**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE MARSEILLE**

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

N° 2210559

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

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Le tribunal administratif de Marseille

(1^{ère} chambre)

Mme Florence Le Mestric
Rapporteure

Mme Hélène Pilidjian
Rapporteure publique

Audience du 19 juin 2025
Décision du 18 juillet 2025

Vu la procédure suivante :

Par une requête et un mémoire, enregistrés le 13 décembre 2022 et le 2 août 2024, le collectif Stop LGV Sud Sainte Baume, l'association Bio consommateurs 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, représentées par Me Dragone, demandent au tribunal :

1°) d'annuler l'arrêté du 13 octobre 2022 par lequel le préfet de la région 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 ;

2°) de mettre à la charge de l'Etat une somme de 5 000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles soutiennent que :

- l'enquête publique n'a pas été organisée dans les conditions prévues aux articles R. 123-9 à R. 123-11 du code de l'environnement ;
- le président de la commission d'enquête n'a pas rencontré le responsable du projet pour lui communiquer les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse dans le délai de huit jours imparti par l'article R. 123-18 du code de l'environnement ;
- l'étude d'impact est insuffisante et incomplète au regard des dispositions de l'article R. 122-5 du même code ;
- le bilan coût-avantage de l'opération est négatif ;

Par un mémoire en défense, enregistré le 25 juillet 2023, le préfet des Bouches-du-Rhône conclut au rejet de la requête.

Il soutient que :

- l'association collectif Stop LGV Sud Sainte Baume, l'association les vins de Bandol, la fédération régions et peuples solidaires et l'association trait d'union-Résol 21 ne justifient pas de leur qualité pour agir ;
- les moyens invoqués par les associations requérantes ne sont pas fondés.

Par des mémoires, enregistrés le 25 juillet 2023 et le 12 septembre 2024, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions, représentées par Adden Avocats, concluent au rejet de la requête et à ce que le tribunal mette à la charge des associations requérantes une somme de 3 000 euros en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles soutiennent que :

- les associations Bio consom'acteurs 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 ne justifient pas d'un intérêt à agir ;
- les moyens invoqués par les associations requérantes ne sont pas fondés.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code de l'environnement ;
- le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- 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 Mme Le Mestric, première conseillère,
- les conclusions de Mme Pilibidjian, rapporteure publique,
- les observations de Me Dragone représentant les associations requérantes,, celles de Mme De Freitas représentant le préfet des Bouches-du-Rhône, et celles de Me Charzat représentant les sociétés SNCF Réseau et SNCF Gares et connexions.

Considérant ce qui suit :

1. Les associations collectif Stop LGV Sud Sainte Baume, 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 demandent au tribunal d'annuler l'arrêté du 13 octobre 2022 par lequel le 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.

Sur les conclusions à fin d'annulation :

En ce qui concerne le respect des règles de publicité de l'enquête publique ;

2. Aux termes de l'article R. 123-9 code de l'environnement : « I.- *L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête précise par arrêté les informations mentionnées à l'article L. 123-10, 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. Cet arrêté précise notamment : 1° Concernant l'objet de l'enquête, 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 ; 2° En cas de pluralité de lieux d'enquête, le siège de l'enquête, où toute correspondance postale relative à l'enquête peut être adressée au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête ; 3° L'adresse électronique à laquelle le public peut transmettre ses observations et propositions pendant la durée de l'enquête, ainsi que, le cas échéant, l'adresse du site internet comportant le registre dématérialisé sécurisé mentionné à l'article L. 123-10 ; 4° Les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, représentée par un ou plusieurs de ses membres, se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ; 5° Le cas échéant, la date et le lieu des réunions d'information et d'échange envisagées ; 6° La durée, le ou les lieux, ainsi que le ou les sites internet où à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ; 7° L'information selon laquelle, le cas échéant, le dossier d'enquête publique est transmis à un autre Etat, membre de l'Union européenne ou partie à la convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière, signée à Espoo le 25 février 1991, sur le territoire duquel le projet est susceptible d'avoir des incidences notables ; 8° L'arrêté d'ouverture de l'enquête précise, s'il y a lieu, les coordonnées de chaque maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable des différents éléments du ou des projets, plans ou programmes soumis à enquête. II.- Un dossier d'enquête publique est disponible en support papier au minimum au siège de l'enquête publique. Ce dossier est également disponible depuis le site internet mentionné au II de l'article R. 123-11. ».* Aux termes

