

LES PRIORITÉS DE LA LIGNE NOUVELLE



Poursuivons le dialogue

Information & Consultation - 2013/2014
 Zone de passage préférentielle

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur sont financées par :

UN GRAND PROJET FERROVIAIRE DE SOUTENU PAR LE GOUVERNEMENT

Les 3 objectifs du débat public de 2005

- **Ouvrir la région PACA aux autres régions françaises et désenclaver l'Est du territoire**, en le reliant au réseau français à grande vitesse.
- **Faciliter les déplacements à l'intérieur de la région** (entre les trois métropoles de Marseille Toulon et Nice, et au sein de chacune d'elles), en offrant une alternative à la route et en complétant la seule voie ferrée existante du littoral.
- **Constituer le système ferroviaire intégré et le chaînon manquant de l'arc méditerranéen** Barcelone – Marseille – Gênes.

Les avancées de la concertation publique de 2011

- Mettre en avant **les transports du quotidien**.
- **Doubler les capacités du réseau ferroviaire** (alors même que le doublement sur place de la ligne existante n'est pas possible partout et coûterait aussi cher qu'une ligne nouvelle, avec de fortes nuisances).
- **Privilégier des gares intermodales et interconnectées** avec le réseau existant (gare souterraine sous la gare de Marseille Saint-Charles, gare de Toulon, gare nouvelle à l'Est du Var, gare nouvelle à l'Ouest des Alpes-Maritimes, gare TGV au pôle d'échanges de Nice-Aéroport notamment.).
- **Adapter la grande vitesse aux contraintes du territoire**.
- **Utiliser les emprises existantes dans le sillon permien** pour un doublement de l'infrastructure.
- **Prévoir une ligne nouvelle en site propre** et à grande vitesse dans les Alpes-Maritimes.
- **Améliorer la liaison** Nice-Monaco-Italie.
- **Éviter au maximum les zones agricoles**.
- **Limiter les nuisances** pour les riverains et les impacts sur les milieux naturels.

MOBILITÉ DURABLE

Les évolutions du projet partagées avec les élus en 2012



→ La très grande vitesse n'est pas la priorité partout, il faut :

**Améliorer les trains du quotidien.
Diminuer le temps de parcours, entre
Marseille et Nice notamment.**

→ **Améliorer le réseau et le système
ferroviaire.**

→ **Développer l'inter-modalité** au niveau
des pôles d'échanges.

→ **Créer des sections de ligne nouvelle**
et limiter au maximum les nuisances.

→ **Crédibiliser le financement** du projet.

*« Un quart du Programme
d'Investissements d'Avenir
est consacré à la région
Provence - Alpes - Côte d'Azur »*

La décision du gouvernement en 2013

→ La Commission « Mobilité 21 », présidée par Philippe Duron, a été mise en place en octobre 2012 par le ministre délégué chargé des Transports, Frédéric Cuvillier. Son objectif était de hiérarchiser les grands projets d'infrastructure inscrits au Schéma national des infrastructures de transport (SNIT).

→ Pour intégrer les contraintes budgétaires et répondre aux enseignements de la concertation, le Comité de Pilotage du 9 janvier 2013 a retenu un phasage cible, présenté à la Commission mobilité 21. Dans son rapport, remis au gouvernement le 27 juin 2013, la commission a salué l'évolution d'un projet de LGV vers une ligne nouvelle réalisable par étapes.

→ Le 9 juillet 2013, lors de la présentation du Programme d'Investissements d'Avenir, le Premier Ministre a annoncé que le gouvernement retenait le scénario 2 de la Commission, qui préconise **des investissements dans les infrastructures de transport de l'ordre de 28 à 30 milliards d'euros d'ici 2030.**



La réalisation d'une ligne nouvelle entre Marseille, Toulon et Nice doit permettre de constituer un système ferroviaire performant pour la région PACA, en reliant ses trois principales métropoles (3^{ème}, 10^{ème} et 5^{ème} agglomérations françaises). Elle facilitera les déplacements à l'intérieur de la région en haussant la qualité de l'offre de services ferroviaires.

