Céline CONTANT, Yann DERRIEN, Monique BOURCIER, Christian LESCURE, Carine CORTES, Gérard VIVIER, Maguy FACHE, Jean CODOMIER Alain ROQUEBRUN donne procuration à Patricia ARNOULD, Michèle PASTOREL donne procuration à Elodie TESSORE, Coralie MICHEL donne procuration à Jean-Pierre EMERIC, Martine PROVENCE donne procuration à Hervé CILIA, Emmanuel BIELECKI donne procuration à Julien DIAMANT, Denise BUSCAGLIA-REBOULEAU donne procuration à Anne-Marie METAL, Jean-Gérald SOLA donne procuration à Paule MISTRE</p> <p><b><u>ABSENTS EXCUSES :</u></b> Fabrice WERBER</p> <p><b><u>ABSENTS :</u></b></p> <p><b><u>SECRETAIRE :</u></b> M. DERRIEN</p>			
<b>NATURE :</b>		Urbanisme  Actes relatifs au droit d'occupation ou d'utilisation des sols	
<b>OBJET :</b>		Avis sur le dossier portant sur l'utilité publique et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de La Crau dans le cadre du projet de création de la Ligne ferroviaire Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) - phases 1 et 2	
<p><b>RECEPTION EN PREFECTURE :</b></p> <p><b>AFFICHAGE :</b></p> <p><b>PUBLICATION :</b></p> <p><b>NOTIFICATION :</b></p>			

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment son article L2121-29 ;  
**Vu** le Code de l'Environnement, notamment les dispositions du V° de l'article L122-1, en vertu duquel l'organe délibérant doit se prononcer ;  
**Vu** le Plan Local d'Urbanisme de La Crau, approuvé par délibération du Conseil Municipal n° 2012/107/2, le 21 décembre 2012, modifié par délibération du Conseil Municipal n° 2016/121/1, le 28 novembre 2016, par délibération du Conseil Métropolitain n° 19/03/74, le 27 mars 2019 et, sous forme d'une modification simplifiée, le 30/09/2021 ;  
**Vu** la délibération du conseil Municipal n°2020/104/05 du 15/12/2020 par laquelle le conseil municipal a émis 5 vœux dans le cadre de la concertation du projet de Gare de la Pauline ;  
**Vu** le dossier transmis par le préfet des Bouches-du-Rhône à la mairie de La Crau, le 7 septembre 2021, reçu le 9 septembre suivant, relatif au projet de création de la ligne ferroviaire nouvelle Provence-Côte d'Azur - Phases 1 et 2.

**Considérant** que le projet de création de la ligne ferroviaire nouvelle Provence-Côte d'Azur – Phases 1 et 2 répond aux besoins d'amélioration des déplacements du quotidien, en vue de permettre un report modal significatif vers le train, qu'il a l'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 (page 5, pièce B1, notice de présentation) ;

**Considérant** que le projet est justifié sur le plan socio-économique (les bénéfices étant supérieurs aux coûts et aux incidences, selon le dossier susvisé) ;

**Considérant** les objectifs sur la zone toulonnaise (page 13, pièce B1, notice de présentation) et notamment le fait que le projet permettra d'offrir des services TER omnibus au quart d'heure entre, l'ouest et l'est de la métropole toulonnaise, en complétant la trame des services actuels ;

**Considérant** que les aménagements qui impactent directement le territoire de La Crau (scénario « gare emprise minimale », page 25, pièce B1, notice de présentation), n'ont pas d'effets significatifs sur les grandes évolutions attendues de la géographie « naturelle » du territoire (eaux, milieux naturels, risques), dans la mesure où il est essentiellement inscrit, soit dans des espaces ferroviaires existants, soit en souterrain ;

**Considérant** que la synthèse des incidences et mesures par opération (page 61, pièce C, résumé non technique) et notamment la solution « compacte » retenue favorise un bon équilibre entre le bon fonctionnement du pôle d'échange et la limitation des impacts du projet sur l'environnement ;

**Considérant** les effets du projet sur les évolutions prévisibles du territoire (page 74, pièce C, résumé non technique) et notamment le fait qu'en favorisant un report modal de la voiture vers le train, les effets attendus positifs du projet, s'ils portent essentiellement sur les mobilités, concernent aussi le climat, l'économie et la santé ;

**Considérant** que le projet de mise en compatibilité du PLU de la commune de La Crau (page 78, pièce E, mise en compatibilité des documents d'urbanisme, sous-pièce e-4) avec la création de la LNPCA reste très limité en termes d'incidences sur le territoire de la commune :

- Les adaptations du droit du sol nécessaires pour permettre l'opération du projet des phase 1 et 2 sont limitées ;
- La mise en compatibilité nécessaire pour permettre le projet ne remet pas en cause les orientations du Projet d'aménagement et de développement durables (PADD), ni les Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLU de La Crau ;
- Les évolutions apportées au document d'urbanisme pour permettre l'opération de La Pauline s'inscrivent en cohérence avec les objectifs de préservation de l'environnement de l'ensemble des autres plans et programmes en vigueur ;
- Les impacts principaux concernent le déclassement de près de 1,2 ha de zone agricole. Néanmoins, environ 0,7 ha de zone A correspondent déjà aux voies ferrées existantes ou à des voies routières existantes et aucun espace cultivé n'est affecté réellement par ce changement de zonage ou par le projet ;

- Les itinéraires interceptés par l'opération seront rétablis et, en particulier, le chemin des Tourraches, via un nouveau pont route (les caractéristiques du chemin existant sont reconduites) ;
- La mise en compatibilité n'a pas d'incidence sur les sites Natura 2000 les plus proches.