de l'article R. 123-10 du même code : « *Les jours et heures, ouvrables ou non, où le public pourra consulter gratuitement l'exemplaire du dossier et présenter ses observations et propositions sont fixés de manière à permettre la participation de la plus grande partie de la population, compte tenu notamment de ses horaires normaux de travail. Ils comprennent au minimum les jours et heures habituels d'ouverture au public de chacun des lieux où est déposé le dossier ; ils peuvent en outre comprendre des heures en soirée ainsi que plusieurs demi-journées prises parmi les samedis, dimanches et jours fériés. Lorsqu'un registre dématérialisé est mis en place, il est accessible sur internet durant toute la durée de l'enquête.* ». Aux termes de l'article R. 123-11 du même code : « *I. - 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. Pour les projets d'importance nationale et les plans et programmes de niveau national, cet avis est, en outre, publié dans deux journaux à diffusion nationale quinze jours au moins avant le début de l'enquête. II. - L'avis mentionné au I est publié sur le site internet de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête. Si l'autorité compétente ne dispose pas d'un site internet, cet avis est publié, à sa demande, sur le site internet des services de l'Etat dans le département. Dans ce cas, l'autorité compétente transmet l'avis par voie électronique au préfet au moins un mois avant le début de la participation, qui le met en ligne au moins quinze jours avant le début de la participation. III. - 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 préfetures et sous-préfetures. 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. IV. - En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité matérielle justifiée, le responsable du projet procède à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet. Ces affiches doivent être visibles et lisibles de la ou, s'il y a lieu, des voies publiques, et être conformes à des caractéristiques et dimensions fixées par arrêté du ministre chargé de l'environnement.* ».

3. 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.

4. L'avis d'enquête publique du 13 décembre 2021 reprend l'objet de l'opération indiqué dans l'arrêté en litige, à savoir réalisation des phases 1 et 2 de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes concernées en indiquant en outre que l'opération a pour objectif de désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille, Toulon et Nice afin d'améliorer la robustesse du réseau, de réduire les retards et les annulations de trains et d'augmenter les fréquences de service. Par suite, les associations requérantes ne sont pas fondées à soutenir que l'objet de l'opération n'était pas explicité de manière précise et détaillée.

5. L'avis d'enquête publique a été publié ou affiché dans les préfectures des trois départements, les 11 mairies concernées ainsi que les lieux prévus pour la réalisation du projet, par voie de presse dans des journaux régionaux et locaux, La Tribune, La Marseillaise, La Provence, Nice Matin et Var Matin, et une information a été réalisée par le maître d'ouvrage. Cet affichage a bien été réalisé au moins quinze jours avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute sa durée. Par suite, les modalités de publicité et d'information ont bien été respectées.

6. L'avis d'enquête publique fait également mention des lieux et horaires de mise à disposition du dossier d'enquête et de présence des membres de la commission d'enquête en son article 5 relatif aux procédures générales et au déroulement de l'enquête, point 5.2 intitulé « consultation du dossier d'enquête ». 107 permanences ont été assurées dans les 24 lieux d'enquête publique. Le point 5.4 précise que le dossier d'enquête publique est consultable pendant toute la durée de l'enquête sur le site internet de la LNPCA et qu'un registre dématérialisé sécurisé est ouvert ainsi que la date à laquelle il est accessible pour recueillir les observations du public. Des postes informatiques ont à cet égard été mis à la disposition du public dans les préfectures, sous réserve d'une prise de rendez-vous préalable. Par suite, l'avis d'enquête publique a respecté les dispositions de l'article R. 123-10 du code de l'environnement.

7. Si le dossier présenté était certes volumineux dès lors qu'il comportait plus de 5 000 pages, il contenait toutefois une notice explicative de 35 pages, permettant de synthétiser les enjeux et les implications de l'opération. Le dossier était par ailleurs organisé en plusieurs parties et sous-parties avec des intitulés clairs et des sommaires, rendant l'ensemble plus lisible et accessible. En outre, la circonstance que le dossier d'enquête publique n'a été parfaitement complet qu'au 24 décembre 2021, soit 5 jours après le début de l'enquête publique, n'a pas eu d'incidence sur l'information du public dès lors qu'il n'est pas démontré par les associations requérantes que des informations essentielles quant aux caractéristiques et conséquences du projet auraient été soustraites au public durant ce délai. Dans ces conditions, le délai de consultation de 43 jours ne paraît pas insuffisant.

8. Il est constant que de nombreuses réunions de présentation du projet ont eu lieu avant la phase de concertation. Il suit de là que la commission d'enquête a pu légitimement estimer, en dépit de l'importance et de la nature du projet, qu'il n'y avait pas lieu pour elle d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public en application de l'article R. 123-17 du code de l'environnement.

9. Aucun principe ni aucun texte ne fait obligation à l'opérateur d'informer les personnes susceptibles d'être expropriées de cette consultation, laquelle a au demeurant fait l'objet de mesures de publicité suffisantes, ces personnes ne devant tout spécialement être consultées que dans le cadre de l'enquête parcellaire préalablement à la déclaration de cessibilité.

