



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































COMMENT PARTICIPER À LA CONCERTATION SUR L'INSERTION DE LA SORTIE EST DU TUNNEL DE MARSEILLE À LA PARETTE ?

- 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 Parette Les Docks - Atrium 10.4 10, place de la Joliette - BP 85404 13567 Marseille cedex 02
- En écrivant vos contributions sur des registres mis à disposition dans les lieux publics dont l'adresse vous est précisée sur le site internet du projet www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/
- En prenant rendez-vous* pour un échange suivant différentes modalités avec le maître d'ouvrage, soit par téléphone, au 06 41 17 64 11, soit via le lien suivant https://vu.fr/LNPCA-Inscription-Tunnel-la-Parette



^{&#}x27;: les inscriptions sont destinées à permettre de respecter les mesures sanitaires en vigueur (jauge de la salle, ...) ou permettre si nécessaire, de prévenir les inscrits en cas d'adaptation des modalités de la concertation.



PRÉAMBULE

Au second semestre de l'année 2019, une concertation a été conduite sur le projet des phases 1 et 2 de la LNPCA.

La decision ministerielle de juin 2020 stipule « la réalisation de l'entrée Est du tunnel de Marseille à La Parette par des trémies situées de part et d'autre de la ligne existante pour préserver les deux agencements possibles entre les trains lents et les trains rapides ».

Dans son bilan, le garant de la concertation mandaté par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a préconisé une poursuite de la concertation sur le raccordement des voies du tunnel de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles aux voies de la ligne Marseille Vintimille dans le secteur de La Parette, notamment sur les deux points suivants :

- Préciser la stratégie d'évacuation des déblais et des accès routiers ou ferroviaires ;
- Poursuivre la concertation avec les entreprises concernées et susceptibles d'être impactées en emprise foncière par le projet.

En parallèle, la poursuite des études d'exploitation ferroviaire a conduit à faire évoluer le programme du projet, en juxtaposant les voies lentes de sens contraire au sud et les voies rapides au nord.

Le présent livret de concertation présente l'insertion de la sortie est du tunnel de Marseille à La Parette.



SOMMAIRE

LES AMÉNAGEMENTS

SUR LE SECTEUR BLANCARDE / LA PENNE-SUR-HUVEAUNE	4
LE RACCORDEMENT DES VOIES DU TUNNEL DE LA GARE SOUTERRAINE DE MARSEILLE SAINTCHARLES AUX VOIES DE LA LIGNE MARSEILLE-VINTIMILLE DAN LE SECTEUR DE LA PARETTE (PHASE 2)	S
Les objectifs de l'opération	
LES INCIDENCES DU RACCORDEMENT ET LES MESURES PROPOSÉES	9
Les incidences sur le bâti Les incidences sur les voiries Les incidences du projet en phase travaux • Les principes de gestion et d'évacuation des matériaux • Les accès pendant les travaux • Les engagements de SNCF Réseau	9 11 11



LES AMÉNAGEMENTS SUR LE SECTEUR BLANCARDE / LA PENNE-SUR-HUVEAUNE

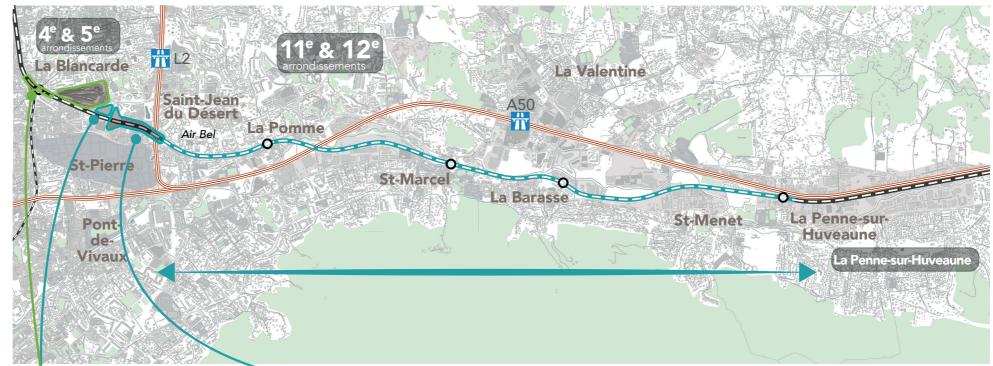
Les aménagements des phases 1 et 2 sur le secteur de La Blancarde / La Penne-sur-Huveaune comprennent :

- Le développement du technicentre de La Blancarde pour accroître les capacités de remisage et de maintenance (phases 1 et 2).
- Le raccordement des voies du tunnel de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles aux voies de la ligne Marseille Vintimille dans le secteur de La Parette (phase 2).

Ces 2 aménagements sont incontournables pour le fonctionnement du projet dans son ensemble. Par ailleurs, la création d'une 4e voie entre La Blancarde et La Penne-sur-Huveaune (phase 2) est également envisagée.

L'aménagement d'une 5e voie à quai en gare de la Blancarde, envisagée en 2019, n'est plus nécessaire, du fait du réagencement des principes de remisage des TER : les TER de l'axe Marseille Aix se gareront sur le site de Pautrier au lieu de La Blancarde.





