

**COUR ADMINISTRATIVE D'APPEL
DE MARSEILLE**

cl

No 25MA02717

COLLECTIF STOP LGV SUD SAINTE BAUME
ASSOCIATION BIO CONSOM'ACTEURS MER
ESTEREL
CONFEDERATION PAYSANNE DU VAR
ASSOCIATION LES VINS DE BANDOL
FEDERATION REGION ET PEUPLES
SOLIDAIRES
ASSOCIATION TRAIT D'UNION-RESOL 21

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

La cour administrative d'appel de Marseille

4ème chambre

M. Michaël Revert
Rapporteur

M. Laurent Lombart
Rapporteur public

Audience du 15 septembre 2026
Décision du 1er octobre 2026

C

Vu la procédure suivante :

Procédure contentieuse antérieure :

Le Collectif Stop LGV Sud Sainte Baume, l'association Bio consom'acteurs mer Estérel, l'association de sauvegarde du Plan de la Garde, la confédération paysanne du Var, l'association les vins de Bandol, la fédération régions et peuples solidaires et l'association trait d'union-résol 21 ont demandé au tribunal administratif de Marseille d'annuler l'arrêté du 13 octobre 2022 par lequel le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, préfet des Bouches-du-Rhône, le préfet du Var et le préfet des Alpes-Maritimes ont déclaré d'utilité publique au bénéfice de SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions les travaux nécessaires à la réalisation des phases 1 et 2 de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur, et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Marseille, Carnoules, Cuers, La Crau, La Garde, Les Arcs, Puget-ville, Saint-Cyr-sur-Mer, Solliès-Pont, Cannes et Nice.

Par un jugement n° 2210559 du 18 juillet 2025, le tribunal administratif de Marseille a rejeté leur demande et a mise à leur charge la somme totale de 1 500 euros à verser à SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexion en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Procédure devant la cour :

Par une requête et des mémoires, enregistrés le 16 septembre 2025 et les 12 et 27 janvier 2026, le Collectif Stop LGV Sud Sainte Baume, l'association Bio consommateurs mer Estérel, la confédération paysanne du Var, l'association les vins de Bandol, la fédération régions et peuples solidaires et l'association trait d'union-résol 21, le premier dénommé étant leur représentant unique, représentés par Me Dragone, demandent à la cour :

1°) d'annuler ce jugement du tribunal administratif de Marseille du 18 juillet 2025 ;

2°) d'annuler cet arrêté du 13 octobre 2022 ;

3°) de mettre à la charge de l'Etat, de SNCF Réseau et de SNCF Gares et Connexion la somme de 5 000 euros en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Ils soutiennent que :

- leur requête est recevable puisqu'elles ont toutes intérêt pour agir contre l'arrêté en litige ;

- le tribunal n'a pas suffisamment répondu à leur argumentation concernant les lacunes et erreurs affectant le dossier soumis à enquête publique, leur contestation des éléments apportés par le maître d'ouvrage pour répondre à l'avis de l'autorité environnementale, leur contestation de l'utilité publique du projet du point de vue des perspectives d'amélioration de la ligne existante, du défaut de financement de l'opération, de son délai de réalisation et de la perspective lointaine d'un équilibre carbone ;

- s'agissant de la légalité externe de l'arrêté en litige :

- la publicité de l'enquête a été lacunaire et l'information du public incomplète, en méconnaissance de l'article R. 123-11 du code de l'environnement, dans la mesure où d'abord le dossier soumis au public a présenté un caractère volumineux et n'a été complet que le 24 décembre 2021, la participation à l'enquête ayant été particulièrement faible au regard de l'importance de la population concernée par le projet, ensuite ce dossier était affecté d'erreurs et de lacunes et équivoque dans sa présentation des phases 3 et 4, où encore des demandes de prolongation de l'enquête et d'une nouvelle concertation ont été formulées, et où enfin la commission d'enquête publique n'a pas organisé de réunion publique comme le lui permettait l'article R. 123-17 du même code ;

- le délai de huit jours prévu par l'article R. 123-18 du code de l'environnement pour que le président de la commission d'enquête publique rencontre le responsable du projet et lui communique les observations écrites ou orales consignées dans le registre d'enquête n'a pas été respecté et la méconnaissance de ce texte, qui s'ajoute au défaut d'information du public, vicie la procédure de consultation ;

- l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête est insuffisante au regard de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, comme l'a relevé l'autorité environnementale, dès lors en premier lieu qu'elle renvoie à des phases ultérieures les options les plus négatives pour l'environnement, en deuxième lieu qu'elle ne prend pas en compte les critères environnementaux et liés aux paysages, notamment en ce qui concerne le choix d'implantation de certaines gares, en troisième lieu que son analyse du milieu physique minimise les aléas sismiques et géologiques

ainsi que les risques d'inondation, la réalisation d'un tunnel à Marseille ne prenant pas en compte l'existence d'une faille sismique, et que cette analyse est insuffisante quant aux incidences du projet sur les eaux souterraines, en quatrième lieu qu'elle ne comporte pas le volet requis par le III de l'article R. 122-5 s'agissant des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation, en cinquième lieu que cette analyse est incomplète quant à la pollution de l'air et aux bruits et vibrations induits par le projet, en sixième lieu que l'analyse des émissions des gaz à effet de serre est erronée et résulte d'études établies par des organismes qui ne sont pas impartiaux, en septième lieu que l'incidence des travaux, notamment en termes de volumes de remblais et déblais, n'a pas été menée, en huitième lieu que l'analyse des effets cumulés survalorise les effets positifs du projet, et en neuvième lieu que les observations du maître d'ouvrage ou de l'Etat en réponse à l'avis de l'autorité environnementale, qui ont trait à de simples engagements, ne peuvent suffire à combler ces lacunes ;