Elle contribuera à ouvrir la région Provence – Alpes – Côte d'Azur sur les autres régions françaises, et à désenclaver l'Est de la région en le reliant au réseau français à grande vitesse

et plus généralement à l'arc méditerranéen Barcelone – Marseille – Gênes.

D'un linéaire total de 200 km de ligne nouvelle entre Marseille et Nice, et de 30 km entre Nice et la frontière italienne, le projet intègre le traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen, dont la situation entrave d'ores et déjà le bon fonctionnement de nombreux services ferroviaires quotidiens et nationaux.



UNE LIGNE NOUVELLE À RÉALISER PAR ÉTAPES

Le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur fait partie de l'effort national et régional pour moderniser et développer le réseau ferroviaire. Conformément à la décision gouvernementale du 9 juillet 2013, le projet est désormais **phasé selon 3 priorités** : la priorité 1, qui concerne les nœuds ferroviaires marseillais et azuréen ; la priorité 2, consacrée aux tronçons Aubagne – Toulon et Est Var – Siagne et après 2050, les sections Toulon – Est Var et Nice – Italie qui complètent le projet dans son intégralité.

À elles deux, les priorités 1 et 2 permettent d'assurer plus de **80% des gains de trafic escomptés avec le projet complet, et près de 90% des gains de temps avec moins de 75% de l'investissement nécessaire au projet.**

À l'horizon 2030, le traitement prioritaire des nœuds ferroviaires des agglomérations marseillaise et azurée permettront d'accueillir **8 millions de voyageurs supplémentaires** chaque année, dont **7 millions dans les TER.**



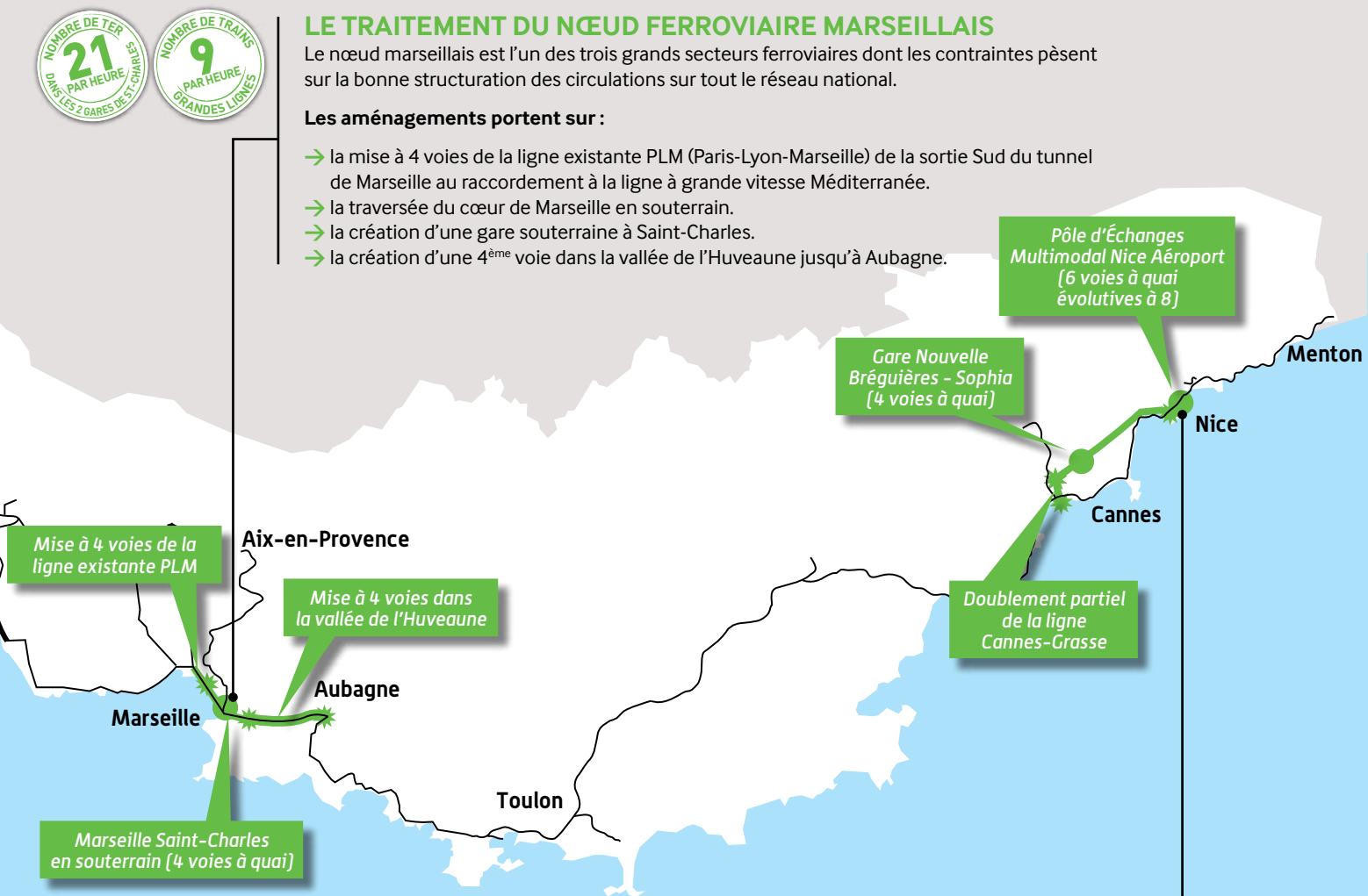
En cohérence avec la priorité donnée par le gouvernement à l'amélioration du réseau existant, sont classés en priorité 1 le traitement des nœuds ferroviaires marseillais (2,5 Mds) et azuréen (4,2 Mds), pour un montant total de 6,7 Mds.

