

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR
POUR UN TRANSPORT FERROVIAIRE
FIABLE ET PERFORMANT AU QUOTIDIEN

ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

DOSSIER D'INFORMATION DU PROJET

La Delorme : entrée nord du tunnel de la gare Marseille Saint-Charles

Concertation publique mars - avril 2021



www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr  @ProjetLNPCA

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont financées par :





COMMENT VOUS INFORMER ET EXPRIMER VOTRE POINT DE VUE SUR LE PROJET D'ENTRÉE NORD DU TUNNEL DE LA GARE SOUTERRAINE DE MARSEILLE SAINT-CHARLES ?

- En posant vos questions au maître d'ouvrage ou en déposant un avis ou une contribution **sur le site internet LNPCA** : www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/
- En retournant votre avis **par courrier** à :
SNCF Réseau - Mission LNPCA - La Delorme/Bassens
Immeuble Atrium 10.4 - 10 Place de la Joliette
BP 85 404 - 13567 Marseille
- En écrivant vos contributions sur des **registres** mis à disposition dans les lieux publics dont l'adresse est précisée sur le site internet du projet www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/
- En vous inscrivant¹ au préalable pour des **permanences avec le maître d'ouvrage** soit :
 - Sur le **site internet du projet** www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/
 - Par **téléphone** au **06 41 17 64 11** pour les personnes ne disposant pas d'accès au numérique
 - Via le **lien d'inscription** <https://vu.fr/LNPCA-Inscription-Bassens2>



¹ Les inscriptions sont destinées à respecter les mesures sanitaires en vigueur ou permettre si nécessaire de prévenir les inscrits en cas d'évolution des modalités d'échange avec le maître d'ouvrage



PRÉAMBULE

Les phases 1 et 2 du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) ont été présentées et ont donné lieu à des échanges avec le public à l'automne 2019.

Ce projet prévoit notamment une traversée souterraine de Marseille, avec une gare souterraine sous la gare existante de Saint-Charles, une entrée en tunnel au nord de Marseille dans le secteur de la Delorme, au droit de la résidence Bassens 2, et une entrée en tunnel à l'est de Marseille, dans le secteur de la Parette – Saint-Pierre.

Pour l'entrée nord du tunnel de Marseille, deux variantes contrastées ont été présentées à la concertation de 2019 dans la concertation plus globale des secteurs 15/16 (Saint André, Saint Louis, La Delorme).

Compte tenu d'une participation relativement faible du public principalement concerné par l'entrée du tunnel Nord (La Delorme), et suite à une recommandation du garant de la concertation, mandaté par la Commission Nationale du Débat Public, SNCF Réseau a décidé d'organiser une nouvelle phase d'information et de participation sur les deux variantes d'entrée en tunnel étudiées.

Ce livret présente les deux variantes de tracé présentées en 2019 pour alimenter les échanges entre SNCF Réseau et le public.

SOMMAIRE

LES PRINCIPES DE L'OPÉRATION 4

Pourquoi prévoir une traversée ferroviaire souterraine de Marseille ? 4

Les modalités de raccordement à l'entrée nord du tunnel 6

Le calendrier du projet 8

RAPPEL DES ÉTAPES ANTÉRIEURES 9

Les variantes d'entrée nord du tunnel vers la gare souterraine de Marseille Saint-Charles présentées à la concertation de 2019 9

Retour sur la concertation de 2019 10

Les suites données à la concertation de 2019 10

PRÉSENTATION DES VARIANTES D'ENTRÉE NORD DU TUNNEL DE MARSEILLE À LA DELORME 11

La variante « nord » 11

La variante « sud » 14

Les enjeux communs aux deux variantes 16

Synthèse sur les deux variantes 16



LES PRINCIPES DE L'OPÉRATION

POURQUOI PRÉVOIR UNE TRAVERSÉE FERROVIAIRE SOUTERRAINE DE MARSEILLE ?

La gare actuelle de Marseille Saint-Charles souffre d'une organisation spatiale et géographique limitante pour l'exploitation quotidienne des services ferroviaires en gare et sur les voies.

L'organisation en « cul de sac » des voies de la gare Saint-Charles contraint un service ferroviaire en éventail. Cela génère des cisaillements entre les lignes, pour les destinations lointaines comme pour la desserte quotidienne des trains de la proximité à l'échelle de la ville de Marseille, de la métropole et de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ainsi que pour les mouvements techniques de maintenance et de remisage.

Les retards systématiques des trains et les temps de correspondance importants dus aux cisaillements des voies caractérisent le vécu des voyageurs quotidiens.

Le nœud ferroviaire marseillais est actuellement saturé et amplifie donc les retards et les annulations de trains. Cette situation pénalise les circulations ferroviaires sur le territoire de la métropole de Marseille mais aussi sur l'ensemble du réseau ferré régional, avec des répercussions à l'échelle nationale.

La restructuration en profondeur de l'infrastructure est nécessaire pour remédier à cette situation et permettre en complément d'augmenter les capacités de la gare de Marseille Saint-Charles pour accueillir plus de trains et plus de voyageurs.

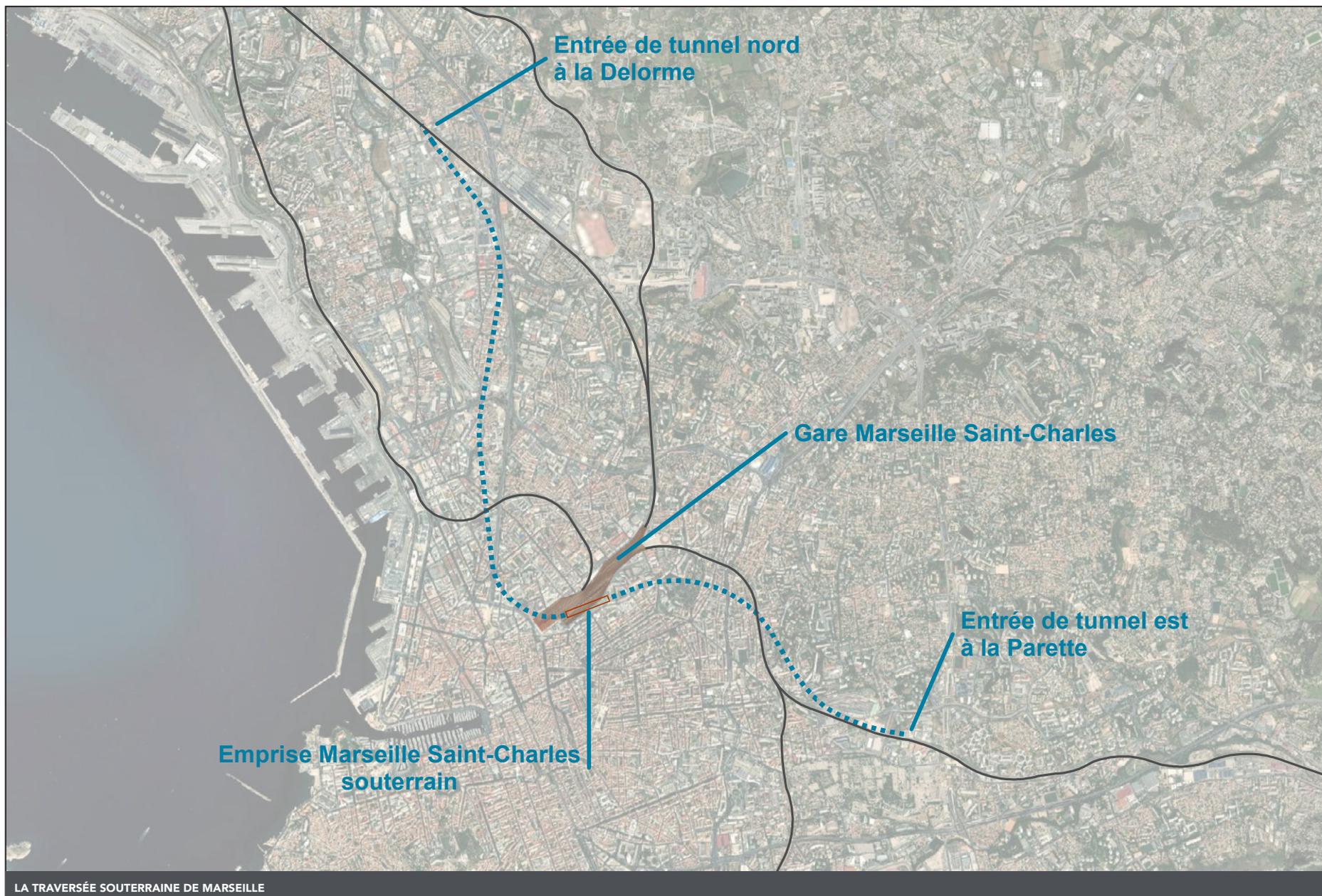
SNCF Réseau, avec l'appui de ses partenaires, a imaginé de transformer l'infrastructure existante pour renforcer l'armature ferroviaire, afin d'amplifier le report modal vers le train, solution de la mobilité durable de masse qui autorise la poursuite d'un développement économique durable et écoresponsable.