**Considérant** que la saturation déjà existante des axes routiers dans l'environnement du projet, les prévisions d'augmentation du trafic routier et ferroviaire dans le secteur de la Pauline à La Garde, l'augmentation de la fréquence des trains au niveau du passage à niveau de l'avenue de la Gare, les objectifs d'ouverture à l'urbanisation de zones à urbaniser à vocation économique sur le territoire de La Crau, non loin de La Pauline (secteurs de Gavarry, La Giavy, Le Chemin Long) nécessitent la réalisation d'une réflexion plus globale sur les projections de circulation, laquelle peut faire l'objet d'une réserve du conseil municipal.

**Madame Anne-Marie MÉTAL** informe l'Assemblée que, par courrier du 7 septembre 2021, reçu en mairie le 9 septembre, le préfet des Bouches-du-Rhône a écrit au Maire de La Crau lui demandant son avis sur le projet de création de la ligne ferroviaire nouvelle Provence-Côte d'azur – Phases 1 et 2, au titre des dispositions du V° de l'article L122-1 du Code de l'Environnement, qui dispose : « Lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée est transmis pour avis à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet ».

Elle précise que, s'agissant de l'aire toulonnaise, le projet a pour objectifs de :

- supprimer le cisaillement entre les lignes de Marseille-Vintimille et de la Pauline-Hyères, et de créer un alternat en gare de la Pauline, afin d'améliorer la robustesse du réseau régional ;
- permettre d'offrir des services TER omnibus au quart d'heure entre l'ouest et l'est de la métropole toulonnaise, en complétant la trame des services actuels.

Les aménagements les plus proches de La Crau sont situés au niveau de la gare de La Pauline et consistent en la dénivellation de la bifurcation d'Hyères et la mise à 4 voies à quai de la gare.

**Madame Anne-Marie MÉTAL** expose la synthèse des incidences et mesures par opération, notamment :

➤ **Dénivellation de la bifurcation d'Hyères**

Les concertations de 2016 et 2019 ont mis en avant l'importance d'éviter les zones bâties et les zones agricoles (jusqu'à 2 ha étaient potentiellement impactés). Les études techniques ont permis de proposer une solution en souterrain (terrier) réduisant considérablement les impacts paysagers, vibratoires et sonores (par rapport à une solution aérienne) et évitant le périmètre de l'usine Seveso PETROGARDE.

Elle s'insère dans une zone hydrauliquement complexe, mais reste en marge des zones inondables. Les incidences sur les champs d'inondation sont très modérées et seront compensées. Les effets sur les eaux souterraines restent également très faibles, car le terrier est inscrit dans un terrain très peu perméable.

L'incidence la plus importante du projet est l'empiètement sur le bois des Tourraches et, secondairement, sur d'autres zones humides de la Garde.

➤ **Pôle d'échange de La Pauline (sur la commune de La Garde)**

La solution retenue favorise un bon équilibre entre le bon fonctionnement du pôle d'échange qui sera, dorénavant, ouvert vers les zones d'activités et scolaires au nord, avec une forte

intermodalité, et la limitation des emprises sur les sites industriels.

Le projet permettra la mise en valeur paysagère et sociale d'un espace aujourd'hui confidentiel.

La gare bénéficiera des nouvelles dispositions retenues sur toutes les gares du projet, pour limiter les nuisances des annonces en gare.

Concernant le stationnement, l'actuel parking de la gare de La Pauline sera détruit et un nouveau parking sera créé, dans le cadre de l'aménagement de la gare, portant le nombre de places de stationnement de 100 à environ 140 places.

### ➤ Zones agricoles

Grâce aux mesures d'évitement prises aux différents stades de conception du projet, les incidences réelles sur les zones agricoles sont très limitées (inférieures à 1 ha), notamment sur la commune de La Crau.

### ➤ Le territoire de La commune de La Crau

Les adaptations du droit du sol nécessaires pour permettre l'opération du projet des phase 1 et 2 sont limitées.

Elles consistent principalement à requalifier environ 12 000 m<sup>2</sup> de zone agricole du PLU en zone d'activité, en partie sur les emprises ferroviaires ou routières existantes, et à grever environ 2 200 m<sup>2</sup> d'une servitude de « périmètres de travaux ferroviaires potentiels », correspondant aux espaces à mobiliser de manière temporaire durant les travaux. Cette servitude concerne les espaces situés immédiatement à proximité des espaces ferroviaires et impacte, à la marge, des propriétés privées.

La mise en compatibilité nécessaire pour permettre le projet ne remet pas en cause les orientations du Projet d'aménagement et de développement durables (PADD), ni les Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLU de La Crau.

Les itinéraires interceptés par l'opération seront rétablis et, en particulier, le chemin des Tourraches (sortie sur La Garde) via un nouveau pont route (les caractéristiques du chemin existant sont reconduites).

**Madame Anne-Marie MÉTAL** expose, à présent, les modifications du PLU en vigueur rendues nécessaires par le projet de LNPCA :

### 1. Création d'un article 9 « Equipements ferroviaires », dans les dispositions générales du règlement du PLU, rédigé comme suit :

*« Dans les zones U et AU, ainsi que dans les « Périmètres de travaux ferroviaires potentiels » situés en zone A et N représentés sur les documents graphiques (plans de zonage) (...), sont autorisés les pistes d'accès, installations, aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux et affouillements et exhaussements des sols nécessaires à la mise en œuvre des travaux d'amélioration du système ferroviaire, dans le cadre du projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur, sous réserve :*

- *qu'ils soient temporaires et permettent une remise en état du site à l'issue des travaux (qui, pour des raisons de maintien d'exploitation de la voie ferrée, peuvent durer quelques années) ;*
- *qu'ils soient proportionnés aux besoins des travaux du projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (phases 1 et 2) déclarés d'utilité publique ;*
- *qu'ils fassent, dans la mesure du possible, l'objet d'une intégration dans le paysage et les tissus urbains environnants ;*
- *(...);*
- *qu'ils n'accroissent pas l'exposition des personnes et des biens face aux risques et intègrent, si besoin, des dispositifs permettant de maintenir un impact neutre ;*

- lorsqu'ils sont situés dans les zones Agricoles (A) et naturelles (N), qu'ils ne soient pas incompatibles – après remise en état – avec l'exercice ultérieur d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain et qu'ils ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.

