Accusé réception S/Préfecture
en date du : 30 mars 2017

EXTRAIT

DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU

CONSEIL MUNICIPAL DU JEUDI 16 MARS 2017

Convoqué le vendredi 10 mars 2017

COMMUNE DE GARDANNE

Président de séance : Monsieur le Maire
Secrétaire de séance : Monsieur Lepoittevin

OBJET : AVIS DE LA COMMUNE SUR L'ENQUETE PUBLIQUE POUR LA SECONDE PHASE DE LA MODERNISATION DE LA LIGNE FERROVIAIRE MARSEILLE - GARDANNE - AIX EN PROVENCE

MEI Roger
PRIMO Yveline
LA PIANA Jean-Marc
PONA Valérie
BASTIDE Bernard
NERINI Nathalie
MENFI Joseph (dit Jeannot)
ARNAL Jocelyne
PORCEDO Guy
MASINI Jocelyne ..... Procuration
PONTET Anthony
LAFORGIA Christine ..... Procuration
JORDA Claude
GUIDINI-SOUCHE Johanne
PARDO Bernard ..... Procuration
KADRI Zahia
PARLANI René ..... Absent
BARBE Françoise ..... Procuration
TOUAT Didier
SEMENZIN Véronique ..... Procuration
BRONDINO Maurice
GAMECHE Samia
VIRZI Antoine
BUSCA-VOLLAIRE Céline ..... Procuration
BAGNIS Alain
MUSSO Alice
SBODIO Claude
GARELLA Jean-Brice
MARTINEZ Karine
RIGAUD Hervé
BIGGI-CONTI Marlène ..... Procuration
AMIC Bruno
APOTHELOZ Brigitte
BALDO Antonio ..... Procuration
LEPOITTEVIN Clément

Nombre total de conseillers	:	35
Présents à la séance	:	26
Nombre de pouvoirs	:	08
Absent à la séance	:	01

Monsieur le Maire expose au Conseil Municipal,

Une enquête publique relative à la seconde phase de la modernisation de la ligne ferroviaire Marseille - Gardanne – Aix a eu lieu du 23 janvier au 3 mars 2017, portant sur l'utilité publique de ce projet, la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme, la suppression d'un passage à niveau sur le territoire d'Aix-en-Provence et le parcellaire.

Les caractéristiques principales de ce projet sont la modernisation des installations de la gare d'Aix-en-Provence, des signalisations, la suppression du passage à niveau n°110 à Aix-en-Provence, la réalisation d'une double voie de 3,5 kms (de Luynes à Gardanne), le rallongement des quais de Simiane-Collongue et de Saint-Antoine à Marseille et la réalisation d'une halte Gare à Plan-de-Campagne.

Cette modernisation permettra de proposer quatre trains par heure et par sens d'ici 2021 d'après la SNCF et une halte sera créée sur la zone d'activités de Plan-de-Campagne.

Si le doublement de cette voie ferroviaire et son intérêt apparaissent incontestables, le dossier soumis à l'enquête publique ne permet pas en l'état de vérifier l'impact précis de ce projet sur le site classé du Domaine de Valabre et sur le Pavillon de Chasse du Roi René inscrit au titre des monuments historiques. Au contraire, cet impact est parfois qualifié d'important dans le dossier d'enquête sur ce site paysager remarquable et sur le Pavillon de Chasse. Madame l'Architecte des Bâtiments de France qualifie, dans son avis en date du 12 janvier 2016 joint au dossier d'enquête, l'impact de ce projet comme «très important sur les abords du monument historique et en lisière du site classé appelle une attention extrême».

Le principe envisagé de doubler la voie en tranchée ouverte, et non en tunnel, induit une entame du relief de colline faisant face au monument historique et génère un très long ouvrage de soutènement entraînant une hauteur du front de taille très importante au droit du site protégé. En outre, plus de quatre hectares de forêt seront défrichés pour permettre ces travaux dans le massif du Montaiguet, sans que les mesures compensatoires soient précisément définies dans le dossier soumis à enquête publique. L'indication d'un bassin de rétention au droit du Pavillon de Chasse du Roi René (résumé non technique de l'étude d'impact - p 38) laisse enfin présager d'un impact encore plus important des travaux de génie civil dans ce secteur pourtant remarquable, sensible et à haute valeur environnementale.

LE CONSEIL MUNICIPAL,

Ayant entendu l'exposé de Monsieur le Maire, à la majorité, **Pour** : 26 Majorité Municipale - M. Garella (02)/Mme Martinez/M. Rigaud/M. Amic/Mme Apothéloz (02) - **Contre** : M. Lepoittevin, l'adopte et le convertit en délibération,

DÉCIDE :

ARTICLE 1 : D'émettre un avis favorable au projet de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille - Gardanne - Aix-en-Provence.

ARTICLE 2 : D'assortir cet avis d'une réserve expresse conditionnant ce projet à son intégration parfaite au droit du site protégé constitué par le Pavillon de Chasse du Roi René et le Domaine de Valabre, notamment par le doublement du tunnel existant dit des Quatre Tours, et non pas par le doublement en tranchée ouverte.