L'ambition est de renforcer la capacité, l'exploitabilité, la régularité, la robustesse et la résilience du système ferroviaire marseillais et régional, pour offrir un service express métropolitain robuste de type RER, cadencé au moins au ¼ h à l'heure de pointe sur les principaux axes de l'étoile ferroviaire marseillaise, à l'horizon 2027 - 2035.

La gare souterraine de Marseille Saint-Charles fait partie des phases 1 et 2 du projet ferroviaire de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) qui fera l'objet d'une enquête publique en vue d'une déclaration d'utilité publique engagée fin 2021, conformément à la décision ministérielle du 23 juin 2020.

La gare souterraine sera desservie par des tunnels « bitubes » (c'est-à-dire par deux tunnels parallèles, un pour chaque sens de circulation), d'une longueur totale (hors gare) d'environ 8 km :

- Tunnel nord, depuis la voie Paris-Lyon-Marseille (PLM) dans le secteur de La Delorme jusqu'à la gare Saint-Charles : 4 800 mètres de long ;
- Tunnel est, depuis la ligne Marseille Vintimille dans le secteur de La Parette jusqu'à la gare Saint-Charles : 3 100 mètres de long.



LA TRAVERSÉE SOUTERRAINE DE MARSEILLE

LES MODALITÉS DE RACCORDEMENT À L'ENTRÉE NORD DU TUNNEL

Il s'agit de raccorder les deux voies en tunnel provenant de la future gare souterraine de Marseille Saint-Charles et les deux voies provenant de la gare de surface de Marseille Saint-Charles pour les relier à la ligne Paris Lyon Marseille (PLM) rejointe plus au nord par la ligne TGV.

Ce raccordement permettrait :

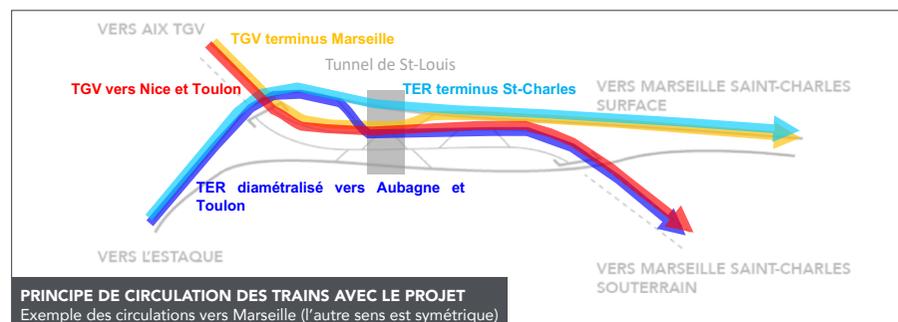
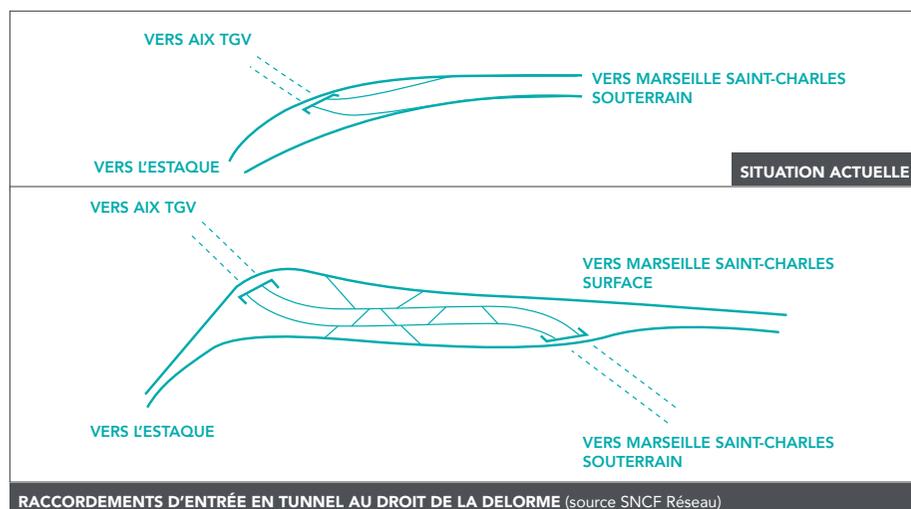
- Le passage des TER provenant de l'Estaque (depuis Miramas ou Côte bleue) vers la gare actuelle de Marseille Saint-Charles en surface ;
- Le passage des TER provenant de Miramas et Vitrolles Aéroport vers la future gare souterraine de Marseille Saint-Charles ;