LE TRAITEMENT DU NŒUD FERROVIAIRE MARSEILLAIS

Le nœud marseillais est l'un des trois grands secteurs ferroviaires dont les contraintes pèsent sur la bonne structuration des circulations sur tout le réseau national.

Les aménagements portent sur :

- la mise à 4 voies de la ligne existante PLM (Paris-Lyon-Marseille) de la sortie Sud du tunnel de Marseille au raccordement à la ligne à grande vitesse Méditerranée.
- la traversée du cœur de Marseille en souterrain.
- la création d'une gare souterraine à Saint-Charles.
- la création d'une 4^{ème} voie dans la vallée de l'Huveaune jusqu'à Aubagne.



LE TRAITEMENT DU NŒUD FERROVIAIRE AZURÉEN

Le secteur niçois subit de fortes contraintes qui pénalisent les services ferroviaires et pèsent au quotidien sur les voyageurs.

Les aménagements portent sur :

- la réalisation d'une ligne nouvelle pour réaliser une « boucle ferroviaire » Nice-Sophia Antipolis-Cannes-Antibes-Nice permettant d'accueillir un nouveau service TER et des liaisons TGV.
 - la création d'une gare nouvelle Nice Aéroport.
 - la création d'une gare nouvelle à l'Ouest des Alpes-Maritimes, dans le secteur de Bréguières - Sophia Antipolis.
- la création de voies à quai supplémentaires dans les gares de Cannes, Antibes et Nice Ville.



**PRIORITÉ 1
AVANT 2030**

- Ligne existante
- Ligne nouvelle
- Gares
- ✱ Raccordements au réseau existant



Dans un deuxième temps, la Commission Mobilité 21 retient la poursuite du projet au-delà du traitement des nœuds de Marseille et Nice pour un montant de 5,3 à 7,8 Mds. L'ambition de l'État et des collectivités est d'améliorer la qualité et l'offre des services ferroviaires TER en favorisant une mobilité durable source de développement, d'améliorer les liaisons entre les métropoles de la région, d'ouvrir la région PACA sur les autres régions française et à l'international, sur l'arc méditerranéen Barcelone - Marseille - Gênes.

