Confédération CIQ Marseille

Réunion de présentation

3 septembre 2019

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

SOMMAIRE

1. LE PROJET LNPCA

+ Les 4 grandes phases du projet
+ Le projet dans les Bouches-du-Rhône
+ Les bénéfices du projet dans les Bouches-du-Rhône
+ Le dispositif de concertation

2. LES OPÉRATIONS DES PHASES 1 ET 2 SUR LE SECTEUR DE MARSEILLE

+ Secteur Marseille nord
+ Secteur Arenc
+ Secteur Marseille Saint-Charles
+ Secteur Blancarde – La Penne-sur-Huveaune

3. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

Présentation des intervenants

- SNCF Réseau
  - Jean-Marc ILLES - Directeur territorial adjoint – Chef de mission LNPCA
  - Patrick LARMINAT –Responsable pôle prospection, émergence et maîtrise d'ouvrage
  - Alain PREA – Responsable territorial Bouches-du-Rhône LNPCA

1. LE PROJET LNPCA

+ Les 4 grandes phases de réalisation du projet
+ Le projet dans les Bouches-du-Rhône
+ Les bénéfices du projet dans les Bouches-du-Rhône
+ Le dispositif de concertation avec le public

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

La réalisation phasée du « projet » par le conseil d'orientation des infrastructures le 2 février 2018

Le projet dans les Bouches-du-Rhône

PHASES 1 ET 2 DU PROJET, soumises à la concertation avec le public

- Inscrites dans les priorités de désaturation des nœuds ferroviaires et d'augmentation des transports du quotidien souhaitées par le gouvernement et les élus et prenant en considération les précédentes concertations
- **Projet de LOM** : prévoit la réalisation de l'enquête publique des phases 1 et 2 et l'engagement des travaux de la phase 1 entre 2018 et 2022
- **Décision ministérielle du 4 mars 2019** : demande une concertation sur les phases 1 et 2 mi 2019

PHASES 3 ET 4 DU PROJET

- *Conseil d'Orientation des Infrastructures* : intègre ces phases dans le projet comme étapes consécutives à la désaturation des nœuds pour rapprocher les métropoles régionales
- Projet de *Loi d'Orientation des Mobilités* : « *Poursuite des études pour préciser les tracés et emplacements des gares nouvelles de ces phases* »
- Nouvelles étapes de concertation à organiser ultérieurement sur ces 2 phases

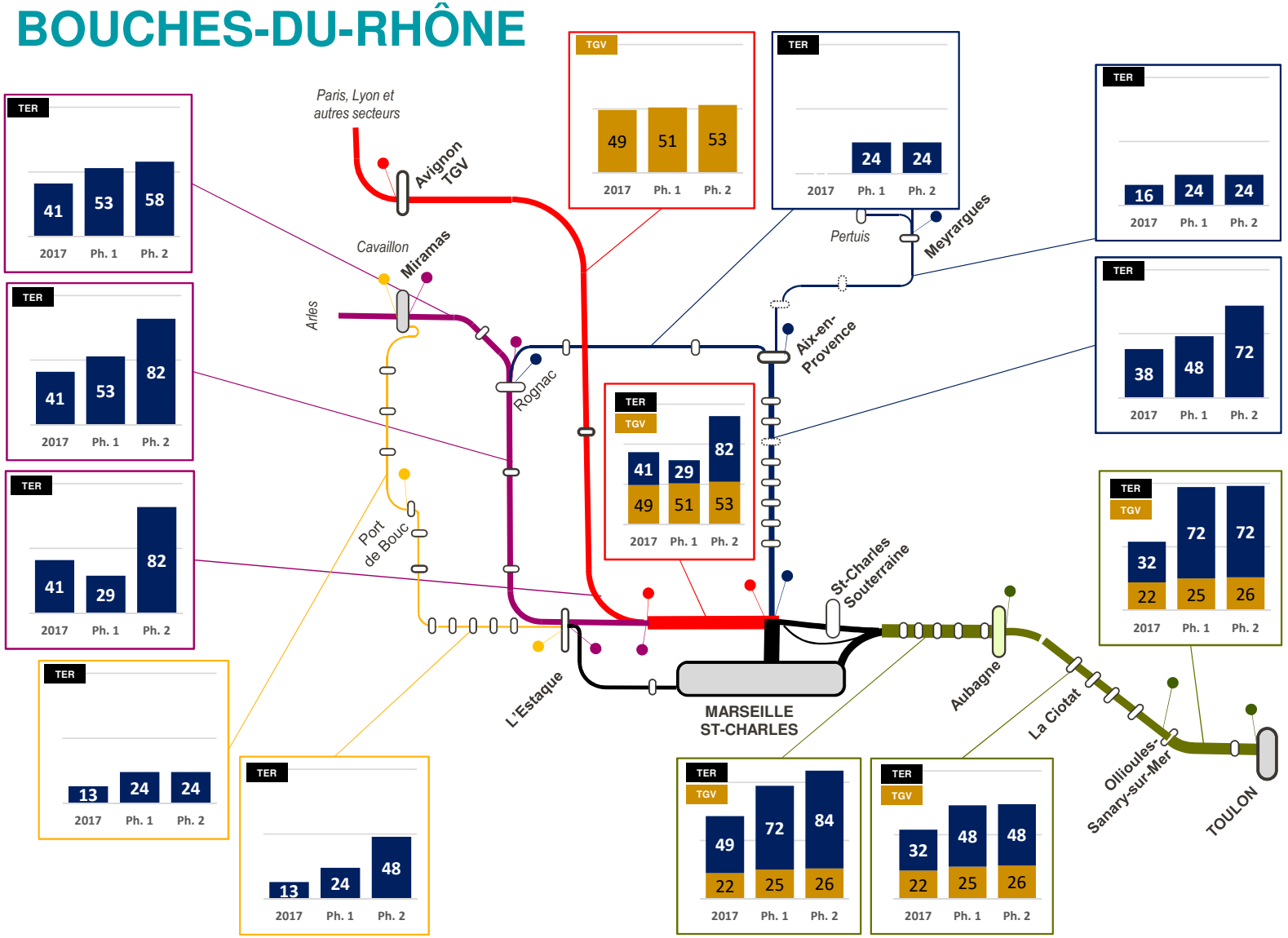
Les bénéfices du projet dans les Bouches-du-Rhône

Plus de régularité et plus de capacité

Régularité	**Capacité / Services (heure de pointe)**

• Séparation des flux en surface à Marseille St-Charles
  • Suppression de 4,5 conflits d'itinéraires de trains toutes les heures
• Garage des TER par axe pour libérer les voies pour les trains voyageurs
  • Marseille-Miramas
  • Marseille Aix-TGV
  • Marseille-Aix
  • Marseille-Aubagne
• Circulations techniques séparées des flux commerciaux entre St-Charles et Blancarde
• Itinéraire alternatif en cas d'incident
	• Libération de capacité sur les voies de surface à St-Charles pour augmenter le nombre de trains circulant
	  • Capacité permise : 23 TER par heure et par sens (16 aujourd'hui)
	• Permet un passage à une logique de RER métropolitain
	• Création de nouveaux services entre Miramas – Vitrolles aéroport – Aubagne - Toulon
	• Gain de 15 minutes pour 20 000 trains par an traversant Marseille depuis ou vers Toulon et Nice

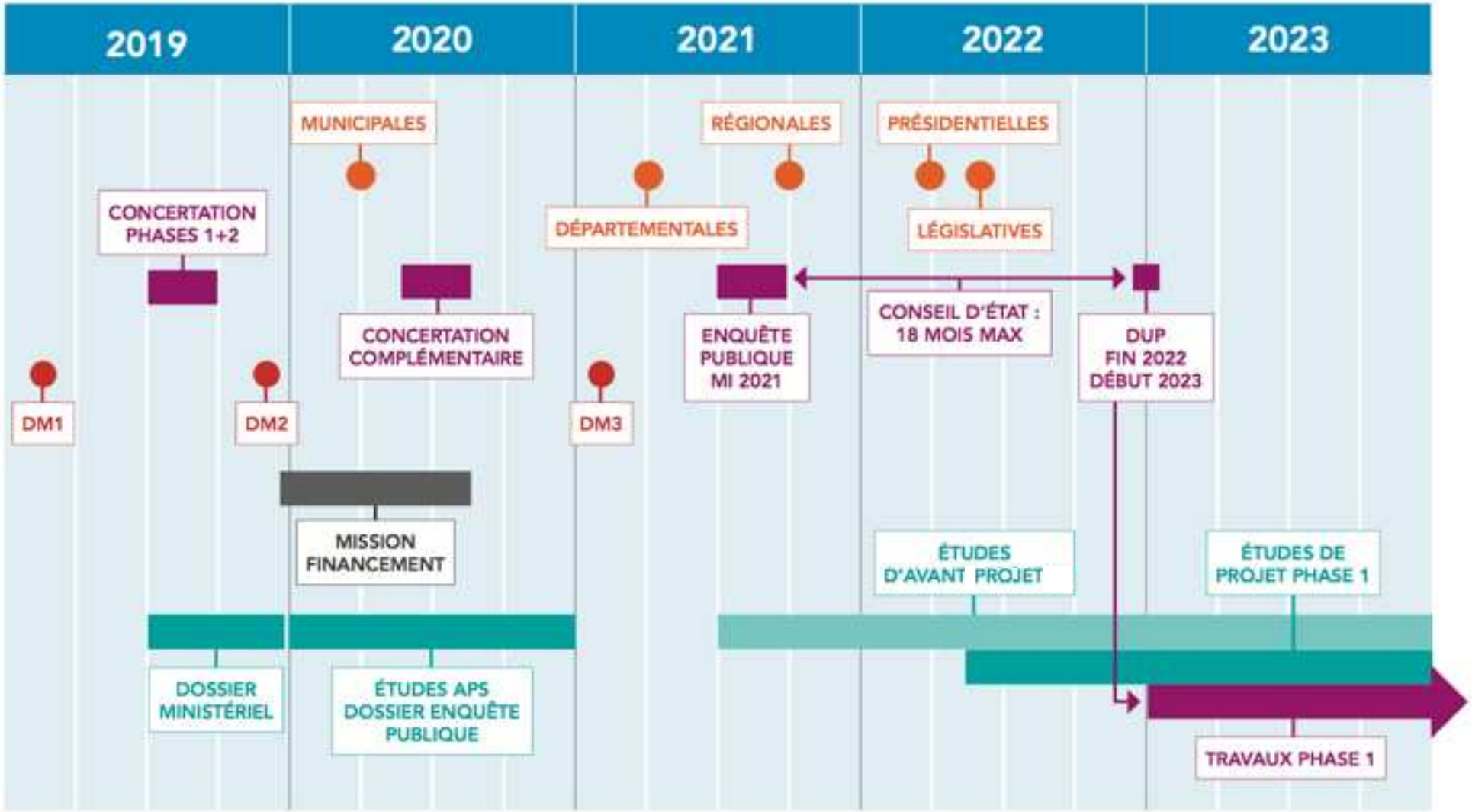
Evolution de l'offre de trains dans le secteur Bouches –du-Rhône



Le dispositif de concertation
12 juin – 18 octobre 2019

Sur le nœud ferroviaire marseillais		
Réunion d'ouverture	• 12 juin 2019 à Marseille	
Ateliers riverains	• 24 juin : 4ème voie Blancarde - La Penne sur Huveaune • 27 juin : Faisceau d'Arenc – Saint-Charles • 28 juin : Blancarde	• 1er juillet : Marseille Nord • 3 juillet : Gare Saint-Charles
Permanences du maître d'ouvrage	• 21 juin et 9 juillet : Gare Saint-Charles • 24 juin et 10 juillet : Blancarde • 26 juin et 11 juillet : 4ème voie Blancarde - La Penne sur Huveaune	• 4 juillet : Marseille Nord • 4 et 17 juillet : Faisceau d'Arenc – Saint-Charles
Réunions publiques locales	• **Saint-Charles** : **9 septembre** 18h → EMD (rue J. Biaggi) • **Marseille Nord** : **26 septembre** 19h → Cité des Arts (225 rue des Aygalades) • **Blancarde – La Penne sur H** : **30 septembre** 19h →Entre 2 murs (313 rue St Pierre) • **Faisceau d'Arenc** : **1er octobre** 18h → mairie du 2 et 3ème arrdts	
Ateliers thématiques	• 27 septembre 2019 à 18h : *Environnement Développement Durable* à Toulon • 2 octobre 2019 à 18h : *Socio-économie* → EMD (rue Biaggi – Marseille) • 3 octobre 2019 à 18h : Saturation ferroviaire à Nice	
Réunion de clôture	• 17 octobre 2019 à 19h → Préfecture de Région Marseille	

Grandes étapes du projet



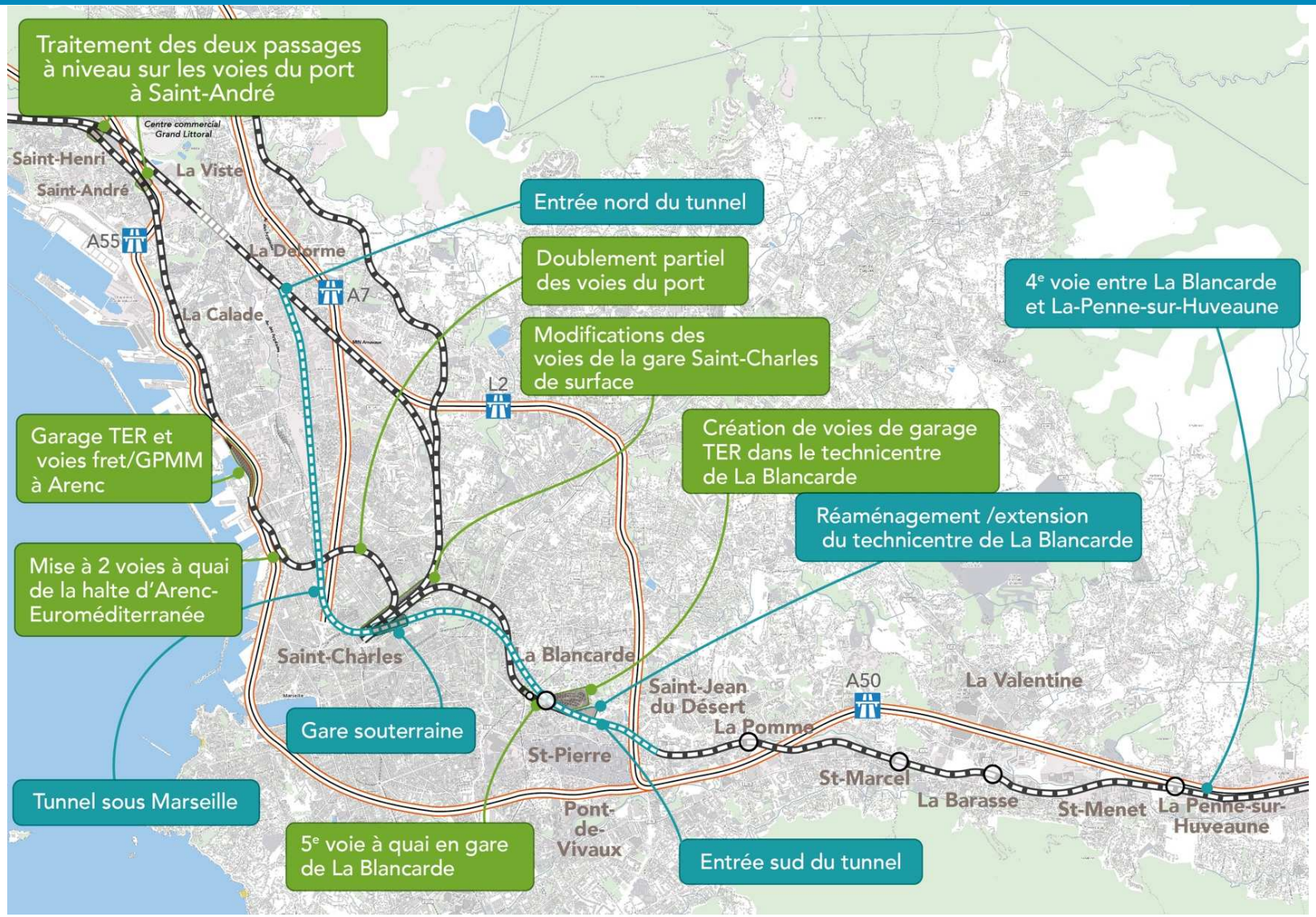
DUP : DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE - DM : DÉCISION MINISTÉRIELLE - APS : AVANT PROJET SOMMAIRE

2. LES OPÉRATIONS DES PHASES 1 ET 2 SUR LE SECTEUR DES BOUCHES-DU-RHÔNE

+ Marseille Nord
+ Le faisceau d'Arenc
+ La gare Marseille Saint-Charles
+ La vallée de l'Huveaune

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

Présentation du projet : phases 1 et 2



Opérations sur le secteur Marseille nord

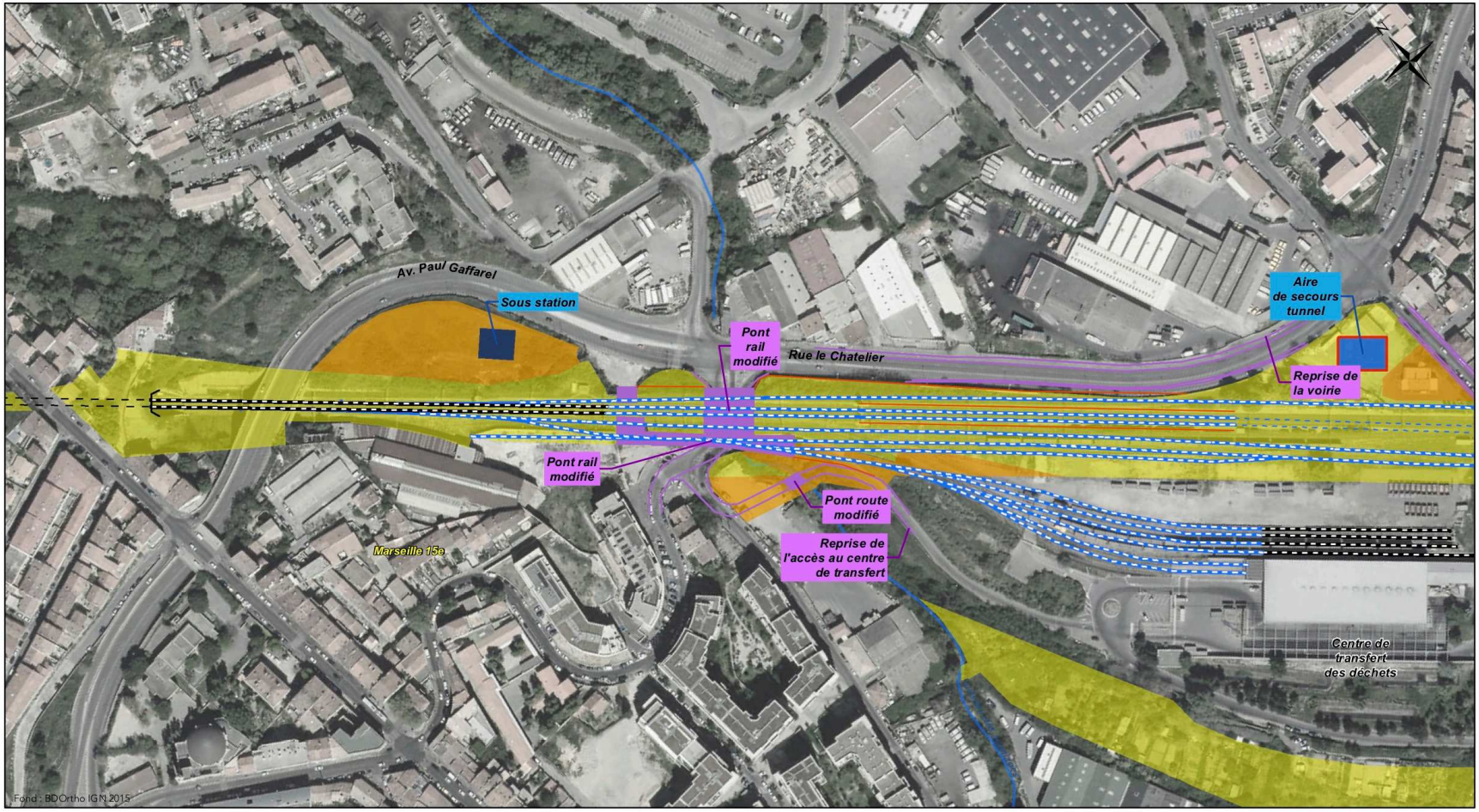
Les apports des installations créées

- L'accroissement de capacité des voies du port et la suppression des 2 passages à niveau de Saint-André et Saint-Henri
- L'insertion de l'entrée nord du tunnel qui desservira la gare souterraine

Variantes proposées

- **2 variantes d'aménagement** d'entrée vers le tunnel de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles
  - 1 Variante nord
  - 1 Variante sud
- **Le doublement du tunnel de Saint Louis** compatible avec les 2 variantes d'aménagement nord et sud