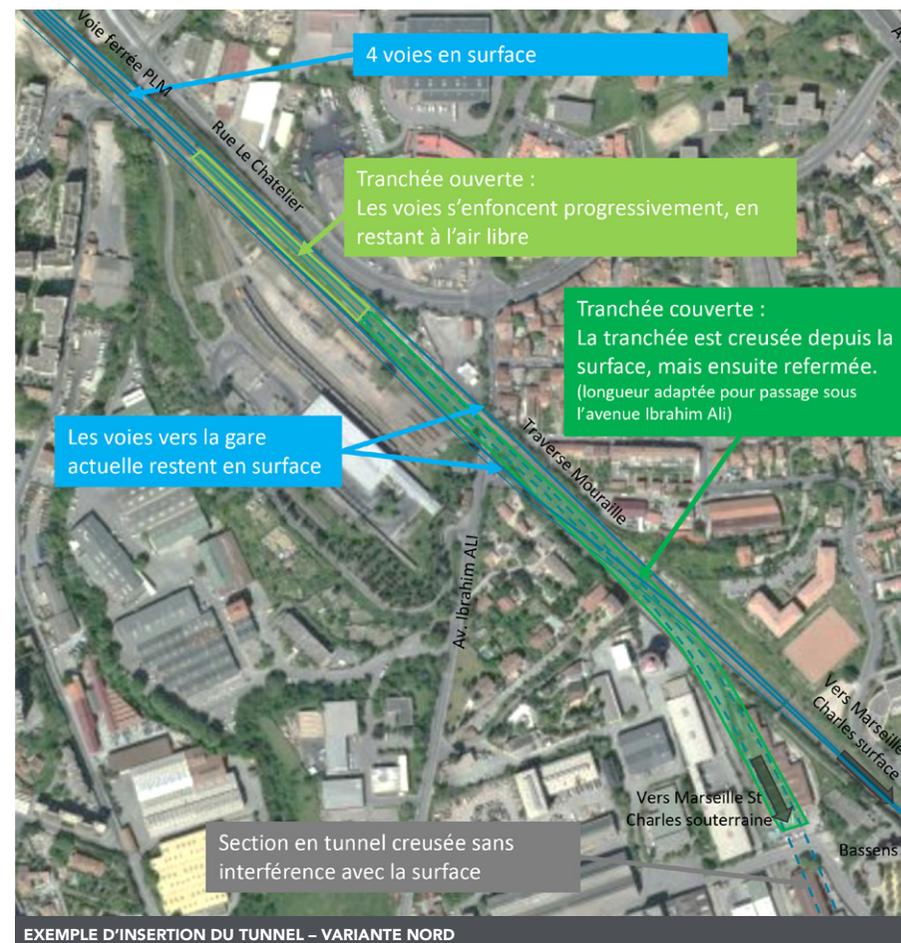
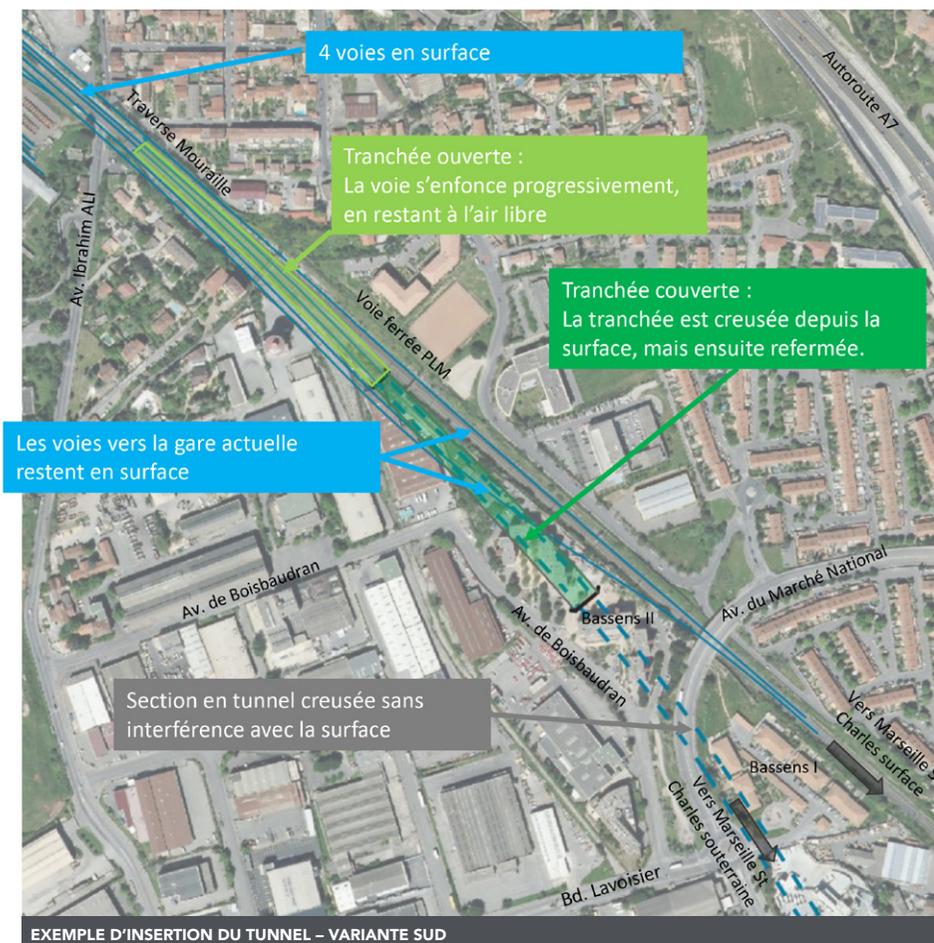
- Le passage des TGV provenant de la ligne à grande vitesse en terminus à Marseille vers la gare de surface de Marseille Saint-Charles ;
- Le passage des TGV provenant de la ligne à grande vitesse en direction de Toulon et Nice vers la future gare souterraine de Marseille Saint-Charles.

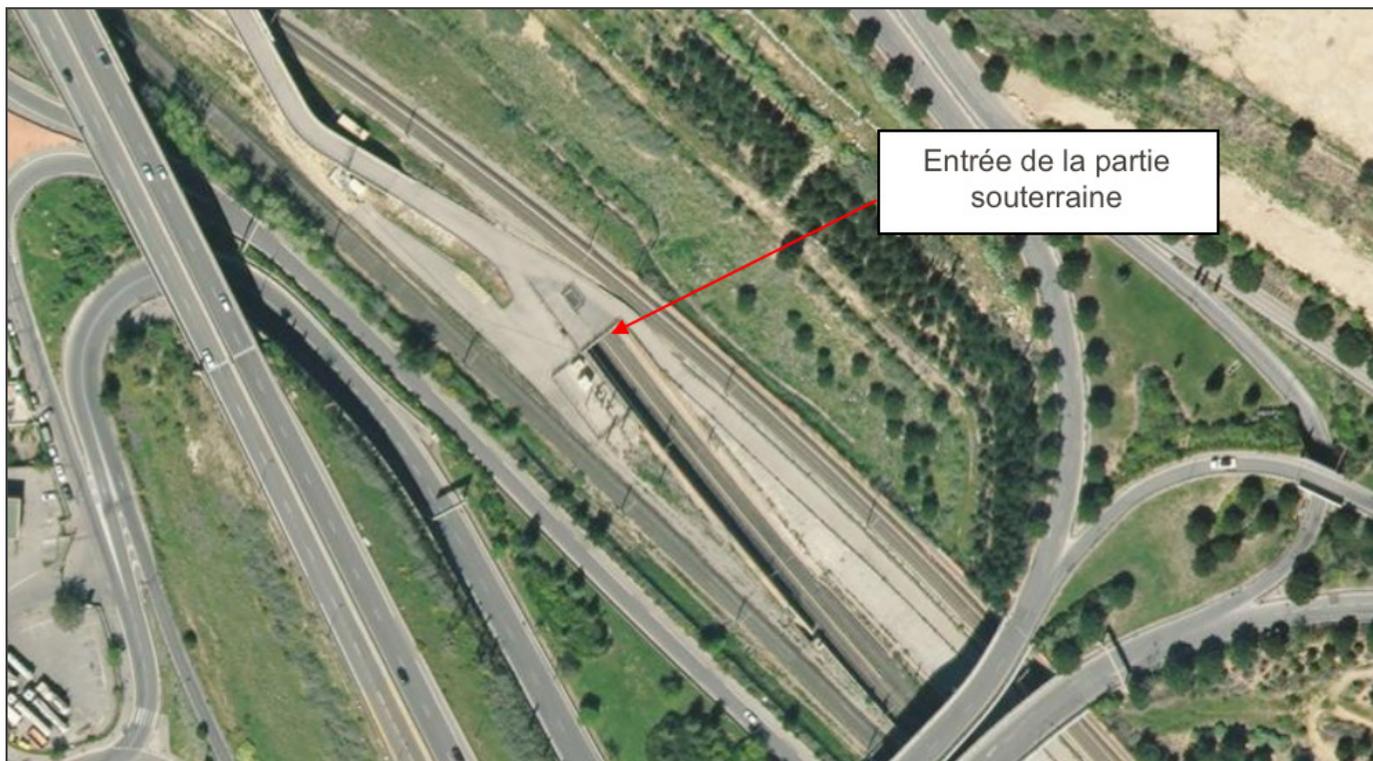
A terme, la majorité des trains irait dans le tunnel vers la gare souterraine de Marseille Saint-Charles.