*Ces pistes d'accès, installations et aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux et affouillements et exhaussements des sols peuvent déroger à l'ensemble des règles écrites et graphiques (destinations, occupation des sols, reculs, axes et limites d'implantation, coefficient d'emprise au sol, coefficient d'espace vert et hauteur notamment), dès lors que cela répond à une nécessité technique ».*

- 2. Reclassement en zone d'activité « Uzf » de 11 869 m<sup>2</sup> de zone A correspondant, pour partie, à des emprises routières ou ferroviaires.**
- 3. Création d'une servitude graphique « Périmètres de travaux ferroviaires potentiels » sur 2 194 m<sup>2</sup>.**

Pour donner suite à l'identification des points d'incompatibilité entre les opérations visées et le PLU de la commune de La Crau, une procédure de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme est nécessaire.

Cette procédure portera, uniquement, sur la suppression ponctuelle et partielle de certains éléments graphiques incompatibles et l'intégration de règles dérogatoires facilitant la mise en œuvre du projet, comme indiqué ci-avant. Elle sera mise en œuvre par SNCF réseau, à ses frais, et fera l'objet d'une enquête publique.

A ce stade de l'exposé, s'il est proposé d'émettre un avis favorable au dossier présentant le projet de création de la ligne ferroviaire nouvelle Provence-Côte d'azur - Phases 1 et 2, il est nécessaire de relever que l'augmentation de la fréquence des trains risque d'impacter le fonctionnement du passage à niveau situé à l'avenue de La Gare, avec des attentes plus fréquentes pour le volume de circulation qui s'y présente, lequel est déjà non négligeable.

En conséquence, il serait souhaitable d'envisager une voie de contournement et de rétablir le fonctionnement du chemin des Tourraches sur la totalité de son linéaire, afin qu'il puisse être utilisé comme axe de « délestage » pour rejoindre La Pauline, en évitant le passage à niveau précité.

En outre, le projet ne peut ignorer les conditions de trafic et de circulation environnantes, d'autant que l'étude d'impact prévoit l'augmentation du trafic routier. Il y a, donc, lieu d'envisager une étude de circulation plus globale, notamment la création d'un échangeur sur l'autoroute A570 à l'Est de La Pauline, ou encore une voie dédiée aux modes doux sur le territoire craurois (par exemple, le chemin de Charretiers).

Le conseil municipal émettra donc des réserves en ce sens.

**ENTENDU L'EXPOSE,  
APRES EN AVOIR DELIBERE  
LE CONSEIL MUNICIPAL**

**Art 1 :** Emet un avis favorable au dossier présentant le projet de création de la ligne ferroviaire nouvelle Provence-Côte d'azur - Phases 1 et 2 et comprenant l'étude d'impact.

**Art 2 :** Assortit son avis des réserves suivantes :

- D'une part, l'augmentation de la fréquence des trains risque d'impacter le fonctionnement du passage à niveau de la gare de La Crau, avec des attentes plus fréquentes pour le volume de circulation qui s'y présente, lequel est déjà non négligeable.

En conséquence, il y a lieu :

- 1) D'envisager, Avenue de la Gare à La Crau, l'aménagement d'un passage routier inférieur, afin de sécuriser le trafic routier (le gabarit peut, si nécessaire, être réduit à une hauteur minimum de 3,40 mètres, car la circulation des poids lourds de plus de 19 tonnes est interdite sur cette voie), et, ce, d'autant que la déviation initialement envisagée par le Département est compromise, en raison des coûts à la charge des collectivités ;
- D'autre part, le projet ne peut ignorer les conditions de trafic et de circulation environnantes, d'autant que l'étude d'impact prévoit l'augmentation du trafic routier. En conséquence, il y a lieu :
- 2) D'envisager une étude de circulation plus globale et prévoir, notamment la création d'un échangeur sur l'autoroute A570 à l'Est de La Pauline, au regard des hypothèses de trafic à la hausse ;
- 3) De prévoir davantage d'aires de stationnement à proximité immédiate du futur pôle multimodal de La Pauline et de créer un parking-relais à la gare de La Crau ;
- 4) De poursuivre l'amélioration-adaptation de l'offre en modes de déplacements alternatifs à la voiture, notamment entre le centre-ville de La Crau, les pôles d'activités et la gare de La Pauline (avec, éventuellement, une voie dédiée aux modes doux sur le territoire craurois, par exemple : le chemin de Charretiers).

**Art 3 :** Précise que la présente délibération, sera transmise :

- Au préfet des Bouches-du-Rhône, en réponse à son courrier du 7 septembre 2021 susvisé
- Au préfet du Var

Et affichée, pendant un mois, en mairie de La Crau.