TECHNICENTRE BLANCARDE

- Création de voies de garage TER dans le technicentre de La Blancarde

(PHASE 2

Restructuration et extension

PHASE 2

PARETTE NORD

Entrée-sortie Est du tunnel St Charles au Nord de voies, zone d'activité des Locaux Bleus

Franchissement de la L2 - et de la coulée verte qu'elle porte

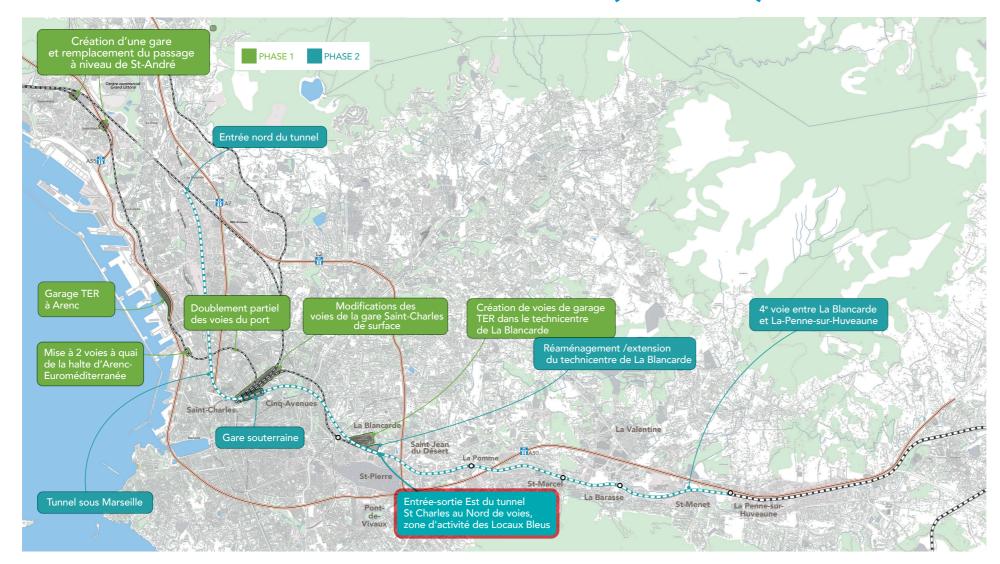
DE LA BLANCARDE À LA GARE DE LA PENNE/HUVEAUNE

Pour porter le service omnibus entre Saint-Charles et Aubagne de 3 à 4 TER par heure et par sens en période de pointe, création d'une 4e voie de La Blancarde jusqu'à la gare de la Penne-sur-Huveaune :

- Principalement située au nord des voies existantes sauf de Parette inclus à la Pomme
- Modification des quais des gares de La Pomme et La Barasse
- Enjeux d'insertion et d'aménagement urbain
- Enjeux hydrauliques



LE RACCORDEMENT DES VOIES DU TUNNEL DE LA GARE SOUTERRAINE DE MARSEILLE SAINT-CHARLES AUX VOIES DE LA LIGNE MARSEILLE-VINTIMILLE (PHASE 2)



LES OBJECTIFS DE L'OPÉRATION

La désaturation du nœud ferroviaire de Marseille St-Charles nécessiterait une traversée souterraine de Marseille, avec une gare souterraine, seule solution pour répondre à la configuration en impasse de la gare actuelle.

L'opération porte sur l'émergence du tunnel bi-tube venant de Marseille Saint-Charles et des raccordements des voies souterraines à la ligne Marseille-Vintimille.



LES ENJEUX DU TERRITOIRE

L'entrée de tunnel se situerait dans un secteur densément urbanisé, où prédominent les installations industrielles et tertiaires (zone d'activité dite « des Locaux Bleus »). Les points d'attention de SNCF Réseau ont notamment porté sur la maîtrise des impacts fonciers et la gestion de la phase travaux. L'objectif est de garantir la continuité de l'activité économique et l'amélioration du cadre de vie des riverains.

La zone concernée par le projet (300 m autour de l'opération « La Parette ») comprend 841 établissements de tous types secteurs privés, public, associatif, sociétés civiles). Le secteur concurrentiel (privé et associatif) représente 669 établissements (dont 235 sous statut d'entrepreneur individuel qui représentent 1 720 emplois dont 1 458 salariés selon nos estimations (base SIREN au 1er septembre 2020).

Les emplois salariés de ce secteur sont répartis à 12 % dans l'industrie, 18 % dans la construction, 13 % pour le commerce (détail et gros), 2 % pour le transport logistique, 3 % pour l'hôtellerie restauration et 52 % dans les autres services.

On note sur le périmètre de 300 m autour de l'opération une surreprésentation de l'industrie par rapport au profil de la commune de Marseille en particulier dans l'industrie textile, l'industrie du papier ou de plus petites entreprises de la métallurgie ou de la fabrication de matériel électrique.

Le secteur de la construction, très présent également, est constitué d'entreprises artisanales, mais également de PME plus importantes.

Le secteur commercial comprend aussi bien de petits établissements que quelques employeurs d'importance ayant une activité de grossiste ou d'intermédiaire ou de vente de combustibles. À noter également du transport logistique, des activités de l'hébergement – restauration, des activités de santé avec en particulier un important employeur (clinique).

Le secteur associatif compte des employeurs notables comme un Centre de Formation. Le secteur public est présent avec deux écoles primaires et la CRS 54.

LIMITATION DE L'IMPACT FONCIER GRÂCE À L'ÉVOLUTION DU PROGRAMME DE L'OPÉRATION

L'objectif est d'assurer la jonction de la traversée souterraine des 2 voies rapides de surface qui proviennent du plateau de la gare Saint-Charles vers Toulon/Nice.

Dans le programme présenté en 2019, la solution de sortie des deux tunnels côté nord, a priori moins impactante pour le territoire, avait été éliminée car elle bridait les développements ultérieurs du projet. En effet, deux configurations des 4 voies entre La Blancarde et La Pennesur-Huveaune étaient alors envisageables à long terme :

- Les deux voies rapides au nord et les deux voies lentes au sud
- Les deux voies rapides à l'extérieur et les deux voies lentes au centre.

La solution de sortie des tunnels de part et d'autre présentait l'avantage d'être compatible avec toutes les évolutions possibles du projet au-delà de la phase 2.

Les études du nœud ferroviaire marseillais (2020) ont conduit, dans le cadre de la structuration de l'outil remisage / maintenance par axe (en vue de la mise en concurrence de lots indépendants) :

- à prévoir le remisage des TER de la ligne d'Aix sur le site existant le long de la rue Pautrier et non plus à Blancarde ;
- à limiter les remisages de TGV et de trains unités multiples à Blancarde (optimisation des besoins nécessaire à satisfaire l'expression de besoin).