- s'agissant de la légalité interne de l'arrêté en litige :

- le projet en litige ne présente pas d'utilité publique dans la mesure où la SNCF n'explique pas l'absence d'entretien et de modernisation de la ligne existante, où l'ouverture à la concurrence et le programme « Haute performance Marseille-Vintimille » permettent d'améliorer la desserte sur cette ligne, où le gain de temps procuré aux usagers et les avantages socio-économiques du projet sont à relativiser, où le coût de l'opération de 3,5 milliards d'euros est déraisonnable mais manifestement sous-évalué, alors que son financement n'est pas assuré dans sa part européenne, où l'impact sur les milieux naturels et les paysages, qui a donné lieu à des réserves affectant l'avis de la commission d'enquête publique, sont importants, où les besoins des usagers de l'arrière-pays ont été négligés et où le délai de réalisation et le « déséquilibre carbone » sont trop importants et lointains.

Par des mémoires en défense, enregistrés le 28 novembre 2025 et les 20 et 21 janvier 2026, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions, représentées par Me Nahmias, concluent au rejet de la requête et à ce qu'une somme de 3 000 euros soit mise à la charge de chacun des appelants au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles font valoir que :

- la requête est irrecevable faute pour les statuts de cinq de ces sept associations de leur conférer un intérêt pour agir suffisant contre une déclaration d'utilité publique, et pour les deux autres de justifier de la qualité pour agir en leur nom ;
- les moyens de la requête ne sont pas fondés.

Par un mémoire en défense, enregistré le 12 janvier 2026, le ministre des transports conclut au rejet de la requête, en faisant valoir que les moyens d'appel ne sont pas fondés.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- le code de l'environnement ;
- le code des transports ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de M. Revert, rapporteur,
- les conclusions de M. Lombart, rapporteur public,
- les observations de Me Dragone, représentant le collectif Stop LGV Sud Sainte Baume et autres, et de Me Charzat, substituant Me Nahmias, représentant SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions.

Considérant ce qui suit :

1. Par un arrêté du 9 décembre 2021, le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, préfet coordonnateur, autorisé à cet effet par décision ministérielle du 8 décembre 2021, a prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet concernant la réalisation des phases 1 et 2 de la « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur », par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, sa filiale, et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Marseille, Saint-Cyr-sur-Mer, La Garde, La Crau, Carnoules et Cannes. Après avis favorable de la commission d'enquête publique du 22 avril 2022, assorti de réserves et de recommandations, le préfet de région, préfet des Bouches-du-Rhône, le préfet du Var et le préfet des Alpes-Maritimes ont pris conjointement, le 13 octobre 2022, un arrêté qui d'une part déclare d'utilité publique au bénéfice de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions les travaux nécessaires à la réalisation des phases 1 et 2 de la « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur », conformément au plan général des travaux qui y est annexé, sur les communes de Marseille, Carnoules, Cuers, La Crau, La Garde, Les Arcs, Puget-Ville, Saint Cyr-sur-Mer, Solliès-Pont, Cannes et Nice, et qui d'autre part emporte mise en compatibilité avec ces travaux des plans locaux d'urbanisme de ces communes. Par un jugement du 18 juillet 2025, le tribunal administratif de Marseille a rejeté la demande du Collectif Stop LGV Sud Sainte Baume et de six autres associations tendant à l'annulation de cet arrêté et a mis à leur charge la somme de 1 500 euros à verser à SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexion en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative. Le Collectif Stop LGV Sud Sainte Baume et cinq des autres associations relèvent appel de ce jugement.

Sur la régularité du jugement attaqué :

2. Il résulte des écritures présentées par les requérants devant le tribunal que leurs critiques portant sur les erreurs, lacunes et imprécisions du dossier d'enquête, et sur l'absence de suites données aux demandes de prolongation de l'enquête et d'une nouvelle concertation, étaient développées à l'appui de leur moyen tiré de l'insuffisante publicité de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique en litige et fondé sur la méconnaissance des dispositions des articles R. 123-9 à R. 123-11 du code de l'environnement. Le tribunal, qui n'était pas tenu de répondre à l'ensemble des arguments des requérants au nombre desquels figurent les critiques précédemment évoquées, a suffisamment motivé sa réponse à ce moyen aux points 3 à 9 de son jugement.

3. Par ailleurs, contrairement à ce que soutiennent les appelants, en indiquant au point 17 de son jugement, que « le maître d'ouvrage a répondu point par point à l'autorité environnementale et a apporté des précisions suffisantes quant aux risques géologiques du projet, à ses impacts sur les eaux souterraines du tunnel de Marseille, de la bifurcation de Cannes Grasse, de la Pauline et de Nice aéroport, sur le risque inondation ainsi que sur ses incidences sur l'ozone et les mesures de report modal avec hypothèse de trafic, à ses conséquences en termes de bruits et vibrations, de pollution de l'air sur les secteurs des opérations notamment de la ZAC grand Arénas à Nice », le tribunal a répondu à leur contestation des éléments apportés par le maître d'ouvrage pour répondre à l'avis de l'autorité environnementale sur lequel ils ont fondé leur moyen tiré des insuffisances de l'étude d'impact du projet.