Opérations sur le secteur Marseille nord
Variante nord 1/2

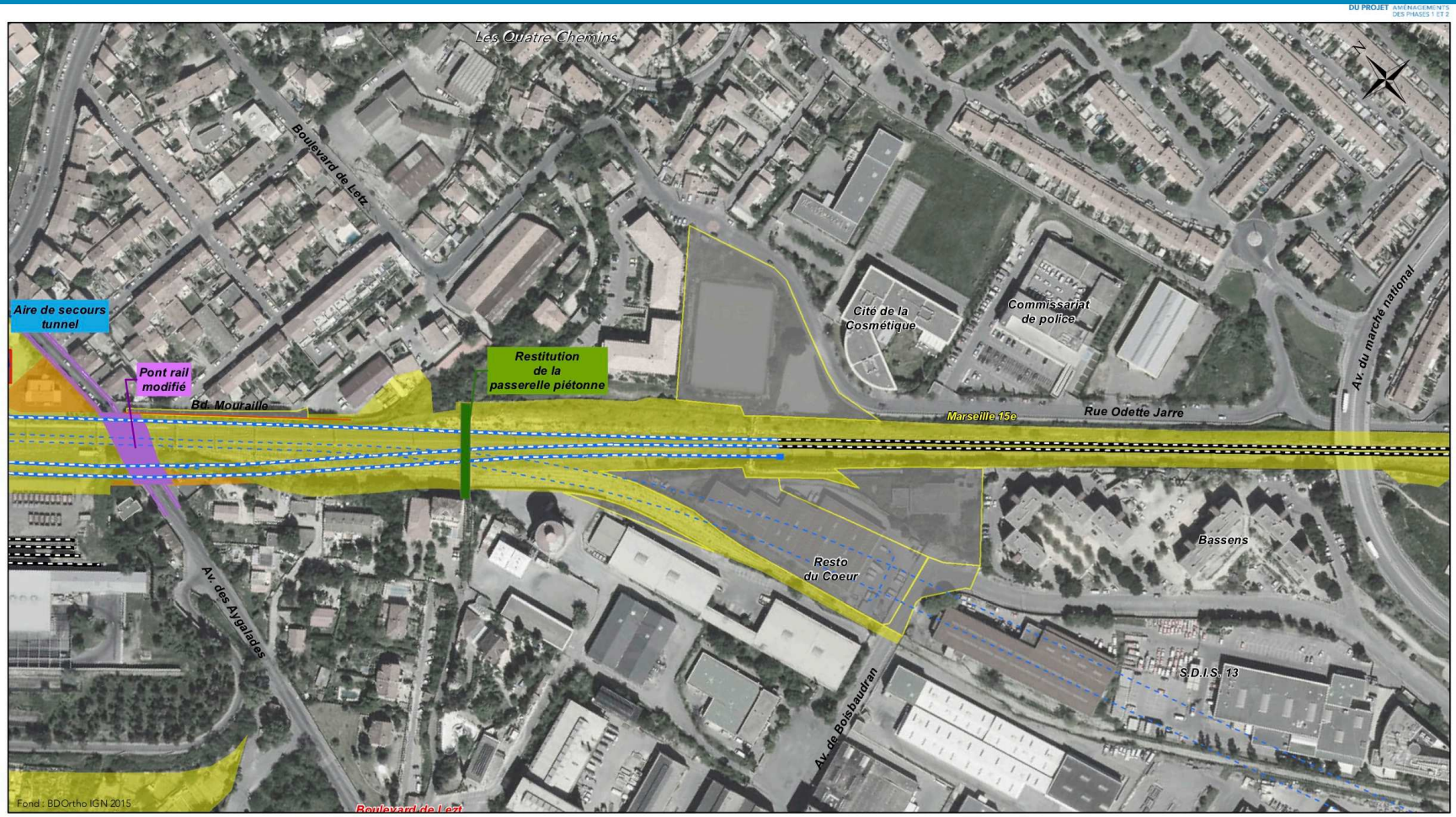


Emprises ferrovaires actuelles
Emprises nécessaires au projet
Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
Voie existante souterraine
Voie existante
Voie nouvelle souterraine
Voie nouvelle en surface
Appareil de voie
Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
Reconstitution de voirie
Limite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

0 25 50 100 m

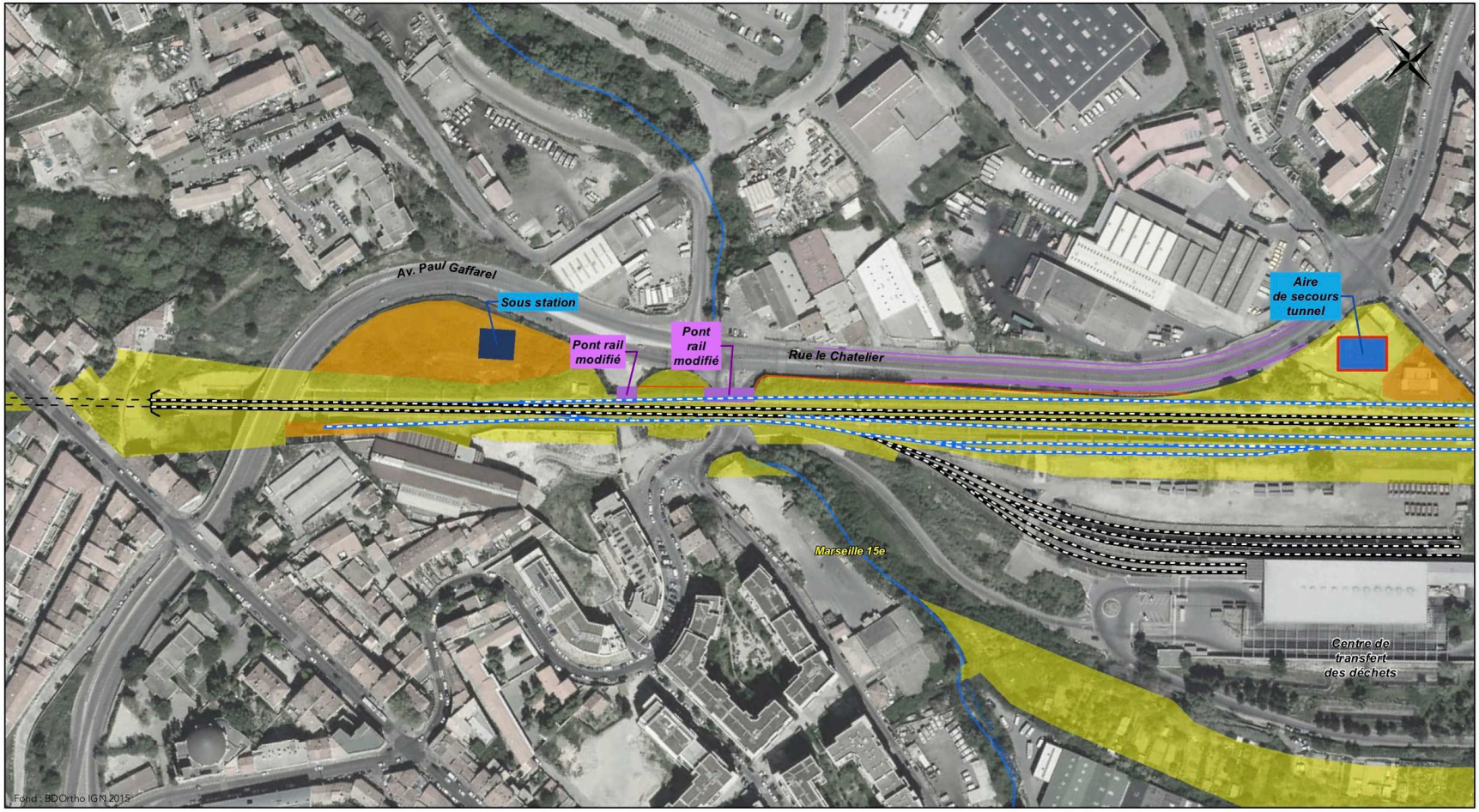
(C) IGN Scan25 2018

Opérations sur le secteur Marseille nord
Variante nord 2/2



(C) IGN Scan25 2018

Opérations sur le secteur Marseille nord
Variante sud 1/2

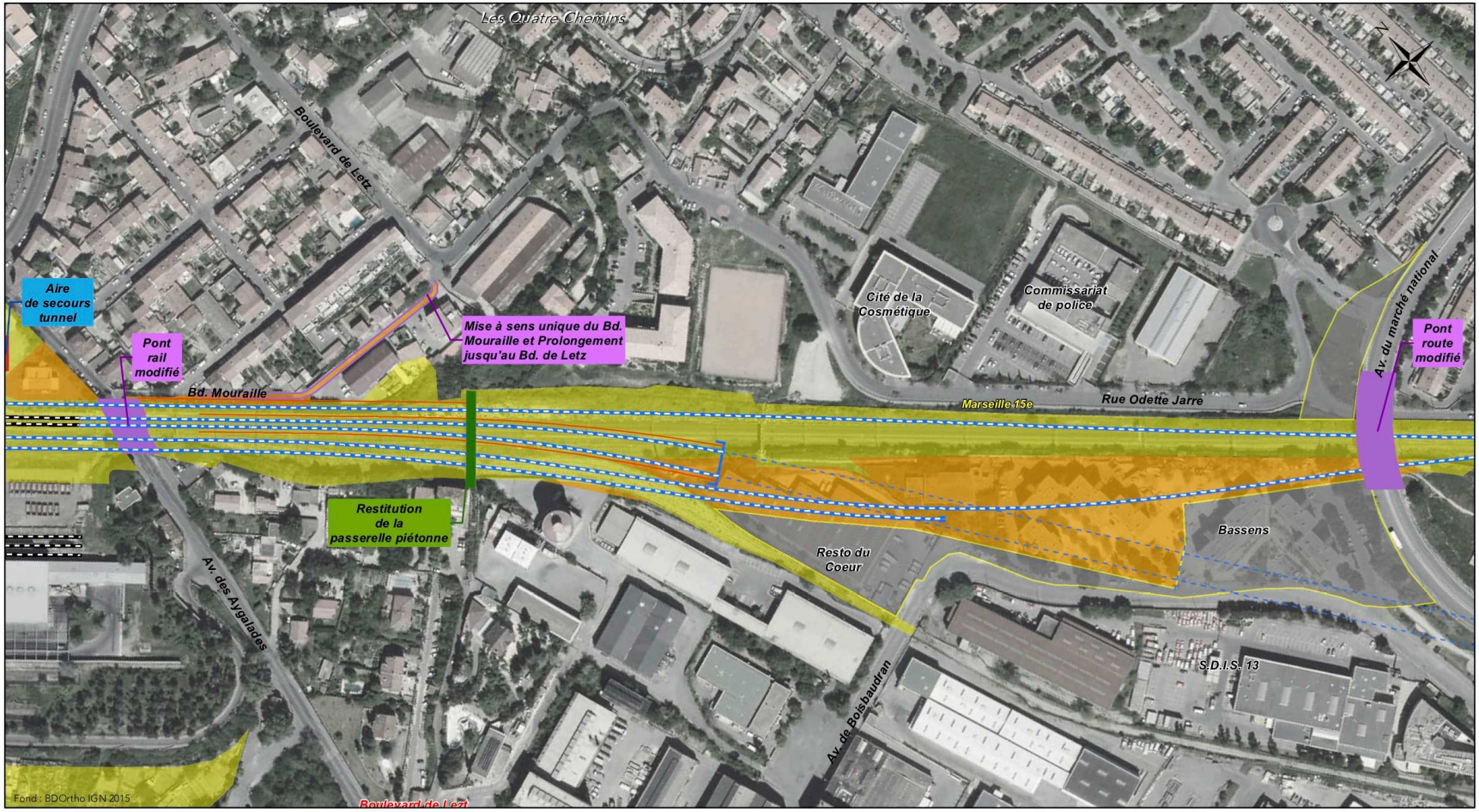


Emprises ferrovaires actuelles
Emprises nécessaires au projet
Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
Voie existante souterraine
Voie existante
Voie nouvelle en surface
Appareil de voie
Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
Reconstitution de voirie
Limite de commune ou d'arrondissement

0 25 50 100 m

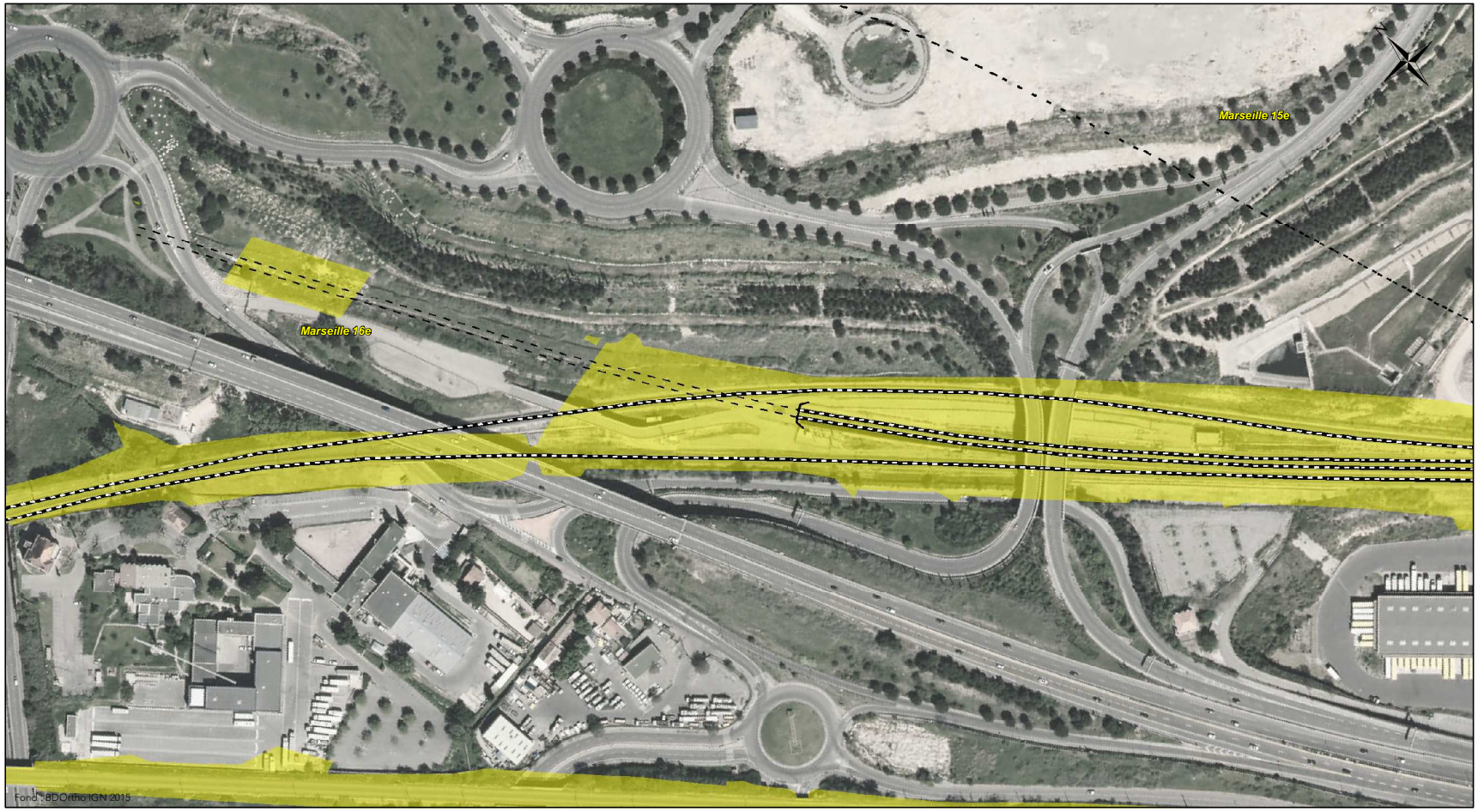
(C) IGN Scan25 2018

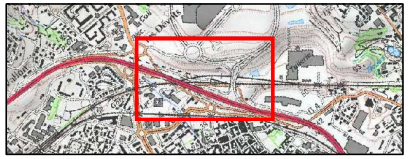
Opérations sur le secteur Marseille nord
Variante sud 2/2



(C) IGN Scan25 2018

Opérations sur le secteur Marseille nord
Doublement tunnel de Saint-Louis 1/3



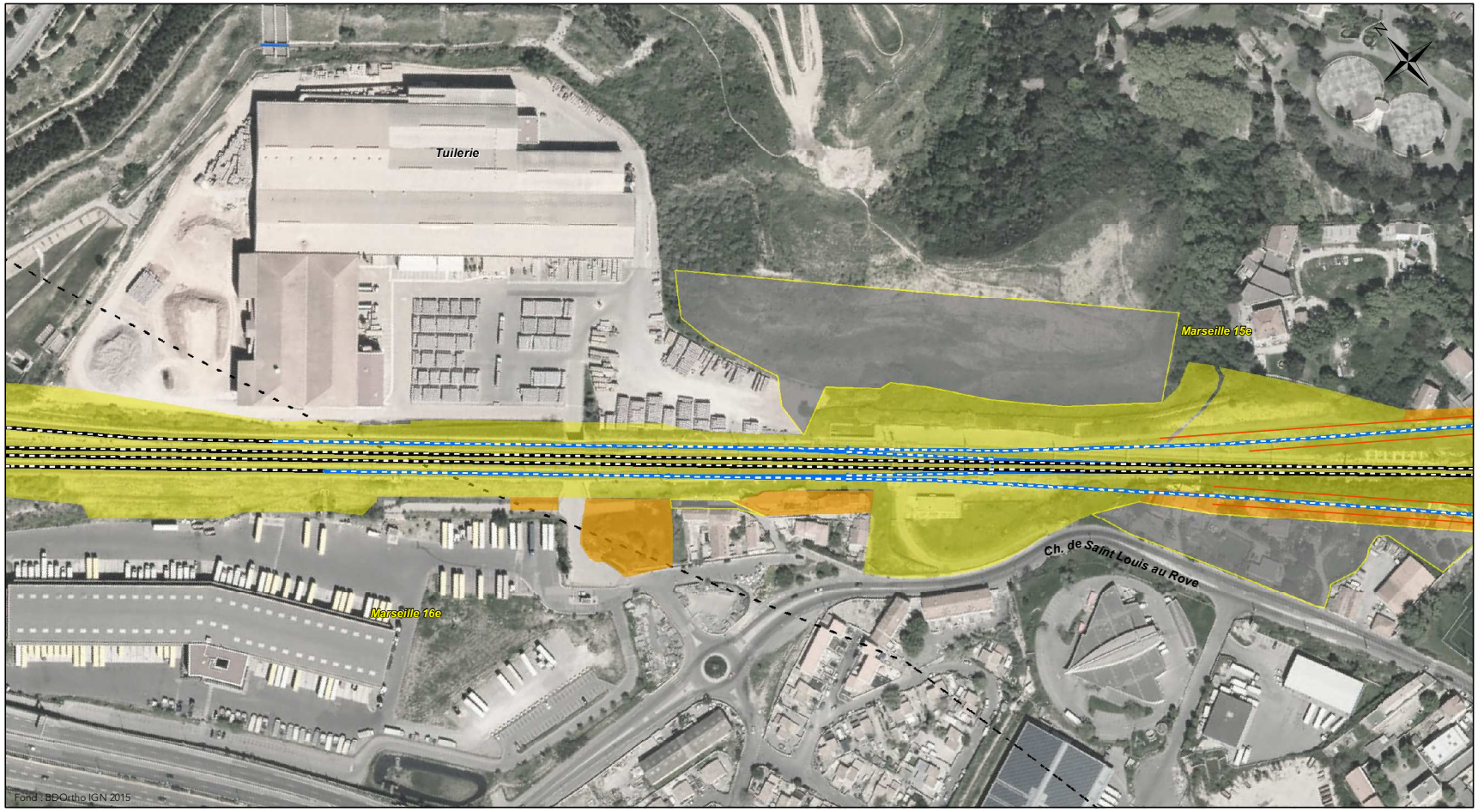


Emprises ferrovaires actuelles
Emprises nécessaires au projet
Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
Voie existante souterraine
Voie existante
Limite de commune ou d'arrondissement

0 25 50 100 m

(C) IGN Scan25 2018

Opérations sur le secteur Marseille nord
Doublement tunnel de Saint-Louis 2/3

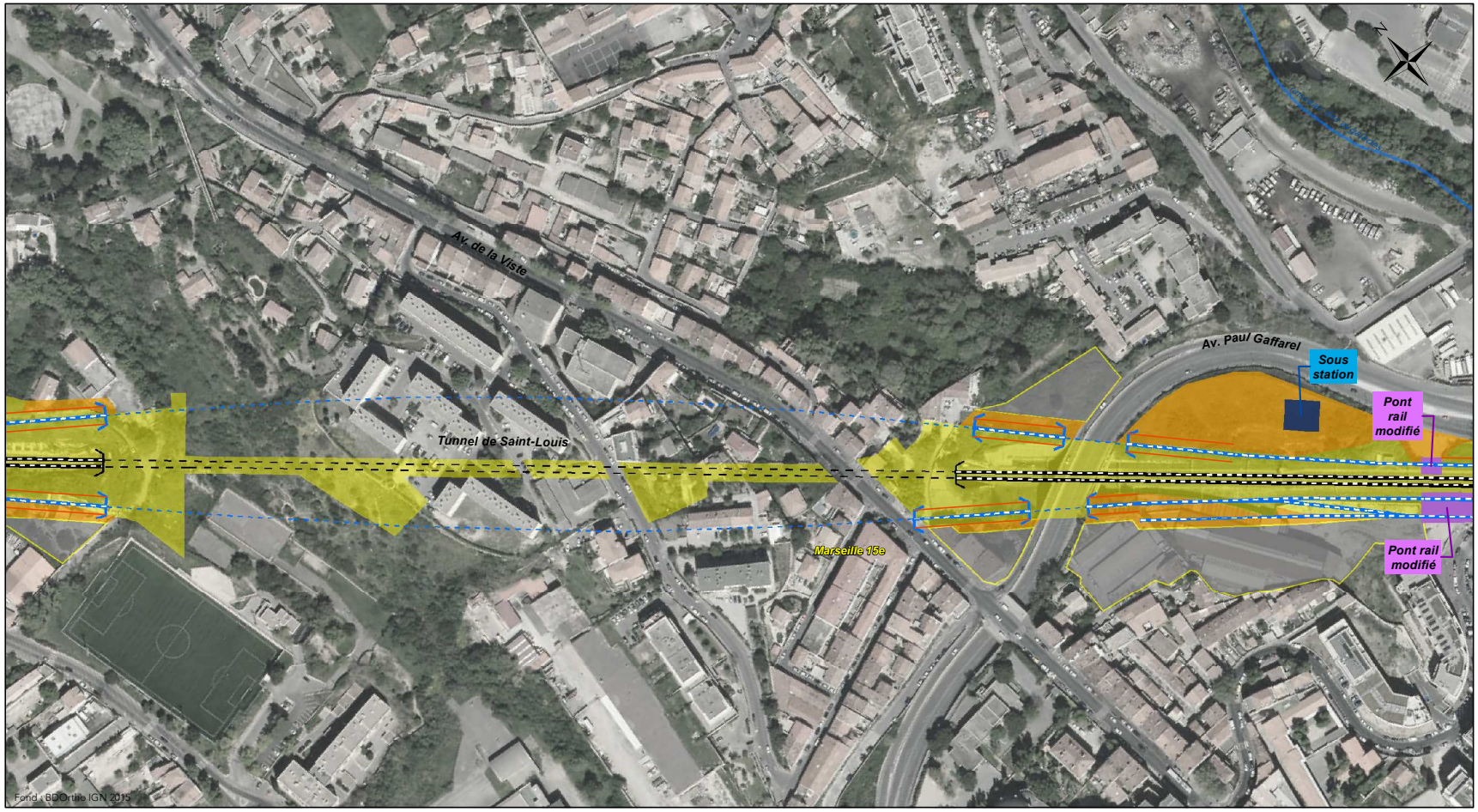


Emprises ferrovaires actuelles
Emprises nécessaires au projet
Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
Voie existante
Voie nouvelle en surface
Appareil de voie
Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
Limite de commune ou d'arrondissement