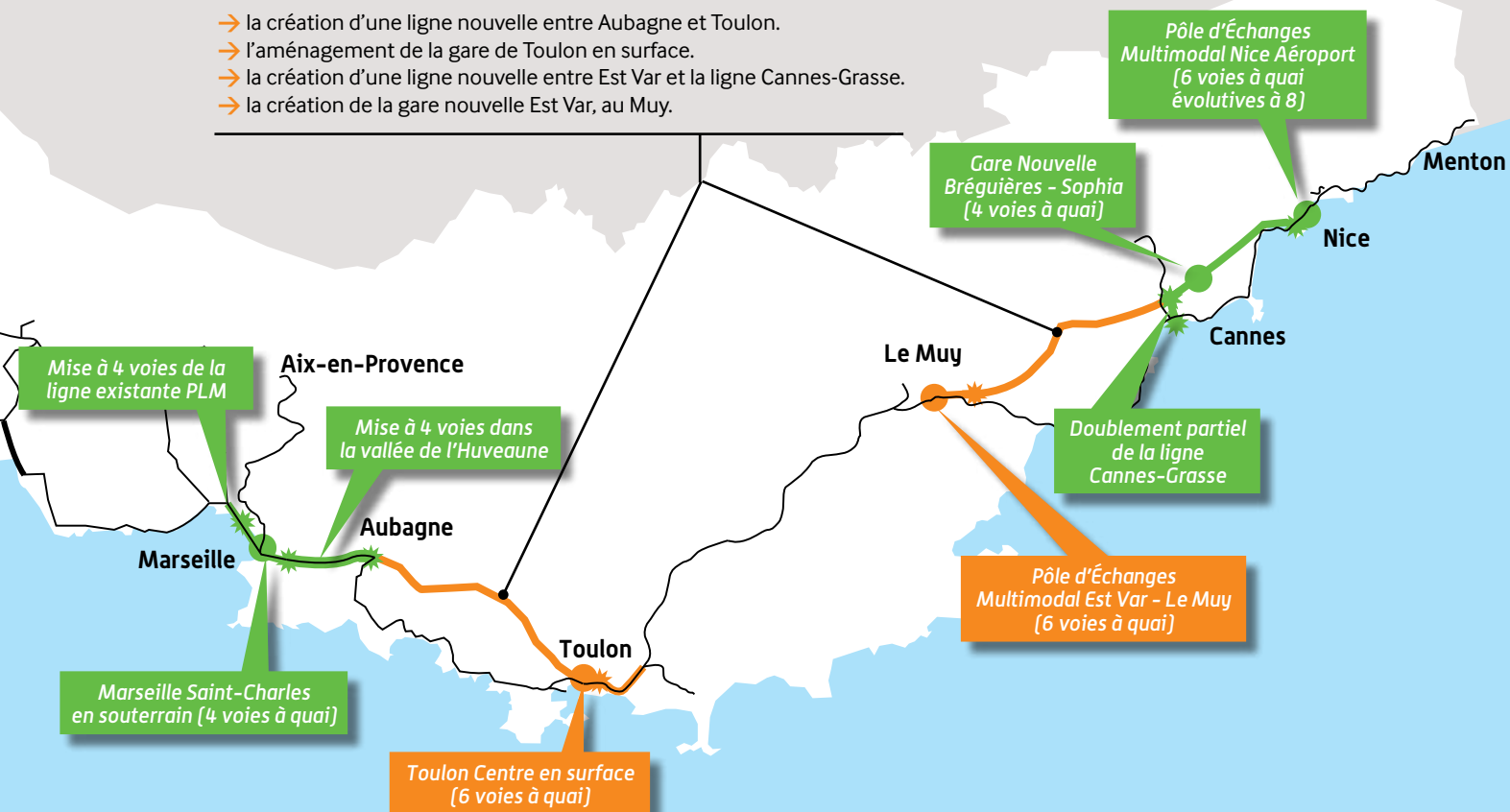


LA RÉALISATION DES SECTIONS DE LIGNE NOUVELLE AUBAGNE – TOULON ET EST VAR – SIAGNE

La capacité de la ligne Marseille – Vintimille est particulièrement limitée par **deux tronçons** :

Aubagne – Toulon et Saint-Raphaël – Cannes. Ces sections, qui représentent 80 km, n'offrent pas de possibilité de dépassement entre les trains rapides et les trains lents. Il n'y a pas d'alternative en cas d'incident et ces sections sont particulièrement exposées aux risques de toutes natures. Afin d'améliorer la qualité et l'offre ferroviaire sur l'ensemble du territoire, la priorité 2 comporte les aménagements suivants :

- la création d'une ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon.
- l'aménagement de la gare de Toulon en surface.
- la création d'une ligne nouvelle entre Est Var et la ligne Cannes-Grasse.
- la création de la gare nouvelle Est Var, au Muy.