4. Enfin, cependant, si les premiers juges ont répondu, au titre de la réalisation du projet dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation, à l'argumentation des requérants soulignant les avantages d'une amélioration de la ligne ferroviaire existante et s'ils ont suffisamment motivé leur réponse au moyen remettant en cause l'utilité publique au regard des perspectives d'atteinte de l'équilibre carbone et de son financement, en affirmant au point 23 que les nuisances sonores ou polluantes ne sont pas excessives, ils n'ont pas suffisamment répondu, au point 24 de leur jugement, à l'autre branche de ce moyen, tirée du caractère incertain du financement du projet, en se bornant à relever que ce financement est assuré à 40 % par les collectivités locales, 40 % par l'Etat et 20 % par l'Union européenne.

5. Il suit de là que, pour ce dernier motif, le Collectif Stop LGV Sud Sainte Baume et autres sont fondés à soutenir que le jugement attaqué est entaché d'insuffisance de motivation au regard de l'exigence énoncée à l'article L. 9 du code de justice administrative et qu'il doit être annulé en tant qu'il a rejeté leur demande.

6. Au cas d'espèce, il y a lieu pour la cour d'évoquer l'affaire et de statuer immédiatement sur la demande du Collectif Stop LGV Sud Sainte Baume et autres.

Sur la légalité de la déclaration d'utilité publique en litige :

En ce qui concerne le cadre juridique du litige :

7. Aux termes de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique : « La déclaration d'utilité publique des opérations susceptibles d'affecter l'environnement relevant de l'article L. 123-2 du code de l'environnement est soumise à l'obligation d'effectuer la déclaration de projet prévue à l'article L. 126-1 du code de l'environnement ». L'article L. 2111-9 du code des transports précise néanmoins que : « III. – La société SNCF Réseau et sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 peuvent acquérir les biens nécessaires à la réalisation de leurs missions par la voie de l'expropriation./ La déclaration d'utilité publique mentionnée à l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet prévue aux articles L. 126-1 du code de l'environnement et L. 2111-28 du code des transports, si l'expropriation est poursuivie au profit de SNCF Réseau ou sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 ».

En ce qui concerne la légalité externe de l'arrêté en litige :

S'agissant de la publicité de l'enquête préalable :

8. En vertu des dispositions du I de l'article R. 123-9 du code de l'environnement, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête précise par arrêté, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et après concertation avec le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, notamment les caractéristiques principales du projet, plan ou programme ainsi que l'identité de la ou des personnes responsables du projet, plan ou programme ou de l'autorité auprès de laquelle des informations peuvent être demandées. Les dispositions du II de cet article précisent que le dossier d'enquête publique est disponible en support papier au minimum au siège de l'enquête publique, ainsi que depuis le site internet de l'autorité compétente pour ouvrir l'enquête.

9. L'article R. 123-11 du code de l'environnement prévoit, en son I, qu'« un avis portant les indications mentionnées à l'article R. 123-9 à la connaissance du public est publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le ou les départements concernés » et « publié sur le site internet de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête ». Ce texte ajoute en son III que : « L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête désigne le ou les lieux où cet avis doit être publié par voie d'affiches et, éventuellement, par tout autre procédé. Pour les projets, sont au minimum désignées toutes les mairies des communes sur le territoire desquelles se situe le projet ainsi que celles dont le territoire est susceptible d'être affecté par le projet. Pour les plans et programmes de niveau départemental ou régional, sont au minimum désignées les préfectures et sous-préfectures. Cet avis est publié quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci. Lorsque certaines de ces communes sont situées dans un autre département, l'autorité chargée de l'ouverture de l'enquête prend l'accord du préfet de ce département pour cette désignation. Ce dernier fait assurer la publication de l'avis dans ces communes selon les modalités prévues à l'alinéa précédent ». Enfin, en vertu du IV de ce même article, dans les mêmes conditions de délai et de durée, le responsable du projet procède à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet et ces affiches doivent être visibles et lisibles de la, ou, s'il y a lieu, des voies publiques.

10. S'il appartient à l'autorité administrative de procéder à la publicité de l'ouverture de l'enquête publique dans les conditions fixées par les dispositions précitées, la méconnaissance de ces dispositions n'est de nature à vicier la procédure et donc à entraîner l'illégalité de la décision prise à l'issue de l'enquête publique que si elle a pu avoir pour effet de nuire à l'information de l'ensemble des personnes intéressées par l'opération ou si elle a été de nature à exercer une influence sur les résultats de l'enquête et, par suite, sur la décision de l'autorité administrative.

11. En premier lieu, l'avis d'ouverture de l'enquête publique unique du 13 décembre 2021, dont la nature et l'étendue de la publicité ne sont pas critiquées, décrit en huit pages avec une précision suffisante les caractéristiques principales du projet. Si le dossier d'enquête publique, dont la disponibilité n'est pas remise en cause au regard des dispositions précitées, présentait du fait de ses quelques 5 000 pages un caractère volumineux qui a suscité des observations et remarques du public au cours de l'enquête publique, il comportait non seulement un guide de lecture présentant l'organisation du dossier et plus particulièrement de l'étude d'impact, à l'aide d'un glossaire mais également, conformément à l'article L. 123-2 du code de l'environnement, un résumé non technique et une notice explicative de l'opération de 35 pages qui distinguait l'historique du projet des phases 1 et 2, ses objectifs, et les services apportés, décrivait les types d'aménagements prévus et le programme technique des opérations et fixait un calendrier