Le projet d'entrée en tunnel nord vers la gare souterraine de Marseille Saint-Charles comprend :

- **Le passage à 4 voies de la ligne existante en continuité au sud** de la jonction de la ligne historique Paris-Lyon-Méditerranée et de la ligne TGV Méditerranée :
 - Les deux voies centrales s'enfoncraient progressivement pour entrer dans les deux tunnels ;
 - Les deux voies latérales se rejoindraient pour retrouver la ligne existante vers la gare de surface ;
- **La création de l'entrée en tunnel** donnant accès à la nouvelle gare souterraine de Marseille – Saint-Charles.







EXEMPLE D'UNE ENTRÉE EN TUNNEL SIMILAIRE À CE QUI SERAIT RÉALISÉ DANS LE CADRE DE L'OPÉRATION :
TUNNEL DE LA LIGNE À GRANDE VITESSE VERS AIX-EN-PROVENCE TGV, ENTRE SAINT-ANDRÉ ET GRAND LITTORAL

LE CALENDRIER DU PROJET

Les principales étapes à venir du projet sont les suivantes :

- **Mars – avril 2021 : concertation complémentaire sur les variantes d'entrée en tunnel à la Delorme**
Les habitants pourront exprimer leur avis et leurs attentes sur les modalités d'entrée nord du tunnel.
- **Fin juin 2021** : complément d'information suivant variante définitivement choisie
- **Fin 2021 – début 2022 : enquête publique relative au projet LNPCA**
Le public pourra à nouveau s'exprimer sur les phases 1 et 2 du projet. Des commissaires enquêteurs indépendants, désignés par le président du tribunal administratif, seront chargés de rapporter les observations, avis donnés sur le projet et demandes formulées par les participants à l'enquête publique.
- **Second semestre 2023 : déclaration d'utilité publique (DUP)**
Si la DUP est obtenue, elle rendrait le projet « officiel » et permettrait la préparation des phases de réalisation et la mobilisation des dispositifs de financement du projet.
- **2028 : début des travaux du creusement du tunnel.**



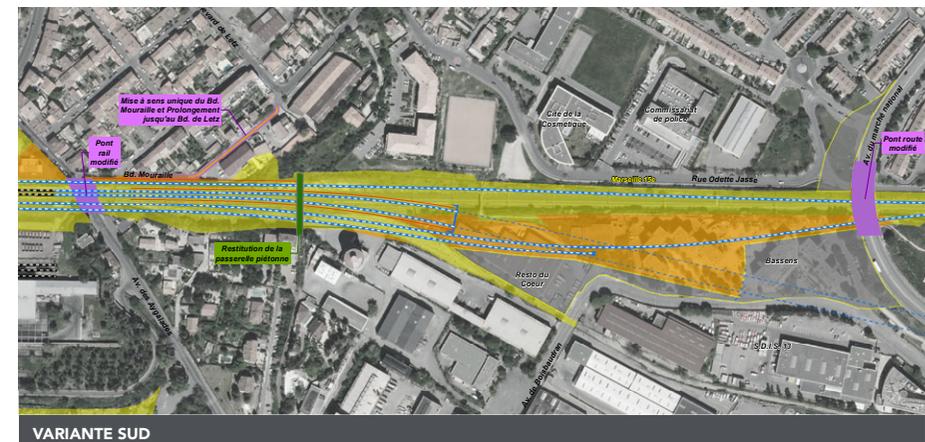
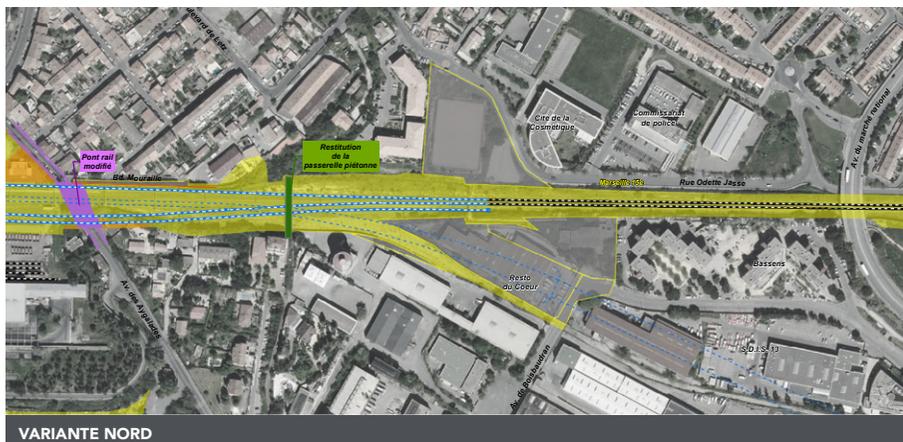
RAPPEL DES ÉTAPES ANTÉRIEURES

LES VARIANTES D'ENTRÉE NORD DU TUNNEL VERS LA GARE SOUTERRAINE DE MARSEILLE SAINT-CHARLES PRÉSENTÉES À LA CONCERTATION DE 2019

La **décision ministérielle de 2017** avait retenu la solution d'entrée en tunnel dans le secteur de La Delorme, en demandant que soient étudiées les synergies possibles du projet ferroviaire LNPCA avec les projets de renouvellement urbain qui relèvent de la Métropole Aix-Marseille-Provence et de l'État en étroite relation avec la Ville de Marseille.

Lors de la concertation de 2019, SNCF Réseau a présenté dans ce secteur deux variantes contrastées :

- La **variante nord**, à proximité de la résidence Bassens 2, qui n'aurait pas besoin de mobiliser le foncier de la résidence. Elle impliquerait une proximité entre le chantier de réalisation de l'entrée en tunnel et la résidence Bassens 2.
- La **variante sud** nécessiterait de mobiliser le terrain de la résidence Bassens 2 et impliquerait un relogement préalable des habitants de la résidence avant la réalisation des travaux.





RETOUR SUR LA CONCERTATION DE 2019

Les habitants de la résidence Bassens auxquels ces variantes ont été présentées en 2019 ont exprimé différents points de vue :

- Certains ont fait part de leurs aspirations pour des conditions de vie plus agréables et pourraient être favorables à un relogement dès lors que les conditions de ce relogement répondraient à leurs attentes et qu'ils aient davantage à gagner à déménager qu'à y perdre : loyer, surfaces du logement, maintien du noyau familial élargi... ;
- D'autres ont exprimé le souhait de rester sur place, avec des conditions de vie améliorées, à partir d'un travail avec le bailleur social.