Ces choix entraînent une diminution des flux de mouvements techniques, et permettent une réorganisation des accès au technicentre de Blancarde. Parallèlement, ces études ont montré que les cisaillements entre circulations rapides encadrantes et circulations lentes au centre étaient quasiment impossibles à gérer sur le bloc Est de la gare Saint-Charles.

En cohérence de l'organisation des voies entre Blancarde et la Penne-sur-Huveaune, une solution de positionnement des deux têtes de tunnel, au nord des voies existantes, est donc retenue sur le site de la Parette pour la présente concertation publique.

Il a donc été décidé de raccorder les voies en tunnel au nord sur les deux voies rapides de Marseille -Vintimille.

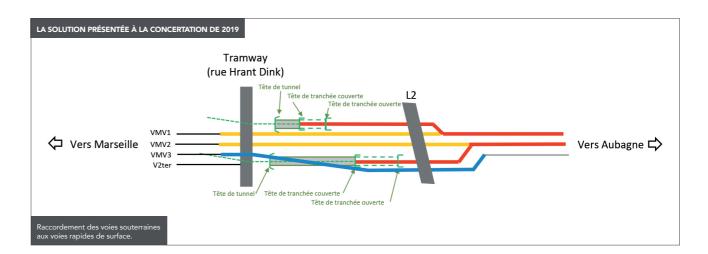
Comme dans le projet présenté en 2019, l'aménagement des entrées est du tunnel de Marseille Saint-Charles serait conçu pour permettre toutes les évolutions nécessaires dans la vallée de l'Huveaune : 3 ou 4 voies entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune¹, la section entre La Penne-sur-Huveaune et Aubagne restant à 3 voies en toutes hypothèses.

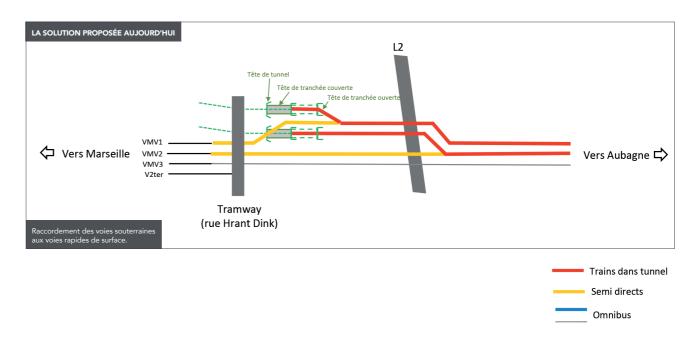
LES PRINCIPES DE L'OPÉRATION : VOIES RAPIDES CÔTÉ NORD

Le projet d'aménagement de l'entrée est du tunnel de Marseille Saint-Charles comprend :

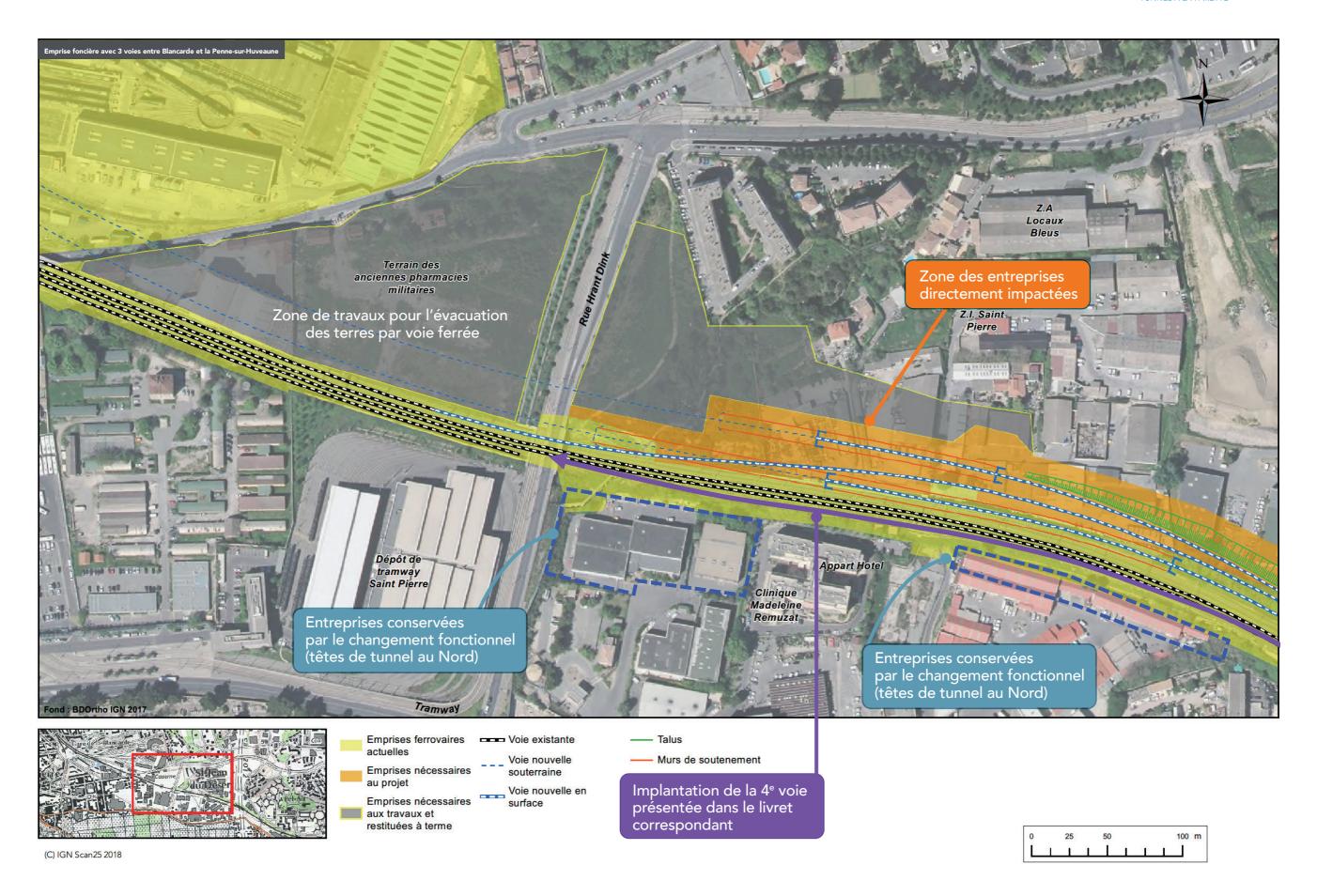
- L'aménagement des trémies d'accès au tunnel, au nord de la plate-forme existante;
- Des installations de chantier pour la réalisation des tunnels;
- Le raccordement sur les voies Marseille-Aubagne ;
- L'adaptation des ouvrages de franchissement de la L2.