PRIORITÉ 1 AVANT 2030

- Ligne existante
- Ligne nouvelle
- Gares
- ✱ Raccordements au réseau existant

Priorité 2 Entre 2030 et 2050

- Ligne existante
- Ligne nouvelle
- Gares
- ✱ Raccordements au réseau existant



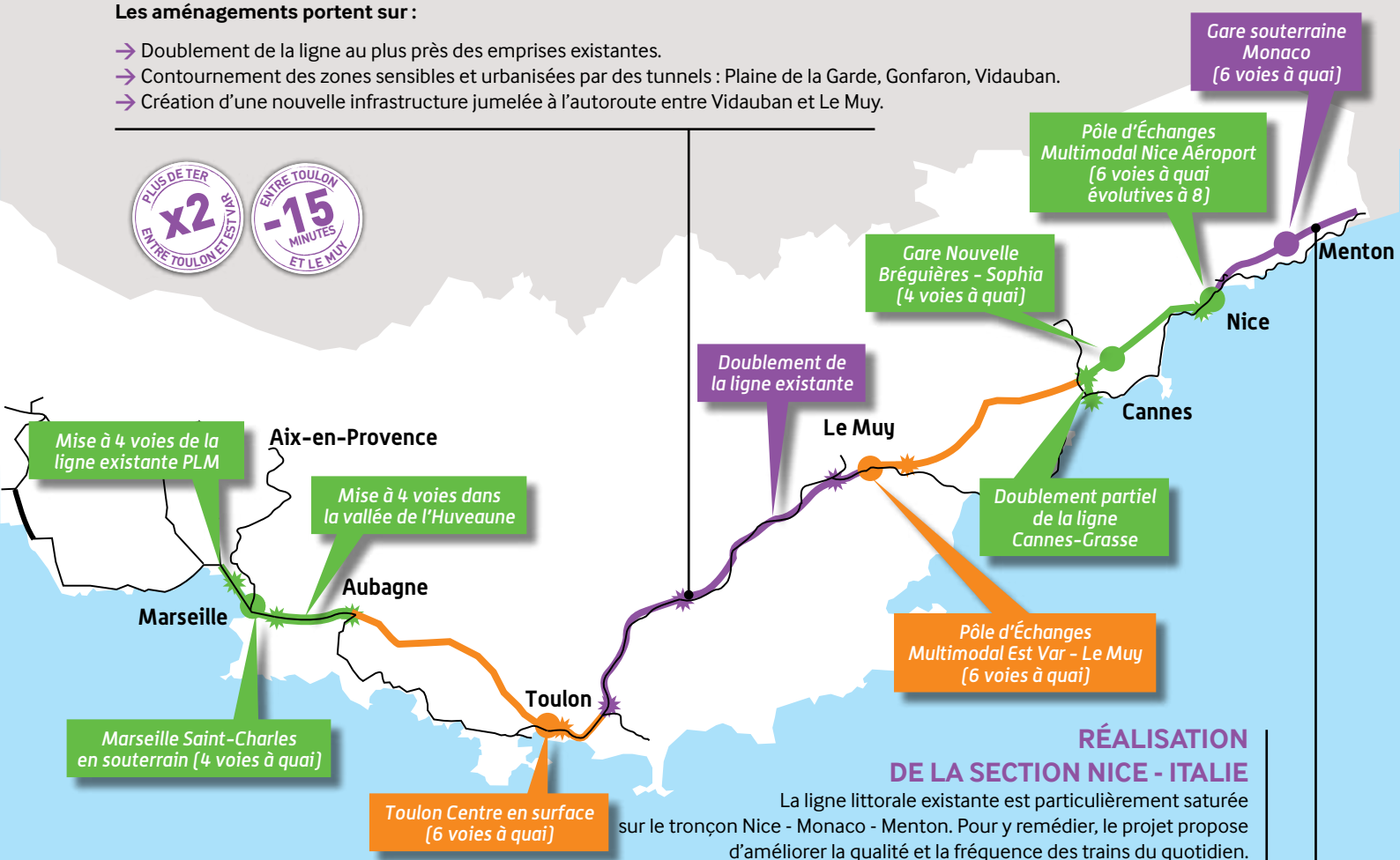
Après 2050, il est prévu la réalisation des sections Toulon – Est Var et Nice – Italie, afin d’obtenir un système ferroviaire régional performant pour les déplacements régionaux, nationaux et internationaux.