**Ainsi délibéré en séance les jour, mois et an susdits, à l'unanimité des suffrages exprimés.**

Pour : 32

Contre : 0

Abstention : 0

Fait à La Crau, les Jour, Mois et An susdits,  
Pour Extrait Conforme,

**Le Maire**

Vice-président de la Métropole Toulon Provence Méditerranée  
Président du Centre De Gestion de la Fonction Publique Territoriale du Var



Le conseil Informe que le présent acte peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif de Toulon dans un délai de 2 mois à compter de sa publication ou le cas échéant de sa notification, par courrier ou en utilisant l'application « Télérecours Citoyens », accessible sur le site internet [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr)



VILLE DE SOLLIES PONT

# EXTRAIT

du registre des délibérations  
du Conseil Municipal  
de la Commune de SOLLIES PONT

Séance du jeudi 21 octobre 2021

NOMBRE DE MEMBRES		
Afférents Au Conseil	En exercice	Ont pris part au vote
33	33	33

**Date de la convocation**  
14 octobre 2021

**Date d'affichage**  
14 octobre 2021

**Délibération n°**  
*2021-56*

**Objet de la délibération**  
*Direction de l'urbanisme –  
Ligne Nouvelle Provence-  
Côte d'Azur (LNPCA) –  
Phases 1 et 2*

Vote pour à l'unanimité

**POUR : 33**  
**CONTRE : 0**  
**ABSTENTION : 0**

L'an deux mille vingt et un, le vingt et un octobre deux mille vingt et un, à dix-huit heures et trente-deux minutes, le conseil municipal de cette commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans la salle des fêtes, sous la présidence de Monsieur André GARRON, Maire.

**Étaient présents :**

GARRON André, COIQUAULT Jean-Pierre, RAVINAL Danièle, DUPONT Thierry, GOTTA-SMADJA Marie-Aurore, LAURERI Philippe, FOUCOU Roseline, BOUBEKER Patrick, DELGADO Alexandra, LE TALLEC Jean-Claude, BARNAY Patrice, BERTRAND Huguette, SCHMITTE Laurent, PONROY Nathalie, BESSET Monique, LARCHE Laurence, TREQUATTRINI Pascale, CHARRETON Paule-Sandrine, ATIAS Jessica, CHAOUCHE Dalel, BLANC Benjamin, LEVEQUE Mickaël, CROCE Marc-Edouard, VAZ Hugo, ORTIS Elsa, VINCENTS Christiane, LAGIER Laure, ROYET Pierre.

**Procurations :**

NAAL Jean-Michel donne procuration à COIQUAULT Jean-Pierre, BELTRA Sandrine donne procuration à BERTRAND Huguette, GANDIN Frédéric donne procuration à GOTTA-SMADJA Marie-Aurore, BOLLA Alain donne procuration à VINCENTS Christiane, MARINONI Audrey donne procuration à ROYET Pierre.

**Absents :**

Aucun.

Conformément à l'article L. 2121.15 du Code général des collectivités territoriales, **Madame Huguette BERTRAND** est nommée secrétaire de séance, et ceci à l'unanimité des membres présents.

Dans le cadre du projet de création de la Ligne ferroviaire Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) reliant Marseille à Nice, SNCF Réseau a déposé en préfecture de région un dossier portant sur l'utilité publique du projet et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de six communes concernées à ce titre.

En application des dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, l'avis de la commune est sollicité en tant que collectivité territoriale intéressée par le projet.

Il est rappelé que les trois objectifs initiaux du projet de LNPCA étaient :

1. Ouvrir la région Provence-Alpes-Côte d'Azur aux autres régions françaises et désenclaver l'est de la région en le reliant au réseau ferré français à grande vitesse.
2. Faciliter les déplacements à l'intérieur de la région (entre les 3 métropoles de Marseille, Toulon et 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. 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. Ainsi, la LNPCA 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).

La phase 1 consiste en l'amélioration de la robustesse et le renforcement de la desserte du territoire. La phase 2 porte sur l'augmentation de la capacité et de la robustesse des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen.

Ainsi, le projet des phases 1 & 2 présenté à l'enquête d'utilité publique répond prioritairement aux besoins d'amélioration des déplacements du quotidien et à l'amélioration du fonctionnement des nœuds ferroviaires de Marseille, Toulon, 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 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 (LOM) du 24 décembre 2019.

Le coût global du projet des phases 1 et 2 évoqué par le protocole de financement validé au comité de pilotage du 19 avril 2021, est de 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

Le programme technique simplifié se décompose en 26 opérations listées dans le tableau ci-dessous :

Phase 1		898 M€
13	Corridor Ouest Arenc phase 1, incluant :	241
	<i>Doublement des voies du port jusqu'au Bloc Ouest</i>	30
	<i>Doublement en place de la halte Arenc</i>	33
	<i>Remisage - maintenance TER sur faisceau d'Arenc</i>	109
	<i>Provision pour risque bâtiment atelier N3 Corridor Ouest</i>	17
	<i>Suppression des PN voies du port</i>	16
	<i>Halte à Saint André</i>	15
	<i>Relèvement vitesse Estaque-Arenc</i>	17
	<i>Communications Estaque</i>	4
	Libération Abeilles phase 1	38
Bloc Est Marseille	82	
Remisage Blancarde phase 1	10	
83	Bifurcation et gare de La Pauline	116
	Origine terminus Ouest navette toulonnaise à St-Cyr	163
	Aménagements remisage TER à Toulon	2
	Origine terminus Est navette toulonnaise à Carnoules	7
06	Passerelles en gares (Solliès, Cuers, Puget)	7
	Gare Nice aéroport 4 voies TER-TGV	232

Phase 2		2 648 M€
13	Raccordement Marseille Nord	225
	Doublement tunnel Saint Louis	111
	Tunnel de Marseille	602
	Embranchement ferroviaire carrière	15
	Libération Abeilles phase 2	79
	Gare souterraine Marseille	949
	Raccordement Marseille Parette	113
	Bloc Ouest Marseille	35
	Blancarde réaménagement technicentre	101
	83	Plan de voie Gare des Arcs
Gare Cannes-Marchandises TER		142
06	Bifurcation de Cannes-Grasse	113
	4ème voie Cannes Ville	80
	Plan de voie Nice-Ville	26
	Remisage TER Nice Saint Roch	21
	Renforcement IFTE/CSS 06	21
<b>Total Phases 1 &amp; 2</b>		<b>3 546 M€</b>