Le Maire de Gardanne,
Roger MEI
SIGNE

MAIRIE DE GARDANNE
Bouches-du-Rhône

TRANSMISE EN SOUS/PREFECTURE LE : 22 MARS 2017

AFFICHÉE LE : 22 MARS 2017

ACCUSÉ RÉCEPTION DE LA SOUS PREF. EN DATE DU : 22 MARS 2017

Accusé réception S/Préfecture
en date du : 30 Juin 2017

DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE

Communes de : Marseille, Septème Les Vallons, Les Pennes Mirabeau, Simiane Collongue, Bouc Bel Air, Gardanne, Aix-en-Provence.

Projet de réalisation de la 2 ème phase de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Gardanne - Aix-en-Provence.

Enquête publique unique portant sur

- L'utilité publique du projet
- Le parcellaire
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- La suppression du passage à niveau N° 110.

Maitre d'Ouvrage SNCF RESEAU

TOME III - PIECES III

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

SUR LA MISE EN CONFORMITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Commission d'enquête

Président : Serge SOLAGES
Membres titulaires : Monique GIFFARD
Jean Marie ISNARD
Suppléante : Denise VELEMIR

Le projet objet de l'enquête publique unique

Le projet de réalisation de la 2 ème phase des travaux de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Gardanne – Aix-en-Provence, présenté par SNCF RESEAU concerne les 7 **communes de** Marseille, Septèmes-les-Vallons, Les Pennes Mirabeau, Simiane Collongue, Bouc-Bel-Air, Gardanne et Aix-en-Provence.

Dans ce cadre, le but est de porter le nombre de trains de 3 à 4 TER / heure /sens à l'horizon 2020.

Pour atteindre cet objectif, le Maître d'ouvrage doit effectuer de nombreux travaux de modernisation sur cette ligne ferroviaire et certains d'entre eux peuvent ne pas être compatibles avec les documents d'urbanisme existants sur deux des communes concernées.

Ces travaux concernent tout particulièrement le secteur Nord de la ligne avec :

- La modernisation des installations ferroviaires de la gare d'Aix-en-Provence,
- Le doublement de la voie entre Luynes et Gardanne sur 3,5 km.

Une enquête publique unique qui comporte quatre volets

Le Maitre d'Ouvrage, ayant opté pour une enquête publique unique, l'avis de la commission d'enquête doit porter simultanément sur quatre volets relevant d'autant de règlementations.

- L'utilité publique du projet sur le territoire des sept communes concernées.
- L'enquête parcellaire en vue de déterminer exactement les immeubles et terrains nécessaires à la réalisation du projet sur les communes de Gardanne, Aix-en-Provence et Bouc Bel Air.
- **La mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Gardanne et Aix-en-Provence.**
- Ainsi que la suppression du dernier passage à niveau, le PN n°110, sur la commune d'Aix-en-Provence.

Ce dernier volet, qui relève de la procédure de type commodo & incommodo, a fait l'objet d'un rapport et avis séparés qui ont été remis à la Préfecture huit jours seulement après la fin de l'enquête.

La mise en place de l'enquête

Les membres de la commission d'enquête ont été désignés le 14 novembre 2016, par décision du Tribunal Administratif de Marseille.
Le projet a été mis à l'enquête publique par l'arrêté préfectoral du 22 décembre 2016.

L'enquête s'est déroulée du 23 janvier 2017 au 03 mars 2017 inclus, soit durant 40 jours.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme

La mise en place du projet sur les sept communes ne concerne pas uniquement le domaine ferroviaire mais également des terrains publics ou privés, ainsi que des zones protégées telles que des forêts classées. Tel est le cas tout particulièrement sur les communes d'Aix-en-Provence et de Gardanne.
La création d'espaces réservés pour l'exécution des travaux est également nécessaire.

De ce fait la déclaration d'utilité publique requise pour l'exécution du projet, ainsi que l'enquête parcellaire impliquent nécessairement la mise en compatibilité de certains articles des Plans Locaux d'Urbanisme des deux communes de Gardanne et Aix-en-Provence.

Ce volet du projet est soumis au code de l'urbanisme.

En application de ses articles L153-54 et R153-13 la réunion d'examen conjoint sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Aix-en-Provence et de Gardanne s'est tenue le 25 octobre 2016 à la Préfecture des Bouches du Rhône. Elle a fait l'objet d'un procès-verbal.

Les impacts du projet sur les documents d'urbanisme

En référence au dossier présenté par le Maitre d'ouvrage les impacts du projet concernaient initialement.

Pour le PLU d'AIX-EN-PROVENCE, ces modifications concernaient

- Les règlements en zones UR1AU et N,
- La création de nouveaux emplacements réservés,
- Les dispositions applicables à la trame verte et bleue,
- La réduction d'emprise d'espaces boisés classés,
- La suppression d'éléments patrimoniaux,
- Certains documents graphiques.