DOUBLEMENT DE LA LIGNE EXISTANTE SUR LA SECTION TOULON / EST VAR

La capacité de la ligne existante est limitée dans ce secteur long de 70 km, qui nécessite la création d’un second itinéraire performant afin de garantir la qualité et la régularité des services.

Les aménagements portent sur :

- Doublement de la ligne au plus près des emprises existantes.
- Contournement des zones sensibles et urbanisées par des tunnels : Plaine de la Garde, Gonfaron, Vidauban.
- Création d’une nouvelle infrastructure jumelée à l’autoroute entre Vidauban et Le Muy.



RÉALISATION DE LA SECTION NICE - ITALIE

La ligne littorale existante est particulièrement saturée sur le tronçon Nice - Monaco - Menton. Pour y remédier, le projet propose d’améliorer la qualité et la fréquence des trains du quotidien.

Les aménagements portent sur :

- Création d’une ligne nouvelle majoritairement en tunnel de Nice Saint-Roch à Menton, passant par la Principauté de Monaco.
 - Extension de la gare de Monaco (ajout de 3 voies à quai).
- Aménagements sur la ligne existante entre Nice et Vintimille et entre Nice Saint-Roch et la halte de Nice Pont-Michel.
 - Agrandissement de la Halte de Nice Pont-Michel.
- Création de deux voies à quai supplémentaires ainsi que d’une voie « en tiroir* » dans la gare de Menton.

PRIORITÉ 1 AVANT 2030

- Ligne existante
- Ligne nouvelle
- Gares
- ✱ Raccordements au réseau existant

Priorité 2 Entre 2030 et 2050

- Ligne existante
- Ligne nouvelle
- Gares
- ✱ Raccordements au réseau existant

Ambition Après 2050

- Ligne existante
- Ligne nouvelle
- Gares
- ✱ Raccordements au réseau existant

NOMBRE DE TRAINS
PAR HEURE
ENTRE NICE ET MENTON
8

VOYAGEURS/AN
NICE-VILLE ET NICE-AÉROPORT
18 MILLIONS

*voie en impasse permettant aux trains d’effectuer des manœuvres ou de changer de direction

PLUS DE TRAINS AU SERVICE DES

UN PROJET QUI RÉPOND AUX BESOINS DE TRANSPORTS DU QUOTIDIEN

La Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, qui compte près de **5 millions d'habitants** (seuil atteint avec 10 ans d'avance sur les prévisions INSEE), en accueillera **6 millions en 2040**.

Les **37 millions de touristes**, qu'elle attire chaque année, représentent un **apport net de plus de 2 millions d'habitants en été**.

Pour répondre à la dynamique démographique (+ 30 000 habitants/an) et à l'attractivité de son espace littoral, la région ne dispose que d'une seule ligne ferroviaire historique, qui a peu évolué depuis sa construction en 1860 et son électrification dans les années 1960. Cette ligne concentre aujourd'hui tous les trafics (TGV, inter-cités, TER et fret).