0 25 50 100 m

(C) IGN Scan25 2018

Opérations sur le secteur Marseille nord
Doublement tunnel de Saint-Louis 3/3

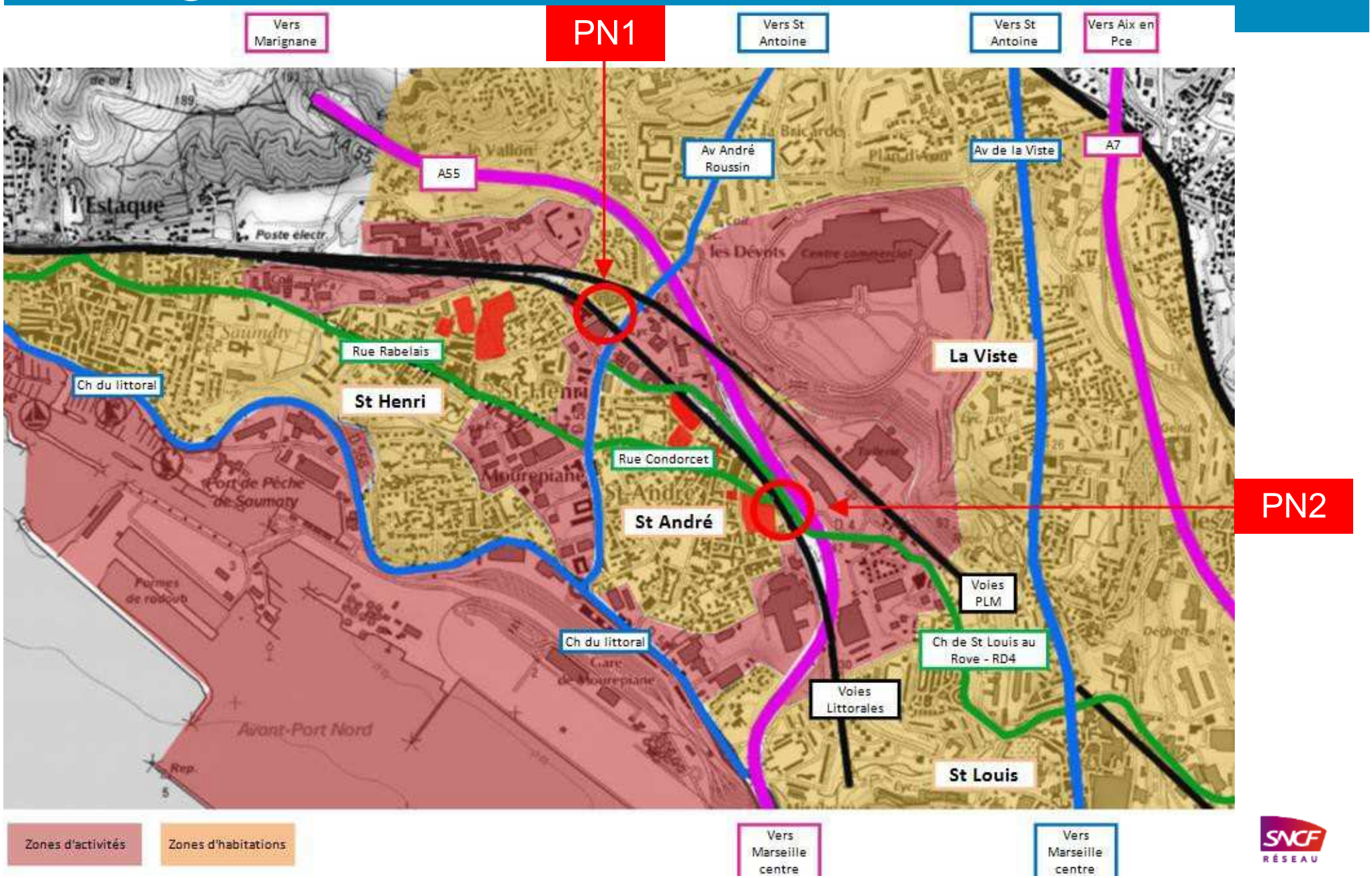


Emprises ferrovaires actuelles
Emprises nécessaires au projet
Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
Voie existante souterraine
Voie existante
Voie nouvelle souterraine
Voie nouvelle en surface
Appareil de voie
Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
Limite de commune ou d'arrondissement

0 25 50 100 m

(C) IGN Scan25 2018

Opérations sur le secteur Marseille nord
Passages à niveau Saint-André et Saint-Henri

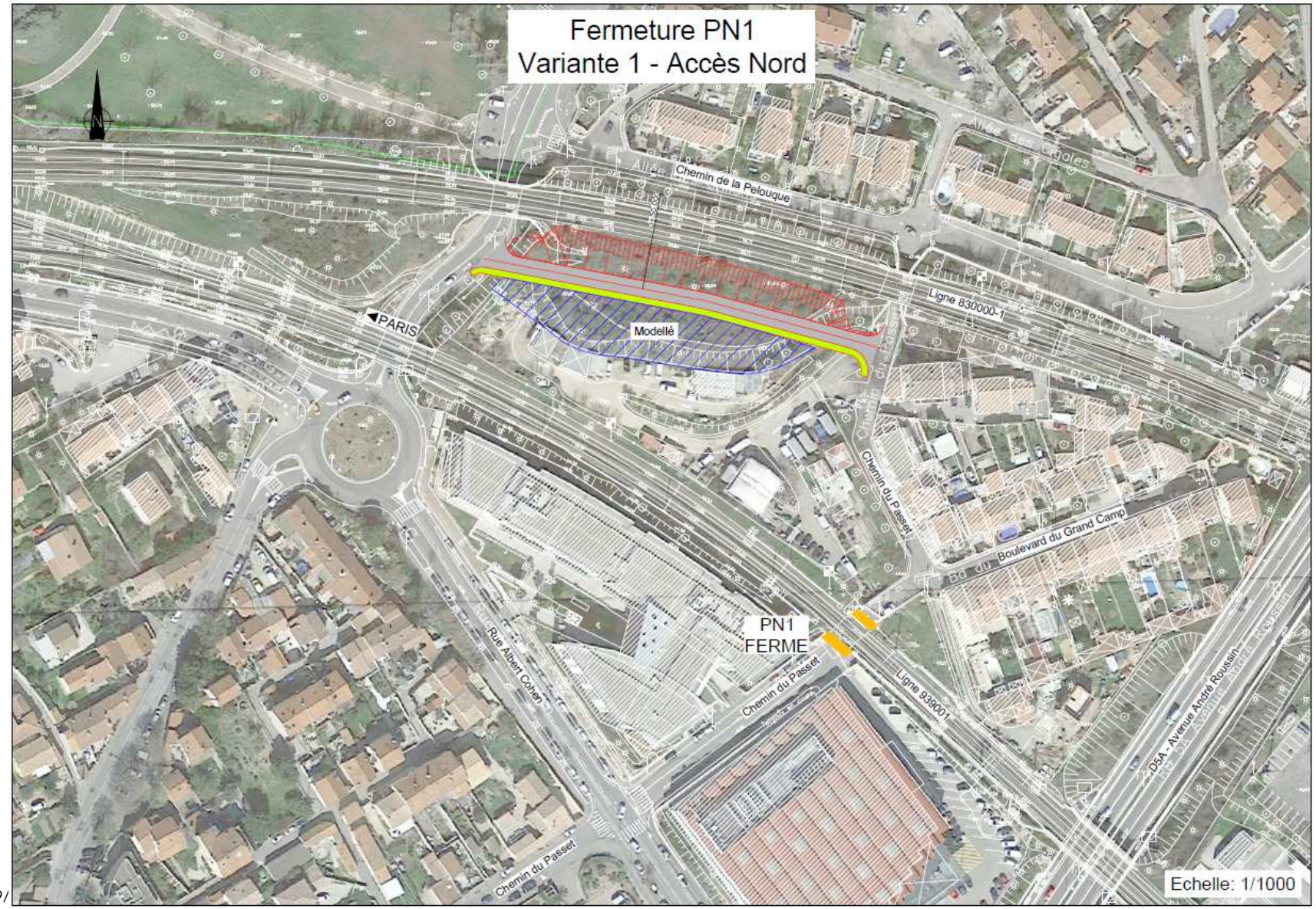


Opérations sur le secteur Marseille nord
Passages à niveau Saint-André et Saint-Henri

- Le projet LN PCA impliquera
  - Une augmentation du nombre de trains voyageurs sur la ligne
  - Le positionnement de la future halte ferroviaire Saint-André
- La nécessité de suppression de ces 2 PN
  - Risques sécurité
  - Impact sur la circulation routière en raison de la forte augmentation du temps de fermeture du PN2 d
- Etude en cours en collaboration avec la métropole et la RTM afin de proposer des solutions permettant
  - Une insertion urbaine acceptable pour la vie du quartier
  - Une reconfiguration routière acceptable
  - Un impact foncier limité
  - Des couts supportables
  - Une synergie avec les projets de Tramway et de Pole d'Echange Multimodal
  - Une opportunité pour un projet urbain d'accompagnement et d'amélioration pour les habitants du quartier

Zoom sur le PN 1

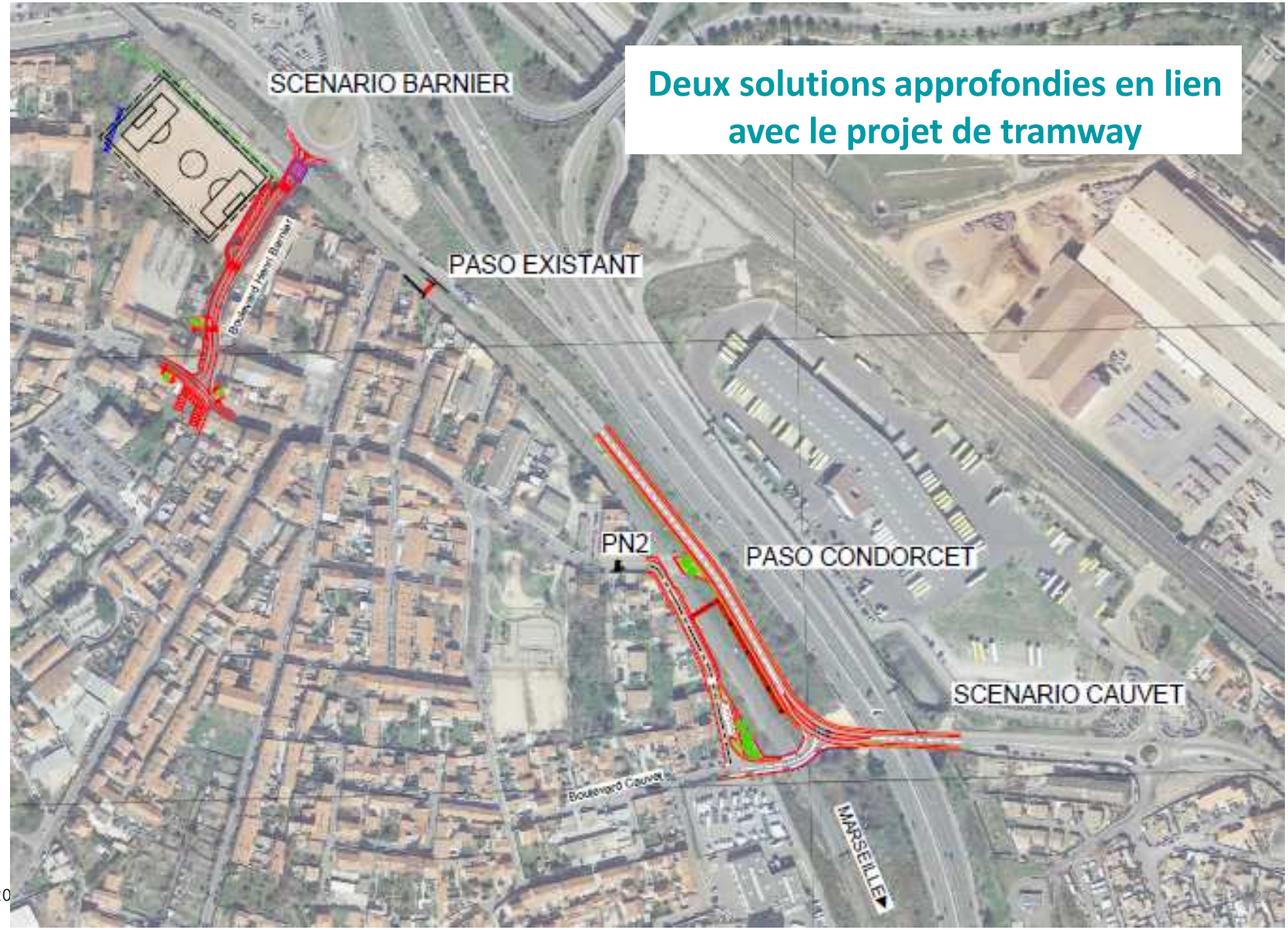
Opérations sur le secteur Marseille nord
Passage à niveau Saint-Henri (PN1)



Opérations sur le secteur Marseille nord
Passage à niveau Saint-Henri (PN1)

Zoom sur le PN 2

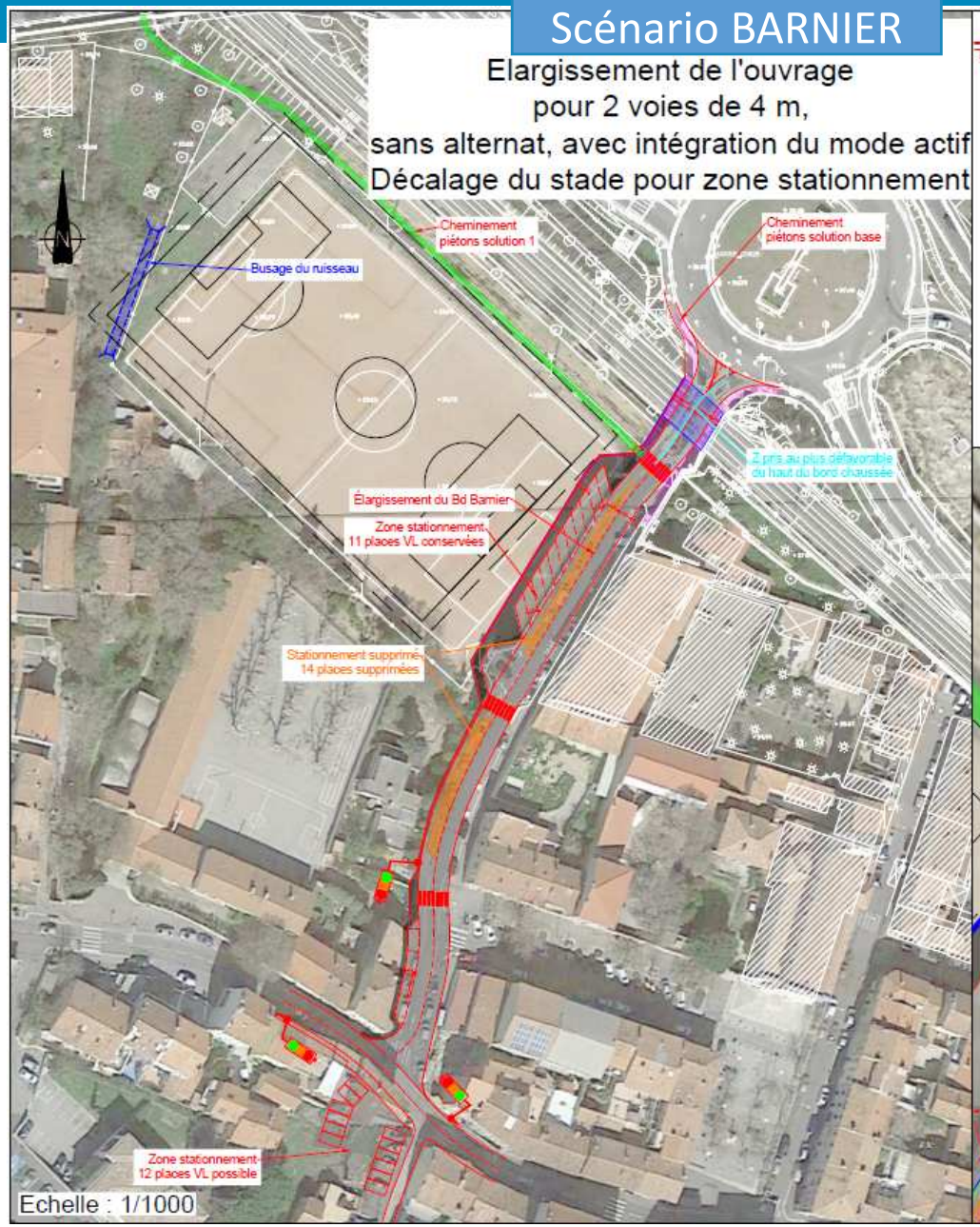
Deux scénarios privilégiés

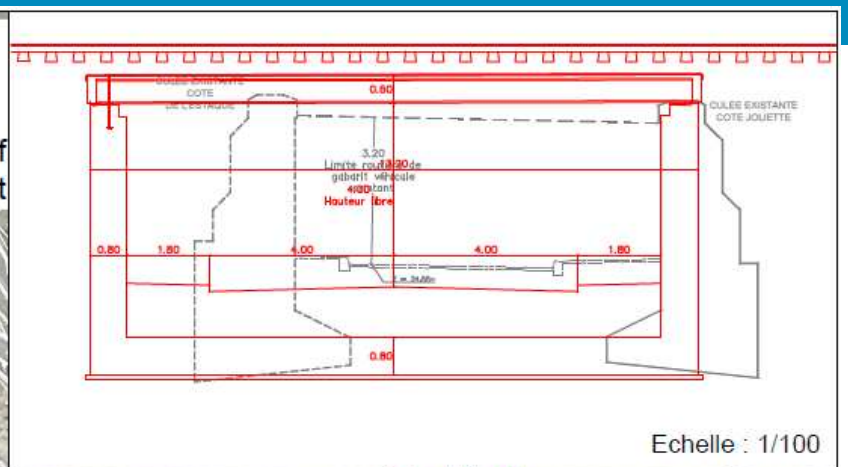


Opérations sur le secteur Marseille nord
Passage à niveau Saint-André (PN2)

Scénario BARNIER

Elargissement de l'ouvrage
pour 2 voies de 4 m,
sans alternat, avec intégration du mode actif
Décalage du stade pour zone stationnement

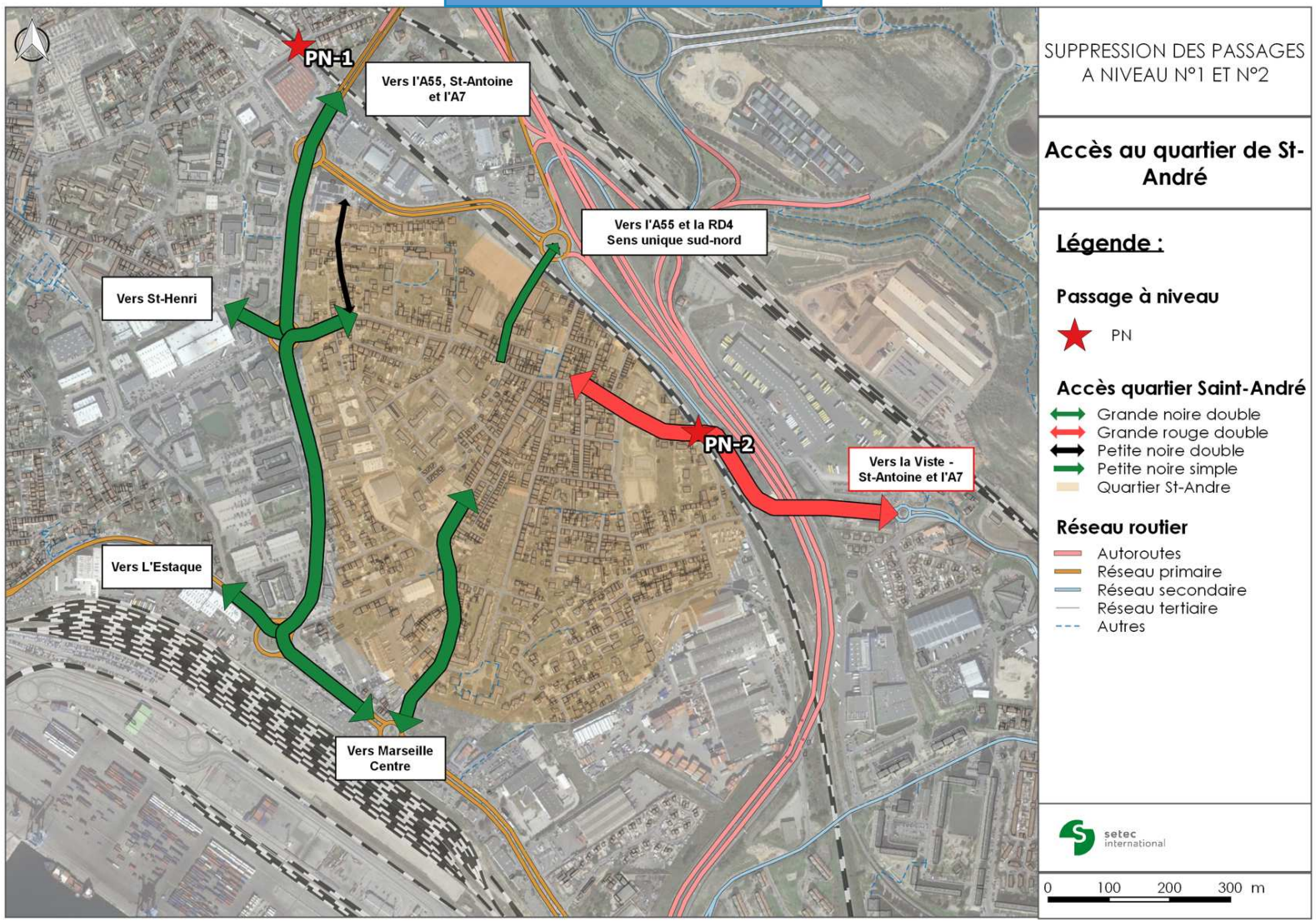




Opérations sur le secteur Marseille nord
Passage à niveau Saint-André (PN2)

Opérations sur le secteur Marseille nord
Passage à niveau Saint-André (PN2)

Scénario CAUVET



SUPPRESSION DU PN2 – SYNTHESE

1er scénario BARNIER :

- Elargissement et abaissement du pont du boulevard Barnier
- Mise en double sens du boulevard Barnier
- Création de places de parking
- Mise en place d'un feu rouge au croisement Barnier/Condorcet
- Coupure de circulation boulevard Barnier pendant 5 à 7 mois de travaux

2ème scénario CAUVET :

- Création d'un pont sur le boulevard Cauvet
- Elargissement de la traverse du chemin de fer (avec acquisitions foncières à déterminer plus finement)
- Création de places de parking à confirmer
- Peu d'impact travaux sur la circulation routière

Dans tous les cas, une volonté de la Métropole d'accompagner le projet de suppression des PN par un projet d'aménagement urbain.