10. Il résulte de ce qui précède que les associations requérantes ne sont pas fondées à soutenir que les modalités de publicité et d'organisation de la procédure de concertation seraient insuffisantes et que le public aurait été privé d'une information suffisante. Par suite, le moyen doit être écarté dans toutes ses branches.

En ce qui concerne le respect par le président de la commission d'enquête des délais de communication du procès-verbal de synthèse de l'enquête publique au responsable du projet ;

11. Aux termes de l'article R. 123-18 du code de l'environnement : « (...) *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*

communiqué 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. (...) ».

12. Si les actes administratifs doivent être pris selon les formes et conformément aux procédures prévues par les lois et règlements, un vice affectant le déroulement d'une procédure administrative préalable, suivie à titre obligatoire ou facultatif, n'est de nature à entacher d'illégalité la décision prise que s'il ressort des pièces du dossier qu'il a été susceptible d'exercer, en l'espèce, une influence sur le sens de la décision prise ou qu'il a privé les intéressés d'une garantie.

13. D'une part, le délai dont dispose le président de la commission d'enquête pour remettre son procès-verbal de synthèse n'est pas prescrit à peine de nullité. D'autre part, il ne ressort pas des pièces du dossier que la circonstance que le président de la commission d'enquête n'a, en l'espèce, pas remis, dans le délai de huit jours, le procès-verbal de synthèse des observations recueillies lors de l'enquête publique, aurait privé le maître d'ouvrage d'une garantie. Cette circonstance n'a eu en outre aucune incidence sur le sens de la décision. Le moyen tiré de la méconnaissance des dispositions de l'article R.123-18 du code de l'environnement doit, par suite, être écarté.

En ce qui concerne la complétude de l'étude d'impact :

14. Aux termes de l'article R. 122-5 du code de l'environnement dans sa version en vigueur à la date de la décision attaquée : *« III. – Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, 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. ».*

15. L'article R. 122-5 du code de l'environnement définit le contenu de l'étude d'impact, qui est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine. 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.

16. S'il est vrai que l'étude d'impact ne contient aucune analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation, une annexe intitulée « Présentation des études sur les conséquences du projet sur l'urbanisme » accompagnée de 13 cahiers territoriaux a été jointe dans le cadre de l'enquête publique. Cette étude souligne que le choix des nouveaux sites des gares a été pensé pour s'intégrer aux projets urbains engagés par les collectivités territoriales. Par suite, l'étude d'impact a été complétée par l'analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation des départements concernés et ne méconnaît dès lors pas les dispositions de l'article R. 122-5 III précité.

17. Si les associations requérantes soutiennent que l'étude d'impact est insuffisante quant à l'incidence environnementale du projet, elle se borne à renvoyer à l'avis de l'autorité environnementale du 18 novembre 2021. Toutefois, 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. Il est indiqué que plusieurs études relatives aux émissions de gaz à effet de serre seront menées tout au long du projet afin de définir les mesures d'évaluation du gain carbone, que l'incidence des travaux est bien prise en compte dans le coût global du projet, et que les mesures relatives à la vulnérabilité au changement climatique seront définies au fur et à mesure. Enfin, l'analyse des effets cumulés du projet est approfondie dans le cadre de chaque cahier territorial. Dans ces conditions, l'étude d'impact n'est ni insuffisante ni incomplète.

18. Par suite, le moyen tiré de la méconnaissance des dispositions précitées doit être écarté.

En ce qui concerne le bilan cout-avantage :

19. 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 du projet :

20. Le projet consiste à développer le train pour les transports de voyageurs et de marchandises en articulation avec les autres transports en commun et les modes actifs afin de réduire l'utilisation de la voiture, fortement polluante, qui occupe une place prépondérante sur les trois aires métropolitaines de Marseille, Toulon et Nice, créant ainsi 31 500 km d'embouteillage cumulés en 2015. Afin de pallier le faible maillage ferroviaire de la région, le projet a pour objet de créer trois Réseaux express métropolitains cadencés le long du littoral, l'étoile marseillaise, la navette toulonnaise et la navette azuréenne permettant de réduire les retards actuels et d'augmenter les cadences de trains. Les phases 1 et 2 des travaux en litige ont plus particulièrement pour objectif de créer un réseau de transport en étoile à Marseille et une traversée souterraine de la ville, d'aménager les gares de Saint-Cyr-sur-Mer, La Pauline,

Carnoules, les Arcs et Cannes et enfin d'augmenter la capacité des gares de Nice aéroport, Nice ville et Nice Saint-Roch. Si les associations requérantes contestent l'utilité publique du projet au motif que ce dernier ne prendrait pas en compte l'isolement des habitants de l'arrière-pays, l'accroissement du télétravail et de l'utilisation de la voiture électrique, ces circonstances, à les supposées même avérées, ne sont pas en lien avec la finalité du projet. Si les associations estiment également que les lignes en bordure de mer ne sont pas saturées, elles ne le démontrent pas alors qu'il ressort des études du projet que 150 trains par jour circulent sur la ligne Marseille-Vintimille qui n'a jamais été modernisée, créant des nœuds ferroviaires. Par suite, le projet en litige présente par sa nature et sa portée, une finalité d'intérêt général.