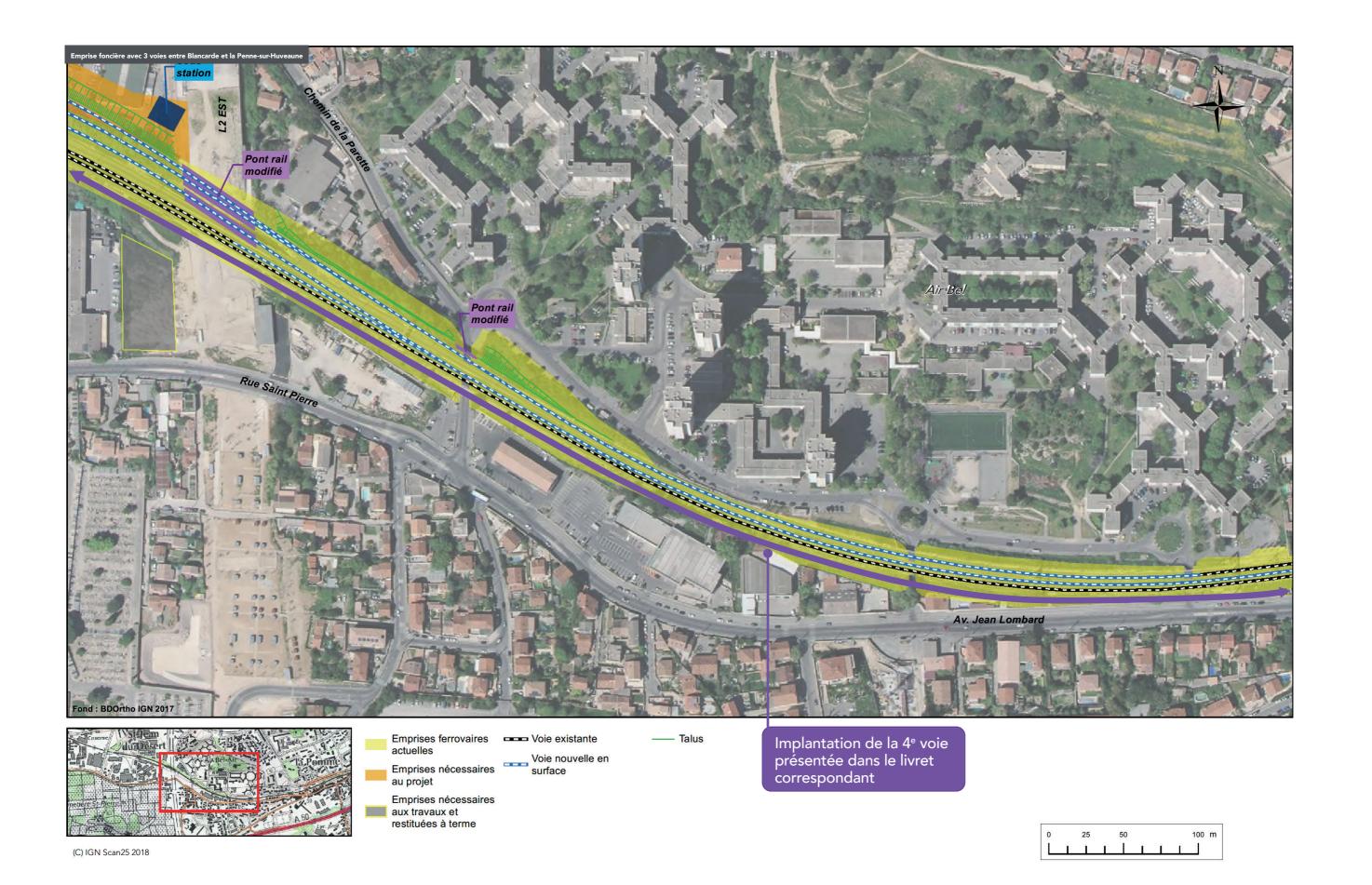
Le coût de cette opération est estimé à environ 113 M€ aux conditions économiques de juillet 2020.





^{1.} Un livret de la concertation est consacré à « la 4° voie y compris sur le secteur Parette , entre Blancarde et la Penne-sur-Huveaune : gare et insertion ». Il est disponible sur le site internet du projet : www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/







LES INCIDENCES DU RACCORDEMENT ET LES MESURES PROPOSÉES

L'évolution pour un passage à 4 voies à entre la Blancarde et la La Penne-sur-Huveaune est présentée dans le livret dédiée à cette dernière opération (consultable sur **www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr**): il s'agit en effet de deux opérations distinctes, l'une au nord des voies, objet du présent livret, l'autre au sud.

LES INCIDENCES SUR LE BÂTI

Dans la zone d'emprise du projet, une vingtaine d'établissements ont été identifiés, représentant environ 170 emplois.