Opérations sur le secteur faisceau d'Arenc

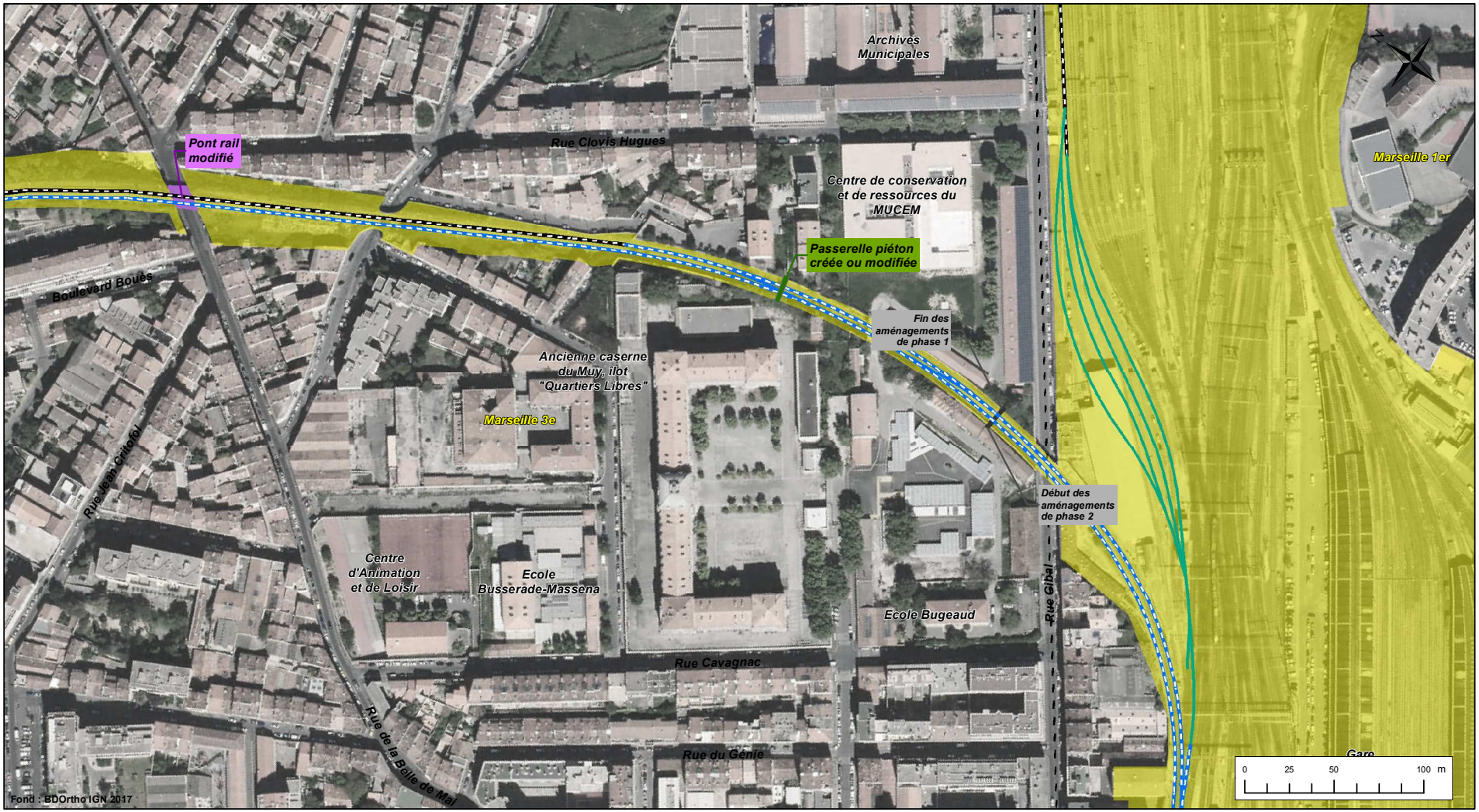
Les apports des installations

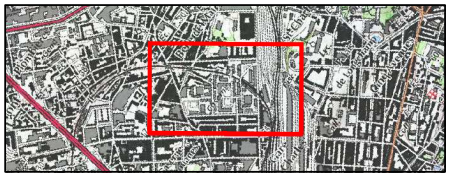
- Doublement de la halte d'Arenc
- Augmentation de la vitesse de 40 à 60 km/h
- Entrées et sorties des mouvements du faisceau actuel de Marseille Maritime sans cisaillement des voies principales

Installations proposées

- Doublement de la voie entre le tunnel de Lajout et l'entrée de la gare St-Charles
- Doublement de la voie entre le faisceau d'Arenc et le tunnel de Lajout
- Reconfiguration du faisceau actuel de Marseille Maritime avec 15 voies pour la maintenance et le remisage

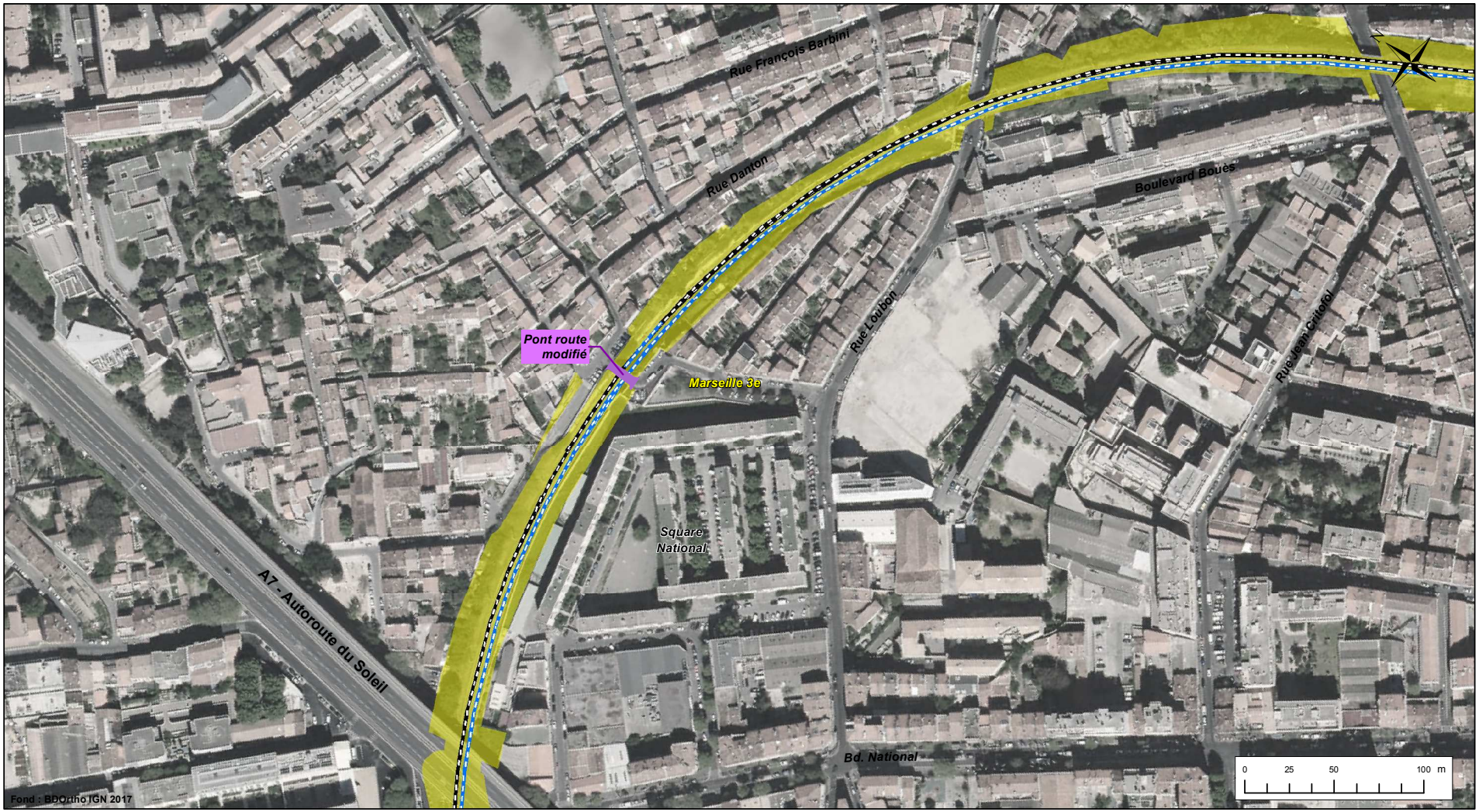
Opérations sur le secteur faisceau d'Arenc
Corridor Ouest 1/7





Emprises ferrovaires actuelles
Voie existante
Voie nouvelle en surface
Voie de remisage modifiée
Appareil de voie
Limite de commune ou d'arrondissement

Opérations sur le secteur faisceau d'Arenc
Corridor Ouest 2/7



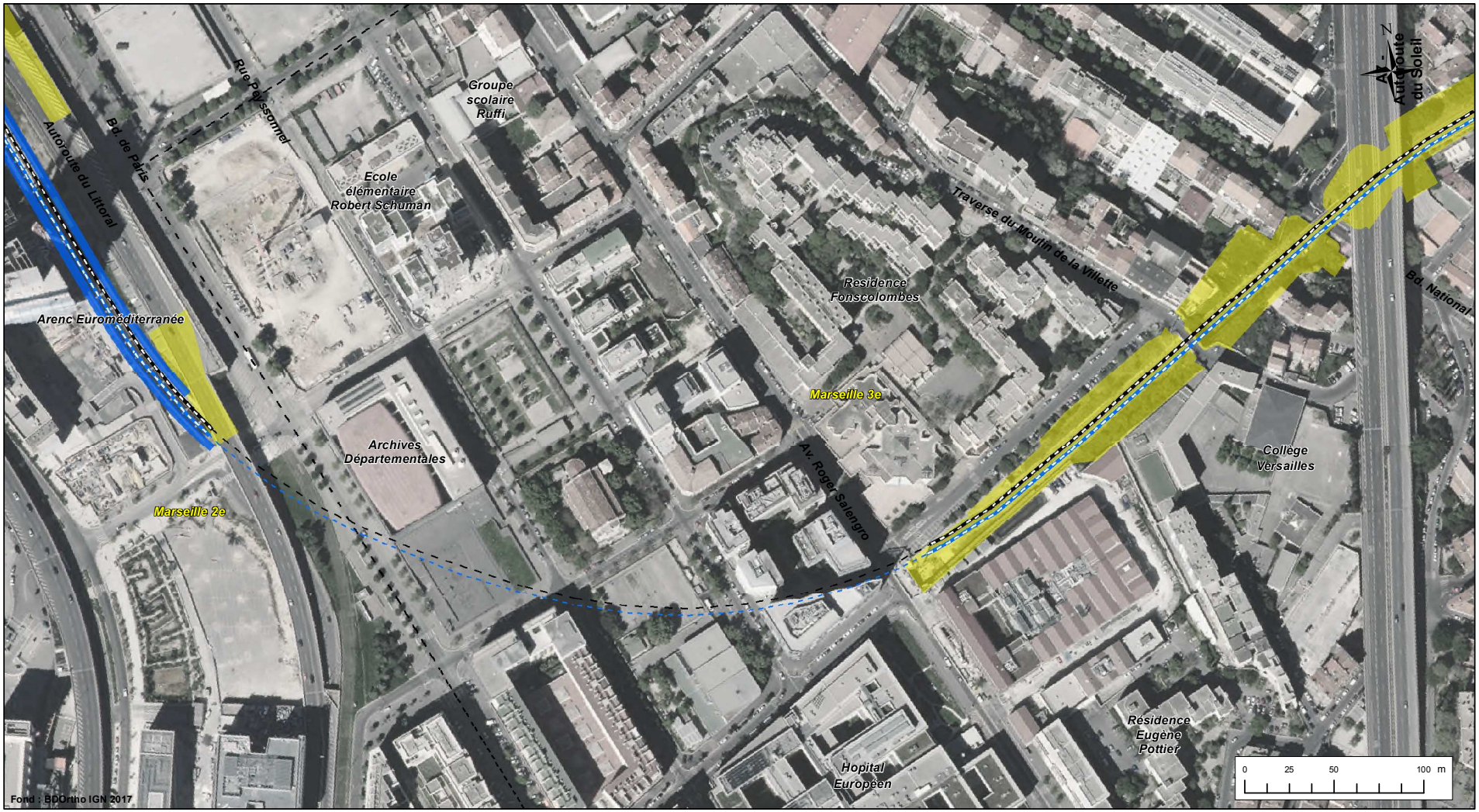
Emprises ferrovaires actuelles

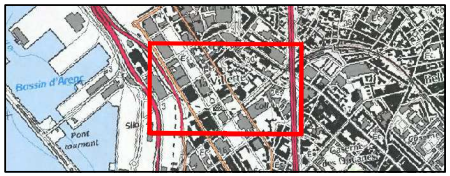
Voie existante

Voie nouvelle en surface

Limite de commune ou d'arrondissement

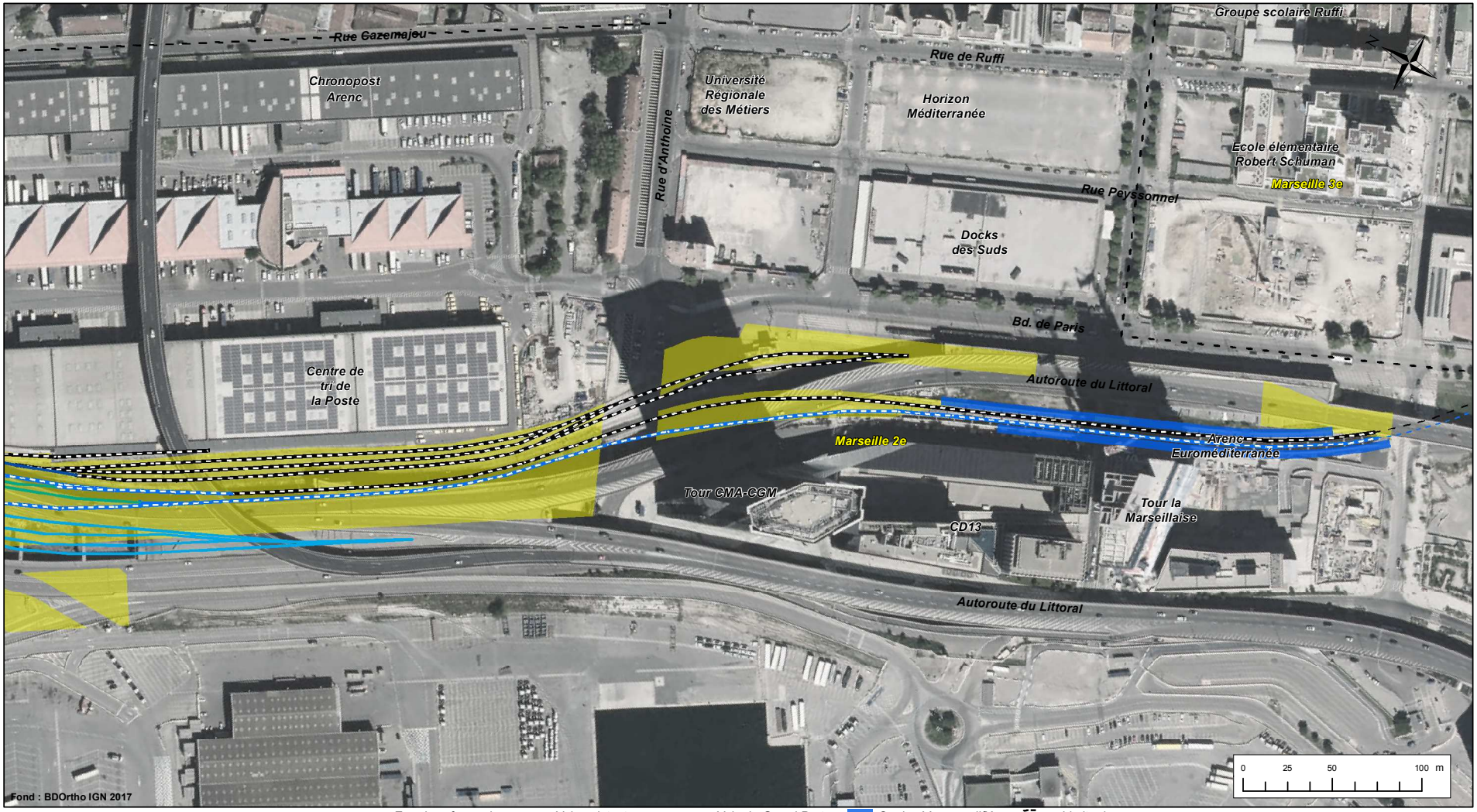
Opérations sur le secteur faisceau d'Arenc
Corridor Ouest 3/7

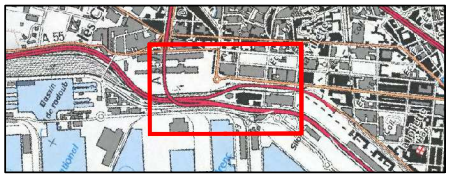




Emprises ferrovaires actuelles
Voie existante souterraine
Voie existante
Voie nouvelle souterraine
Voie nouvelle en surface
Quai créé ou modifié
Limite de commune ou d'arrondissement

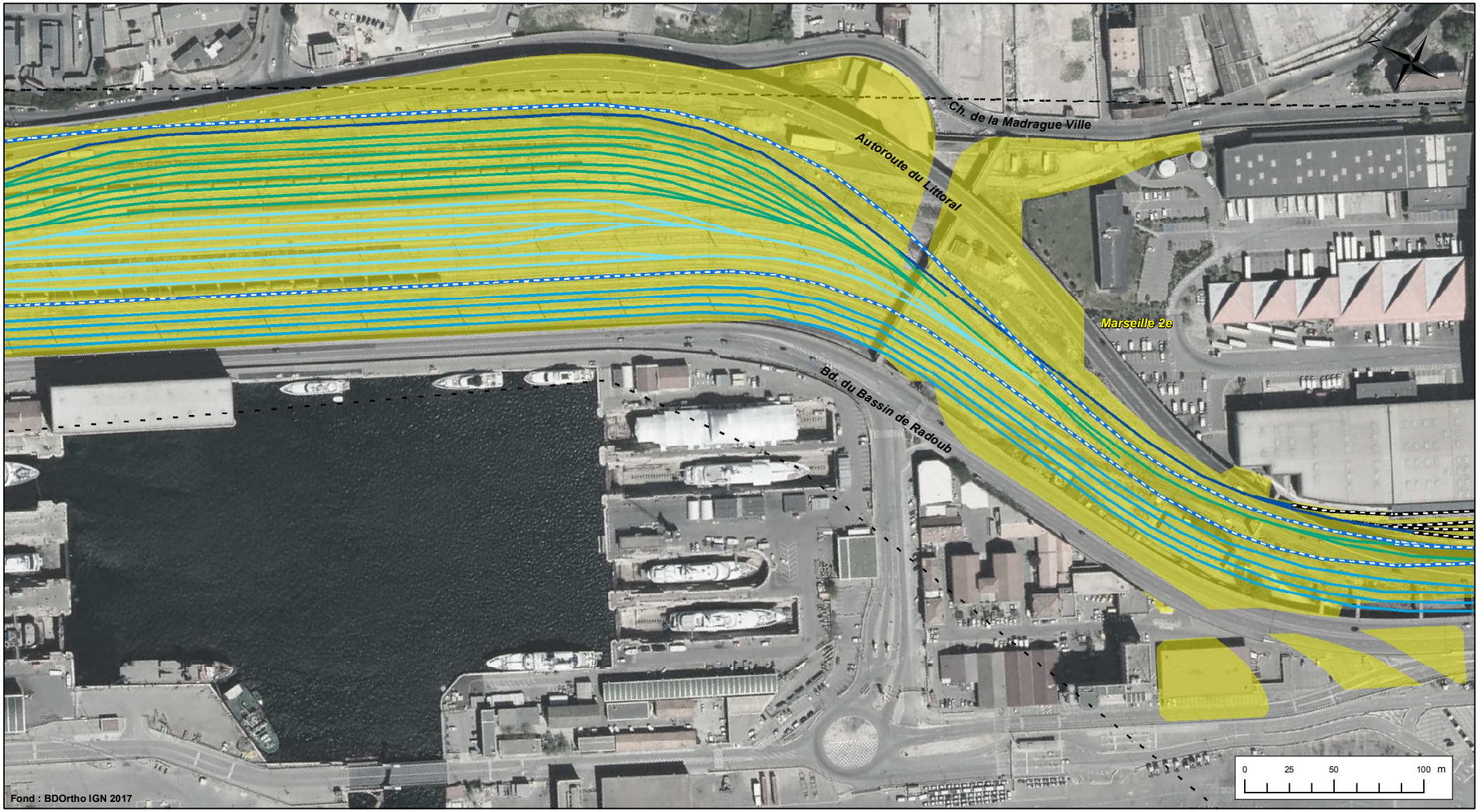
Opérations sur le secteur faisceau d'Arenc
Corridor Ouest 4/7

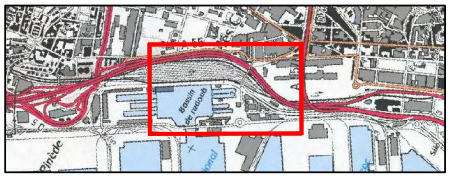




- Emprises ferrovaires actuelles
- Voie existante souterraine
- Voie existante
- Voie nouvelle souterraine
- Voie nouvelle en surface
- Voie du Grand Port Maritime de Marseille modifiée
- Voie Storione modifiée
- Voie de remisage modifiée
- Appareil de voie
- Quai créé ou modifié
- Limite de commune ou d'arrondissement