Pour le PLU de GARDANNE, les incidences de cette modification visent

- Les règlements en zone N, AUE et A,
- La création de nouveaux emplacements réservées,
- Certains documents graphiques.

Concernant les observations reçues durant l'enquête publique

Seules **trois** observations, sur les **78** portées sur les registres d'enquête, concernent ce volet de l'enquête unique.
On peut donc considérer que la mobilisation du public sur cet aspect du projet a été très faible.

Toutefois 2 des observations émanaient directement des collectivités concernées :

- **La commune de Gardanne,** il s'agit d'une lettre de Monsieur le Maire, qui met en avant l'impact environnemental et paysager du projet sur le site classé du Pavillon de Chasse du Roy René.

- **La commune d'Aix-en-Provence,**

  - Hormis une observation d'un particulier, Madame ISOARD née THERY au titre de l'indivision de la parcelle HA 161.

  - Le courrier officiel de deux pages de Monsieur GALLESE, Adjoint délégué à l'urbanisme et l'aménagement du territoire de la Mairie d'Aix-en-Provence, précise qu'un certain nombre d'articles du PLU de la commune sont déjà fait sont adaptées et compatibles à l'exécution du projet.

Ces observations et questions ont été analysé par la commission d'enquête et ont fait l'objet d'un procès-verbal adressé au Maître d'ouvrage lui demandant une réponse point par point sur les différents problèmes ou interrogations soulevés.

La commission d'enquête a également formulé plusieurs questions au Maître d'ouvrage.

Il s'avère que :

- **Pour ce qui concerne les craintes de la commune de Gardanne,** la commission d'enquête a pris acte des engagements des engagements du Maitre d'ouvrage des efforts consentis pour préserver le site et ce dans la mesure une évolution des emprises du projet est encore possible.
- **Pour ce qui concerne la commune d'Aix-en-Provence,**

- SNCF RESEAU a pris acte de l'analyse du service urbanisme et a déclaré que les articles dont les dispositions sont déjà compatibles avec l'exécution du projet n'ont donc pas lieu d'être portés à la délibération du conseil municipal.
- SNCF RESEAU a fourni par ailleurs des explications jugées suffisantes sur les autres points mentionnés dans le courrier.

La commission d'enquête considère que les réponses et engagements fournis par SNCF RESEAU répondent bien aux interrogations formulées par les deux communes.

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MODIFICATION DES DOCUMENTS D'URBANISME

En conclusion de ce volet de l'enquête, en l'état actuel du dossier d'enquête, compte tenu de l'examen des observations portées aux registres et des réponses fournies par le Maitre d'ouvrage, SNCF RESEAU, aux questions et interrogations formulées par le public et la commission d'enquête.

Et notamment

Considérant

- La désignation en date du 14 novembre 2016 prise par le Tribunal Administratif de Marseille des membres de la commission d'enquête et du suppléant,
- L'arrêté de Monsieur le Préfet des Bouches du Rhône du 22 décembre 2016, portant ouverture de l'enquête,
- Les publicités et les affichages réalisés conformément à l'arrêté préfectoral précité,
- Le dossier soumis à l'enquête publique,
- Les réponses apportées par SNCF RESEAU aux questions de la commission d'enquête posées, dans le procès-verbal de synthèse du 12 mars 2017,
- Le rapport d'enquête.

➢ Sur les objectifs du projet

- Qui permet de passer de 3 à 4 TER / heure / sens, ce qui permet un accroissement notable de la fréquentation de la ligne à l'horizon 2020.
- Ce qui implique nécessairement la modification de certaines dispositions des documents d'urbanisme des communes de Gardanne et Aix-en-Provence.

➢ La commission d'enquête considère que

- La procédure d'enquête et de suivi est conforme aux prescriptions réglementaires en vigueur,
- L'enquête s'est déroulée dans les délais impartis et sans problème particulier,
- Le dossier présenté à l'enquête publique respecte la réglementation, sa présentation est précise et compréhensible.

➢ Concernant les informations complémentaires et réponses données aux questions du public et de la commission d'enquête.

La commission d'enquête considère que le Maitre d'ouvrage a pris en compte les observations portées aux registres et a répondu de façon satisfaisante et constructive aux questions qui lui ont été posées par la commission d'enquête.

En conséquence la commission d'enquête

A l'issue de l'enquête et au vu des éléments recueillis,

Donne un avis favorable sans réserve à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Aix-en-Provence et Gardanne afin de permettre la réalisation de la 2ème phase des travaux de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille-Gardanne-Aix en Provence.

Fait à Marseille, le 30 mars 2017

Le Président de la Commission d'enquête

Serge SOLAGES

Les membres de la Commission d'enquête

Monique GIFFARD

Jean-Marie ISNARD

DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE

Communes de : Marseille, Septème Les Vallons, Les Pennes Mirabeau, Simiane Collongue, Bouc Bel Air, Gardanne, Aix-en-Provence.

Projet de réalisation de la 2 ème phase de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Gardanne - Aix-en-Provence.