Les acteurs économiques qui se sont exprimés lors de la concertation de 2019 ont souligné l'importance de la zone d'activité Arnavant, qui concentre plus de 10 000 emplois. Ils ont attiré l'attention sur la rareté du foncier dans le secteur.

LES SUITES DONNÉES À LA CONCERTATION DE 2019

Lors du Comité de Pilotage du 22 novembre 2019 faisant suite à la concertation, l'État et la Métropole Aix Marseille Provence ont exprimé leur intérêt pour la variante sud qui permettrait :

- De préserver les habitants de la résidence Bassens 2 de la périodicité des travaux ;
- De leur offrir l'opportunité d'un relogement dans de meilleures conditions, afin de contribuer à l'amélioration de leur qualité de vie.

Pour mémoire, le secteur de Bassens avait été inscrit, en priorité régionale, dans le protocole de préfiguration de renouvellement urbain signé entre la Métropole et l'ANRU le 21 décembre 2017.

Lors de ce Comité de pilotage, il a été convenu de conduire une consultation complémentaire des habitants avec l'appui de SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet LNPCA afin d'assurer la meilleure information possible de l'ensemble des habitants.

La décision ministérielle du 23 juin 2020 reprend également la position du comité de pilotage. Elle demande également à SNCF Réseau de poursuivre la concertation sur différents thèmes et notamment les conditions d'insertion de certains aménagements en zone sensible.

Suite à la concertation de 2019, le garant de la concertation, mandaté par la Commission Nationale du Débat Public, a notamment demandé à SNCF Réseau de compléter l'information des habitants de la résidence Bassens 2 et de recueillir leur avis.



PRÉSENTATION DES VARIANTES D'ENTRÉE NORD DU TUNNEL DE MARSEILLE À LA DELORME

Les deux variantes étudiées par SNCF Réseau sont les suivantes :

- La **variante nord**, à proximité de la résidence Bassens 2 n'aurait pas besoin de mobiliser le foncier de la résidence ;
- La **variante sud** nécessiterait de mobiliser le terrain de la résidence Bassens 2.

LA VARIANTE « NORD »

L'entrée de la tête de tunnel s'insérerait dans le site occupé aujourd'hui par les hangars des Restos du Cœur, qui devraient être déplacés.

Incidences sur le bâti et les activités

Cette variante impacte directement le bâtiment des « Restos du Cœur ». Elle n'impacte pas les bâtiments des entreprises à proximité des zones de travaux : SDIS (service départemental d'incendie et de secours), entreprise Beuchat...

A ce stade des études, les besoins liés aux installations de chantier nécessiteraient probablement l'acquisition du terrain de sport de la rue Odette Jasse. Les parties non bâties de deux parcelles seraient à acquérir au droit de la résidence Blanchard.

Enjeux acoustiques

Au droit de la résidence Bassens 2, le nombre de trains serait réduit grâce au projet et les voies actuelles seraient inchangées : le bruit serait donc réduit.

Nuisances olfactives

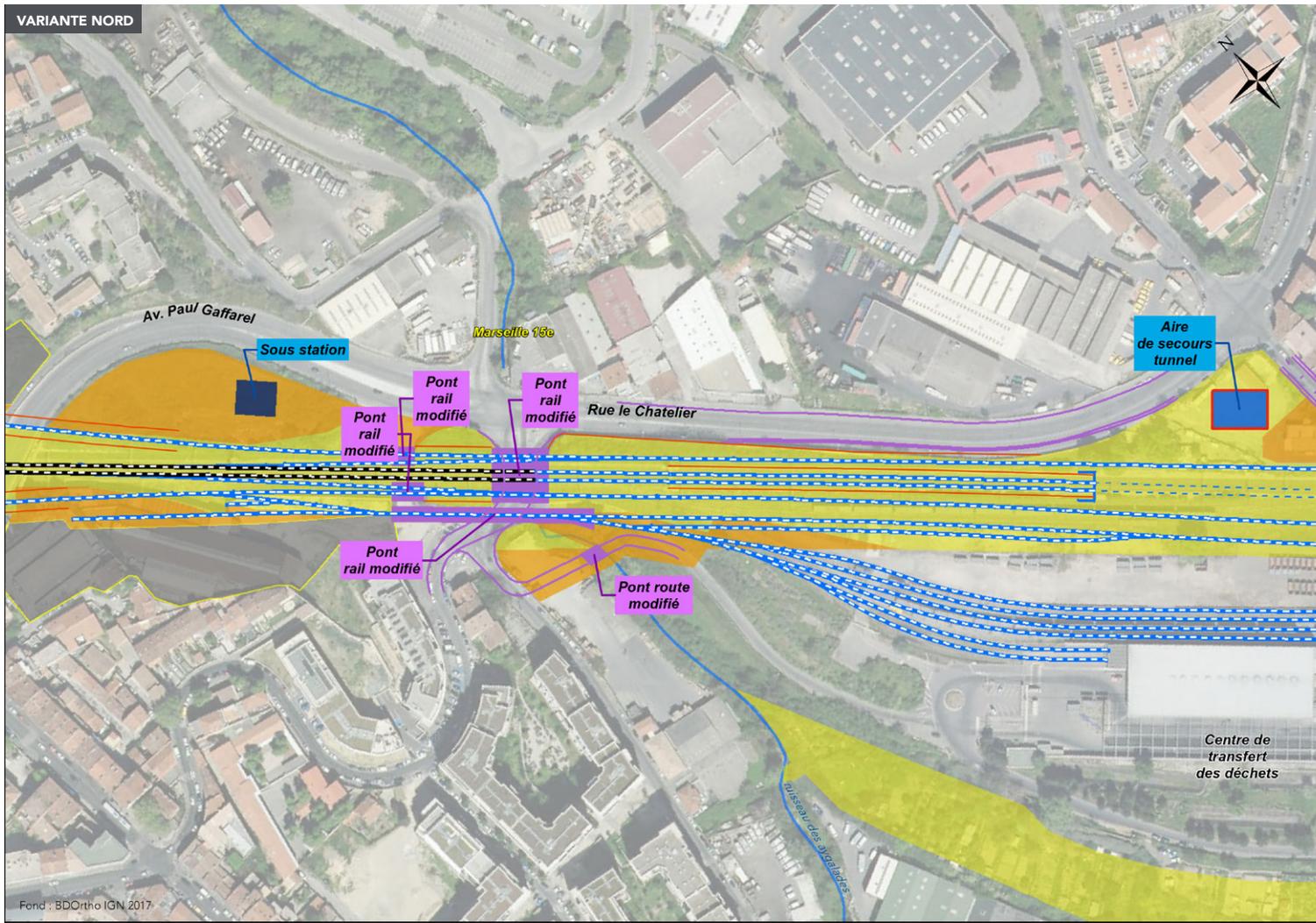
Le stationnement de trains de déchets au pied des immeubles de la résidence Bassens 2 est source de fortes nuisances olfactives, notamment en été. Le projet conduirait au raccourcissement de 400 m de la voie qui passe aujourd'hui au pied des immeubles, l'éloignant de la résidence. Les nuisances olfactives pour la résidence en seraient donc diminuées.