## LES OBJECTIFS SUR LA ZONE TOULONNAISE EST

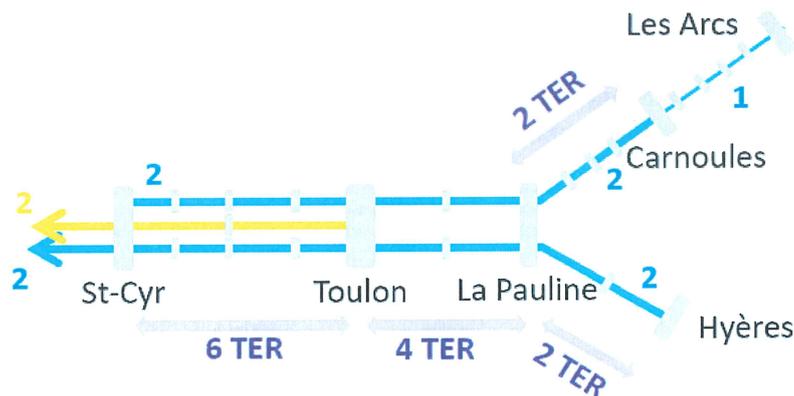
La suppression du cisaillement entre les lignes de Marseille - Vintimille et de la Pauline – Hyères par la création d'une nouvelle voie passant en dessous de la ligne Marseille-Vintimille (nouvelle voie en terrier), et la création d'un alternat en gare de la Pauline permettront d'améliorer la robustesse du réseau régional.

A l'horizon 2030, les aménagements prévus en gare de Carnoules contribuent, avec l'ensemble des aménagements du projet des phases 1 & 2 dans le Var, à l'exploitation d'une navette toulonnaise permettant de faire circuler en heure de pointe :

- un TER toutes les 15 minutes entre La Pauline et St-Cyr,
- un TER à la ½ heure au-delà jusqu'à Hyères et Carnoules,
- un TER à l'heure entre Carnoules et Les Arcs.

De plus, l'augmentation prévisionnelle du trafic entraîne une augmentation du risque sur les traversées de voies pour piétons (TVP). Ces TVP sont supprimées et remplacées par des passerelles en gares de Solliès-Pont, Cuers, Puget Ville et Carnoules. Ces aménagements ne nécessitent pas d'acquisitions foncières ou de modification du plan local d'urbanisme.

Schéma de la navette toulonnaise, structure des services TER autour de Toulon et nombre de trains par heure dans chaque sens par section à l'horizon 2030 :



Par contre, le projet ne prévoit pas de requalifier les quais, notamment en gare de Solliès-Pont afin de faciliter la montée et la descente des trains et surtout de les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Il est proposé d'émettre un avis favorable sur le projet de LNPCA tel que présenté dans le dossier portant sur l'utilité publique du projet et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées en demandant d'intégrer la requalification des quais en gare de Solliès-Pont.

De plus, ce projet doit être complété, à court terme, par d'autres moyens de mobilité (réseaux de bus, aires de covoiturage, réseaux cyclables) afin de développer une offre de transports diversifiée qui réponde aux enjeux du territoire et aux besoins de la population.

\*\*\*\*\*

VU le code général des collectivités territoriales,

VU le Code de l'environnement et notamment ses articles L. 122-1 et suivants,

VU le dossier portant sur l'utilité publique et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des six communes concernées à ce titre.

Après avoir entendu cet exposé et en avoir délibéré,  
Le conseil municipal,

**à main levée et à l'unanimité des membres présents et de ses représentants**

- **EMET** un avis favorable sur le projet de LNPCA tel que présenté dans le dossier portant sur l'utilité publique du projet et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées,
- **DEMANDE** que la requalification des quais soit programmée afin de rendre la gare accessible aux personnes à mobilité réduite.

La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs  
Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus.  
Pour copie certifiée conforme.

Docteur André GARRON  
Maire



Marseille, le 09 NOV. 2021

Christophe MIRMAND  
Préfet de la Région Provence-Alpes-  
Côte d'Azur,  
Préfet de la zone de défense de sécurité  
Sud,  
Préfet des Bouches-du-Rhône  
Préfecture de la Région Provence-Alpes-  
Côte d'Azur  
Place Félix Baret – CS 80 001  
13 282 MARSEILLE Cedex 06

Nos réf. : DUSTDPL-A5350/2021-11-170511

**Objet : LNPCA / avis sur l'Etude d'impact relative à l'Utilité Publique**

Monsieur le Préfet,

Dans le cadre du projet de création de la Ligne ferroviaire Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA), l'Etat, en date du 10 septembre 2021, a saisi officiellement la Métropole Aix-Marseille-Provence, au titre de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement, afin que celle-ci vous communique son avis sur l'Etude d'Impact relative à l'Utilité Publique ainsi que sur les données circonscrites à l'évaluation environnementale de la Mise en Compatibilité du Document d'Urbanisme (MECDU).

La saisine tardive par vos services ne permet malheureusement pas à la Métropole Aix-Marseille-Provence de formuler un avis délibéré par son assemblée délibérante dans les délais requis sur l'ensemble du dossier d'enquête publique transmis.

Il est utile de rappeler que la Métropole Aix-Marseille-Provence, dans le cadre de la consultation interservices portant sur ce Dossier d'Etude d'Impact, a transmis une série d'éléments détaillés fin août 2021, éléments qui ont été pris en considération pour partie dans la nouvelle version transmise du dossier d'Enquête Publique.

Toutefois l'analyse globale des éléments constitutifs du Dossier d'Enquête Publique appelle, ce jour, un **avis favorable** de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur est un projet d'ampleur pour le territoire métropolitain, régional mais également national que la Métropole Aix-Marseille-Provence a toujours soutenu arduement. En effet, la Métropole entend développer un système de mobilité adapté à la diversité des besoins des habitants, répondant aux enjeux environnementaux d'alternative à la voiture notamment en développant les transports collectifs du quotidien dont le réseau ferroviaire est un maillon essentiel de ce système.