Enquête publique unique portant sur

- L'utilité publique du projet
- Le parcellaire
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- La suppression du passage à niveau N° 110.

Maitre d'Ouvrage SNCF RESEAU

TOME III - PIECE I

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

SUR L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

Commission d'enquête

Président : Serge SOLAGES
Membres titulaires : Monique GIFFARD
Jean Marie ISNARD
Suppléante : Denise VELEMIR

Le projet objet de l'enquête publique unique

Le projet de réalisation de la 2 ème phase des travaux de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Gardanne – Aix-en-Provence, présenté par SNCF RESEAU concerne les 7 **communes de** Marseille, Septèmes-les-Vallons, Les Pennes Mirabeau, Simiane Collongue, Bouc-Bel-Air, Gardanne et Aix-en-Provence.

Après une première phase qui a concerné la partie Sud de la ligne, cette seconde phase axée sur sa partie Nord, prévoit pour l'essentiel :

- La modernisation des installations ferroviaires de la gare d'Aix-en-Provence,
- Le doublement de la voie entre Luynes et Gardanne sur 3,5 km,
- Le rallongement à 220 ml des quais des gares de Simiane et Saint Antoine,
- La création d'une halte à Plan de Campagne,
- La suppression du dernier passage à niveau de la ligne, le PN n°110, sur le chemin de la Guiramande.

Les étapes de concertation préalable et de prise de décision ont abouti à fixer **un objectif de fréquence de 4 TER/heure/sens,** ce qui permettra d'accroitre notablement de la fréquentation à l'horizon 2020 avec plus de 15 000 voyageurs attendus, issus à 75 % de nouveaux usagers provenant de la route.

Une enquête publique unique qui comporte quatre volets

Le Maitre d'Ouvrage, ayant opté pour une enquête publique unique, l'avis de la commission d'enquête doit porter simultanément sur quatre volets relevant d'autant de règlementations.

- **L'utilité publique du projet sur le territoire des sept communes concernées.**
- L'enquête parcellaire en vue de déterminer exactement les immeubles et terrains nécessaires à la réalisation du projet sur les communes de Gardanne, Aix-en-Provence et Bouc Bel Air.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Gardanne et Aix-en-Provence.
- Ainsi que la suppression du dernier passage à niveau, le PN n°110, sur la commune d'Aix-en-Provence.

Ce dernier volet, qui relève de la procédure de type commodo & incommodo, a fait l'objet d'un rapport et avis séparés qui ont été remis à la Préfecture huit jours seulement après la fin de l'enquête.

La mise en place de l'enquête

Les membres de la commission d'enquête ont été désignés le 14 novembre 2016, par décision du Tribunal Administratif de Marseille.
Le projet a été mis à l'enquête publique par l'arrêté préfectoral du 22 décembre 2016.

L'enquête s'est déroulée du 23 janvier 2017 au 03 mars 2017 inclus, soit durant 40 jours.

Le présent volet utilité publique du projet

Il est, tout particulièrement, soumis au code de l'environnement et notamment aux articles :

- L.123- 6 Enquête publique unique (lorsqu'une enquête au moins répond à l'article L.123-2).
- L.122-1 et suivants - R122-1 et suivant - Etude d'impact des projets de travaux d'ouvrages et d'aménagements,
- L.123-1 à L123-16 - R123-1 à R123-23 - Enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

Principales étapes de la mise en place du projet :

- Décembre 2011-Validation des scénarios à étudier dans le cadre des études préliminaires (EP).
- 14 avril 2014 Arrêté préfectoral portant prise en considération de la mise à l'étude du projet Marseille-Aix 2 ème phase.
- La concertation publique préalable – Article L.103-2 du Code de l'urbanisme, qui s'est tenue du 19 novembre au 17 décembre 2014.
- L'avis de l'Autorité environnementale en date du 7 octobre 2016.

Concernant les observations reçues durant l'enquête publique

Les observations portaient pour l'essentiel sur les thèmes suivants :

- La conception et le contenu du projet,
- Les nuisances du projet en cours de travaux,
- Les nuisances en phase d'exploitation,
- La sécurité des piétons et des passagers,
- L'indemnisations des riverains de la ligne et les moins-values,
- L'intermodalité du projet.

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

En conclusion de cette enquête, en l'état actuel du dossier d'enquête, compte tenu de l'examen des observations portées aux registres et des réponses fournies par le Maitre d'ouvrage, SNCF RESEAU, aux questions et interrogations formulées par le public et la commission d'enquête

Et notamment

Considérant que :

- **Sur le plan de la procédure et du déroulement de l'enquête**

  - L'enquête s'est déroulée conformément aux articles concernés du code de l'environnement,
  - L'enquête s'est déroulée conformément à l'arrêté préfectoral UP n° 2016-65 du 22 décembre 2016,
  - Les dossiers et les registres d'enquête ont été mis à la disposition du public dans le 10 Mairies et Mairies annexes des communes concernées, aux heures d'ouverture des bureaux pendant les 40 jours de l'enquête.
  - La publicité et les affichages de l'enquête sur les sites concernés ont respecté la règlementation en vigueur.