Incidences sur les voiries

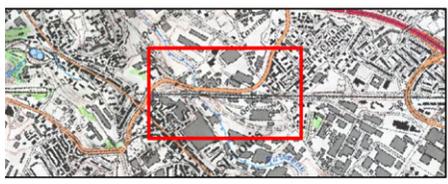
La variante n'impacte pas significativement les voiries et conditions de desserte en situation définitive mais elle implique des travaux sur les ponts-rails du chemin de la Commanderie et de l'avenue Ibrahim Ali, ainsi qu'une réduction du stationnement sur la rue Le Châtelier.

Incidences de la phase chantier

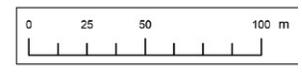
Bien que la résidence Bassens 2 ne soit pas directement concernée par cette variante, la proximité du chantier entraînera des nuisances pour ses habitants pendant les 4,5 ans de travaux : bruits de chantier, circulation de camions, etc. Des mesures spécifiques seraient prises en concertation avec les habitants pour rendre plus acceptables ces nuisances.

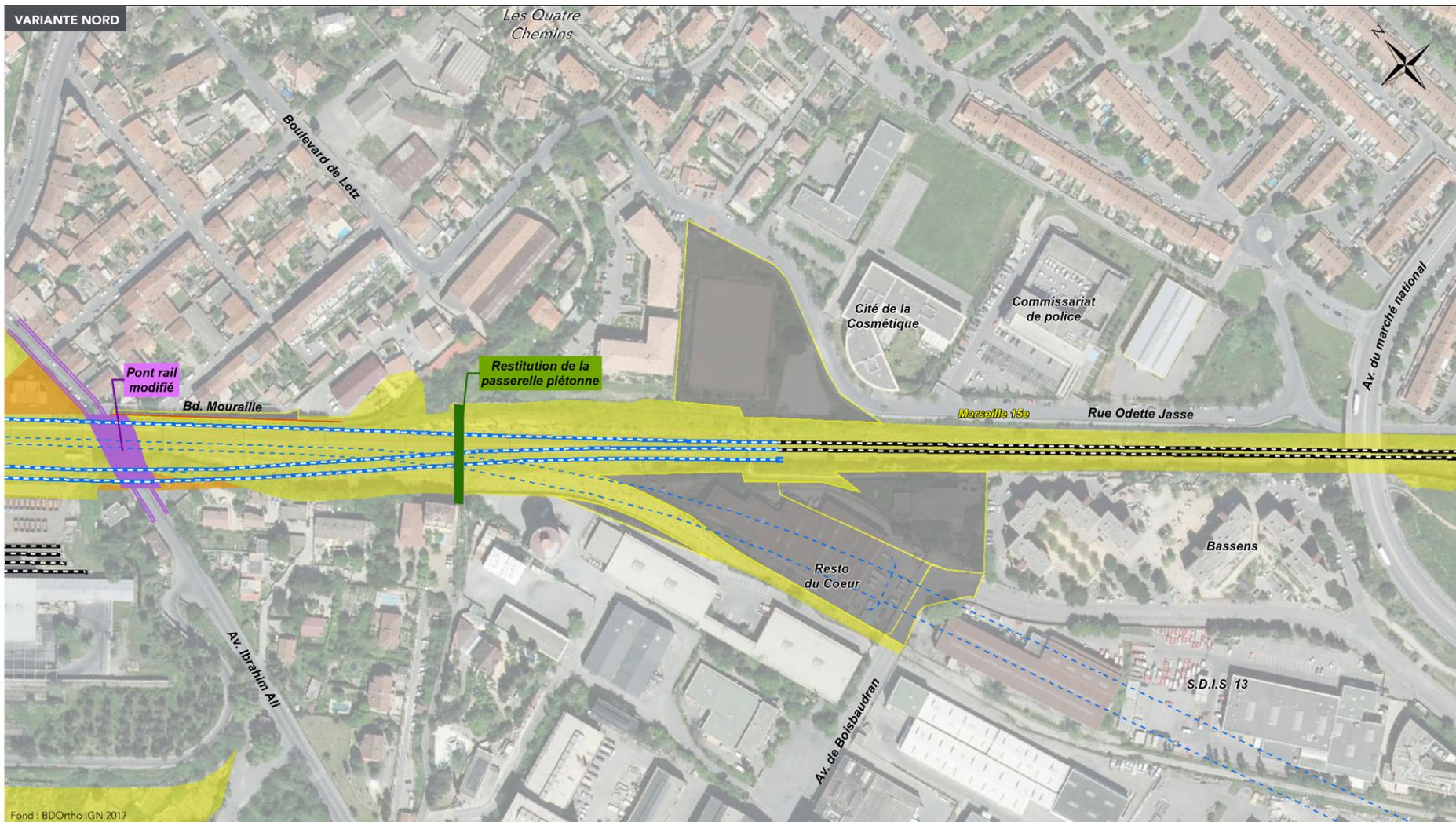


Fond : BDOortho IGN, 2017



- | | | | |
|--|---------------------------|---|---------------------|
| Emprises ferroviaires actuelles | Voie existante | Mur de soutènement / Pari de tranchée ouverte | Limite de commune |
| Emprises nécessaires au projet | Voie nouvelle souterraine | Reconstitution de voirie | ou d'arrondissement |
| Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme | Voie nouvelle en surface | | |
| | Appareil de voie | | |

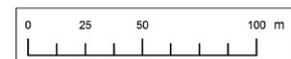




Fond : BDOrtho IGN 2017



- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
- Voie existante
- Voie nouvelle souterraine
- Voie nouvelle en surface
- Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
- - Limite de commune
- - ou d'arrondissement



LA VARIANTE « SUD »

Dans cette variante, l'entrée de la tête de tunnel s'insérerait dans le site libéré par le relogement des habitants de la résidence Bassens 2.

Incidences sur le bâti et les activités

Cette solution impacterait le bâti de la résidence Bassens 2 et le bâtiment des Restos du Cœur.

Les modalités de relogement des habitants de la résidence Bassens 2 seraient à convenir avec le bailleur CDC Habitat social et la Métropole Aix-Marseille Provence, en étroite relation avec la Ville de Marseille et la mairie de secteur. Cette variante nécessiterait l'acquisition de parties non bâties de parcelles le long de la traverse de la Chèvre, pour la réalisation de la liaison entre le boulevard Mouraille et le boulevard de Letz.