indicatif. Contrairement à ce que soutiennent les requérants qui évoquent un « saucissonnage » sans autre précision, ces mêmes documents ont permis au public d'appréhender l'objet précis du projet, limité aux phases 1 et 2 de l'opération dite « Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur » et à des aménagements de voies ferroviaires existantes, à l'exception de la réalisation du tunnel de Marseille sur 8 kilomètres, et de le différencier de ses phases 3 et 4, consacrées à la réalisation de sections de lignes nouvelles. En se bornant à renvoyer aux neuf observations consignées dans le rapport de la commission d'enquête publique, qui pointent des erreurs ou manques dans le dossier d'enquête, sans en préciser la nature et l'effet sur l'information du public, les requérants n'assortissent pas cette partie de leur argumentation des précisions suffisantes permettant d'en apprécier la pertinence. Dès lors, enfin, que l'entier dossier d'enquête a été soumis au public dès le début de l'enquête, le 17 janvier 2022, sa communication à la commission d'enquête seulement le 29 décembre 2021 n'a pu nuire à l'information du public. Ainsi, tant l'avis d'ouverture de l'enquête publique que le dossier soumis au public étant conformes aux dispositions législatives et réglementaires applicables, le caractère volumineux de ce dossier est sans incidence sur la publicité de l'enquête, ainsi d'ailleurs que l'a relevé la commission d'enquête publique dans son rapport, alors même que la participation du public, manifestée par la présentation de 1 513 contributions ayant donné lieu à 4 100 observations, a été considérée comme décevante par cette commission.

12. En deuxième lieu, si les requérants prétendent que la période de l'enquête publique, du 17 janvier au 28 février 2022, n'a pas permis à l'ensemble des personnes susceptibles d'y participer de le faire, en raison de la crise sanitaire liée à la pandémie de covid-19 et de l'interdiction faite aux personnes non vaccinées d'accéder à tout rassemblement ou réunion, elle n'apporte pas d'éléments démontrant que ces circonstances auraient privé l'enquête publique d'effet utile, alors qu'il ressort des pièces du dossier que ses opérations se sont tenues dans des conditions et par des moyens permettant d'assurer l'information de l'ensemble du public concerné. Leur affirmation, par simple renvoi à observations consignées dans le rapport de la commission d'enquête publique, que l'information du public aurait été insuffisante en ce qui concerne les horaires d'ouverture des mairies et des permanences, n'est pas suffisamment précise pour apprécier l'incidence de cette seule circonstance sur la régularité de la procédure. Le fait, accrédité par les indications du rapport d'enquête publique, qu'une demande de prolongation de l'enquête, une demande de concertation supplémentaire et une demande de suivi du projet après sa déclaration d'utilité publique ont été présentées au cours de l'enquête, n'est pas à lui seul de nature, en l'absence de toute autre précision, à révéler l'insuffisance de l'information reçue par le public sur l'opération en litige.

13. En troisième lieu, dès lors que l'enquête publique unique, préalable à la déclaration d'utilité publique, ne tenait pas lieu d'enquête parcellaire, ni l'autorité compétente ni le responsable du projet n'étaient tenus de donner aux propriétaires des parcelles susceptibles d'être concernées par le périmètre de l'opération une information particulière au cours de cette enquête.

14. En quatrième lieu, s'il ressort des pièces du dossier que la présidente de la commission d'enquête publique n'a pas organisé de réunion d'information et d'échange avec le public dans le cadre de l'enquête publique, il résulte des articles L. 123-9 et R. 123-17 du code de l'environnement qu'elle n'y était pas tenue. Au demeurant, il ressort des pièces du dossier qu'au cours des trois années précédant la déclaration en litige, le projet des phases 1 et 2 de la « Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur » a été soumis à deux cycles de concertation, lesquels se sont traduits, notamment en 2019, par la participation de 2 100 personnes au cours d'une des 22 réunions publiques, des onze ateliers géographiques, des trois ateliers thématiques et 24 permanences organisées, ou par l'expression du public sur les registres ou sur le site internet dédiés.

15. En dernier lieu, il ne ressort pas des pièces du dossier, notamment pas du rapport d'enquête publique, que la publicité donnée au projet dans la presse par la SNCF a été destinée à empêcher l'expression d'opinions défavorables à l'opération et qu'elle a donné lieu à la diffusion de fausses informations au cours de l'enquête.

16. Par conséquent, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que les opérations de l'enquête organisée préalablement à la déclaration en litige se seraient déroulées dans des conditions de publicité insuffisante.

S'agissant du respect des délais prescrits par l'article R. 123-18 du code de l'environnement :

17. Aux termes de l'article L. 123-15 du code de l'environnement : « Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête. Si ce délai ne peut être respecté, un délai supplémentaire peut être accordé à la demande du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête par l'autorité compétente pour organiser l'enquête, après avis du responsable du projet. / Le rapport doit faire état des observations et propositions qui ont été produites pendant la durée de l'enquête ainsi que des réponses éventuelles du maître d'ouvrage ». L'article R. 123-18 du même code dispose quant à lui que : « A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui. En cas de pluralité de lieux d'enquête, les registres sont transmis sans délai au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête et clos par lui. / Après clôture du registre d'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans un délai de huit jours, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le délai de huit jours court à compter de la réception par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête du registre d'enquête et des documents annexés. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations. / Lorsque l'enquête publique est prolongée en application de l'article L. 123-9, l'accomplissement des formalités prévues aux deux alinéas précédents est reporté à la clôture de l'enquête ainsi prolongée ».

18. Il résulte du rapport d'enquête publique que le procès-verbal de synthèse prévu à l'article R. 123-18 du code de l'environnement n'a été remis à SNCF Réseau par la commission d'enquête publique que le 16 mars 2022, soit 16 jours après la clôture de l'enquête intervenue le 28 février 2022. Mais il est constant d'une part que SNCF Réseau a répondu à cette communication par des observations le 31 mars 2022, dont le rapport d'enquête publique a pu faire état, et d'autre part que ce rapport a été remis par la commission dans le délai supplémentaire qui lui a été imparti par le préfet de région le 4 avril 2022. Dans ces conditions, le non-respect du délai de huit jours prévu par l'article R. 123-18 du code de l'environnement pour rencontrer le responsable du projet et lui communiquer le procès-verbal de synthèse n'a pas été, en l'espèce, de nature à priver les intéressés d'une garantie ni à exercer une influence sur le sens de la décision en litige.