- **Sur les objectifs du projet**

  - **Qui permet de passer de 3 à 4 TER/jour/sens,** ce qui permet un accroissement notable de la fréquentation à l'horizon 2020,
  - Avec plus de cadence et un rythme plus régulier rendu possible par la modernisation de la ligne,
  - Avec plus de fiabilité grâce à la modernisation de la signalisation,
  - En améliorant les conditions de circulation et de sécurité de la ligne Marseille, Gardanne, Aix-en-Provence,
  - Tout en respectant l'environnement par un impact limité du projet et la mise en place de mesures compensatoires.

Considérant que, au-delà de ces objectifs, le facteur limitant pour une augmentation de la fréquence des trains est désormais la capacité limitée de la gare Saint Charles à Marseille.

- **Concernant les informations complémentaires et réponses données aux questions du public et de la commission d'enquête**

  La commission d'enquête considère que SNCF RESEAU a répondu clairement et de façon satisfaisante aux questions et observations formulées.

En conséquence la commission d'enquête

<u>Donne un avis favorable</u> à l'utilité publique du projet présenté par SNCF RESEAU en vue de réalisation de la 2 ème phase des travaux de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Gardanne – Aix en Provence.

Sous recommandations, en vue d'aménagements ultérieurs

- Que soit reconsidérée l'utilité de la halte de Luynes pour une meilleure prise en compte des souhaits des utilisateurs de la ligne.

- Que les aménagements annexes, utiles à l'intermodalité du projet, qui n'entrent pas dans les prérogatives du Maitre d'ouvrage mais dans celles des collectivités concernées, permettent d'optimiser l'utilisation de la ligne et les investissements consentis.

Fait à Marseille, le 30 mars 2017

Le Président de la Commission d'enquête

Serge SOLAGES

Les membres de la Commission d'enquête

Monique GIFFARD **Jean-Marie ISNARD**

En conséquence la commission d'enquête

<u>Donne un avis favorable</u> à l'utilité publique du projet présenté par SNCF RESEAU en vue de réalisation de la 2 ème phase des travaux de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Gardanne – Aix en Provence.

Sous recommandations, en vue d'aménagements ultérieurs

- Que soit reconsidérée l'utilité de la halte de Luynes pour une meilleure prise en compte des souhaits des utilisateurs de la ligne.

- Que les aménagements annexes, utiles à l'intermodalité du projet, qui n'entrent pas dans les prérogatives du Maitre d'ouvrage mais dans celles des collectivités concernées, permettent d'optimiser l'utilisation de la ligne et les investissements consentis.

Fait à Marseille, le 30 mars 2017

Le Président de la Commission d'enquête

Serge SOLAGES

Les membres de la Commission d'enquête

Monique GIFFARD **Jean-Marie ISNARD**

Extraits du PV de synthese - voir p 70 à 76

Arrêté Préfecture des Bouches du Rhône PU n° 2016-65 du 22 décembre 2016

Accusé réception S/Préfecture
en date du : 30 juin 2017

DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE

Communes de : Marseille, Septèmes Les Vallons, Les Pennes Mirabeau, Simiane Collongue, Bouc Bel Air, Gardanne, Aix-en-Provence.

Projet de réalisation de la 2 ème phase de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Gardanne - Aix-en-Provence.

Enquête publique unique portant sur

- L'utilité publique du projet
- Le parcellaire
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- La suppression du PN 110

Maitre d'Ouvrage SNCF RESEAU

TOME II

PROCES VERBAL DE SYNTHESE

DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

Commission d'enquête

Président : Serge SOLAGES
Membres titulaires : Monique GIFFARD
Jean Marie ISNARD
Suppléante : Denise VELEMIR

Commission d'enquête décision du Tribunal Administratif de Marseille
N° E16000145/13 du 14 novembre 2016.

Un manque de précision et de représentation de certaines mesures de compensation paysagère qui seront nécessaires après des changements profonds entrainé dans les environnements par la création de tranchées ouvertes à la place de tunnel ou tranchée couverte.

La commune de Gardanne, dénommée dans le dossier d'enquête parcellaire en tant que propriétaire impacté dans le secteur du pavillon de chasse du Roi René, émet des réserves quant à l'importance d'assurer la préservation de ce site et de ses paysages remarquables. Elle déplore également le manque de lisibilité des mesures compensatoires prévues dans le dossier d'enquête afin de remédier à l'impact important des travaux dans ce secteur à haute valeur environnementale (4 hectares de forêt défrichés, bassin de rétention au droit du pavillon de chasse, très long ouvrage de soutènement).
Quelle réponse peut apporter la SNCF à la commission d'enquête sur ces points soulevés par la commune de Gardanne ?