Incidences sur les voiries

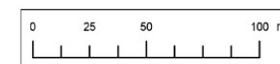
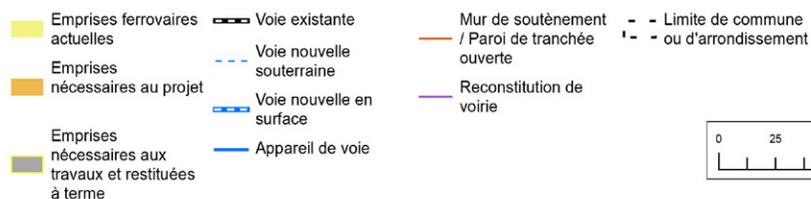
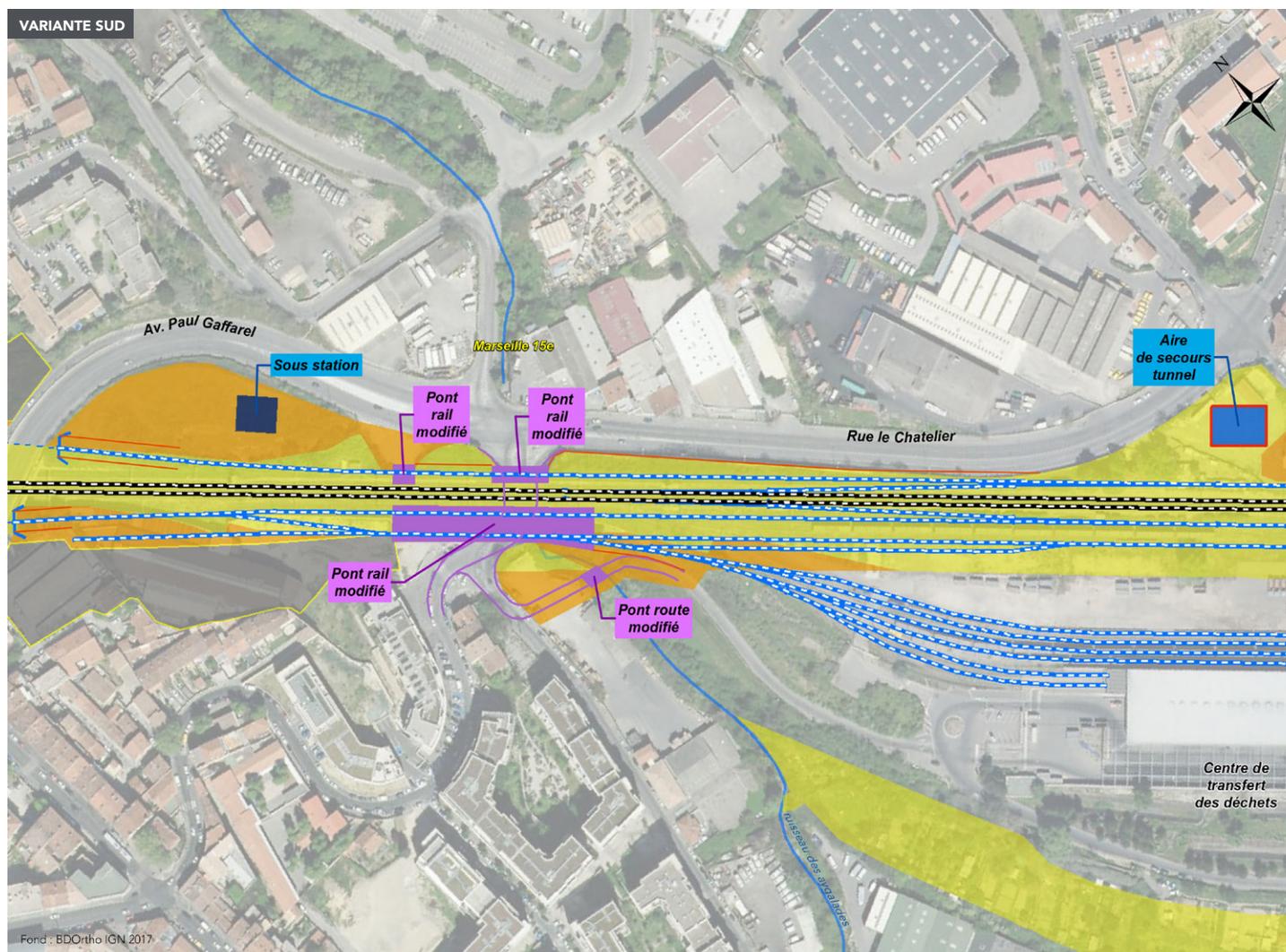
La variante sud nécessiterait deux adaptations des voiries :

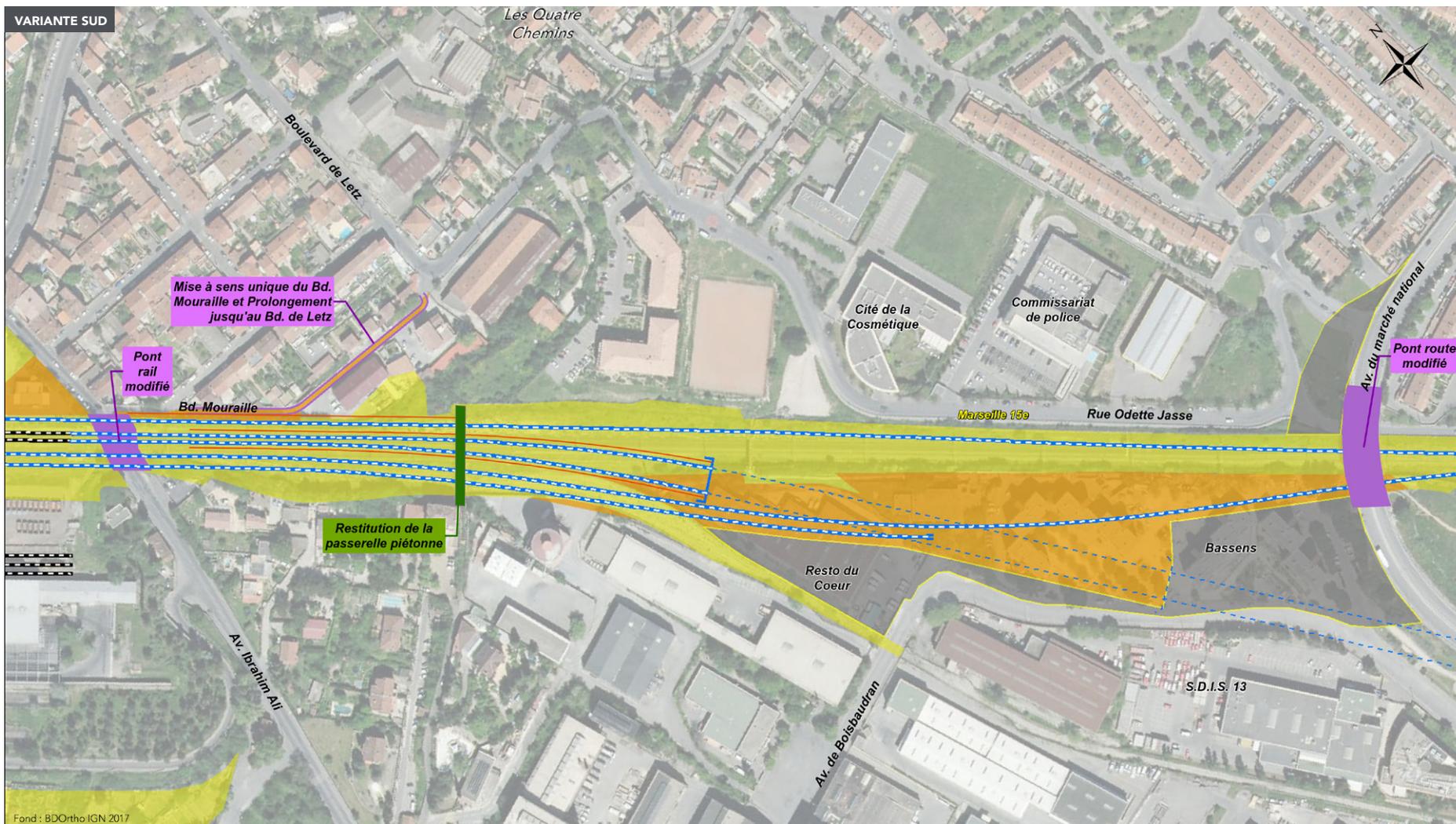
- L'insertion du talus impliquerait de réduire la largeur de la traverse Mouraille, qui serait mise en sens unique, avec un nouveau débouché sur le boulevard de Letz, via la traverse de la Chèvre.
- Le pont de l'avenue du Marché National serait reconstruit pour insérer les voies modifiées.