S'agissant du contenu de l'étude d'impact :

19. Aux termes de l'article R. 122-5 du code de l'environnement : « I. – Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine ». Le II de cet article dispose, dans sa rédaction en vigueur au jour de la présentation de la demande de déclaration d'utilité publique, que : « En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire : 1° Un résumé non technique des informations prévues ci-dessous.

Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant ; 2° Une description du projet, y compris en particulier : – une description de la localisation du projet ; – une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition nécessaires, et des exigences en matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement ; – une description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet, relatives au procédé de fabrication, à la demande et l'utilisation d'énergie, la nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisés ; – une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement. (...) 3° Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, dénommée “scénario de référence”, et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ; 4° Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage ; 5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres : a) De la construction et de l'existence du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition ; b) De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ; c) De l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets ; d) Des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement ; e) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact : – ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique ; – ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public. Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage ; f) Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ; g) Des technologies et des substances utilisées. La description des éventuelles incidences notables sur les facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 porte sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet ; 6° Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence ; 7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ; 8° Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour : – éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ; – compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette

impossibilité. La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments mentionnés au 5° ; 9° Le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées ; 10° Une description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement ; 11° Les noms, qualités et qualifications du ou des experts qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation ; (...)). En ce qui concerne certaines infrastructures de transport, les dispositions du III de l'article R. 122-5 prévoient que l'étude d'impact comprend, en outre « – une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ; – une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ; – une analyse des coûts Collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ; – une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ; – une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences. Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52 ».

20. Les inexactitudes, omissions ou insuffisances d'une étude d'impact ne sont susceptibles de vicier la procédure et donc d'entraîner l'illégalité de la décision prise au vu de cette étude que si elles ont pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative. En outre, ni les dispositions précitées du code de l'environnement ni aucune autre disposition n'imposent pas de soumettre à l'autorité environnementale les éléments complémentaires que produit le demandeur, à la suite d'un avis qu'elle a rendu, en vue d'assurer une meilleure information du public et de l'autorité chargée de statuer sur la demande d'autorisation. Il n'en est autrement que dans le cas où les éléments complémentaires produits par le demandeur sont destinés à combler des lacunes de l'étude d'impact d'une importance telle que l'autorité environnementale ne pourrait, en leur absence, rendre un avis sur la demande d'autorisation, en ce qui concerne ses effets sur l'environnement.

21. Premièrement, l'étude d'impact initiale, complétée par les éléments des cahiers territoriaux et les réponses et engagements du responsable du projet valant étude complémentaire, analyse précisément les risques géologiques et sismiques auxquels sont exposés les 25 aménagements qui constituent l'opération litigieuse, dont le tunnel prévu à Marseille, et ne néglige pas, en ce qui concerne ce dernier site, l'existence d'une faille sismique connue. A cet égard, le rapport géologique produit par les appelantes n'est pas de nature à établir que les analyses et études du dossier du projet seraient faussées, alors même que le responsable du projet ne justifie pas à ce titre d'une étude « indépendante ». Ainsi qu'en a justifié le porteur de projet dans son étude complémentaire en réponse aux observations de l'autorité environnementale, les données prises en compte au titre du risque d'inondation par crue rapide et les dispositions prévues en conséquence dans l'étude d'impact intègrent l'ensemble des normes pertinentes applicables, dont la directive européenne « inondation », notamment sur les sites de Nice Aéroport et de Cannes, l'absence d'incidences notables en la matière du choix du site dit « bâtiment Sicasil » au cœur du futur projet urbain de Cannes Bocca Grand Ouest pour la réalisation de la gare TER de Cannes ayant été quant à elle précisément justifiée.

22. Deuxièmement, et de première part, l'étude d'impact initiale, ainsi que l'étude qui la complète, livrent une analyse précise et complète des incidences de chaque partie du projet sur les ressources en eau en termes à la fois quantitatifs et qualitatifs. Ces études ainsi que les cahiers territoriaux portent également avec suffisamment de précision sur l'impact paysager du projet pris en ses différents sites d'implantation et les engagements pris à ces différents titres par le responsable de l'opération.

23. De deuxième part, s'agissant des effets du projet sur la pollution de l'air, l'étude complémentaire, réalisée pour faire suite aux recommandations de l'autorité environnementale, a procédé à de nouveaux calculs et suffisamment caractérisé les effets du projet sur la pollution de l'air, pour souligner ses incidences positives et, sur la base d'hypothèses de trafic, apprécier plus précisément son impact prévisible site par site, contrairement à ce qu'affirment les demandeurs à l'annulation. S'il est exact que l'analyse initiale de l'inscription du projet dans la trajectoire d'un bilan carbone neutre a reposé sur certaines erreurs de calcul, l'étude complémentaire, qui évoque plusieurs mesures de réduction envisagées, retient pour horizon de la neutralité carbone, en distinguant bilan carbone et bilan gaz à effets de serre, non plus 2 049 mais 2 051 et parvient, à l'issue de ces nouveaux calculs, à un meilleur bilan énergétique. Il ne résulte ni de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, qui impose seulement au maître d'ouvrage de s'assurer que l'étude d'impact est réalisée par des experts compétents, ni d'aucune autre disposition, que SNCF Réseau ne pouvait régulièrement employer son outil d'évaluation et de valorisation des émissions de gaz à effets de serre en phase de chantier, pour mesurer ces émissions. Il ne ressort pas des pièces du dossier qu'en utilisant cet outil d'évaluation à l'issue de son étude complémentaire, après l'appréciation portée sur son étude initiale par l'autorité environnementale, SNCF Réseau aurait conféré des biais aux résultats obtenus.