Réponse de SNCF RESEAU

Le projet MGA2 a été réfléchi en appliquant la stratégie environnementale de l'évitement, première posture à envisager dans le cadre de la loi et de la doctrine ERC (éviter, réduire, compenser).
Dans le secteur de Valabre, les études préliminaires ont conduit au choix du doublement côté opposé à la Luynes et au Pavillon de Chasse, afin d'éviter les impacts sur :
- le site classé du Domaine de Valabre
- les abords du pavillon de chasse du Roi René
- la ripisylve de la Luynes, participant à l'ambiance paysagère du secteur,
- la Luynes elle-même
- le mur de soutènement de la voie ferrée, identifié comme remarquable par le STAP des Bouches du Rhône

Malgré cet évitement nécessaire et donc la configuration plus favorable des travaux par rapport au site classé et au Pavillon de Chasse, les effets sur le paysage dans le secteur de Valabre et de toute la traversée du Montaiguet restent non négligeables. Ils sont abordés dans l'évaluation environnementale.

Les impacts prévisibles sont les modifications dues :
- à l'élargissement de la plateforme ferroviaire (+ 5 m)
- aux défrichements,
- à la reconfiguration des talus, des tranchées rocheuses. Il n'est pas réalisé de "très long soutènement". Le tracé a en effet été optimisé en phase PROJET pour éviter cet impact.

Il est estimé que les conséquences en termes de perturbations des ambiances paysagères ne seront pas irréversibles. Les perceptions depuis le versant opposé du massif du Montaiguet seront les plus touchées, avec un impact plus marqué du couloir ferroviaire dans la forêt et des déblais rocheux/talus nouveaux côté sud de la voie. Signalons que hormis la largeur plus importante de la percée forestière, les travaux d'élargissement recréeront des parois et talus à peu près tels qu'ils étaient au moment de la création de la ligne. Le bassin de rétention, quant à

lui, est en cours de conception. Il ne devrait pas être visible depuis la périphérie (encastré entre la voie ferrée et le versant).

La cicatrisation paysagère des futurs ouvrages dans le site est l'objet des mesures paysagères proposées dans le dossier de DUP.
Il n'y a pas de mesure de compensation paysagère prévue au titre du projet, au sens du code de l'Environnement. En effet, il a été considéré qu'après application des mesures de réduction et d'accompagnement, les effets n'étaient pas significatifs.
Les mesures d'insertion paysagères prévues pour réduire l'impact et accompagner le projet sont présentées dans l'étude d'impact et des budgets y sont associés. Le maître d'ouvrage s'engage donc sur ce point à travers le dossier d'enquête publique dans l'objectif d'une insertion réussie (obligation).

Les études de conception sont entrées en 2016/2017 dans une phase PROJET. Les dossiers de consultation des entreprises sont en préparation pour anticiper le plus précisément possible la phase réalisation.
A ce titre, un bureau d'étude ECO-CONCEPTION, a été nommé afin de traduire les intentions et engagements du maître d'ouvrage dans les marchés travaux. Ce bureau d'étude est constitué d'ingénieurs paysagistes qualifiés et de naturalistes. Ainsi, dans les semaines qui viennent, les principes de revégétalisation des talus et de traitement des parois seront précisément posés pour chaque mètre de talus nouvellement créé (plans de plantation, espèces choisies, description précise des traitements des parois etc.).

Par ailleurs, une concertation avec le STAP 13 a eu lieu (deux réunions en 2015) et se poursuit (rendez-vous pris à l'UDAP-13 le 11 avril 2017) pour présenter le dossier paysager qui viendra en accompagnement des instructions du projet au titre des sites naturels et des SPR (par anticipation). Le dossier présente, en une centaine de pages, les enjeux, sensibilités et mesures paysagères proposées.

Les principaux engagements relatifs aux mesures paysagères sont les suivants :
- récolte de semences végétales locales (100km autour du projet) et semis de fixation réalisés en standard sur les talus neufs pour les protéger au plus tôt de l'érosion
- semis/plantations de suture dans le paysage en complément des semis - reconstitution des corridors écologiques ;
- traitement des parois de type Talus Royal (pour leur donner un aspect naturel et permettre à la végétation de s'implanter plus rapidement).
- surveillance de l'intégrité des ouvrages ou bâtiments patrimoniaux vis à vis des vibrations lors des travaux.
- Réalisation de pistes forestières en zone actuellement inaccessibles aux service ONF pour l'entretien des forêt;
- requalification du secteur de la traversée de la Luynes par la voie ferrée (traitement des berges, reconstitution de la ripisylve, aménagements d'une aire pour randonneurs.

Un marché spécifique "plantations" est prévu durant les travaux, il viendra compléter les semis de fixation déjà réalisés, mettre en œuvre les aménagements spécifiques.

Le lycée de Valabre et l'ONF sont associés à la conception de ces mesures afin que la résultante soit largement partagée avec les utilisateurs et gestionnaires du secteur et que l'ouvrage soit au final une réussite.

La commission d'enquête *prend acte de la volonté de la SNCF de s'entourer de spécialistes afin de minimiser les dégradations paysagères et de repenser l'environnement en harmonie avec le site après les travaux.*

5 Questions relatives à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

5.1 Remarque préliminaire

Ce volet de l'enquête unique concerne les communes d'Aix-en-Provence et Gardanne.