A cela, il convient d'ajouter 6 entreprises très proches des travaux qui seraient indirectement impactées : elles représentent environ 25 emplois.

Il s'agit pour leur grande majorité d'entreprises établies depuis de nombreuses années sur le territoire.

Le maître d'ouvrage a mandaté la Chambre de Commerce et d'Industrie Métropolitaine Aix-Marseille- Provence pour accompagner les entreprises qui devront être relocalisées de façon à préserver leurs emplois et renforcer leur potentiel de développement.

Les terrains devraient être libérés à l'horizon 2027, selon le calendrier souhaité à ce jour.

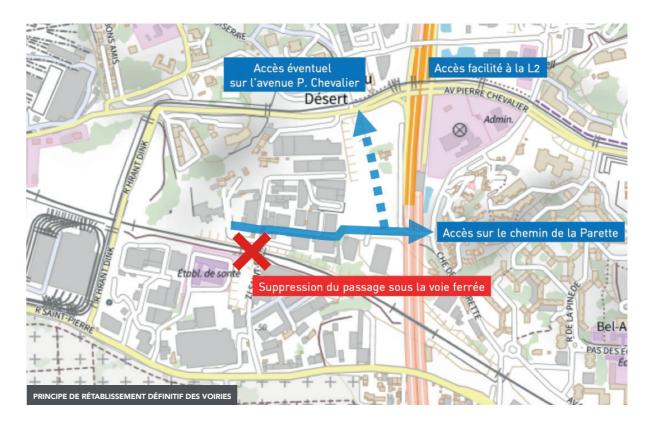
LES INCIDENCES SUR LES VOIRIES

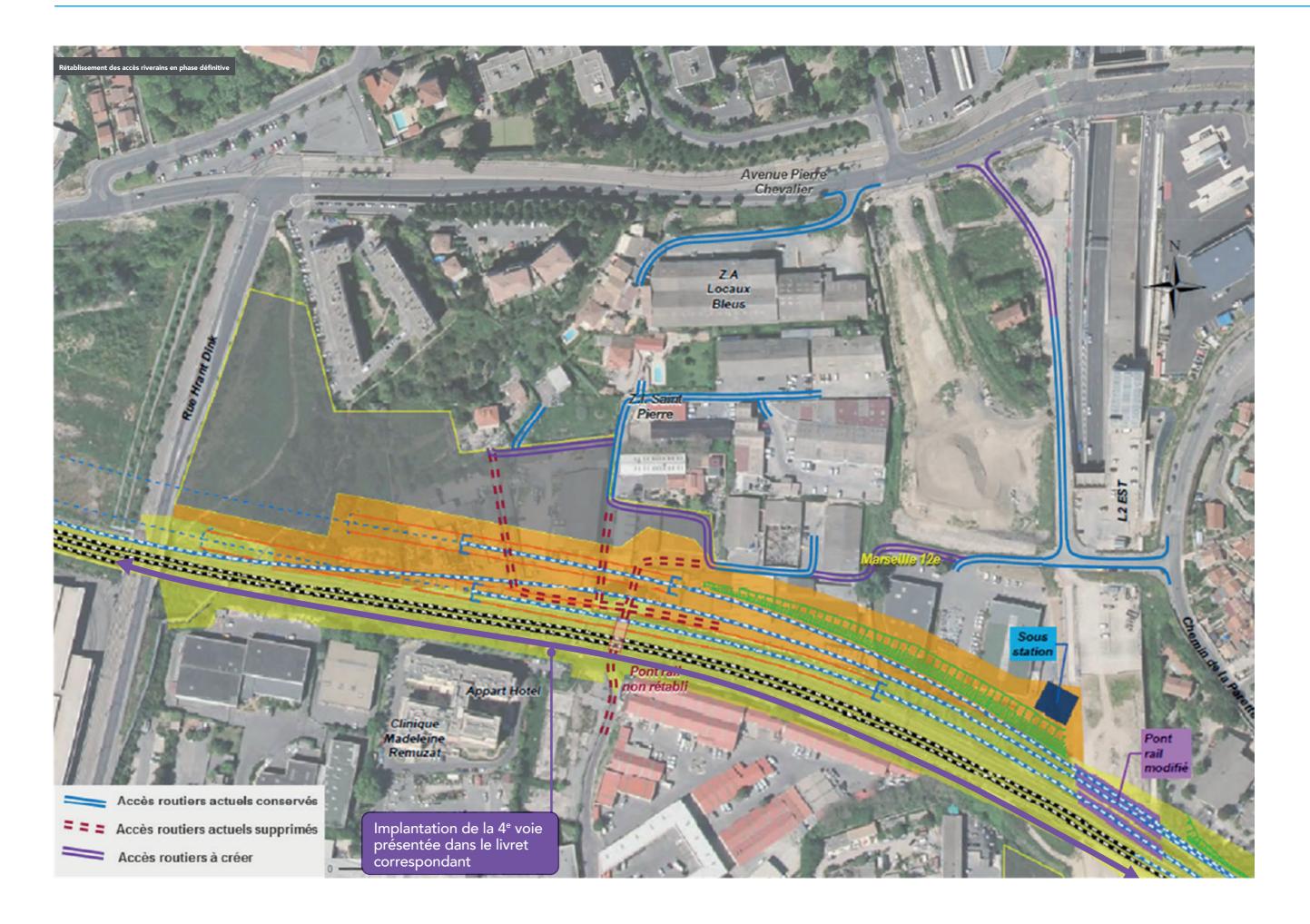
La réalisation des trémies d'accès au tunnel ne permettrait pas de maintenir le passage inférieur sous la voie ferrée existant de la voirie desservant la zone d'activités des locaux bleus et la zone industrielle Saint-Pierre.

Cet accès serait rétabli par une nouvelle voirie de desserte se branchant sur le chemin de la Parette, et éventuellement sur l'avenue Pierre Chevalier (dans le prolongement de la rue Hrant Dink).