24. De troisième part, ces études initiale et complémentaire comportent également, à rebours des affirmations des requérants, des études relatives aux nuisances sonores et aux nuisances par vibrations susceptibles d'être générées par le projet, dont les conditions de réalisation ne sont pas sérieusement discutées et qui ont permis au porteur de projet d'identifier à l'horizon 2055 et compte tenu des effets induits dans les zones hors secteurs de travaux, des « points noirs du bruit existants » et de prévoir le cas échéant la réalisation d'équipements de protection phonique ou l'utilisation de matériaux anti-vibrations.

25. De quatrième part, l'étude d'impact mentionne la quantité totale de déblais à évacuer du fait du chantier de l'opération, évaluée à 4,4 millions de mètres cubes engendrés par les travaux du tunnel de Marseille, outre des quantités de bien moindre importance sur les sites de Saint Louis, La Pauline et la bifurcation de Grasse, le volume des gravats produits par chacun des chantiers étant détaillé dans les cahiers territoriaux. L'étude indique également la localisation des différents sites envisagés pour le traitement des déchets, en précisant leur capacité annuelle de traitement, et fournit des éléments sur les mesures prévues à la fois pour assurer ce traitement en privilégiant les déplacements ferroviaires des déchets, au moyen d'une stratégie globale d'évacuation des déchets, et valoriser ces derniers en les utilisant sur d'autres chantiers. Si le transport ferroviaire n'est pas possible pour des sites nettement moins générateurs de gravats et si l'augmentation des camions sur les routes des secteurs d'Aubagne et du Beausset, choisis pour l'évacuation non ferroviaire, n'a pas donné lieu à une évaluation propre du trafic et des nuisances le cas échéant générées, une telle insuffisance de l'étude sur ce point, non couverte par l'étude complémentaire, n'a pas nui à l'information du public, au cas d'espèce, ni exercé une influence sur les résultats de l'enquête, compte tenu de la faible proportion de ce mode d'évacuation par rapport à celui qui a été privilégié par le porteur du projet.

26. De cinquième part, l'étude d'impact comprend des développements précis et nombreux sur la vulnérabilité du projet au changement climatique, ainsi que l'a relevé l'autorité environnementale et contrairement à ce que soutiennent les requérants. Il en est ainsi également en ce qui concerne les aléas géologiques auxquels est exposé le projet, notamment à Marseille.

27. Troisièmement, il ressort clairement des pièces du dossier que l'étude d'impact jointe au dossier du projet comporte, conformément aux dispositions du III de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, l'analyse précise des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation.

28. Quatrièmement et contrairement à ce que soutiennent les appelants, il ne ressort ni de l'étude d'impact jointe au dossier de déclaration d'utilité publique, ni d'aucune autre pièce du dossier, pas même de l'avis de l'autorité environnementale qu'ils invoquent, que cette étude traduirait un découpage artificiel d'une seule opération, en plusieurs phases, dont les phases 1 et 2 en litige, afin d'obtenir son approbation par le public et sa déclaration d'utilité publique. Au contraire cette étude, qui s'appuie sur un diagnostic des mobilités, évoque les solutions alternatives envisagées et livre les raisons pour lesquelles le choix du report modal a été privilégié, satisfaisant ainsi à l'exigence du 7° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Il en est ainsi plus particulièrement, à la lumière des précisions apportées par l'étude complémentaire réalisée pour répondre aux recommandations de l'autorité environnementale, du choix de la gare de Carnoules, au lieu de celle de Hyères, et du choix de la gare de Saint-Cyr-sur-Mer, au lieu de la gare de Sanary-sur-Mer, notamment au regard de leurs effets sur l'urbanisation et les terres agricoles. Dans la mesure où, bien que le choix de la gare de Saint-Cyr-sur-Mer permette à terme de libérer des sillons pour le fret, le projet en litige n'a pas un tel objet, l'étude d'impact, qui détaille néanmoins les solutions de stationnement autour de la gare, n'est pas entachée d'insuffisance au seul motif qu'elle n'analyse pas les effets de l'augmentation du fret en centre-ville. Il ne ressort pas des pièces du dossier, ni des explications livrées par les appelants sans les étayer d'éléments précis, que des travaux d'aménagement dans le tunnel existant des Chartreux à Marseille, en lieu et place du creusement d'un nouveau tunnel à Saint-Charles, constituerait une solution de substitution raisonnable que SNCF Réseau aurait dû envisager et examiner dans son étude d'impact.

29. Cinquièmement, il ressort des énonciations mêmes de l'étude d'impact que l'analyse des effets du projet cumulés avec ceux d'autres projets, notamment l'élargissement de l'autoroute dans le sens Toulon-Nice, a été menée, et précisée à la suite des recommandations de l'autorité environnementale, notamment sur les sites de Nice aéroport, Marseille et Cannes.

30. Sixièmement, par son étude complémentaire, le responsable du projet a précisé et justifié l'absence d'incidences notables, en matière de risques d'inondation, du choix du site dit « bâtiment Sicasil » au cœur du futur projet urbain de Cannes Bocca Grand Ouest pour la réalisation de la gare TER de Cannes. Si les incidences résiduelles sur le milieu naturel du projet sur le site de la Pauline sont notables, des mesures de compensation sont d'ores et déjà définies dans l'étude, notamment quant aux habitats et à la flore, et l'évaluation des incidences de la destruction possible d'1, 76 hectare de zone humide est prévue au stade du dépôt de la demande d'autorisation environnementale nécessaire à la réalisation effective des travaux. Compte tenu de l'objet et des effets de la décision en litige, du stade de l'opération en cause et des informations détaillées ainsi livrées au public sur les enjeux qui s'y attachent, l'étude d'impact ne peut être regardée comme entachée sur ce dernier point d'une insuffisance.