Dans les deux cas, les études d'affinement en cours montrent que ces impacts devraient pouvoir être évités : ce point sera précisé dans le dossier d'enquête publique (horizon fin 2021 – début 2022) si cette variante était confirmée.

Impact en phase travaux

Les emprises libérées par la délocalisation de la cité pourraient être utilisées pour les installations de chantier.

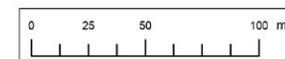




Fond : BDOrtho IGN 2017



- | | | | |
|--|---------------------------|--|-------------------------|
| Emprises ferroviaires actuelles | Voie existante | Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte | - - Limite de commune |
| Emprises nécessaires au projet | Voie nouvelle souterraine | Reconstitution de voirie | - - ou d'arrondissement |
| Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme | Voie nouvelle en surface | | |



LES ENJEUX COMMUNS AUX DEUX VARIANTES

Insertion paysagère

Lors de la constitution du dossier d'enquête publique, la meilleure insertion paysagère sera recherchée pour les deux variantes, en collaboration avec les acteurs locaux : habitants, entreprises.

Maîtrise des nuisances sonores

De l'entrée du tunnel à la gare souterraine de Marseille Saint-Charles, le trafic ferroviaire de surface serait diminué des trains qui emprunteraient le tunnel à l'heure de pointe. Il y a aujourd'hui 9 trains en heure de pointe par sens (3 TER ou interville Marseille-Lyon, 6 TGV et intercités Bordeaux – Marseille). Il n'y en aurait plus que 4 à la mise en service du projet, et jusqu'à 8 ultérieurement avec la mise en service de projets complémentaires sur Aix – Etang de Berre et la Côte Bleue.

La résidence Bassens 1, les Castors de Servières, non concernés directement par le projet, ainsi que tous les bâtiments proches des voies entre la Delorme et la gare Saint-Charles bénéficieraient de cet allègement du trafic, une partie des trains empruntant le tunnel alors qu'ils circulent en surface aujourd'hui.

Plus au nord, en direction du tunnel de Saint-Louis, la ligne connaîtrait un accroissement de trafic (de 9 trains par heure par sens aujourd'hui à 14 possibles avec le projet) qui nécessiterait vraisemblablement des protections phoniques pour les habitations concernées. Les études préliminaires indiquent que des écrans acoustiques seraient nécessaires notamment le long de la Traverse Mouraille, sur environ 300 mètres.

Les études à venir permettront d'affiner les protections phoniques à mettre en place pour protéger les riverains de la voie, en cohérence avec la réglementation en vigueur. Par ailleurs, l'amélioration des matériaux utilisés pour la construction des voies, ainsi que les progrès sur le matériel roulant contribueront à réduire le bruit de roulement sur les lignes existantes.

Incidences sur le bâti et les activités

Les deux variantes nécessiteraient l'acquisition d'une parcelle entre la voie ferrée et l'avenue Ibrahim Ali.

Incidences sur les voiries

Les travaux donneraient l'occasion d'élargir le pont des Aygalades. En effet, la présence d'un feu alternant sur cet axe important constitue aujourd'hui un point de congestion.

Incidences de la phase travaux

La durée des travaux est estimée à 4,5 ans. Les emprises nécessaires aux installations de chantier sont estimées à 1,3 ha, dans le cas d'un creusement du tunnel depuis son entrée nord.

Dans ce cas, pour les 4,8 km de tunnel bi-tube à réaliser jusqu'à la gare souterraine de Marseille Saint-Charles, les volumes de matériaux à excaver représenteraient 600 000 m³. Le rythme de creusement devrait atteindre 8 mètres par jour, soit 1 000 m³ excavés par jour.

Malgré l'optimisation du recyclage de ces matériaux qui serait réalisée pour le chantier lui-même (préparation des bétons...), la majeure partie des matériaux serait à évacuer.

L'évacuation par la voie ferrée serait privilégiée. Elle nécessiterait l'aménagement de voies dédiées au chargement des trains, a priori sur le site de traitement des déchets. Une part résiduelle des matériaux devrait toutefois être évacuée par camions vers les carrières proches.

Le choix des carrières de destination ferait l'objet d'une concertation complémentaire avant les travaux pour rechercher les solutions qui minimiseraient les nuisances pour les riverains.

Quelle que soit la solution retenue, des dispositions spécifiques seraient prises pour limiter les nuisances : bruit, poussières, encombrement des axes routiers, etc.

Au niveau du centre de transfert des déchets urbains, les deux variantes impliqueraient un déplacement de son embranchement ferroviaire sur les voies existantes de la ligne Paris Lyon Méditerranée. Les travaux devraient donc être phasés afin d'assurer une continuité de son exploitation.

SYNTHÈSE SUR LES DEUX VARIANTES

Les deux variantes sont équivalentes sur le plan technique : coûts comparables, fonctionnalités ferroviaires identiques. Les incidences sur le territoire (hors résidence Bassens 2) sont comparables : les différences ponctuelles présentées ci-dessus pourront être aplanies.

Concernant la résidence Bassens 2, il s'agit d'apprécier du point de vue des habitants les implications du choix de l'une ou l'autre des variantes :

- Si la variante nord était retenue : co-existence pendant 4,5 ans avec un chantier important et imposant ;
- Si la variante sud était retenue : opportunité d'un relogement dans des conditions améliorées répondant à leur situation selon un processus à définir dans un second temps, en étroite coordination avec CDC Habitat Social, la Métropole Aix-Marseille-Provence, la Ville de Marseille, la Mairie de secteur du 15-16 et l'État, dans le cadre d'une concertation avec les habitants de la résidence Bassens II.



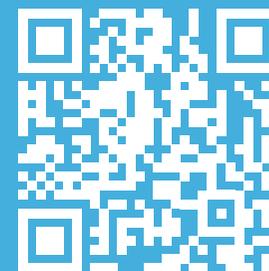
LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

POUR UN TRANSPORT FERROVIAIRE
FIABLE ET PERFORMANT AU QUOTIDIEN

Comment vous informer et exprimer votre point de vue sur le projet d'entrée nord du tunnel de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles ?

- En posant vos questions au maître d'ouvrage ou en déposant un avis ou une contribution sur le **site internet LNPCA** : www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/
- En retournant votre avis **par courrier** à :
SNCF Réseau - Mission LNPCA - La Delorme/Bassens
Immeuble Atrium 10.4 - 10 Place de la Joliette
BP 85 404 - 13567 Marseille
- En écrivant vos contributions sur des **registres** mis à disposition dans les lieux publics dont l'adresse est précisée sur le site internet du projet www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/
- En vous inscrivant¹ au préalable pour des **permanences avec le maître d'ouvrage** soit :
 - Sur le site internet du projet www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/
 - Par téléphone au **06 41 17 64 11** pour les personnes ne disposant pas d'accès au numérique
 - Via le lien d'inscription <https://vu.fr/LNPCA-Inscription-Bassens2>

¹ Les inscriptions sont destinées à respecter les mesures sanitaires en vigueur ou permettre si nécessaire de prévenir les inscrits en cas d'évolution des modalités d'échange avec le maître d'ouvrage



www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr  @ProjetLNPCA

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont financées par :