Ce projet de LNPCA s'inscrit ainsi en cohérence avec ces objectifs en terme de mobilité durable.

- 1 -

En parallèle, la Métropole Aix-Marseille-Provence entend faire de ce projet de LNPCA une opportunité de développement de son territoire et de rayonnement à l'échelle nationale. Le territoire marseillais, par son poids démographique et économique joue un rôle essentiel pour la Métropole Aix-Marseille-Provence qu'il est nécessaire d'accompagner et de conforter. Ainsi, la stratégie conjointe de la Métropole Aix-Marseille-Provence et de la Ville de Marseille de reconquête du grand centre-ville de Marseille en matière d'équipements, de services publics, d'aménagement d'espaces publics ainsi que la mise en œuvre de programmes d'actions volontaristes en matière d'habitat marque une réelle volonté des pouvoirs publics. La Métropole Aix-Marseille-Provence saisit le projet de LNPCA comme une réelle opportunité de développement urbain afin de conforter cette démarche partenariale visant le développement du cœur de la métropole. Les réflexions urbaines portées dans le projet urbain Quartiers Libres, piloté par la Métropole, œuvre à la programmation urbaine du quartier de la gare Saint Charles qui en constitue l'épicentre.

Toutefois, à ce stade de la procédure et du projet, la Métropole Aix-Marseille-Provence souhaite attirer l'attention sur un certain nombre de sujets :

- Les impacts sur le fonctionnement du Centre de Transfert des Déchets, au nord de Marseille, devront être particulièrement traités afin que le fonctionnement en phase travaux et à terme ne soit pas affecté (cf. note en annexe à ce courrier). Les mesures de compensation devront être prévues en amont.
- La démolition de la Cité Bassens 2 devra être travaillée en étroite collaboration avec la Ville de Marseille et la Métropole Aix-Marseille-Provence afin d'offrir un projet de relogement adapté aux ménages concernés
- Le remplacement du passage à niveau Saint André devra être traité avec le plus grand soin afin de répondre aux besoins du quartier.
- La création d'une gare souterraine à Saint Charles devra permettre d'ouvrir la gare à 360° et permettre ainsi une intégration urbaine sur ses 4 côtés. Il conviendra de travailler particulièrement les accroches urbaines au niveau :
  - o du square Narvik en cohérence avec la place des Marseillaises afin d'offrir un espace public cohérent
  - o de l'aménagement du plateau des Abeilles, nouveau morceau de ville intégrant les fonctions de nouveau parvis d'accès à la gare, de lieu d'échange multimodal, d'espace public de qualité tout en offrant services, activités tertiaires et résidentielles
  - o d'un nouveau passage sous voie au niveau de la rue de Crimée reliant les 2 rives de la gare, du Chapitre à la Belle de Mai. Ce passage sous voie, de part sa largeur conséquente, devra permettre d'accueillir des fonctions diverses (commerces, services...) tout en assurant un niveau de sécurité suffisant.
  - o De l'aménagement de la voie N au nord du plateau en espace public d'accroche au secteur de la Belle de Mai
  - o La renaturation voire la réhabilitation des espaces verts et des éléments patrimoniaux impactés devront être proposés autant que possible aux termes du chantier.

Ainsi, la Métropole Aix-Marseille-Provence tient à confirmer son soutien au projet de LNPCA et poursuivra avec attention afin de mener à bien de projet d'envergure tout en veillant à obtenir des assurances sur ces préoccupations dans la suite de la procédure afin de garantir le bon fonctionnement du territoire et la qualité du cadre de vie des territoires métropolitains. Elle réserve ses autres observations pour l'enquête publique elle-même.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma considération distinguée.

Martine VASSAL



*Pièces jointes :*

- courrier Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur phases 1 et 2 du 7 septembre 2021
- note technique CTN Déchets

- 3 -

## NOTE TECHNIQUE : PROJET DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR : NOTE D'ALERTE SUR LE CENTRE DE TRANSFERT NORD DES DECHETS MENAGERS

Le projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) vient modifier l'environnement du Centre de Transfert des déchets ménagers Nord (CTN). Ce projet vient avoir deux types impacts distincts sur l'exploitation du CTN : les impacts liés à la phase travaux et les impacts à long terme.

### 1. Phase travaux

La durée des travaux de la LNPCA est estimée à 6 ans sans phasage précis. Il sera nécessaire de travailler un phasage commun et de tracer les impacts sur l'exploitation du site.

#### a. Impact sur le réseau ferroviaire

Le déplacement des voies d'accès au Centre de Transfert Nord ainsi que plus globalement des voies empruntées au nord de ce site pourront imposer des ruptures de l'exploitation ferroviaire du site.

Aucune durée de travaux n'est précisée. Les solutions de substitutions ainsi que les surcoûts causés par les modifications des conditions d'exploitation (présentés ci-après) seront à charge du projet Ligne Nouvelle (voir détail ci-après).

Les aspects réglementaires (concertations avec les services de l'Etat), sociaux (concertations avec les quartiers affectés par le report modal) et environnementaux doivent être pris en compte par le projet LNPCA.

- Financement des solutions de substitutions

Dans le cas d'une cessation temporaire de la traction ferrée pendant les travaux, tout en maintenant impérativement l'accessibilité routière du site, cela impliquerait un transfert routier des déchets.

Ce transport routier vers le Centre d'EVERE à Fos occasionnera un surcoût très important qui devra être assumé par le projet de LNPCA.

De plus, des recherches de modes de transport respectueux de l'environnement devront être recherchés pendant cette phase travaux afin de diminuer l'impact écologique des rotations de semi-remorques.