31. Ainsi, il ressort des pièces du dossier que, à l'exception de l'insuffisance relevée au point 25 mais insusceptible d'emporter l'illégalité de l'arrêté en litige, l'étude d'impact présentée dans le cadre du dossier de déclaration d'utilité publique était complète et suffisamment précise sur les incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et comportait l'ensemble des éléments prévus par le III du même article au regard des caractéristiques du projet. Si l'autorité environnementale a fait état d'un certain nombre de recommandations, et non de réserves, concernant notamment l'étude d'impact du projet, le mémoire complémentaire produit par SNCF Réseau, en réponse à cet avis, qui vaut étude complémentaire, qui a été joint au dossier d'enquête publique et qui apporte des éléments et compléments répondant à ces recommandations, n'avait pas à être soumis à nouveau à l'avis de l'autorité environnementale, à peine d'irrégularité de la procédure, eu égard à leur importance.

32. Le moyen tiré de différentes insuffisances de l'étude d'impact doit donc être écarté.

En ce qui concerne la légalité interne de l'arrêté en litige :

33. Il appartient au juge, lorsqu'il doit se prononcer sur le caractère d'utilité publique d'une opération nécessitant l'expropriation d'immeubles ou de droits réels immobiliers, de contrôler successivement qu'elle répond à une finalité d'intérêt général, que l'expropriant n'était pas en mesure de réaliser l'opération dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation, notamment en utilisant des biens se trouvant dans son patrimoine et, enfin, que les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, le cas échéant, les inconvénients d'ordre social ou économique que comporte l'opération ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

S'agissant de l'intérêt général de l'opération en cause :

34. Le projet en litige, qui vise à répondre prioritairement aux besoins d'amélioration des déplacements ferroviaires quotidiens et permettre un report modal significatif vers le train, a pour objet de créer trois réseaux express métropolitains sur les agglomérations d'Aix-Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur et d'améliorer les liaisons ferroviaires entre ces aires métropolitaines. L'opération des phases 1 et 2 de la « Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur », qui se décompose sur le territoire qu'elle couvre en 25 opérations essentiellement sur le réseau existant, consiste notamment en la réalisation de nouvelles gares, telle la gare TGV de Nice aéroport et la gare souterraine de Saint-Charles à Marseille avec creusement d'un tunnel, entrées nord et est, ou en des repositionnements, aménagements en terminus de gares existantes, des doubléments ou créations de lignes, des dénivellations de bifurcations, des reprises et renforcement de site de remisage ou en des aménagements de sécurité et maintenance. Il ressort des pièces du dossier que, s'agissant du nœud ferroviaire marseillais, l'opération, par la suppression de nombreux conflits de circulations commerciales et l'optimisation des circulations techniques, permettra la réduction d'un tiers du nombre de minutes perdues et se donne pour objectif de capacité un gain de quinze minutes sur leur temps de parcours pour 20 000 trains par an. S'agissant de l'aire toulonnaise, il ressort des pièces du dossier que le projet permettra d'offrir aux usagers des services dits « TER omnibus au ¼ heure », entre l'ouest et l'est de la métropole. Quant à l'aire niçoise, l'opération vise à la fois une fréquence de six trains TER par heure et par sens entre Cannes et Menton en période de pointe, contre 3,5 aujourd'hui, des trajets directs de tous les TER de Cannes à Menton et de trois TGV ou TER intervalles par heure et par sens, contre 1,5 aujourd'hui, et un arrêt de tous les TGV et TER intervalles de Nice Aéroport. De telles données, non plus que les hypothèses de report modal depuis la route vers le train ou la saturation actuelle du réseau, particulièrement sur le nœud ferroviaire marseillais, ne sont sérieusement mises en doute par les appelants qui, au soutien de leur contestation, n'apportent aucune étude ni aucun élément suffisamment probant. Une telle opération, par l'amélioration du trafic ferroviaire sur le réseau existant reliant trois aires urbaines densément peuplées qu'elle assure, et le gain de temps de parcours qu'elle procure aux usagers, présente un caractère d'intérêt général.

S'agissant de la nécessité du recours à l'expropriation :

35. Contrairement à ce que les demandeurs à l'annulation soutiennent, il ne ressort pas des pièces du dossier que le simple entretien ou l'aménagement de la ligne existante entre Marseille et Nice, en lieu et place des lignes projetées, même accompagné de l'ouverture de la ligne à la concurrence et de la mise en œuvre du système européen de gestion et de contrôle du trafic ferroviaire dit « ERTMS » et du programme « Haute Performance Marseille-Vintimille », présenterait des avantages comparables avec ceux du projet, notamment en termes de gains de temps et d'amélioration du trafic, sans procéder à des expropriations aussi importantes que celles qu'autorise l'arrêté en litige.