Cette réorganisation offrirait un accès plus direct à la L2 de la zone d'activité. Le rétablissement de la voirie sera adaptée aux activités du site.

Le pont-rail existant au-dessus de la L2 devrait être élargi pour permettre l'insertion des voies issues des tunnels. La continuité de la promenade piétonne (coulée verte) aménagée sur la L2 serait maintenue à son emplacement actuel.





LES INCIDENCES DU PROJET EN PHASE TRAVAUX

La durée des travaux de raccordement est estimée à 4 ans.

LES PRINCIPES DE GESTION ET D'ÉVACUATION DES MATÉRIAUX

Principes généraux de gestion des matériaux extraits du tunnel de Marseille et de la gare souterraine
La conception de l'organisation des travaux pour le creusement du tunnel et de la gare souterraine, ainsi que la gestion des matériaux issus de ce creusement ont fait l'objet d'une étude détaillée.

VOLUMES EN JEU

Le creusement des tunnels de la traversée souterraine de Marseille et de la gare souterraine de Saint-Charles représentent environ 1,8 millions de m³ de matériaux, soit environ 4 millions de tonnes.

NATURE DES MATÉRIAUX

Les ouvrages de la gare souterraine sont situés dans les formations oligocènes du bassin de Marseille. Il s'agit de terrains hétérogènes à dominante marno-gréseuse tendre, avec des niveaux à forte résistance (poudingues et grès) et des niveaux à faible résistance (sables). Les tunnels traverseront différentes couches de sédiments : marnes, marnes sableuses, poudingues, grés, argiles, calcaires.

Les techniques « traditionnelles » (creusement de la « boîte » de la gare, notamment) produiront des matériaux relativement grossiers. Au contraire, des tunnels creusés par des tunneliers produiront des matériaux plus fins, voire des boues.

Stratégie de gestion des matériaux

La démarche normale de gestion des matériaux excédentaires comprend trois niveaux :

- La réutilisation pour le projet LNPCA ;
- La mutualisation avec d'autres grands projets qui ont un bilan déficitaire ;
- L'évacuation vers des sites adaptés.

La réutilisation des matériaux extraits pour le projet lui-même n'offre pasbeaucoup de perspectives :

- Le projet ne comporte pas de grands remblais qui pourraient absorber les matériaux sortis des tunnels;
- La nature géologique des roches n'est pas favorable à la confection des bétons des ouvrages à construire.

La mutualisation avec d'autres grands projets a été initiée à partir d'un inventaire de projets concomitants qui pourraient avoir besoin des excédents : liaison Fos Salon A56, contournement autoroutier d'Arles A54, projets du GPMM, ...). Six années avant le début des travaux, il est difficile de disposer d'informations stabilisées sur les calendriers de réalisation de ces différents projets. Le travail engagé sera actualisé après la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de LNPCA pour s'adapter au calendrier des autres grands projets précités.

Les volumes d'excavation qui ne pourraient pas être valorisés feront l'objet d'une évacuation vers des sites de stockage, que les matériaux soient ultérieurement revalorisés ou définitivement mis en dépôt.

La stratégie de gestion des matériaux issus du creusement de la gare souterraine de Saint-Charles et des

tunnels d'accès repose sur quatre principes :

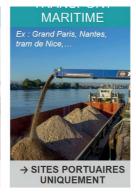
- Privilégier les zones de sortie des matériaux les moins urbanisées;
- 2. Privilégier les modes d'évacuation de moindre incidence pour les riverains et la circulation urbaine
- 3. Limiter la distance des sites d'évacuation ;
- **4.** Diversifier les modes d'évacuation pour réduire la durée globale des travaux.

5 possibilités de modes d'évacuation des déblais ont été étudiées par SNCF Réseau :

MODES D'ÉVACUATION DES DÉBLAIS











LA SOLUTION PRIVILÉGIÉE PAR SNCF RÉSEAU : L'ÉVACUATION DES DÉBLAIS PAR LE TRAIN

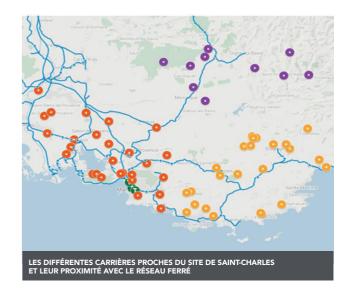
La localisation des travaux à proximité immédiate des voies ferrées conduit SNCF Réseau à privilégier une solution d'évacuation par fret ferroviaire, mode moins polluant, plus respectueux du cadre de vie et s'inscrivant dans les engagements pris par SNCF-Réseau en faveur du développement durable.

L'analyse avec l'Union Nationale des Industries de Carrières Et Matériaux de construction (UNICEM) a permis d'identifier à proximité de Marseille les principaux sites pertinents (carrières et exutoires potentiels) susceptibles d'accueillir les 1,8 millions de m³ qui seront issus du creusement.

Plusieurs sites sont déjà reliés au réseau ferroviaire, d'autres sont situés à proximité du réseau, ce qui pourrait nécessiter des travaux pour créer ou réactiver une installation terminale embranchée. D'ici la réalisation des travaux, SNCF Réseau proposera

aux entreprises qui creuseront le tunnel et la gare souterraine des débouchés ferroviaires disponibles et sécurisés, minimisant les risques de rupture d'acheminement pour fiabiliser le déroulement du chantier.

L'évacuation par fer nécessite la pose de voies de service sur les sites de sortie des deblais, avec des voies de chargement aménagées pour recevoir les matériaux acheminés a priori par bande transporteuse depuis la sortie de l'excavation.







DES SOLUTIONS COMPLÉMENTAIRES AU MODE FERROVIAIRE : LE TRANSPORT ROUTIER, LA BANDE TRANSPORTEUSE OU LE TÉLÉPHÉRIQUE

Le transport routier

Cette solution de second ordre sera nécessaire à l'approvisionnement du chantier et à l'évacuation de certains matériaux non évacuables par le fer.