- Impact sur les conditions d'exploitation des sites Centre de Transfert Nord et EVERE

En outre, le chargement routier, en aussi grand nombre, aura des conséquences sur l'exploitation même du CTN. En effet, le chargement sur des camions nécessite beaucoup plus de temps que le chargement d'un train. Par ailleurs, il n'est pas certain de trouver une flotte suffisante de véhicules, ce qui nécessitera des rotations importantes de camions, rallongeant ainsi la durée de chargement, ce qui pourra induire des heures supplémentaires pour le prestataire, exploitant du site. Ces surcoûts devront être portés par le projet de LNPCA.

- Stockage des wagons caissons

En cas de suspension des tractions ferrées depuis le CTN, un stationnement devra peut-être être prévu pour les rames du CTN, à charge du projet LNPCA.

#### **b. Impact sur l'accès routier**

- Voie d'entrée du Centre de Transfert Nord

La proposition passant par une modification de la voie d'accès au site, les travaux routiers ne pourront pas aboutir à une rupture de l'accessibilité routière du site, aucune solution de report n'étant envisageable pour les tonnages reçus. Les travaux sur l'accès routier devront donc prévoir un maintien de l'accueil des véhicules sur l'ensemble des plages de service.

- Environnement routier du Centre de Transfert Nord

Les travaux viennent impacter trois ouvrages d'art majeurs de la zone : le pont route de la bretelle de l'avenue Gaffarel, le pont rail de la rue le Chatelier et le pont rail de l'avenue Ibrahim Ali. Dans le même temps, l'avenue Gaffarel, la Rue le Chatelier (partie Est) et l'avenue Ibrahim Ali seront également modifiées. Ces axes constituent les voies d'accès principales des bennes de collecte des ordures ménagères et des semi-remorques. Compte tenu de la volumétrie des transports et de la disposition de la partie ouest de la Rue le Chatelier, un report sur cette voie ne peut être envisagé comme une solution globale et systématique.

Un calendrier des travaux affectant l'accessibilité de la zone, une revue de leurs impacts et des solutions de contournement envisagées doivent être travaillés ensemble.

#### **c. Impact sur l'exploitation de la zone**

L'installation temporaire de chantier de la LNPCA est prévue sur l'emprise du CTN. Cette emprise est utilisée et nécessaire à l'exploitation du centre (réparation des caissons). Une installation temporaire de chantier sur cette emprise ne pourra pas être envisagée sans compromettre le fonctionnement du CTN. Des solutions alternatives devront être étudiées ensemble et prévues par le projet LNPCA.

La Métropole Aix-Marseille-Provence implante une station de recharge sur la zone au Nord du rond-point du CTN. Son exploitation ne pourra être contrainte par les travaux.

## **2. Fonctionnement du centre après travaux**

Un calendrier doit être fourni afin d'établir les différentes phases d'exploitation dégradée du site et la date de mise en œuvre du fonctionnement définitif.

#### **a. Impact sur le réseau ferroviaire**

- Voies 12 à 22 de l'ITE

Les raisons du décalage vers le nord-est de ces voies devront être explicités.

Les longueurs utiles pour les voies 12 à 18 affichées (entre 220 et 250 m) impliquent une contrainte forte sur la capacité de stockage et d'opération sur site. Il est nécessaire de travailler avec la Métropole les longueurs utiles et l'emplacement et le type de signal de sortie afin de confirmer la capacité à exploiter le site. Un allongement des voies 12 à 18 à 300 m de longueur utile semble nécessaire à étudier.

- Voies 4 à 10 du RFN

La suppression de la voie 10 réduit la flexibilité d'exploitation de cette zone.

- Voie 6 tiroir

La longueur utile de la voie 6 tiroir devrait être portée à 170 m (au lieu de 120) afin de permettre la bonne exploitation du site.

- Sillons

Avec la perte des sillons pendant les travaux, il est indispensable de pouvoir les récupérer immédiatement après les travaux.

### **b. Impact sur l'accès routier**

- Voie d'accès au Centre de Transfert Nord

Le projet LNPCA propose un nouvel accès au CTN décalé vers le sud avec une voie en S et un pont au-dessus du ruisseau des Aygalades. Au-delà des conditions de réalisation des travaux citées plus hauts, la Métropole relève plusieurs aspects à prendre en compte.

Le détournement en S de cet axe pose la question du caractère praticable de cette entrée. La Métropole rappelle que cette voie accueille un flux important de transport dont des engins de tailles et poids importants (semi-remorques, engin de chantier pour l'exploitation et les travaux sur site, ravitaillement locomotive, etc.). Il est nécessaire que les rayons de courbures des voies prennent en compte cette contrainte. Une voie droite ou un S plus aplati sont des options à privilégier. Cette voie doit être une voie à double sens prenant en compte le gabarit des engins pour permettre leur bonne circulation jusqu'au rond-point du centre de transfert. Compte tenu de la proximité des bâtiments au sud de cette voie, des dispositifs limitant l'impact pour les riverains (bruit, vue, etc.) doivent être prévus.

Du fait de la réduction de l'emprise disponible entre le centre de transfert et les voies ferrées, la Métropole souhaite pouvoir récupérer de l'emprise foncière autour de cette nouvelle voie pour y permettre ses activités.

- Environnement routier du Centre de Transfert Nord

Les ouvrages routiers entourant la zone doivent être dimensionnés pour permettre la bonne circulation des différents engins amenés à se rendre sur le site du CTN.

### **c. Impact sur l'exploitation de la zone**

Le décalage à l'est des voies 12 à 24 réduit fortement l'emprise et l'accessibilité de la zone entre le bâtiment du CTN et les voies ferrées. Cette aire est exploitée. Elle nécessite le passage d'engin sur le passage à niveau. Les échanges fonciers devront permettre à ces engins de tourner vers cette zone après le passage à niveau et doter le site d'une zone suffisante pour permettre la réalisation de l'ensemble de ses missions d'exploitation.