Elles sont concernées par le doublement de la voie ferrée sur 3.5 km, ce qui implique :

- La création d'espaces réservés spécifiques nécessaires aux travaux,
- La suppression de la protection d'espaces boisés classés, lorsqu'elle existe à l'intérieur des emprises du projet.

Ce qui peut impliquer la mise en conformité des Plan Locaux d'Urbanisme si ces dispositions ne sont pas déjà prévues.

Cette opération est soumise aux articles L.123-14 à L.123-14-2., et R.123-23-1 du Code de l'Urbanisme.

Elle se déroule comme suit :

- **Examen du dossier du projet par le Préfet** qui détermine sa compatibilité avec les dispositions du PLU. Dans la négative il établit un projet de mise en compatibilité du PLU avec l'opération et en informe la commune.
- Les dispositions proposées par le préfet pour la mise en compatibilité des PLU font l'objet d'un **examen conjoint par les Personnes Publics Associées** avant l'ouverture de l'enquête publique. A l'issue de cet examen un procès-verbal est dressé par cette instance.
- **L'Autorité Environnementale** a été consultée avant le début de l'enquête publique.

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU, éventuellement modifié, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis, par le Préfet, soit à ***l'organe de délibérant de l'EPCI soit au Conseil Municipal.***

Dès que la Déclaration d'Utilité Publique est prononcée la mise en compatibilité des PLU devient exécutoire.

5.2 Interrogation du public et réponses du Maitre d'ouvrage

Sur les **78** questions /observations portées aux registres seules **3** d'entre elles concerne ce volet de l'enquête.

Registre Mairie de Gardanne

Lettre de Monsieur le Maitre de Gardanne adressée au Président de la commission en date du 10 février 2017, relative au site du Pavillon de Chasse du Roy René.
Monsieur le Maire donne un avis favorable au projet avec réserve.

Il relève dans le dossier :

- Que le doublement de la tranchée ouverte et non couverte sur la colline génère un long ouvrage de soutènement avec une hauteur du front de taille très importante au droit d'un site protégé,
- Quatre ha de forêt seront défriché sans que les mesures compensatoires soient précisées,
-L'indication d'un bassin de rétention au droit du Pavillon de Chasse du Roy René laisse présager un impact important des travaux sur ce site sensible et de haute valeur environnementale.

Monsieur le Maire juge (de même que l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France en date du 12/01/2016) que les travaux et mesures compensatoires ne permettent pas de préserver ce site remarquable.
Cette question a été inscrite à l'ordre du jour du Conseil municipal du 9 mars afin que celui-ci rende un avis dans ce sens (réserve expresse quant au strict respect des paysages et sites remarquables traversés par le projet).

Réponse de SNCF RESEAU.

Le projet MGA2 a été réfléchi en appliquant la stratégie environnementale de l'évitement, première posture à envisager dans le cadre de la loi et de la doctrine ERC (éviter, réduire, compenser).
Dans le secteur de Valabre, les études préliminaires ont conduit au choix du doublement côté opposé à la Luynes et au Pavillon de Chasse, afin d'éviter les impacts sur :
- le site classé du Domaine de Valabre
- les abords du pavillon de chasse du Roi René
- la ripisylve de la Luynes, participant à l'ambiance paysagère du secteur,
- la Luynes elle-même
- le mur de soutènement de la voie ferrée, identifié comme remarquable par le STAP des Bouches du Rhône

Malgré cet évitement nécessaire et donc la configuration plus favorable des travaux par rapport au site classé et au Pavillon de Chasse, les effets sur le paysage dans le secteur de Valabre et de toute la traversée du Montaiguet restent non négligeables. Ils sont abordés dans l'évaluation environnementale.

Les impacts prévisibles sont les modifications dues :
- à l'élargissement de la plateforme ferroviaire (+ 5 m)
- aux défrichements,
- à la reconfiguration des talus, des tranchées rocheuses. Il n'est pas réalisé de "très long soutènement". Le tracé a en effet été optimisé en phase PROJET pour éviter cet impact.

Il est estimé que les conséquences en termes de perturbations des ambiances paysagères ne seront pas irréversibles. Les perceptions depuis le versant opposé du massif du Montaiguet seront les plus touchées, avec un impact plus marqué du couloir ferroviaire dans la forêt et des déblais rocheux/talus nouveaux côté sud de la voie. Signalons que hormis la largeur plus

importante de la percée forestière, les travaux d'élargissement recréeront des parois et talus à peu près tels qu'ils étaient au moment de la création de la ligne. Le bassin de rétention, quant à lui, est en cours de conception. Il ne devrait pas être visible depuis la périphérie (encastré entre la voie ferrée et le versant).