Opérations sur le secteur faisceau d'Arenc
Corridor Ouest 5/7





Emprises ferrovaires actuelles

Voie existante

Voie nouvelle en surface

Voie du Grand Port Maritime de Marseille modifiée

Voie Storione modifiée

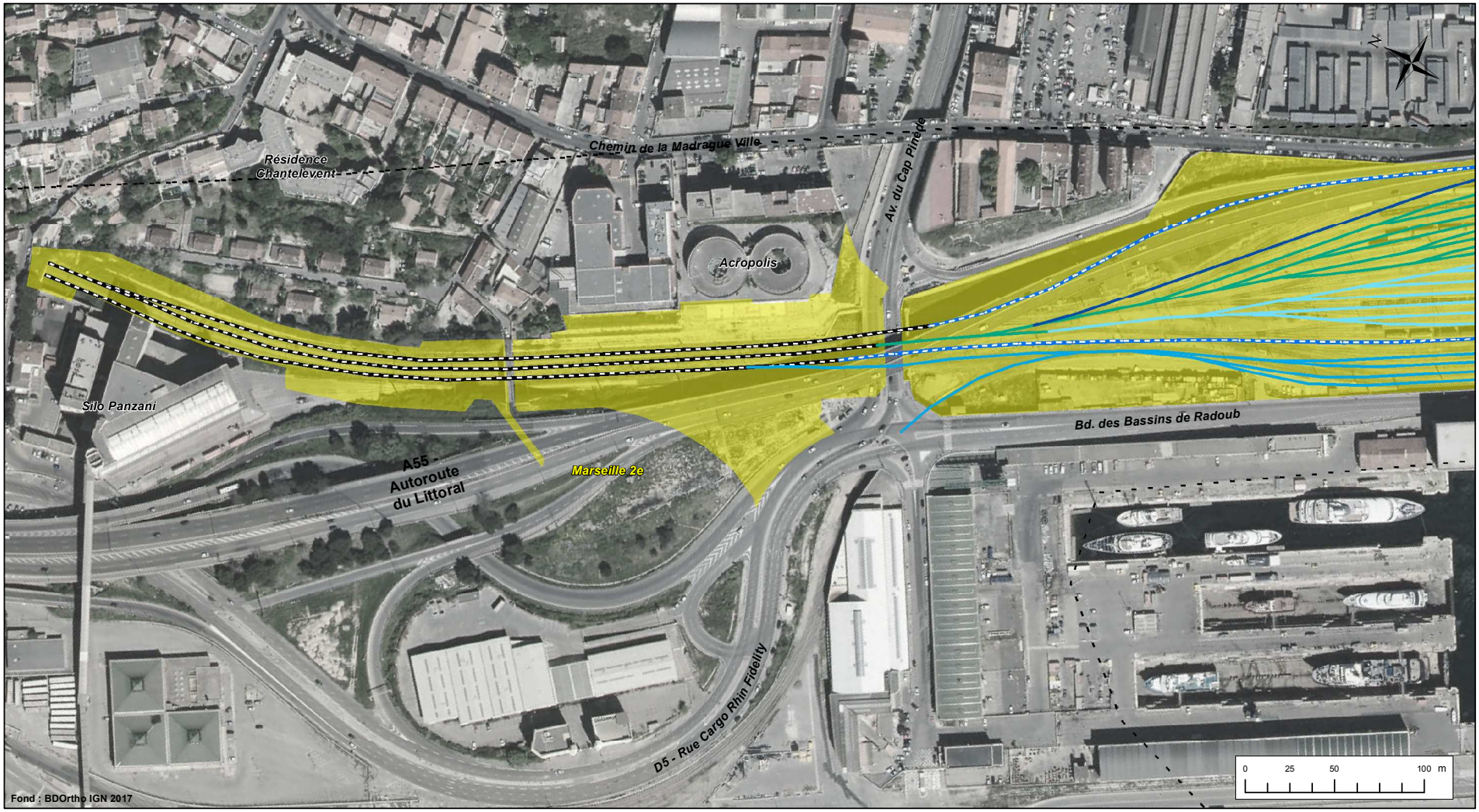
Voie de remisage modifiée

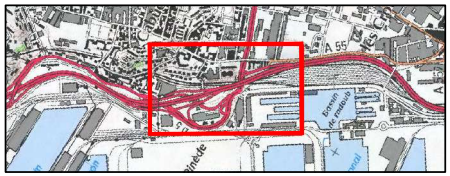
Voie de maintenance modifiée

Appareil de voie

Limite de commune ou d'arrondissement

Opérations sur le secteur faisceau d'Arenc
Corridor Ouest 6/7





Emprises ferrovaires actuelles

Voie existante

Voie nouvelle en surface

Voie du Grand Port Maritime de Marseille modifiée

Voie Storione modifiée

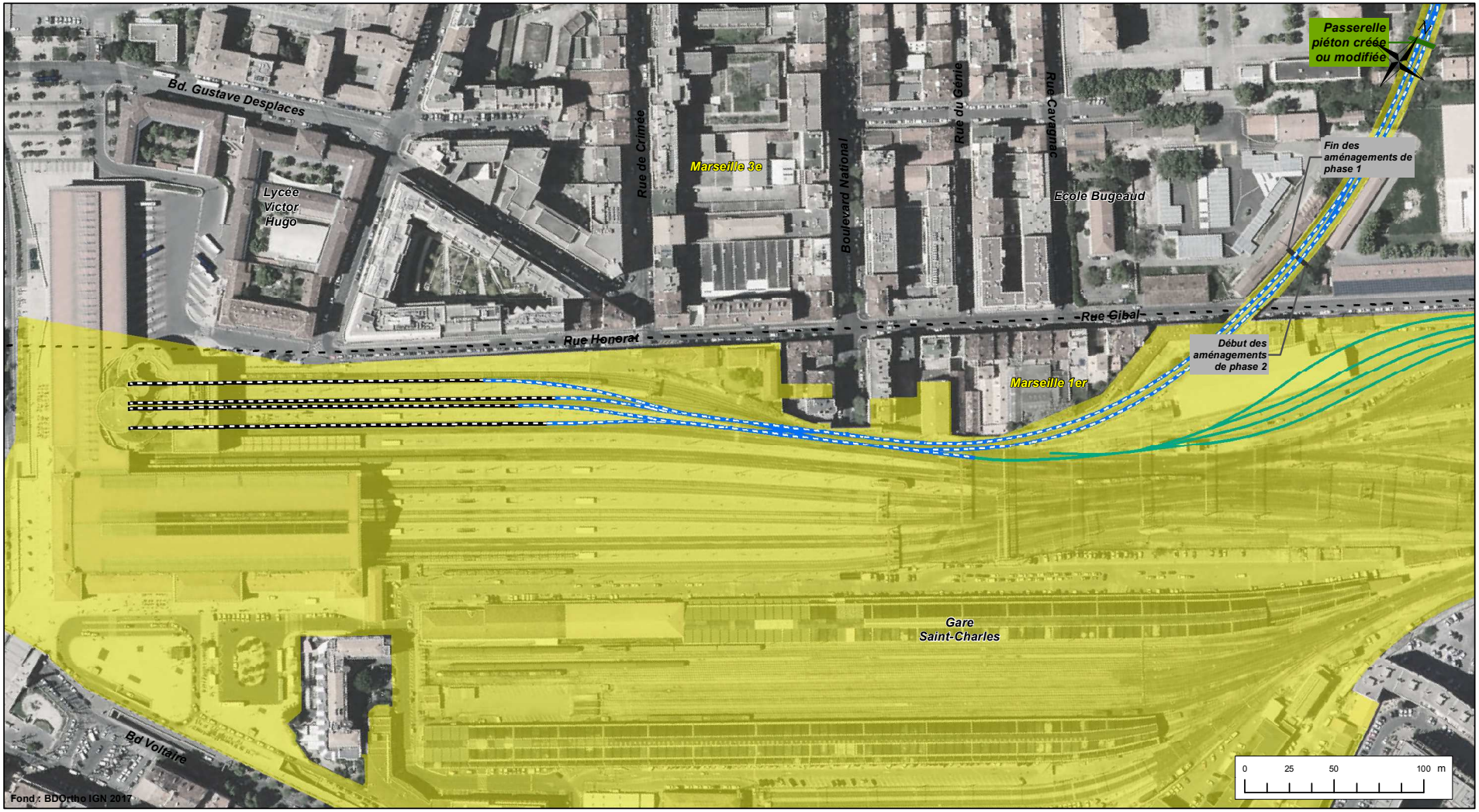
Voie de remisage modifiée

Voie de maintenance modifiée

Appareil de voie

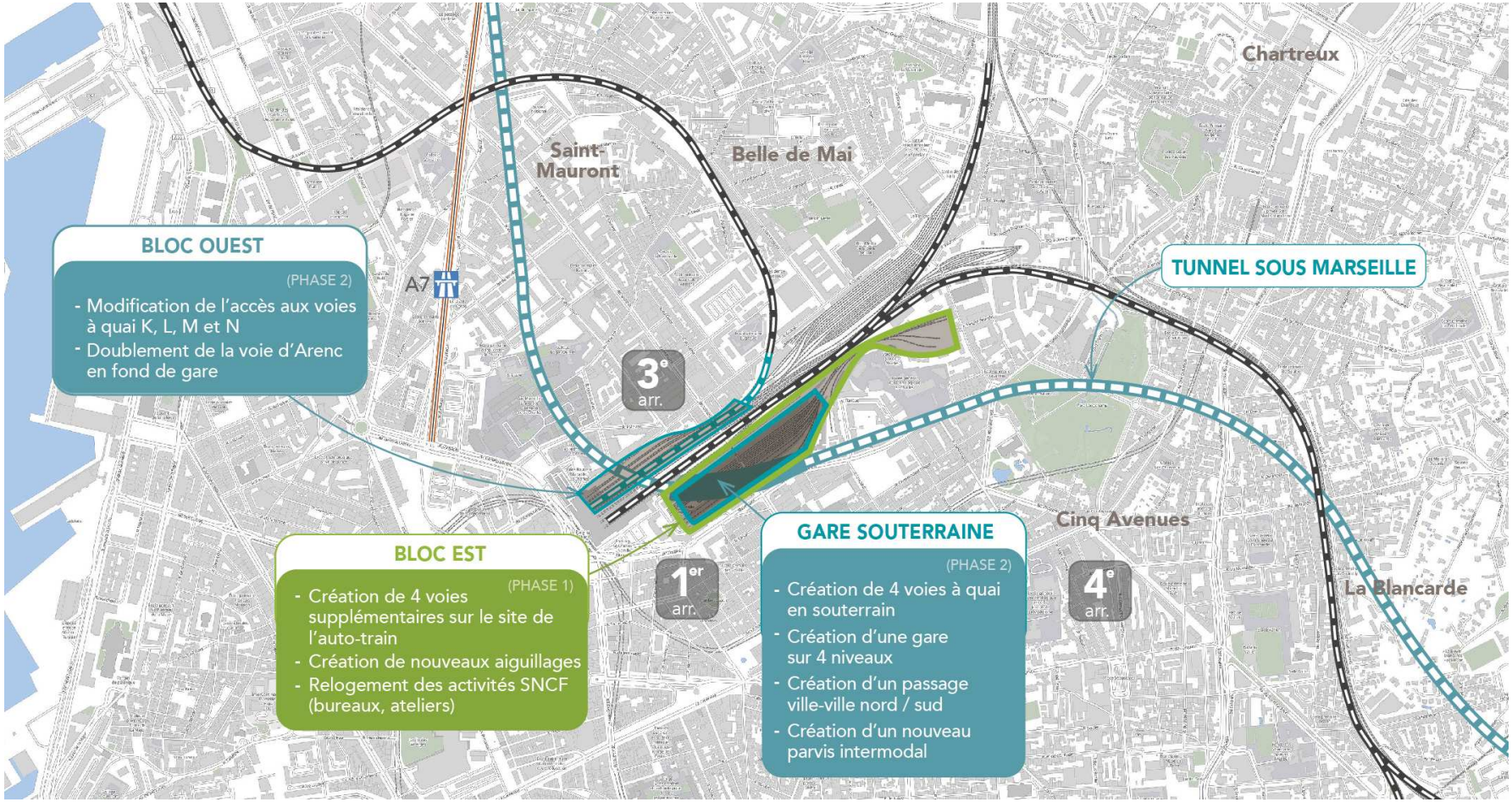
Limite de commune ou d'arrondissement

Opérations sur le secteur faisceau d'Arenc
Corridor Ouest 7/7



Emprises ferrovaires actuelles
Voie existante
Voie nouvelle en surface
Voie de remisage modifiée
Appareil de voie
Limite de commune ou d'arrondissement

Opérations sur le secteur de la Gare Marseille Saint-Charles



La gare actuelle dans son environnement

Film sur la nouvelle gare de Marseille Saint-Charles

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

Bloc est gare de surface Marseille Saint-Charles (phase 1)

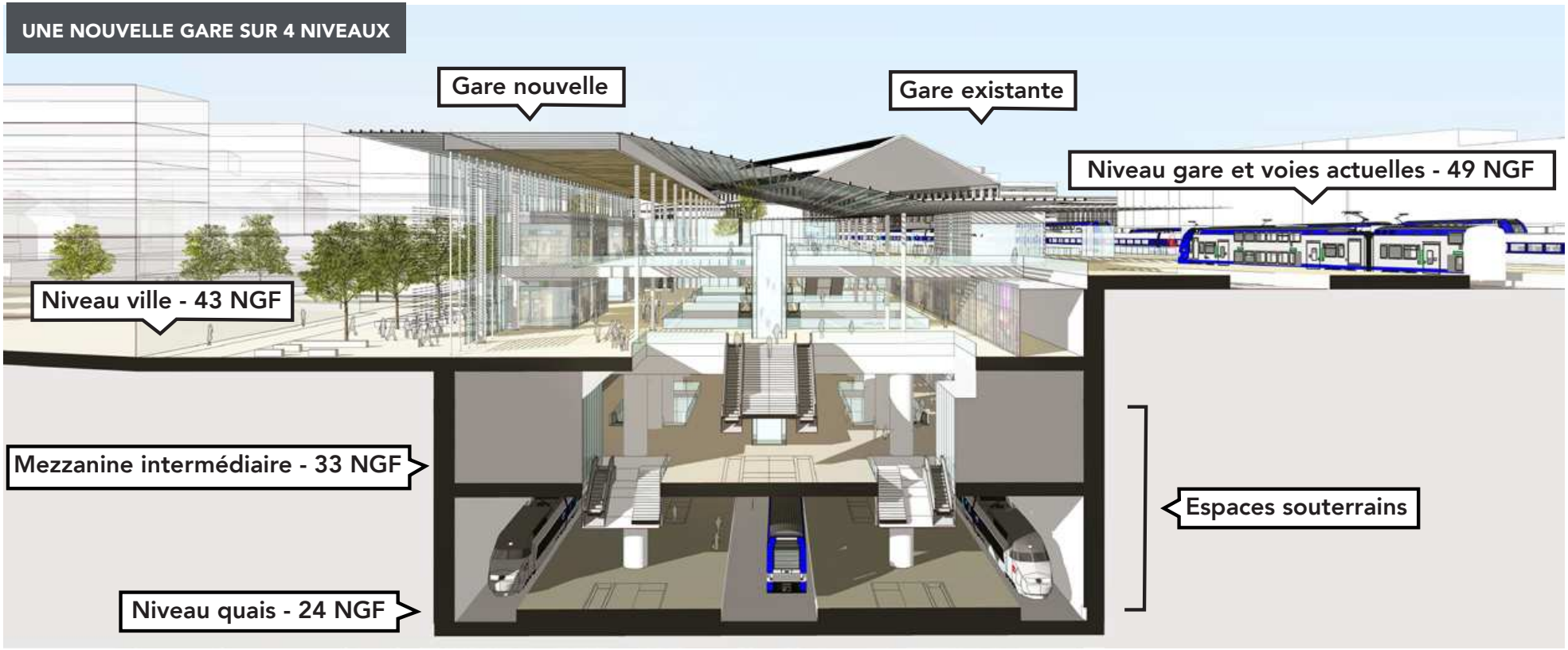
Les apports des installations du bloc est

- Rendre indépendants les flux de circulation provenant (et à destination) d'Aubagne, Toulon / Nice et Aix
- Garantir la robustesse d'un train
  - toutes les 20 minutes entre Marseille et Aubagne
  - toutes les 15 minutes entre Marseille et Aix-en-Provence
- Permettre de garer tous types de trains voyageurs avec une longueur des voies à quai suffisante
- Accompagner l'augmentation de la demande pour laquelle une croissance de 25% est attendue → horizon phase 1 (2026)

Un préalable : emprise à libérer sur le secteur des Abeilles

Gare Saint-Charles souterraine (phase 2)

Les différents niveaux de la nouvelle gare de Marseille Saint-Charles souterraine (phase2)



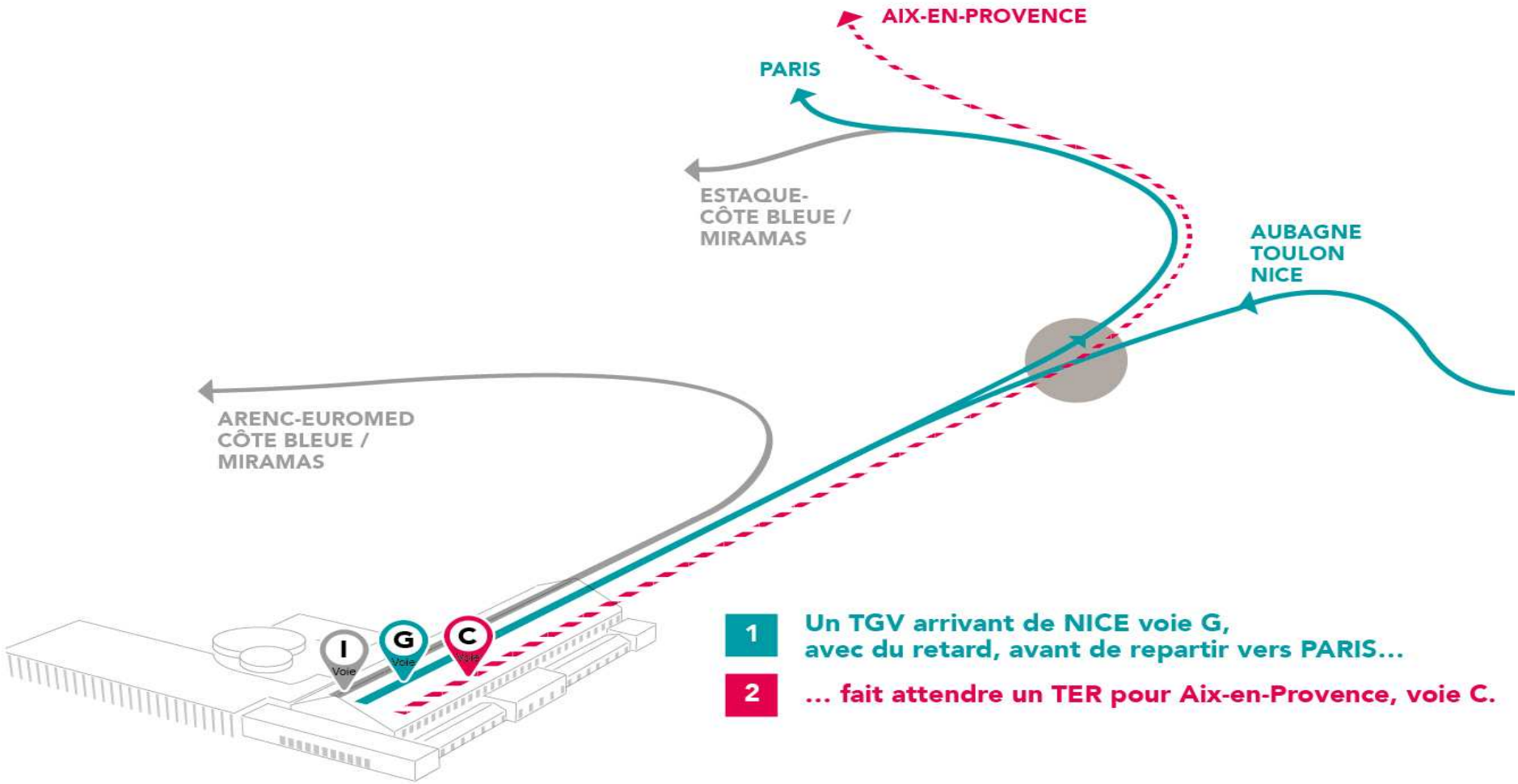
Bloc ouest gare de surface Marseille Saint-Charles (phase 2)

Les apports des installations du bloc ouest

- Objectifs des installations
  - Permettre de franchir un cap majeur dans l'amélioration de la régularité des trains dans le nœud marseillais
  - Augmenter sa capacité sur tous les axes qui y convergent
- Ces installations permettraient de rendre indépendants entre eux les flux de circulation provenant et à destination des voies du port et de la ligne Paris Lyon Méditerranée (PLM) :
  - Pour un retour plus rapide à une situation normale en cas d'incident
  - Offrant plus de souplesse dans les horaires possibles sur les voies du port et d'y faire circuler plus que 4 trains par heure

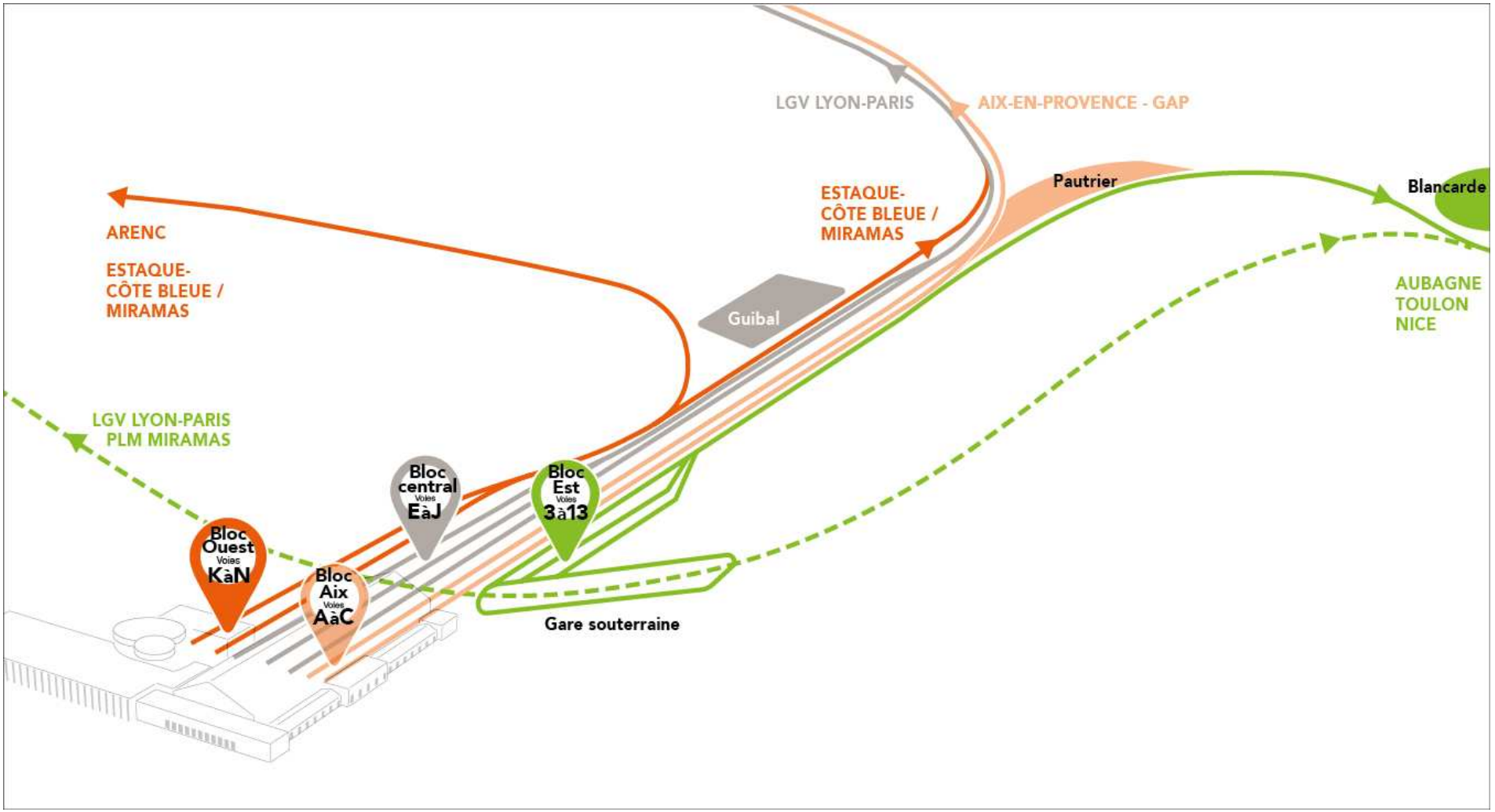
Marseille Saint-Charles

Cisaillement entrainant des propagations de retard



Marseille Saint-Charles (phase 2)