**PRÉFET  
DES BOUCHES-  
DU-RHÔNE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Direction de la Citoyenneté,  
de la Légalité et de l'Environnement

Bureau de l'Utilité Publique,  
de la Concertation et de l'Environnement

Affaire suivie par : M. Patrick PAYAN et Bernadette SOL

Tél: 04 84 35 43 80

patrick.payan@bouches-du-rhone.gouv.fr

Marseille, le 07 SEP. 2021

METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE Territoire MARSEILLE PROVENCE	
Courrier arrivé le	10 SEP. 2021
Préfet des Bouches-du-Rhône	
Original à :	à
Copie à :	Destinataires in fine (au verso)

Objet : LNPCA-Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur - Phases 1 et 2-

Réf : Code de l'environnement – articles L.122-1 et suivants et R.122-1 et suivants.

P.J : Dossier numérique (clé USB)

Dans le cadre du projet de création de la Ligne ferroviaire Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) reliant Marseille à Nice (Phases 1 et 2), SNCF-R, porteur de projet, a déposé en préfecture un dossier portant sur l'utilité publique et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de six communes concernées à ce titre.

En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, j'ai saisi pour avis l'autorité environnementale compétente (CGEDD) sur l'étude d'impact relative à l'utilité publique ainsi que sur les données relatives à l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, accompagné du courrier de saisine de l'aménageur.

Dans le cadre de ces mêmes dispositions réglementaires, je vous remercie de me communiquer également l'avis de votre assemblée délibérante, dans un délai de deux mois. À défaut, il sera nécessaire de me transmettre l'information relative à l'absence d'observations émises dans le délai imparti. Je vous précise que ces documents, mis à disposition du public sur le site internet de la préfecture, seront joints au dossier soumis à l'enquête publique.

Je vous remercie de bien vouloir accuser réception de la présente transmission auprès de mes services.

Le Préfet,

Christophe MIRMAND

1/4

**Destinataires**

Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur  
Hôtel de Région  
27, place Jules Guesde -13481 MARSEILLE Cedex 20

Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône  
Hôtel du Département  
52, avenue de Saint-Just -13256 MARSEILLE Cedex 20

Conseil Départemental du Var  
390, avenue des Lices  
BP 1303 -83076 TOULON Cedex

Conseil Départemental des Alpes-Maritimes  
Centre Administratif Départemental  
147, boulevard du Mercantour  
BP 3007- 06201 NICE Cedex 3

Mairie de Marseille  
Place Daviel  
13233 MARSEILLE Cedex 20

Mairie de Saint Cyr-sur-Mer  
Place d'Estienne d'Orves  
83270 SAINT-CYR-SUR-MER

Mairie de La Garde  
Rue Jean-Baptiste Lavène  
83130 LA GARDE

Mairie de La Crau  
Boulevard de la République  
83260 LA CRAU

Mairie de Carnoules  
27, cours Victor Hugo  
83660 CARNOULES

Mairie de Cuers  
Place du Général Magnan  
83390 CUERS

Mairie de Puget-Ville  
368, rue de la Libération  
83390 PUGET-VILLE

Place de la Liberté  
83150 BANDOL

Mairie de Sanary-sur-Mer  
1, place de la République  
83110 SANARY-SUR-MER

Mairie d'Ollioules  
7, avenue du Général de Gaulle  
83191 OLLIOULES Cedex

Mairie de la Seyne-sur-Mer  
20, quai Saturnin Fabre  
83500 LA SEYNE-SUR-MER

Mairie d'Antibes  
Cours Masséna  
06605 ANTIBES Cedex

Mairie de Biot  
8-10, route de Valbonne  
06410 BIOT

Mairie de Villeneuve-Loubet  
Place de la République  
06270 VILLENEUVE-LOUBET

Mairie de Cagnes-sur-Mer  
Place de l'hôtel de Ville  
06800 CAGNES-SUR-MER Cedex

Mairie de Saint-Laurent-du-Var  
222, esplanade du Levant  
06700 SAINT LAURENT-DU-VAR

Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis  
Cours Masséna  
BP 2205  
06606 ANTIBES Cedex

Mairie de Grasse  
Place du Petit-Puy  
06131 GRASSE Cedex

Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse  
57, avenue Pierre Sémard  
BP 9115  
06131 GRASSE Cedex

Mairie de Solliès-Pont  
1, avenue de la République  
83210 SOLLIES-PONT

Mairie des Arcs  
Place du Général de Gaulle  
83460 LES ARCS

Mairie de Cannes  
Place Cornut-Gentille  
06414 CANNES Cedex

Mairie de Nice  
5, rue de l'Hôtel de Ville  
06364 NICE

Métropole Aix-Marseille Provence  
58, Boulevard Charles Livon - Le Pharo -  
13007 MARSEILLE

Métropole Toulon Provence Méditerranée  
Hôtel de la Métropole  
107, boulevard Henri Fabre  
CS 30 536  
83041 TOULON Cedex 9

Métropole Nice Côte d'Azur  
5, rue de l'Hôtel de Ville  
06364 NICE Cedex 4

Communauté d'Agglomération Cannes – Pays de Lérins  
Place Bernard Cornut Gentille  
CS 50044  
06414 CANNES Cedex

Communauté de Communes de la Vallée du Gapeau  
1193, avenue de Sénès  
83210 SOLLIES-PONT

Communauté d'Agglomération Sud Sainte-Baume  
155, avenue Henri Jansoulin  
83740 LA CADIÈRE d'AZUR

Communauté de Communes Coeur du Var  
Quartier Précoumin  
Route de Toulon  
83340 LE LUC

Mairie de Bandol