S'agissant de la réalisation du projet dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation :

21. Si les associations requérantes soutiennent qu'il suffirait d'améliorer l'offre de trains en augmentant leur nombre sur la ligne existante, elles ne le démontrent pas alors que les pièces du dossier prouvent au contraire une saturation du trafic ferroviaire ainsi qu'il a été dit au point précédent. Par suite, les associations requérantes n'établissent pas que l'expropriant était en mesure de réaliser l'opération dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation.

S'agissant des atteintes à la propriété privée, du coût financier et des inconvénients d'ordre social ou économique que comporte l'opération :

22. Le projet nécessite l'acquisition d'environ 20 bâtis habités de Marseille à Nice, soit 130 logements environ ainsi que l'acquisition de bâtis à vocation économique, entraînant la relocalisation de 30 à 40 entreprises ou services publics, ainsi que des parcelles agricoles. Les associations requérantes ne démontrent pas par la seule production d'un rapport géologique d'un expert mandaté par elles-mêmes indiquant que le tracé au nord de Marseille de la ligne ferroviaire semblerait moins difficile que le tracé au sud, qu'un autre tracé ferroviaire aurait été pertinent au regard des expropriations nécessitées par le projet alors, au demeurant, qu'il n'appartient pas au juge administratif d'apprécier l'opportunité du tracé retenu. En outre, le projet des phases 1 et 2 de la ligne ferroviaire LNPCA est réalisé sur des emprises ferroviaires existantes, minorant ainsi l'impact sur le foncier privé qui reste de ce fait relativement limité pour un projet d'une telle ampleur.

23. Les inconvénients d'ordre environnemental et social que comporte l'opération, à savoir les nuisances sonores ou polluantes et son impact sur l'urbanisation, ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt que l'opération présente, dans une région fortement touchée par le chômage, en termes d'activités des entreprises et des salariés et de gains de temps pour les usagers et eu égard aux mesures compensatoires prévues.

24. Si le coût de construction de cette ligne ferroviaire dans sa phase 1 et 2, est évalué en 2020 à 3 milliards 546 millions d'euros, cette somme, qui tient compte d'un taux de Provision Pour Risques de 7,5% à 15,9%, pour prendre notamment en compte les aléas de construction notamment s'agissant des tunnels, sera financée à 40% par les collectivités locales, 40% par l'Etat et 20% par l'Union européenne. Il ressort des pièces du dossier que ce projet présente un bénéfice socioéconomique pour la collectivité évalué entre 1,2 et 2,5 milliards d'euros dans le scénario macro-économique. Les bénéfices socio-économiques attendus résultent des nombreux avantages du projet, à savoir le gain du temps de transport des usagers du fait de conditions améliorées de déplacements en transport collectif, mais aussi plus largement des facilités de déplacement permises par le projet.

25. Par suite, les inconvénients d'ordre social ou économique que comporte l'opération ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt que l'opération présente.

26. Il résulte de tout ce qui précède, sans qu'il soit besoin de se prononcer sur les fins de non-recevoir opposées en défense, que les conclusions à fin d'annulation de l'arrêté en litige doivent être rejetées.

Sur les frais liés au litige :

27. 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, qui n'est pas la partie perdante dans la présente instance, au titre des frais exposés par les associations requérantes et non compris dans les dépens. Dans les circonstances de l'espèce, il y a lieu de faire droit aux conclusions présentées au même titre par SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions et de mettre une somme de 1 500 euros à la charge des associations requérantes sur le fondement de cet article.

DECIDE :

Article 1^{er} : La requête est rejetée.

Article 2 : 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 verseront à SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions la somme de 1 500 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 3 : Le présent jugement sera notifié au 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, au ministre chargé des transports, à la SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions.

Copie en sera transmise au préfet des Bouches-du-Rhône.

Délibéré après l'audience du 19 juin 2025, à laquelle siégeaient :

M. Vanhullebus, présidente,
Mme Le Mestric, première conseillère,
Mme Fabre, première conseillère.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 18 juillet 2025.

La rapporteure,

Le président,

F. Le Mestric

T. Vanhullebus

La greffière

B. Marquet

La République mande et ordonne au ministre chargé des transports en ce qui le concerne ou à tous huissiers 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,