Suppression des cisaillements

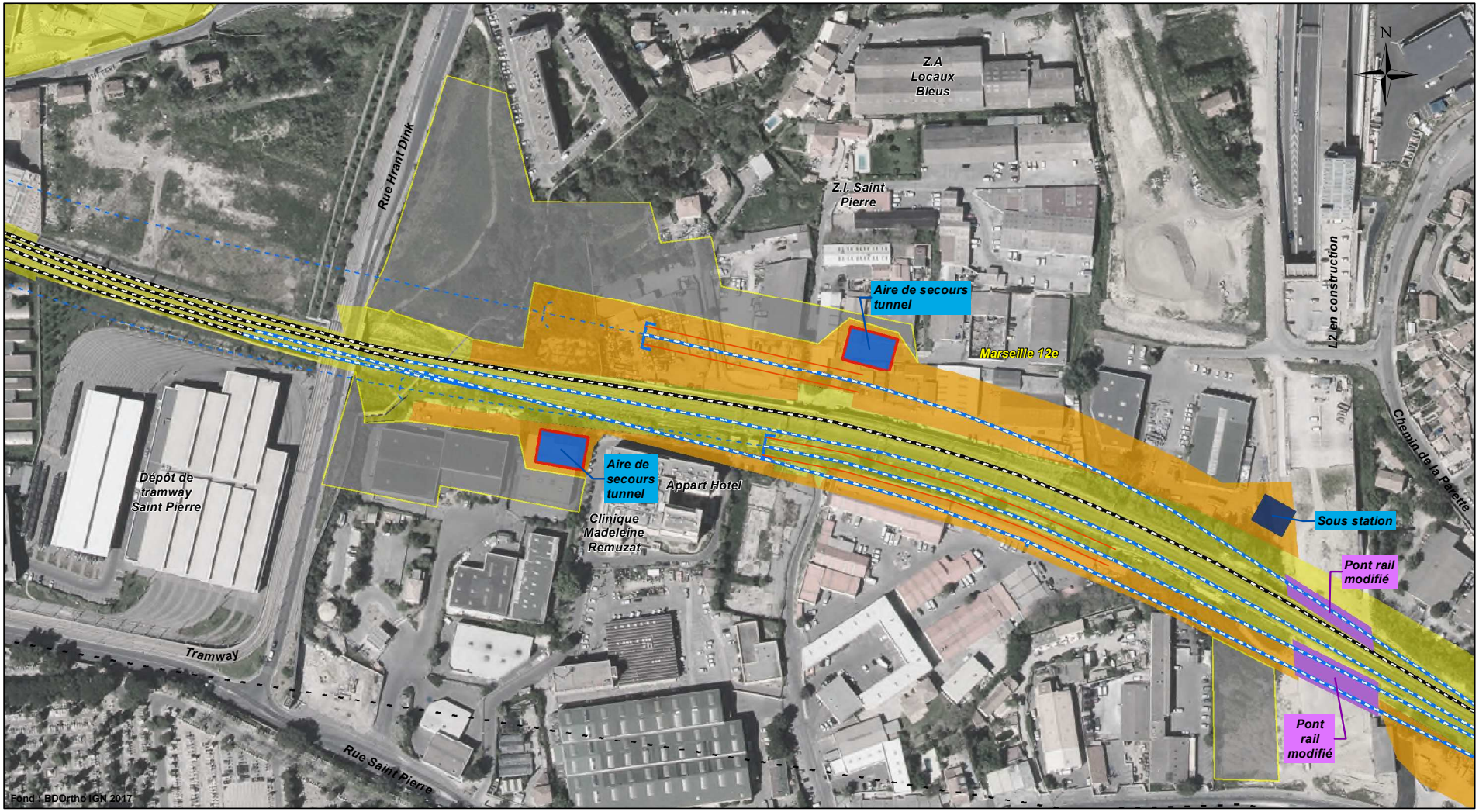


Opérations sur le secteur Blancarde La Penne-sur-Huveaune

Les apports des installations

- Pour 3 TER omnibus par h/sens (phase 2)
  - Nouvelle signalisation ERTMS entre la Blancarde et Aubagne
  - Reconfiguration du bloc Est du plateau de la gare Saint-Charles
- Pour 4 TER omnibus par h/sens (phase 2 ou 3)
  - 4ème voie entre la Blancarde et la Vallée de l'Huveaune
- Permettre le raccordement des 2 voies de desserte de la gare souterraine Marseille Saint-Charles et les 3 voies de surface reliant Saint Charles à Aubagne
  - Création d'un ouvrage dénivelé en entrée est du tunnel de Marseille Saint-Charles (phase 2)
- Améliorer la régularité en séparant les flux et évitant les mouvements techniques en gare de la Blancarde
  - Aménagement d'une 5ème voie en gare de la Blancarde (phase 1)
  - Remisage des trains et réorganisation du technicentre (phases 1 et 2)

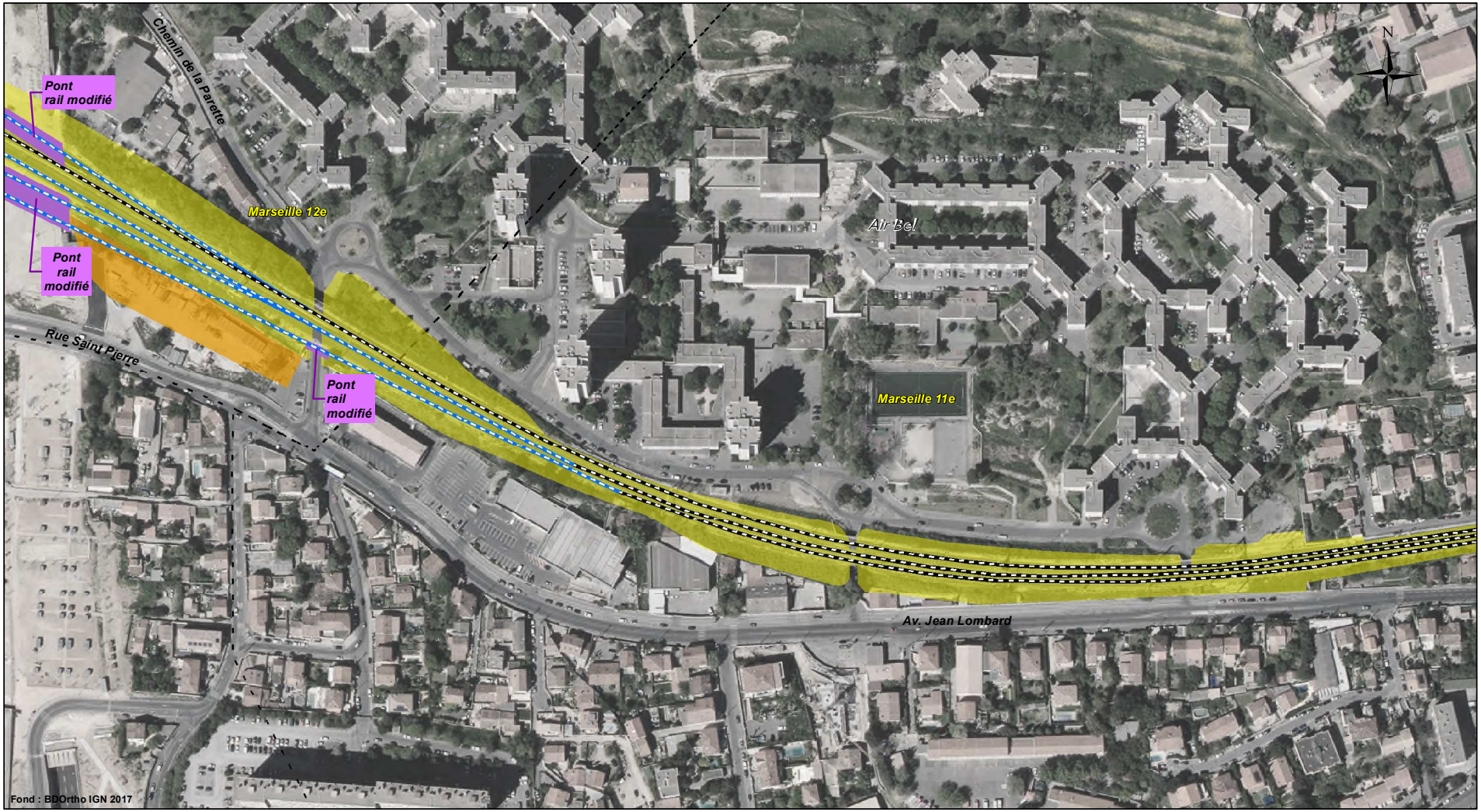
Opérations sur le secteur Blancarde
La Penne-sur-Huveaune
Variante : 3 voies de Blancarde- Parette

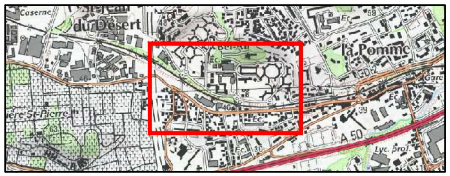


Emprises ferrovaires actuelles
Emprises nécessaires au projet
Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
Voie existante
Voie nouvelle souterraine
Voie nouvelle en surface
Appareil de voie
Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
Limite de commune ou d'arrondissement

0 25 50 100 m

Opérations sur le secteur Blancarde
La Penne-sur-Huveaune
Variante : 3 voies de Blancarde- Parette

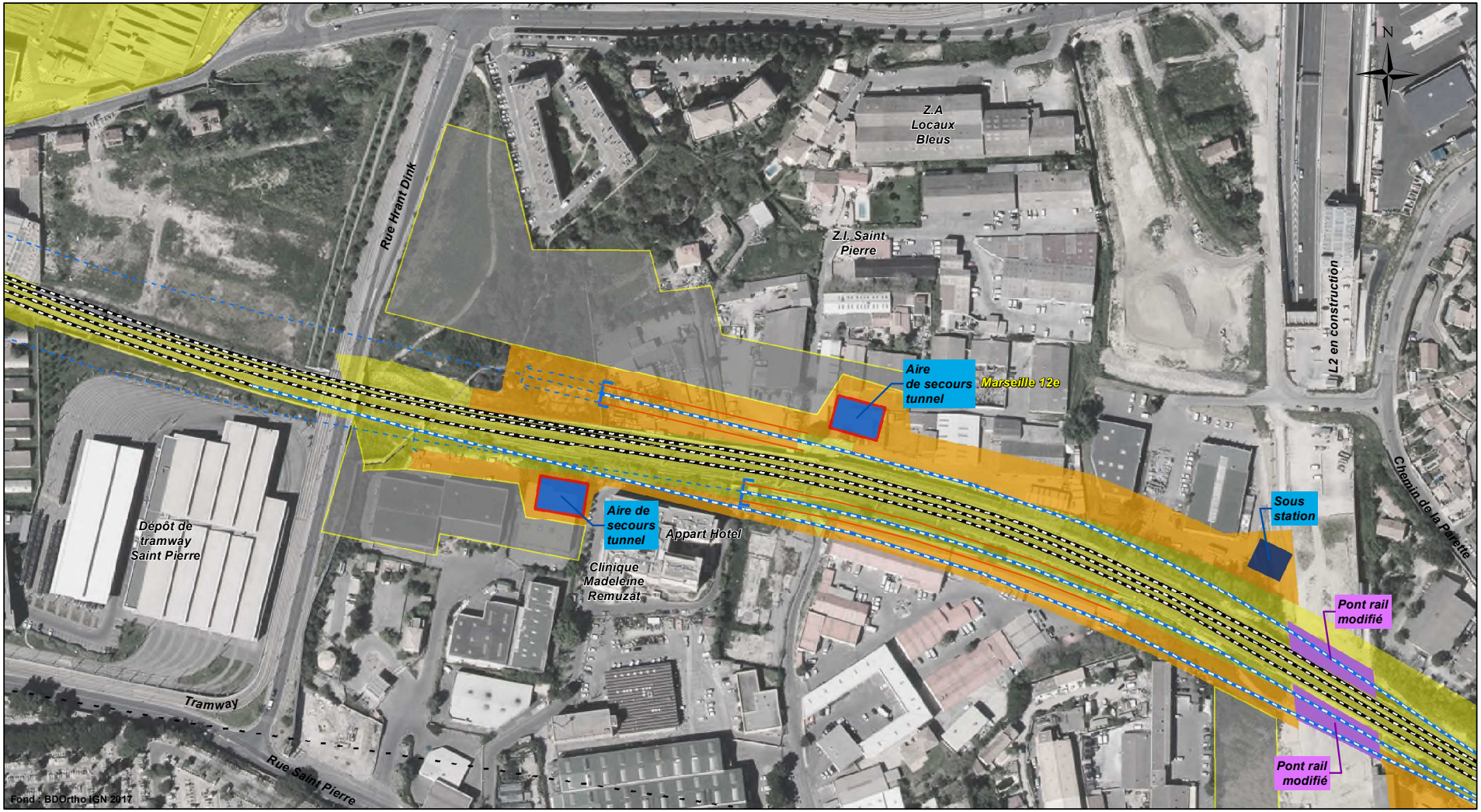




Emprises ferrovaires actuelles
Emprises nécessaires au projet
Voie existante
Voie nouvelle en surface
Appareil de voie
Limite de commune ou d'arrondissement

0 25 50 100 m

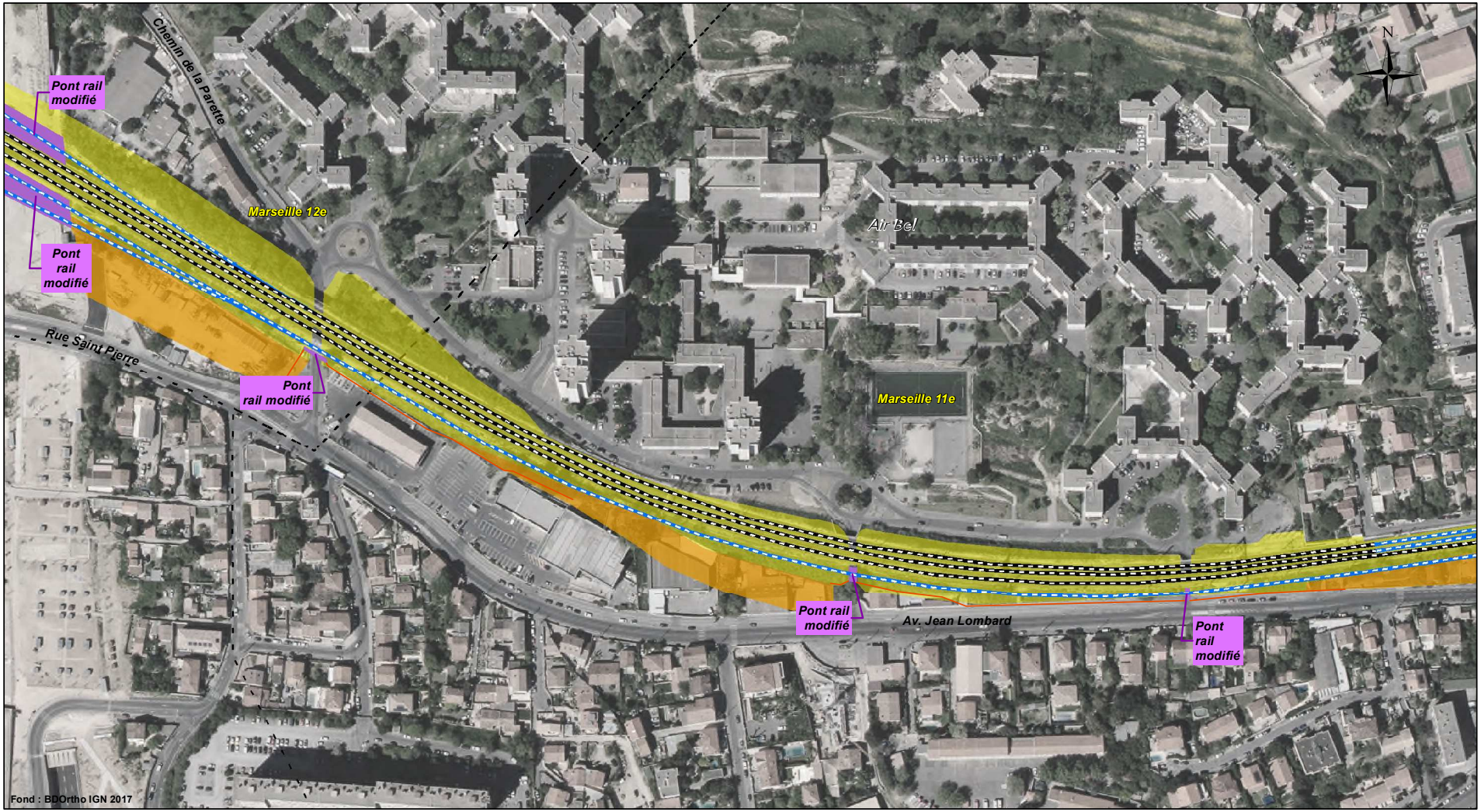
Opérations sur le secteur Blancarde
La Penne-sur-Huveaune 1/12
Variante : 4 voies de Blancarde - la Penne-sur-Huveaune

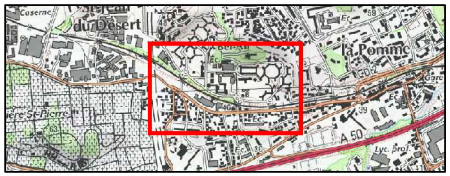


Emprises ferrovaires actuelles
Emprises nécessaires au projet
Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
Voie existante
Voie nouvelle souterraine
Voie nouvelle en surface
Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
Limite de commune ou d'arrondissement

0 25 50 100 m

Opérations sur le secteur Blancarde
La Penne-sur-Huveaune 2/12
Variante : 4 voies de Blancarde - la Penne-sur-Huveaune

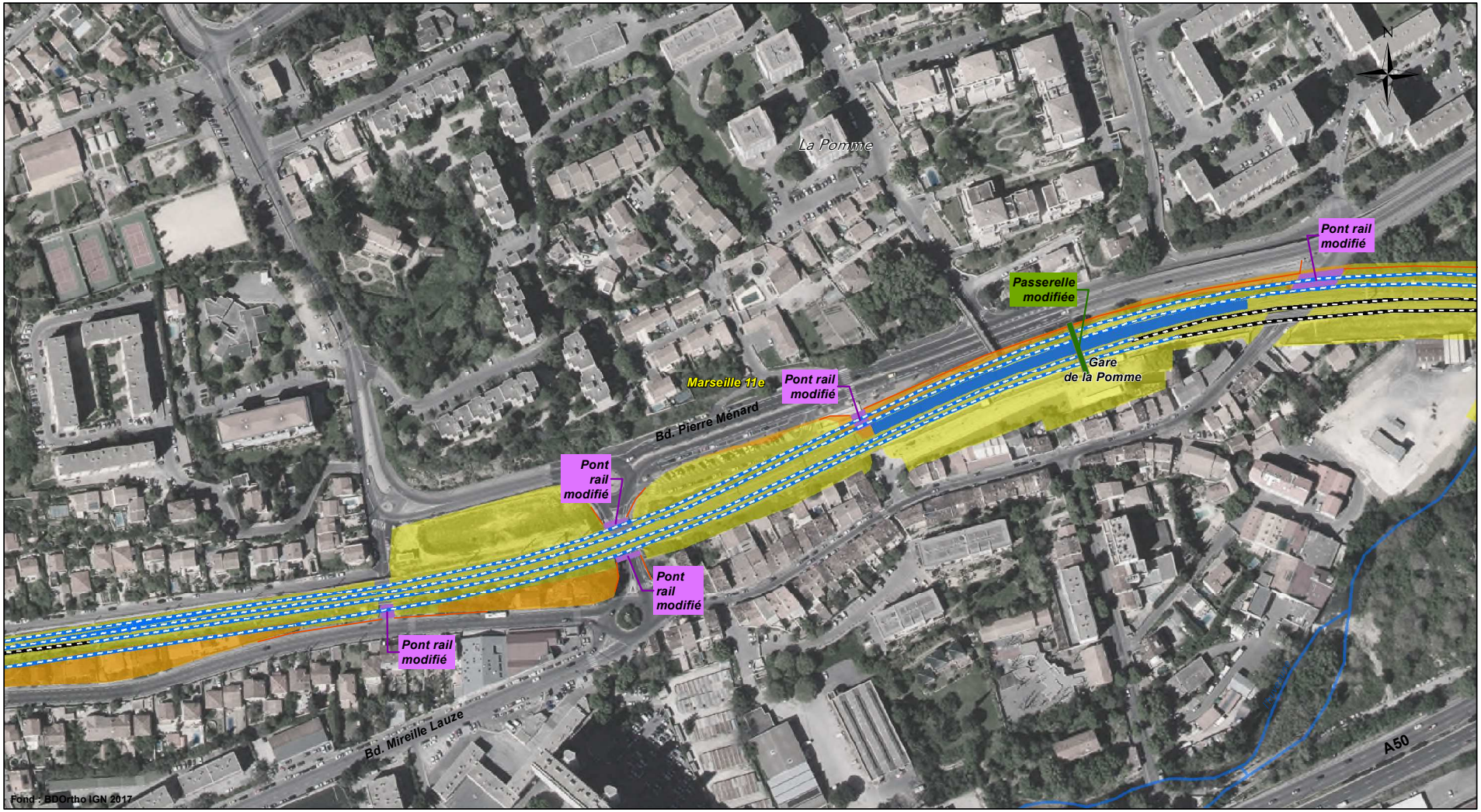


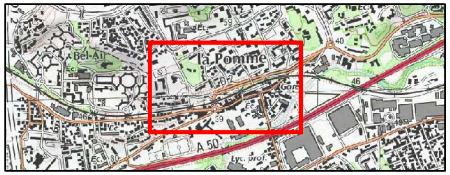


Emprises ferrovaires actuelles
Emprises nécessaires au projet
Voie existante
Voie nouvelle en surface
Appareil de voie
Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
Limite de commune ou d'arrondissement