Plusieurs carrières situées à proximité du chantier autour de Marseille peuvent absorber sans difficulté des volumes significatifs : Ste-Marthe, St-Tronc, l'Estaque, Gardanne,

Ce mode d'évacuation est cependant susceptible de générer des nuisances pour les riverains, notamment en sites urbains :

- Bruit et autres nuisances (poussières, etc.) ;
- Sécurité routière ;
- Congestion routière.

Le choix des sites de destination de ces matériaux n'est pas encore finalisé. Il le sera à partir d'un bilan environnemental global favorable aux riverains : il s'agira de rechercher l'équilibre entre une distance modérée, un accès facile à partir des grands axes (autoroute, notamment), une traversée limitée de zones densément urbanisées et des conditions optimales de mises en dépôt (remise en état de carrières autorisées, notamment).

Une concertation étroite sera organisée avec les riverains concernés dans la phase de préparation des travaux pour en établir le cahier des charges.

La bande transporteuse

La bande transporteuse peut être un complément utile au mode ferroviaire. Ce dispositif offre des possibilités d'évacuation élevées. Elle peut cependant générer des nuisances sonores à proximité, ce qui conduit à ne pas privilégier cette solution en zone urbaine hormis à l'intérieur du chantier.

L'évacuation par canalisation, variante de la bande transporteuse, est adaptée au cas de l'utilisation d'un tunnelier à pression de boue et nécessite l'installation d'une station de traitement. Elle a été utilisée à Nice sur le tunnel du tramway. La station de traitement était située sur le port de Nice, à proximité des habitations, avec des dispositifs anti-nuisances et un traitement architectural.

Le téléphérique

Le téléphérique a été utilisé historiquement sur de nombreux chantiers et carrières. Il est utilisé pour des chantiers en lle de France, par exemple la construction d'un bâtiment à Clichy-la-Garenne en site urbain. Sur les opérations récentes, la distance est en général inférieure à 1 km mais des distances plus importantes sont possibles. Il peut transporter jusqu'à 2 400 tonnes par jour.

Cette solution pourrait être envisagée en complément de la solution ferroviaire.

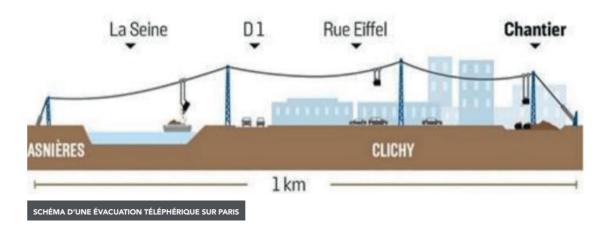
UNE SOLUTION MOINS ADAPTÉE AU SITE DE PARETTE : LE TRANSPORT MARITIME

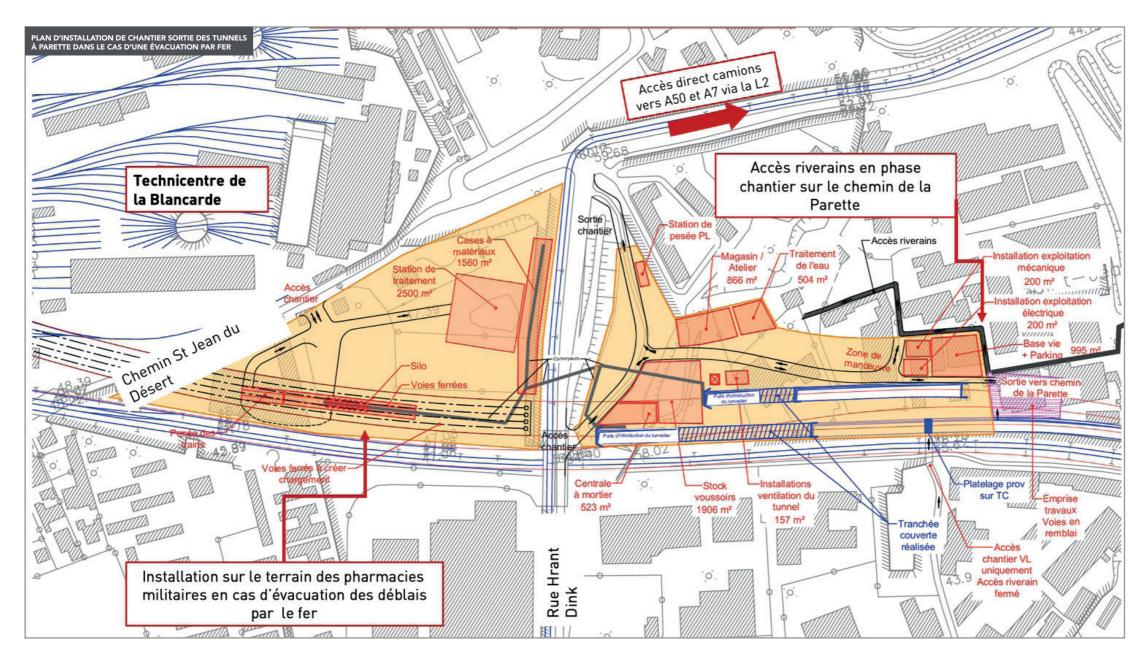
Le transport maritime

Il a été mis en œuvre par exemple pour le tunnel du tramway de Nice : les déchets ont été acheminés par voie maritime sur le site Eurovia de Fos-sur-Mer, une plateforme de déchargement et de valorisation unique dans la région. Les matériaux, une fois traités, peuvent être réutilisés sur de nouveaux chantiers.

Pour Parette, le transfert des déblais du projet jusqu'aux bassins est du port de Marseille se heurte à de grosses difficultés de passage au cœur de la ville. Il semble plus pertinent et moins impactant d'acheminer les déblais à Fos par le fer.







Le dispositif de gestion des déblais sur le site de Parette

Une installation d'évacuation par fer est prévue sur le site de Marseille St-Charles pour atteindre plus de 80% de taux d'évacuation des déblais du creusement de la gare souterraine.