La cicatrisation paysagère des futurs ouvrages dans le site est l'objet des mesures paysagères proposées dans le dossier de DUP.
Il n'y a pas de mesure de compensation paysagère prévue au titre du projet, au sens du code de l'Environnement. En effet, il a été considéré qu'après application des mesures de réduction et d'accompagnement, les effets n'étaient pas significatifs.
Les mesures d'insertion paysagères prévues pour réduire l'impact et accompagner le projet sont présentées dans l'étude d'impact et des budgets y sont associés. Le maître d'ouvrage s'engage donc sur ce point à travers le dossier d'enquête publique dans l'objectif d'une insertion réussie (obligation).

Les études de conception sont entrées en 2016/2017 dans une phase PROJET. Les dossiers de consultation des entreprises sont en préparation pour anticiper le plus précisément possible la phase réalisation.
A ce titre, un bureau d'étude ECO-CONCEPTION, a été nommé afin de traduire les intentions et engagements du maître d'ouvrage dans les marchés travaux. Ce bureau d'étude est constitué d'ingénieurs paysagistes qualifiés et de naturalistes. Ainsi, dans les semaines qui viennent, les principes de revégétalisation des talus et de traitement des parois seront précisément posés pour chaque mètre de talus nouvellement créé (plans de plantation, espèces choisies, description précise des traitements des parois etc.).

Par ailleurs, une concertation avec le STAP 13 a eu lieu (deux réunions en 2015) et se poursuit (rendez-vous pris à l'UDAP-13 le 11 avril 2017) pour présenter le dossier paysager qui viendra en accompagnement des instructions du projet au titre des sites naturels et des SPR (par anticipation). Le dossier présente, en une centaine de pages, les enjeux, sensibilités et mesures paysagères proposées.

Les principaux engagements relatifs aux mesures paysagères sont les suivants :
- récolte de semences végétales locales (100km autour du projet) et semis de fixation réalisés en standard sur les talus neufs pour les protéger au plus tôt de l'érosion
- semis/plantations de suture dans le paysage en complément des semis - reconstitution des corridors écologiques ;
- traitement des parois de type Talus Royal (pour leur donner un aspect naturel et permettre à la végétation de s'implanter plus rapidement).
- surveillance de l'intégrité des ouvrages ou bâtiments patrimoniaux vis à vis des vibrations lors des travaux.
- Réalisation de pistes forestières en zone actuellement inaccessibles aux service ONF pour l'entretien des forêt;

- requalification du secteur de la traversée de la Luynes par la voie ferrée (traitement des berges, reconstitution de la ripisylve, aménagements d'une aire pour randonneurs.

Un marché spécifique "plantations" est prévu durant les travaux, il viendra compléter les semis de fixation déjà réalisés, mettre en œuvre les aménagements spécifiques.
Le lycée de Valabre et l'ONF sont associés à la conception de ces mesures afin que la résultante soit largement partagée avec les utilisateurs et gestionnaires du secteur et que l'ouvrage soit au final une réussite.

La commission d'enquête, *prend acte de la prise en compte, par SNCF RESEAU, des impératifs environnementaux et paysagers que représente ce site, ainsi que du souci de sa part de tendre de concilier ces impacts avec les contraintes technique. Elle considère favorablement la poursuite de cet objectif en phase projet et sa prise en compte dans les marchés de travaux.*

Registre Mairie Annexe de Luynes

Mme ISOARD née THERY – représente l'indivision de la parcelle **HA 161** impactée par le projet (extrait de ses observations).
Concernant la parcelle triangulaire (env. 2000 m2) à l'extrémité de la propriété coté Turin.
-Quelle est la motivation de SNCF et quel usage en fera-t-elle (il s'agit d'une colline rocheuse, un chemin existe pour accéder à la voie entre l'ouvrage SCP et un cabanon). Elle demande que l'impact soit réduit au minimum.
-La parcelle est classée en EBC, **le PLU sera révisé et la parcelle déclassée. Quel sera son classement après travaux.**
-sur quelle base sera fixé le prix du m2. Quelle méthode d'évaluation, qui discute avec les domaines.
-SNCF a-t-elle besoin de la totalité de la parcelle – une convention d'occupation temporaire est envisageable pendant les travaux,
-Un accès sur la route de Gardanne existe, si elle doit disparaitre elle est prête à discuter de la réalisation d'une autre voie d'accès.

Réponse de SNCF RESEAU.

- L'emprise portée sur la pointe Sud-Est de la parcelle cadastrée HA n°161 est nécessaire à la réalisation des travaux d'élargissement de la paroi rocheuse contiguë au domaine ferroviaire pour la mise en place de la deuxième voie ferrée, l'accès au déblai rocheux.
Compte tenu de la configuration du terrain, il a été nécessaire à SNCF Réseau de porter l'emprise sur l'ensemble de la pointe de la parcelle.
SNCF Réseau prendra toutes les mesures pour réduire au strict nécessaire l'incidence des travaux sur la propriété, une remise en état des abords et de l'emprise rétrocédée sera engagée en concertation avec l'indivision.
- La Déclaration d'Utilité Publique emportera la mise en compatibilité du PLU de la commune d'Aix en Provence et ainsi le déclassement de l'Espace Boisé Classée situé sur