0 25 50 100 m

Opérations sur le secteur Blancarde
La Penne-sur-Huveaune 3/12
Variante : 4 voies de Blancarde - la Penne-sur-Huveaune

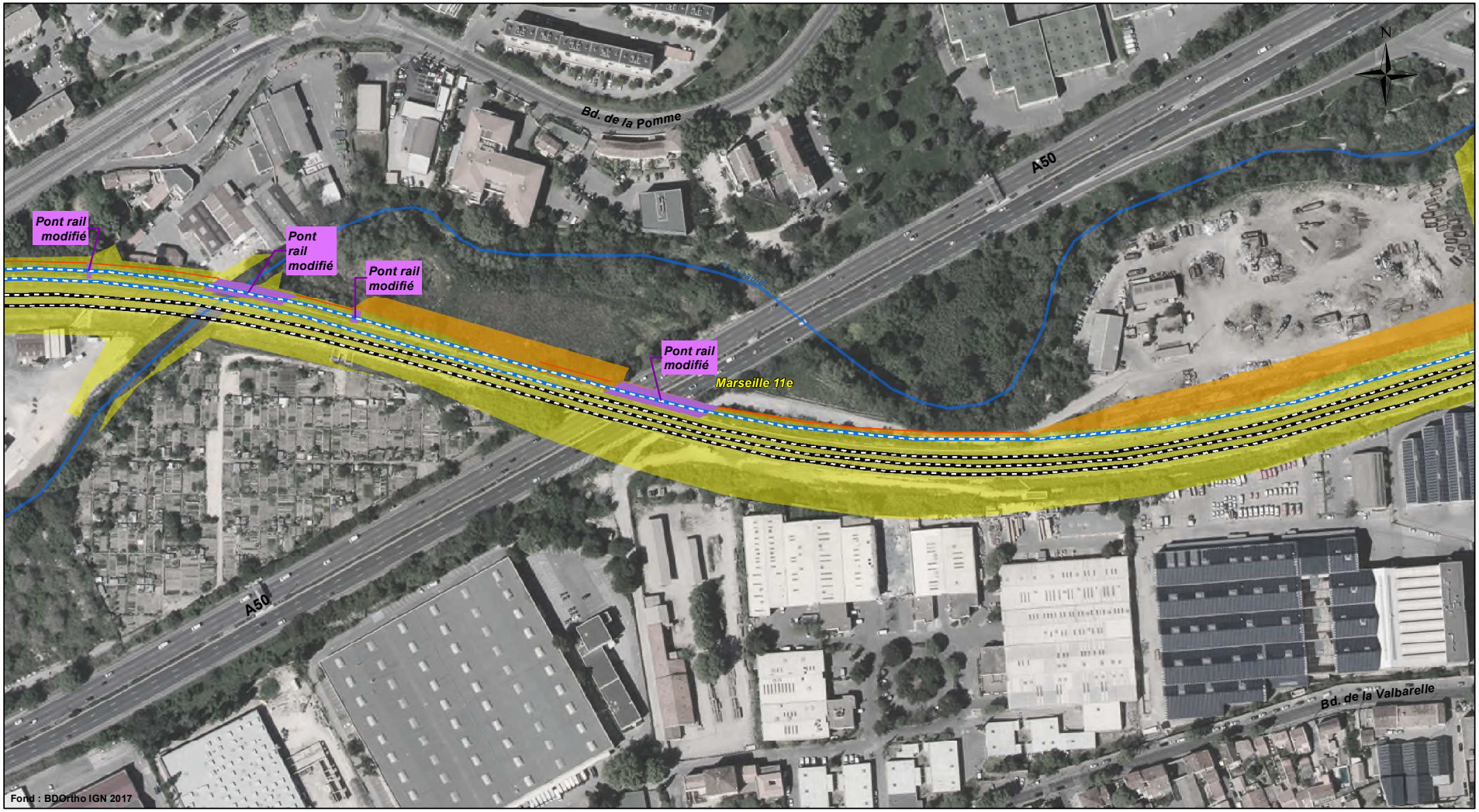


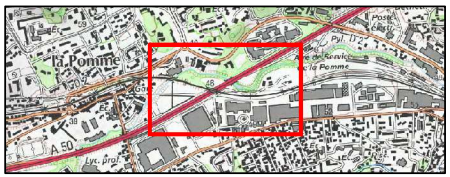


Emprises ferrovaires actuelles
Emprises nécessaires au projet
Voie existante
Voie nouvelle en surface
Appareil de voie
Quai créé ou modifié
Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
Limite de commune ou d'arrondissement

0 25 50 100 m

Opérations sur le secteur Blancarde
La Penne-sur-Huveaune 4/12
Variante : 4 voies de Blancarde - la Penne-sur-Huveaune

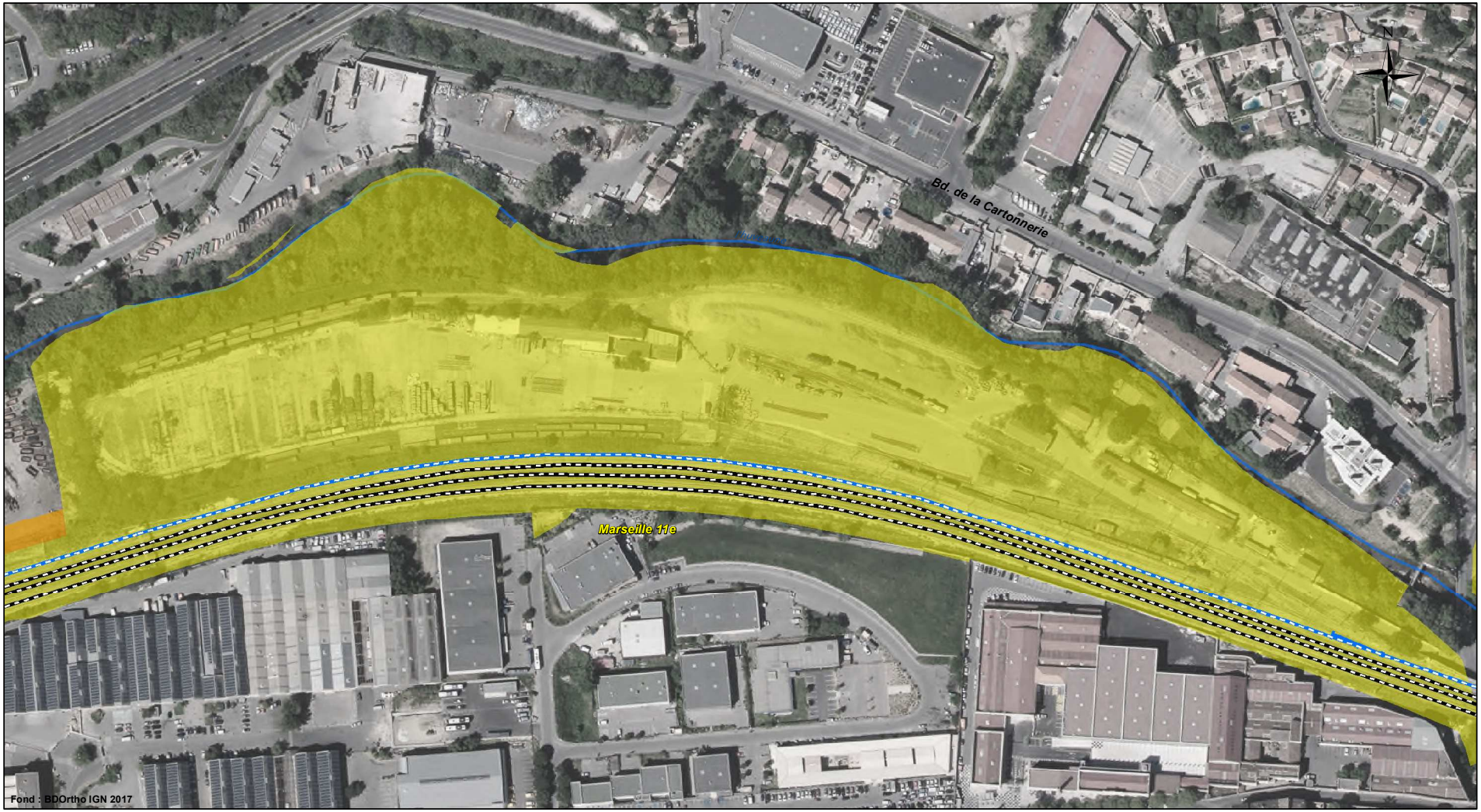




Emprises ferrovaires actuelles
Emprises nécessaires au projet
Voie existante
Voie nouvelle en surface
Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
Limite de commune ou d'arrondissement

0 25 50 100 m

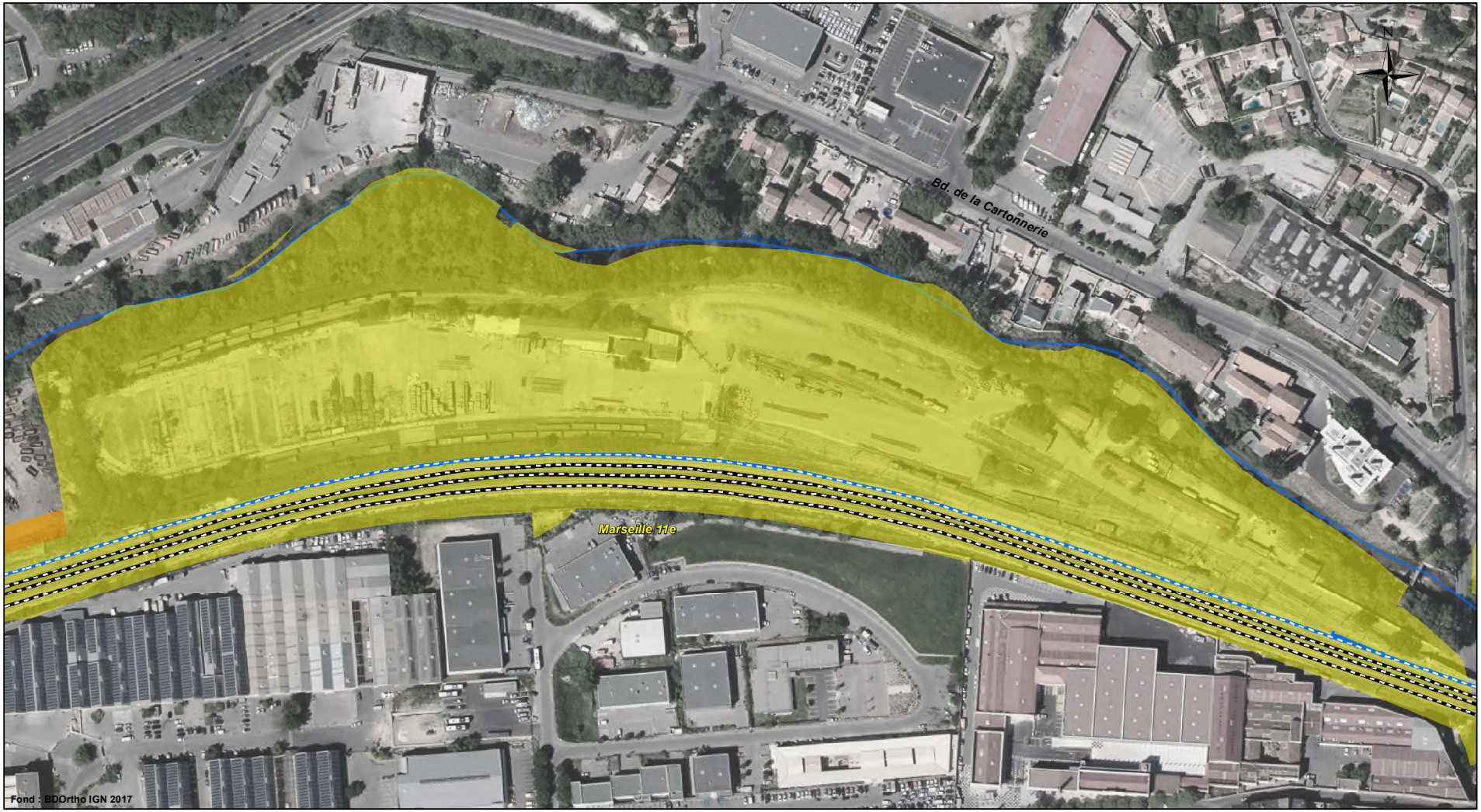
Opérations sur le secteur Blancarde
La Penne-sur-Huveaune 5/12
Variante : 4 voies de Blancarde - la Penne-sur-Huveaune



Emprises ferrovaires actuelles
Emprises nécessaires au projet
Voie existante
Voie nouvelle en surface
Appareil de voie
Limite de commune ou d'arrondissement

0 25 50 100 m

Opérations sur le secteur Blancarde
La Penne-sur-Huveaune 6/12
Variante : 4 voies de Blancarde - la Penne-sur-Huveaune

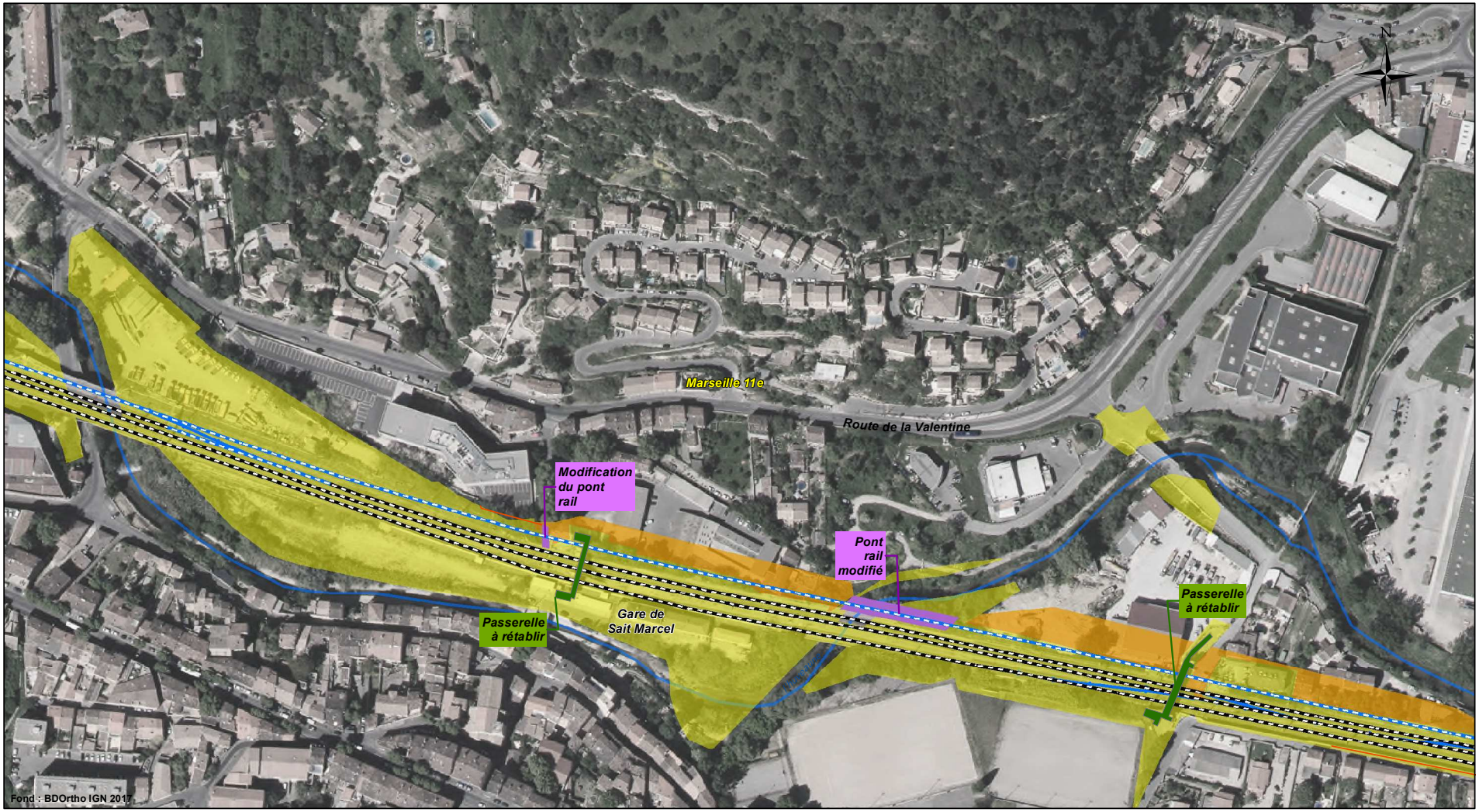


Emprises ferrovaires actuelles
Emprises nécessaires au projet
Voie existante
Voie nouvelle en surface
Appareil de voie
Limite de commune ou d'arrondissement

0 25 50 100 m

SNCF RÉSEAU

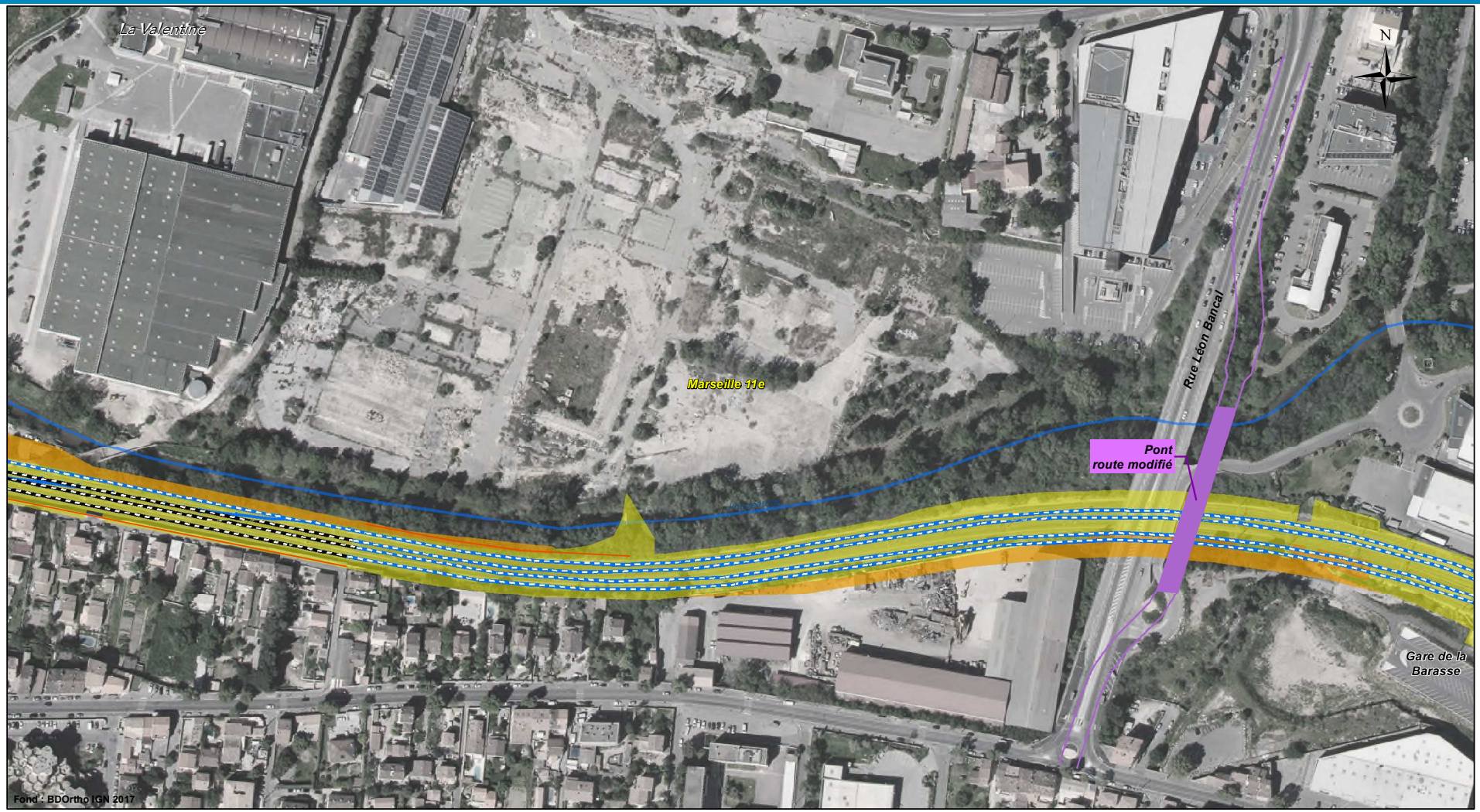
Opérations sur le secteur Blancarde
La Penne-sur-Huveaune 7/14
Variante : 4 voies de Blancarde - la Penne-sur-Huveaune



Emprises ferrovaires actuelles
Emprises nécessaires au projet
Voie existante
Voie nouvelle en surface
Appareil de voie
Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
Limite de commune ou d'arrondissement