Pour les tunnels, les déblais doivent être évacués depuis les têtes de tunnel nord et est, où seront mis en place les tunneliers. Il serait possible d'équiper les deux têtes de tunnel par des installations d'évacuation par fer : le tunnel nord serait alors creusé depuis la tête nord, le tunnel est depuis la tête est.

Le site de Parette aurait alors à traiter et évacuer 350 000 m³ de matériaux issus du tunnel est.

Toutefois, dans un souci d'optimisation des installations, une autre solution serait de creuser tout le tunnel depuis une seule des deux têtes. Les installations d'évacuation par fer seraient alors prévues uniquement sur le site de creusement principal.

Avec la proximité du technicentre de Blancarde, la réalisation d'installations d'évacuation des déblais par voie ferrée apparaît aujourd'hui intéressante à mettre en œuvre sur la tête est, à la Parette.

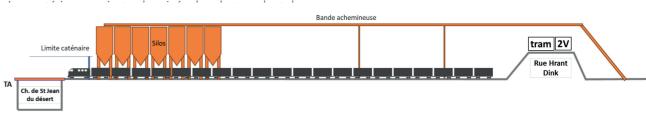
Si cette solution était retenue, les installations ferroviaires du site de la Parette pourraient traiter autour d'1 million de m³ de déblais des tunnels.

Les surfaces d'installation de chantier représenteraient sur le secteur de la Parette environ 1,6 ha en plus des surfaces d'acquisition définitive.

L'évacuation par fer nécessiterait une occupation pendant les travaux complémentaire sur le terrain des pharmacies militaires d'environ 2,5 ha.

Le rythme de creusement devrait atteindre 8 mètres par jour, soit 1 000 m³ excavés par jour.

Les voies provisoires de chargement des matériaux seraient installées sur le site dit « des Pharmacies Militaires », en continuité des voies du technicentre de Blancarde.



INSTALLATIONS DE CHARGEMENT DES DÉBLAIS SUR DES TRAINS DE FRET : COUPE DE PRINCIPE

LES ACCÈS PENDANT LES TRAVAUX

La suppression du pont-rail d'accès à la ZI St-Pierre devrait intervenir tôt dans le déroulement du chantier. Cette suppression définitive impliquerait de créer de nouveaux accès vers le chemin de la Parette et l'avenue Pierre Chevalier (voir plus haut). Ces accès seraient mis en oeuvre avant la suppression du pont-rail et assureraient la desserte de la partie nord de la zone d'activité pendant les travaux. Des circulations provisoires sont prévues pendant la phase chantier (voir plan des installations de chantier ci-dessus).

Pour la fraction des mouvements de matériaux qui ne pourrait être traitée par train, ces nouvelles voies assureraient l'accès des camions à la L2 avec un minimum de nuisances pour les riverains.

LES ENGAGEMENTS DE SNCF RÉSEAU

SNCF Réseau mettra en oeuvre une démarche de haute qualité environnementale des chantiers et d'amélioration continue, appuyée sur les retours d'expérience de chaque chantier antérieur.

SNCF Réseau prend ainsi les engagements suivants :

Durant la phase de préparation des travaux :

- Poursuivre la concertation continue et les échanges avec la ville, les entreprises et les riverains, et prendre en compte les enjeux et points d'attention qui en ressortent dans la conception des ouvrages et l'organisation du chantier;
- Mettre en oeuvre une démarche pour favoriser l'emploi sur le territoire et déployer des clauses d'insertion de la main d'oeuvre locale dans les marchés de travaux;
- Réaliser toutes les études géotechniques et diagnostics préventifs du bâti nécessaires pour réduire au minimum les risques de désordre sur les constructions de surface ;
- Réaliser des états des lieux contradictoires des bâtis proches des travaux (y compris souterrains) pour permettre de repérer rapidement et sans contestation les éventuels désordres pour prendre les dispositions qui s'imposeront pour assurer la sécurité des personnes et des biens;
- Préciser le phasage des travaux et les modalités d'évacuation des matériaux en recherchant la meilleure solution pour les riverains, les entreprises et l'environnement dans le respect des objectifs du projet (notamment des coûts et des délais) et des contraintes de réalisation (circuits d'amenée des matériaux de construction, etc.)

L'expérience montre qu'une nuisance de chantier (bruit, poussières, vibrations, etc.) est mieux acceptée si elle a été annoncée, bien définie dans le temps (heures dans la journée, durée, début, fin) et que la réalité correspond strictement aux annonces. La concertation continue que mettra en oeuvre le maître d'ouvrage contribuera à créer cette confiance et à partager les étapes de chantier à venir, en prenant en considération les demandes des riverains.

Durant la phase travaux :

- Poursuivre la concertation permanente avec les riverains et les entreprises;
- Imposer aux entreprises de travaux le respect de toutes les mesures qui auront été prises pour limiter les nuisances pour les riverains (horaires, bruits, vibrations, poussières, circulation de camions, etc.);
- Garantir les accès riverains et entreprises et la circulation sur les voiries adjacentes durant les travaux.



POUR UN TRANSPORT FERROVIAIRE FIABLE ET PERFORMANT AU QUOTIDIEN

Comment participer à la concertation sur l'insertion de la sortie est du tunnel de Marseille à la Parette ?

- 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 Parette Les Docks - Atrium 10.4 - 10, place de la Joliette BP 85404 - 13567 Marseille cedex 02
- En écrivant vos contributions sur des registres mis à disposition dans les lieux publics dont l'adresse vous est précisée sur le site internet du projet www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/
- En prenant rendez-vous pour un échange suivant différentes modalités avec le maître d'ouvrage, soit par téléphone, au 06 41 17 64 11, soit via le lien suivant : https://vu.fr/LNPCA-Inscription-Tunnel-la-Parette



www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr @ProjetLNPCA



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



