S'agissant de l'utilité publique du projet :

36. D'une part, le projet de ligne ferroviaire nouvelle entre Marseille et Nice, qui ne se traduit pas par la réalisation de sections de lignes nouvelles mais par des aménagements des lignes existantes, à l'exception du tunnel Saint-Charles, a certes des incidences sur la faune et la flore, une zone humide à La Garde, les surfaces agricoles ainsi que sur le paysage, la pollution de l'air et le bilan carbone. Néanmoins le maître d'ouvrage a prévu des mesures destinées à prévenir ces incidences, les réduire ou les compenser dont il ne ressort pas des pièces du dossier qu'elles seraient insuffisantes. Les nuisances sonores et vibratoires susceptibles d'être causées par l'opération, qui avaient justifié des réserves dans l'avis de la commission d'enquête publique, ont donné lieu de la part du responsable du projet à des engagements de mesures et de travaux, versés au dossier de la déclaration d'utilité publique, et ayant conduit à la levée des réserves de l'avis de la commission. Il ne ressort pas des éléments constitutifs de l'opération qu'elle n'aurait pas tenu compte des évolutions actuelles de la société française, ni que le délai de réalisation figurant dans le calendrier indicatif des travaux, avec pour dernière mise en service de la phase 2 l'ouverture de la gare souterraine de Saint-Charles en 2035, serait irréalisable ou incompatible avec la viabilité du projet dans son ensemble.

37. D'autre part, il ressort des pièces du dossier que la rentabilité socio-économique de l'opération est, malgré son coût de 3,5 milliards d'euros évalué au mois de juillet 2020, nettement positive. Contrairement à ce qui est soutenu, ce coût, dont le responsable du projet indique dans l'estimation sommaire des dépenses qu'il devra être actualisé en euros courants pour faire face aux dépenses réelles, intègre des provisions, ventilées sur chaque poste, couvrant notamment les aléas et risques, à hauteur de 15,9 %, soit une part supérieure à celle que préconisait le secrétariat général pour l'investissement dans son avis favorable du 23 novembre 2021. Par ailleurs, le protocole de financement pour la réalisation de la « Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur » signé le 19 avril 2021 entre l'Etat et un grand nombre de collectivités territoriales et d'établissements publics de coopération intercommunale a prévu notamment que, pour financer le coût de l'opération, la contribution de l'Etat s'établirait à 40 %, celle des collectivités territoriales à 40 %, et celle de l'Union européenne sur une hypothèse de 20 %. L'Etat s'est engagé, comme l'indiquent à la fois l'évaluation socio-économique et l'estimation sommaire des dépenses, sur un financement à parité avec les collectivités du reste à financer une fois les fonds européens déduits « quel que soit le niveau de fonds européens obtenus ». Enfin, l'ordonnance du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, a créé un établissement public local qui a pour mission de contribuer au financement de ces infrastructures ferroviaires, et doit conclure avec l'Etat et les maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, une convention-cadre, laquelle a été effectivement signée le 21 mai 2024, qui précise les engagements pris dans le cadre du plan de financement. Ainsi le financement de l'opération en litige, dont il n'est pas établi qu'il impliquera une augmentation de taxes locales, était assuré à la date de l'arrêté dont les appelants demandent l'annulation, contrairement à ce qu'ils affirment.

38. Il résulte de ce qui précède qu'eu égard à l'intérêt public que présente le projet, à son importance et aux mesures qui l'accompagnent pour éviter, réduire ou compenser ses effets sur la faune, la flore, les zones humides, les surfaces agricoles et le paysage, les inconvénients qu'il présente, notamment en termes de coût et de conséquences pour l'environnement ne présentent pas un caractère excessif de nature à retirer au projet son caractère d'utilité publique.

39. Enfin, l'opportunité du tracé de la ligne ferroviaire litigieuse ne saurait être utilement discutée devant le juge de l'excès de pouvoir. Il n'y a donc pas lieu d'apprécier les mérites respectifs des tracés envisagés ou proposés et de celui qui a été finalement retenu.

40. Il résulte de tout ce qui précède, sans qu'il soit besoin d'examiner les fins de non-recevoir opposées par SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions, que le Collectif Stop LGV Sud Sainte Baume et autres ne sont pas fondés à demander l'annulation de l'arrêté inter-préfectoral du 13 octobre 2022.

Sur les frais liés au litige :

41. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce qu'une somme soit mise à la charge de l'Etat, de SNCF Réseau et de SNCF Gares et Connexions, qui ne sont pas les parties essentiellement perdantes dans cette instance, au titre des frais exposés par le Collectif Stop LGV Sud Sainte Baume et autres et non compris dans les dépens.

42. Dans les circonstances de l'espèce, il n'y a pas lieu de mettre à la charge des associations appelantes une somme au titre des frais exposés par SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions et non compris dans les dépens.

D É C I D E :

Article 1er : Le jugement n° 2210559 rendu le 18 juillet 2025 par le tribunal administratif de Marseille est annulé en tant qu'il a rejeté la demande du Collectif Stop LGV Sud Sainte Baume et autres.

Article 2 : La demande du Collectif Stop LGV Sud Sainte Baume et autres présentée devant le tribunal administratif de Marseille, ainsi que leurs conclusions d'appel tendant à l'application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative, sont rejetées.

Article 3 : Les conclusions de SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions présentées au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 4 : Le présent arrêt sera notifié au Collectif Stop LGV Sud Sainte Baume, représentant unique désigné pour l'ensemble des requérants, à SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions et au ministre des transports.

Copie en sera adressée au préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Délibéré après l'audience du 15 septembre 2026, où siégeaient :

- Mme Karine Jorda-Lecroq, présidente,
- M. Michaël Revert, président assesseur,
- M. Stéphen Martin, premier conseiller.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 1er octobre 2026.

Le rapporteur,

La présidente,

Michaël Revert

Karine Jorda-Lecroq

La greffière,

Corinne Laudigeois

La République mande et ordonne au ministre des transports en ce qui le concerne ou à tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

Pour expédition conforme,
La greffière,