0 25 50 100 m

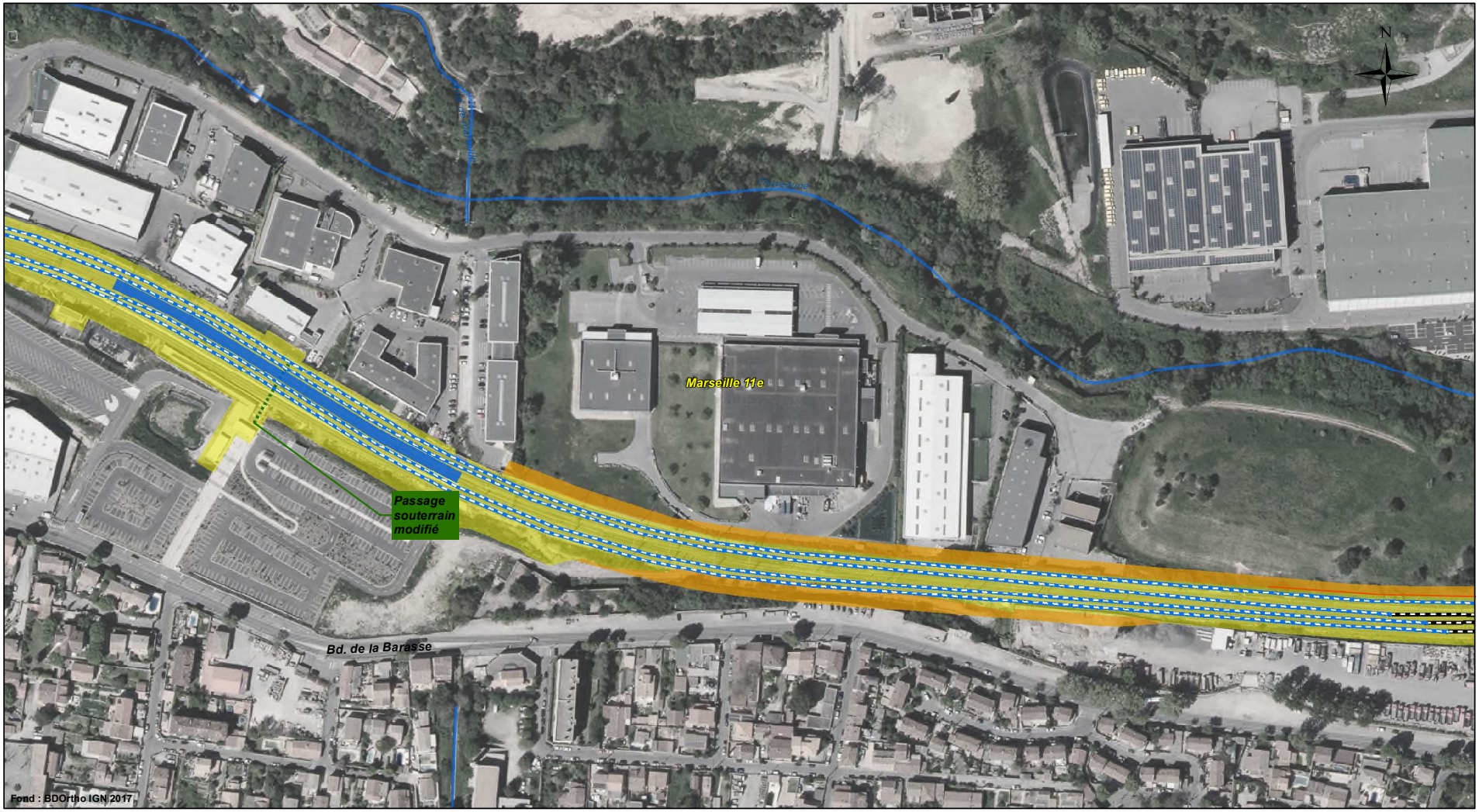
Opérations sur le secteur Blancarde
La Penne-sur-Huveaune 8/12
Variante : 4 voies de Blancarde - la Penne-sur-Huveaune

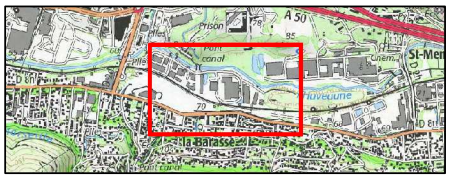


Emprises ferrovaires actuelles
Emprises nécessaires au projet
Voie existante
Voie nouvelle en surface
Appareil de voie
Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
Reconstitution de voirie
Limite de commune ou d'arrondissement

0 25 50 100 m

Opérations sur le secteur Blancarde
La Penne-sur-Huveaune 9/12
Variante : 4 voies de Blancarde - la Penne-sur-Huveaune



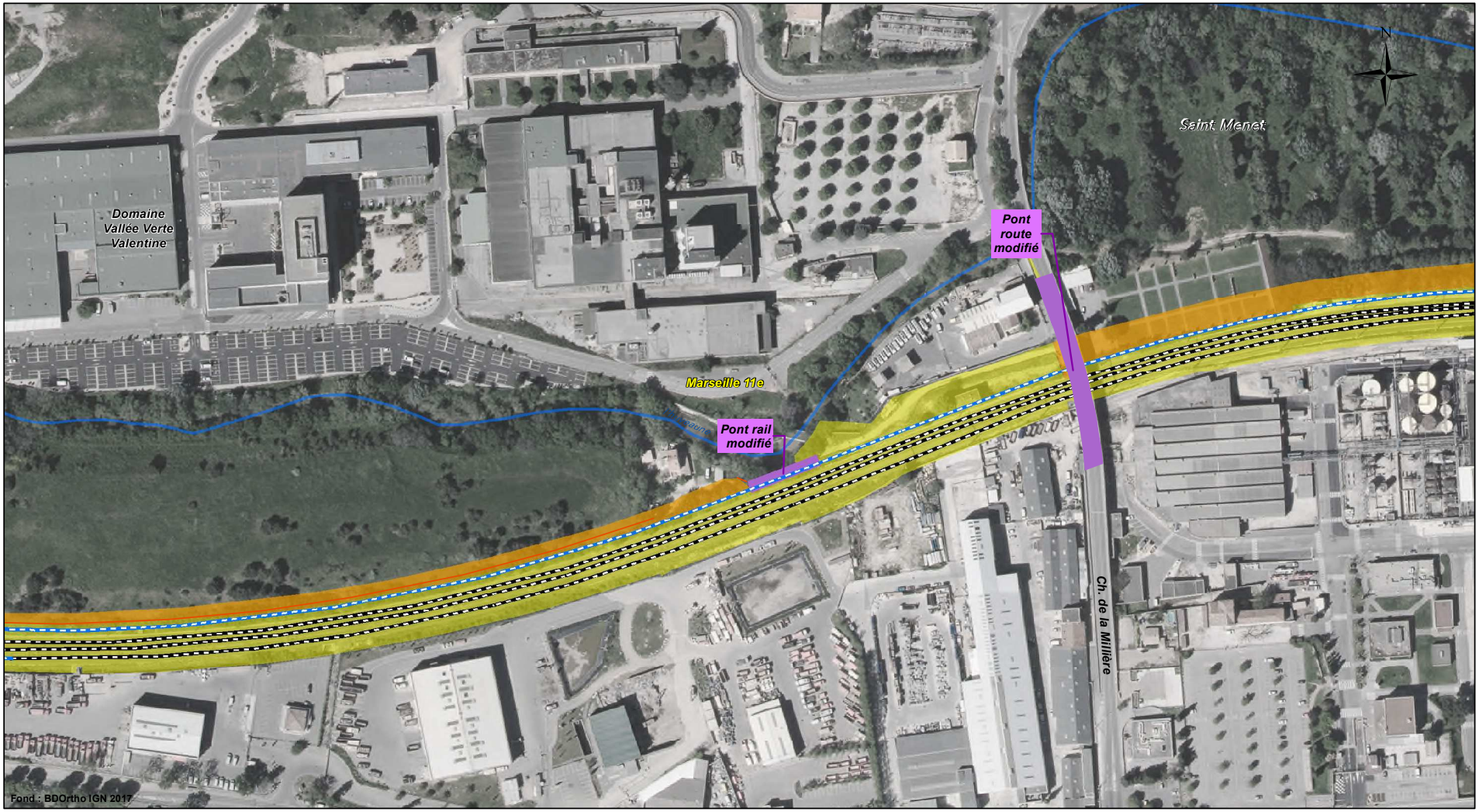


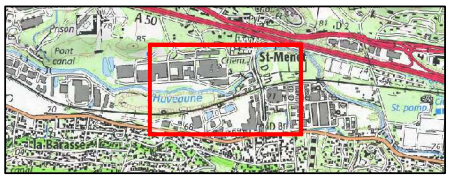
Emprises ferrovaires actuelles
Emprises nécessaires au projet
Voie existante
Voie nouvelle en surface
Quai créé ou modifié
Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
Limite de commune ou d'arrondissement

0 25 50 100 m

SNCF RÉSEAU

Opérations sur le secteur Blancarde
La Penne-sur-Huveaune 10/12
Variante : 4 voies de Blancarde - la Penne-sur-Huveaune

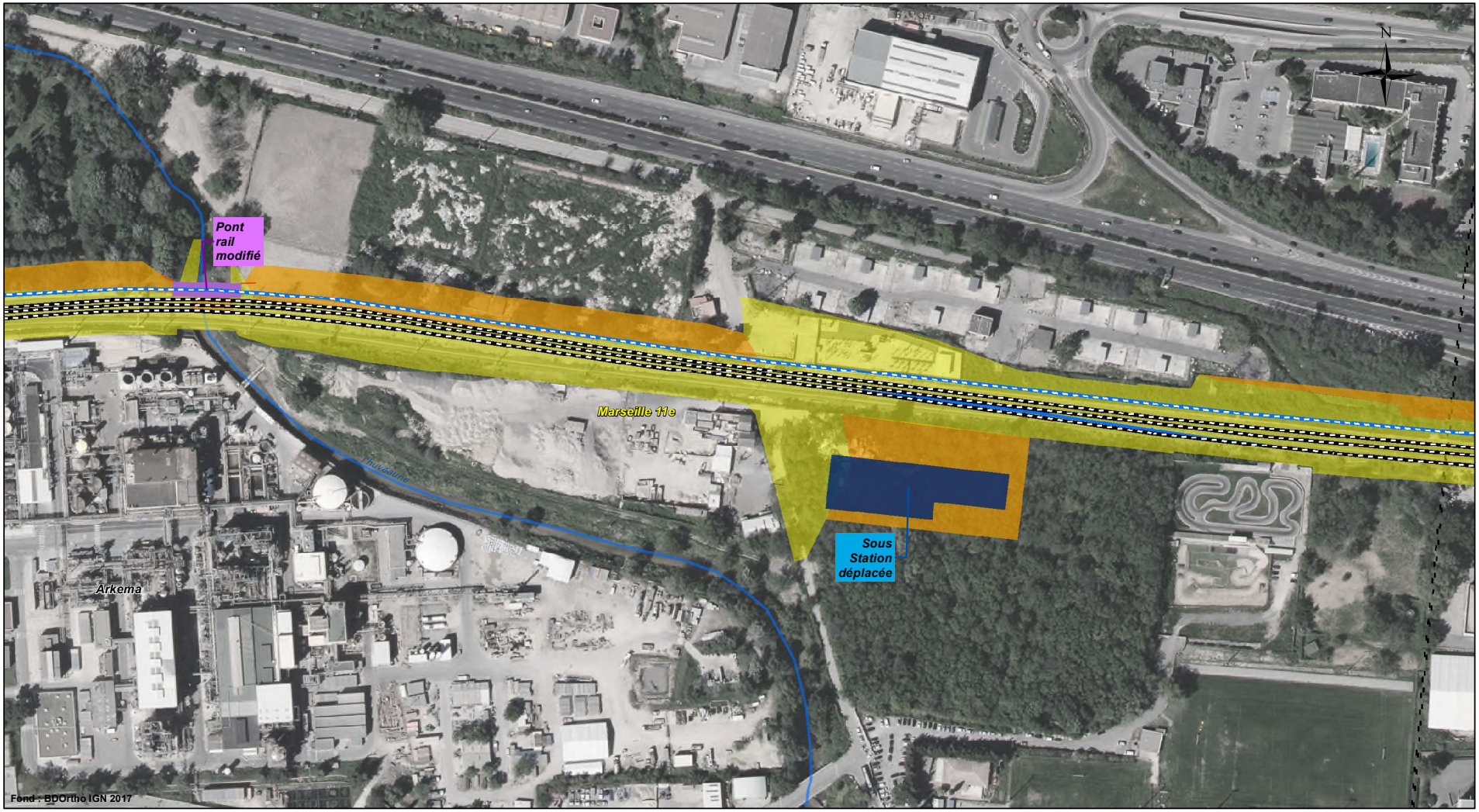


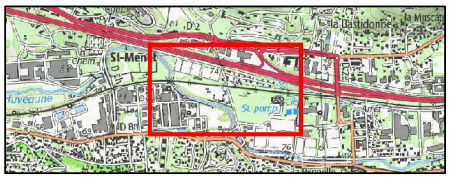


Emprises ferrovaires actuelles
Emprises nécessaires au projet
Voie existante
Voie nouvelle en surface
Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
Limite de commune ou d'arrondissement

0 25 50 100 m

Opérations sur le secteur Blancarde
La Penne-sur-Huveaune 11/12
Variante : 4 voies de Blancarde - la Penne-sur-Huveaune

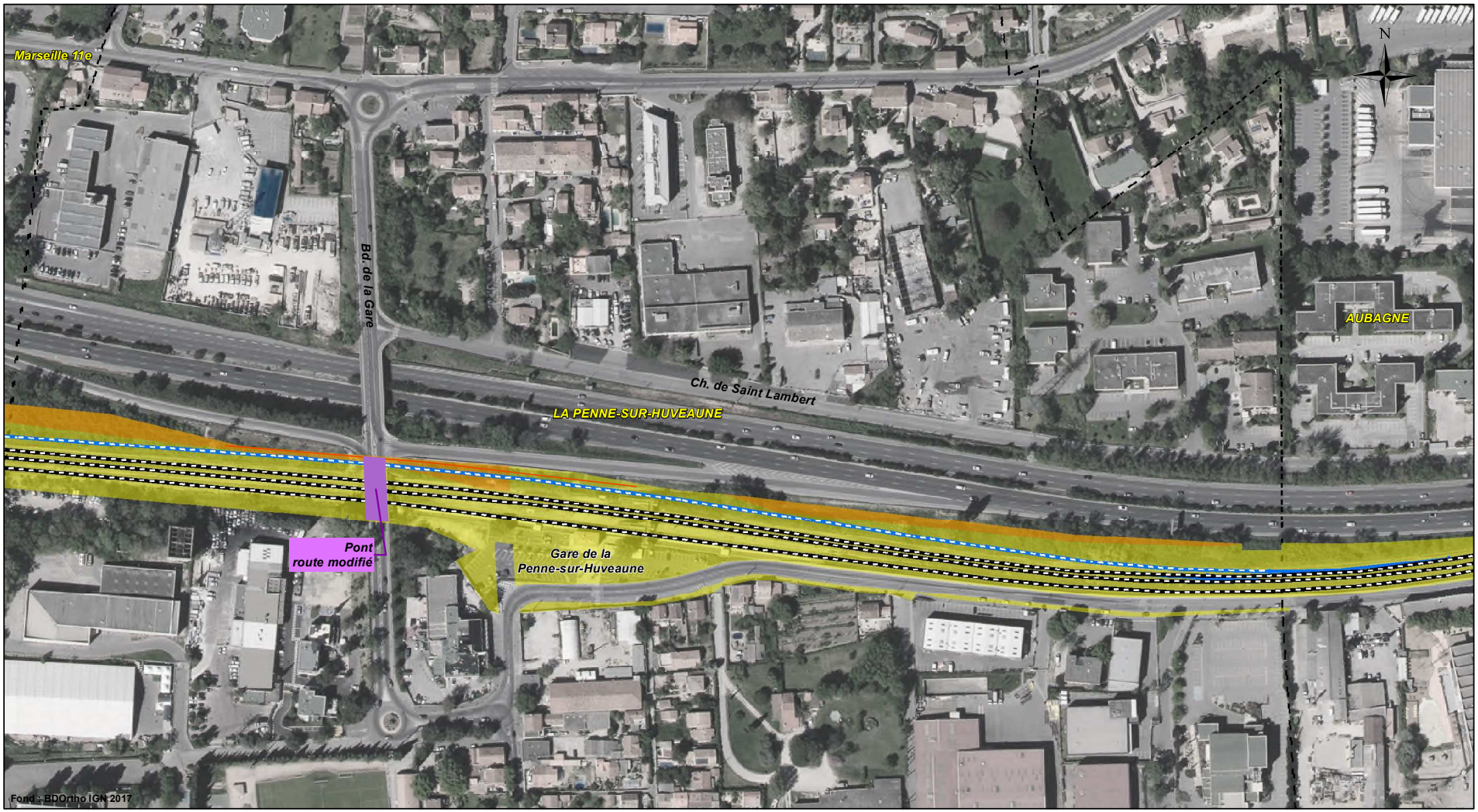




Emprises ferrovaires actuelles
Emprises nécessaires au projet
Voie existante
Voie nouvelle en surface
Appareil de voie
Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
Limite de commune ou d'arrondissement

0 25 50 100 m

Opérations sur le secteur Blancarde
La Penne-sur-Huveaune 12/12
Variante : 4 voies de Blancarde - la Penne-sur-Huveaune



Emprises ferrovaires actuelles
Emprises nécessaires au projet
Voie existante
Voie nouvelle en surface
Appareil de voie
Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
Limite de commune ou d'arrondissement

0 25 50 100 m

SNCF RÉSEAU

Coûts des aménagements (€ constants)

Nœud marseillais

- **Phase 1 : 353 M€**
  - Corridor ouest : 192 M€
  - Bloc est : 50 M€
  - Libération cour Abeilles :44 M€
  - Blancarde 5ème voie : 42 M€
  - Blancarde remisage : 25 M€
- **Phase 2 : 1 954 M€**
  - Bloc ouest : 33 M€
  - Bloc est : 12 M€
  - Libération cour Abeilles : 74 M€
  - Valorisation immobilière : -40 M€
  - Blancarde technicentre : 95 M€
  - Gare, tunnel et raccordements : 1 780 M€
  - *Option doublement du tunnel St-Louis : 85 M€*
  - *Option 4ème voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune : 316 M€*

Projet LNPCA

- **Phase 1 : 735 M€**
  - Bouches-du-Rhône : 353 M€
  - Var : 184 M€
  - Alpes-Maritimes : 198 M€
- **Phase 2 : 2 345 M€**
  - Bouches-du-Rhône : 1 954 M€
  - Alpes-Maritimes : 391 M€
  - *Options : 401 M€*
- **Total phase 1 + phase 2**
  - **3 080 M€**
  - **3 481 M€ avec options**

Dispositif de concertation avec le public
12 juin – 18 octobre 2019

3. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

Le dispositif de concertation sur le nœud ferroviaire marseillais

Les prochaines réunions	
Réunions publiques locales	• **9 septembre** 18h : **Saint-Charles** → EMD - rue J. Biaggi • **26 septembre** 19h : **Marseille Nord** → Cité des Arts - 225 rue des Aygalades • **26 septembre** 19h : **Blancarde – La Penne sur H** →Entre 2 murs - 313 rue St Pierre • **1er octobre** 18h : **Faisceau d'Arenc** → mairie du 2 et 3ème arrdts
Ateliers thématiques	• 27 septembre 2019 : *Environnement Développement Durable* → Toulon • 2 octobre 2019 : *Socio-économie* → Marseille - EMD - rue J. Biaggi • 3 octobre 2019 : *Saturation ferroviaire* → Nice
Réunion de clôture	• 17 octobre 2019 à Marseille 19h → Préfecture de région

Dispositif de concertation avec le public
12 juin – 18 octobre 2019

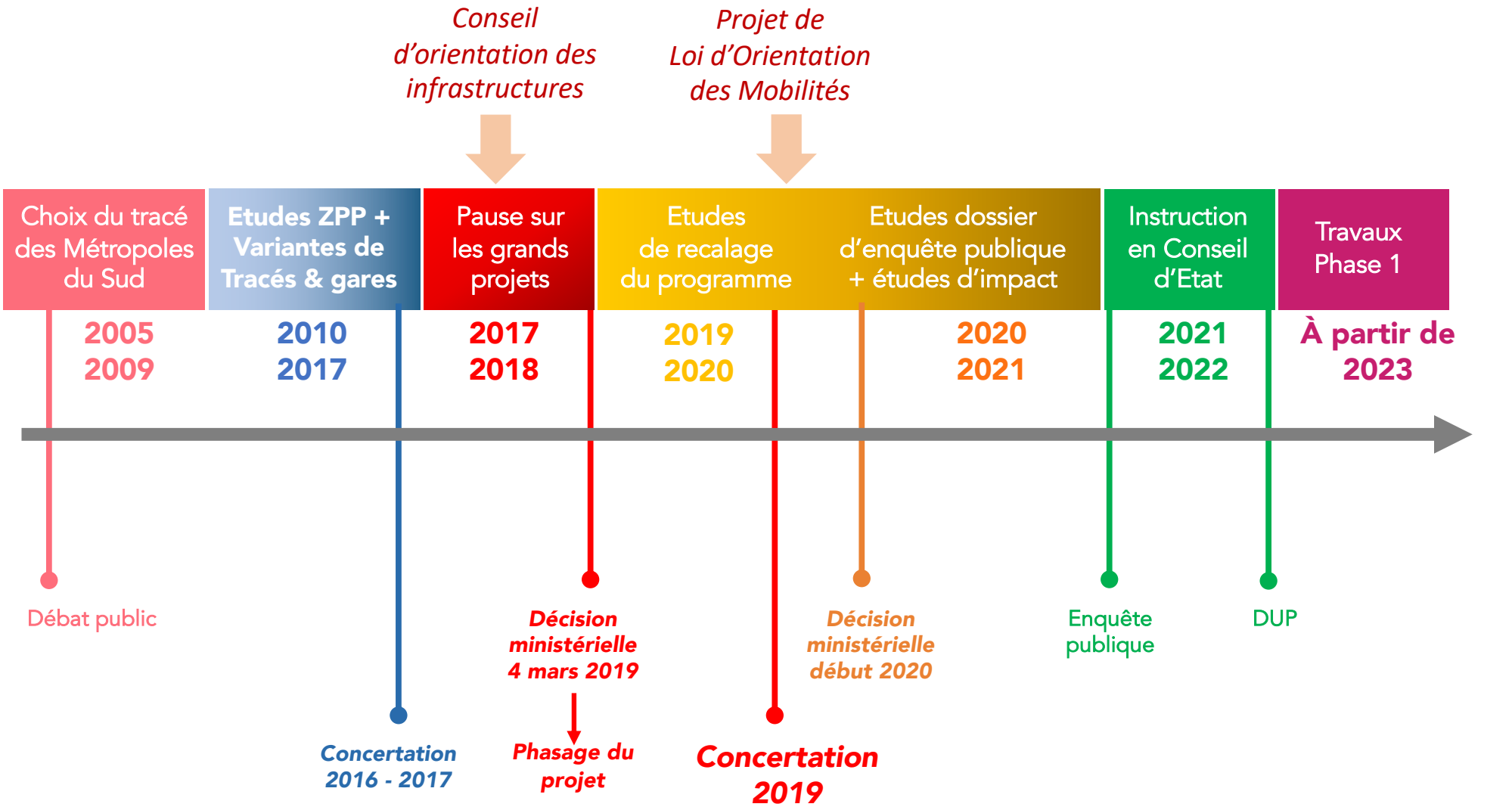
Réunions, ateliers et permanences

- **Actualisation des dates, lieux et horaires par SNCF Réseau**
- **Site internet :** www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

Outils d'information et de recueil des contributions

- **Site internet LNPCA :** www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr
- **Film de présentation du projet**
- **Dossier support de la concertation → Communes / Co-financeurs**
- **Expositions → Communes / Co-financeurs**
- **Registres → Communes / Co-financeurs**

MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

Grandes étapes du projet