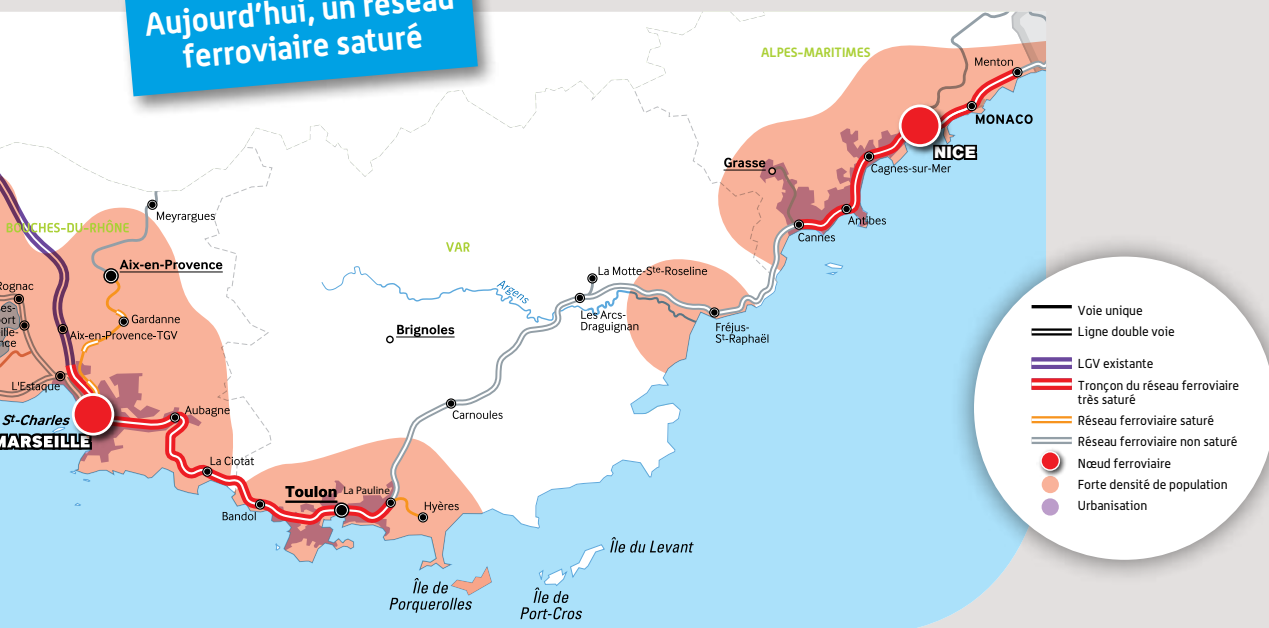
Ainsi, la région dispose **du plus petit linéaire de voie ferrée** par habitant de France, alors que sa configuration géographique est favorable à une desserte ferroviaire en concentrant **80 % des habitants sur une bande de 25 à 40 km** le long du littoral, et **3 des 10 plus grandes agglomérations françaises**.

Il faut toujours près de 6h pour rejoindre Paris depuis l'Est de la région, plus de 4h pour Lyon, 8h pour Bordeaux et 2h40 pour rejoindre Marseille distante de 200 km.

La région est asphyxiée par la congestion routière et souffre d'un déficit de transports en commun. Tout cela a des conséquences sur la santé et la qualité de vie des habitants: **600 000 personnes sont exposées à des niveaux de pollution de l'air supérieurs aux valeurs limites réglementaires. Un automobiliste perd environ 10 jours/an dans les bouchons de la métropole Aix-Marseille et 6 jours/an dans ceux de la métropole niçoise.**

« Une nouvelle offre ferroviaire renforcera l'attractivité du train par rapport à des modes de déplacement beaucoup plus polluants et participera à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. »

Aujourd'hui, un réseau ferroviaire saturé



HABITANTS

UN PROJET QUI RAPPROCHE LES TERRITOIRES

La ligne existante ne pourra pas répondre à la demande de transport ferroviaire estimée à 80M de passagers en 2023 et 110M en 2040. La réalisation d'une ligne nouvelle permet de libérer de la capacité sur la ligne historique, de doubler à terme les services du quotidien et d'apporter une plus grande fiabilité du réseau, notamment sur les sections les plus fréquentées : Marseille-Toulon et Cannes-Nice-Monaco.

Le projet permet de résorber la saturation manifeste des nœuds ferroviaires et de créer de nouveaux pôles d'échanges intermodaux adaptés à un développement plus harmonieux du territoire à Marseille, Toulon et Nice mais aussi dans l'Est du Var et l'Ouest des Alpes-Maritimes.

La ligne nouvelle est un facteur de compétitivité et de cohésion pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur : elle ramène le temps de parcours en train entre les centres de Marseille et Nice de 2h40 (temps moyen) actuellement à moins de 1h30. En assurant une meilleure accessibilité régionale et interrégionale, le projet consolidera l'essor économique régional, mettra en synergie les pôles économiques et évitera une mise à l'écart des dynamiques européennes.

La Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur constituera l'armature de l'organisation régionale autour des gares suivantes :

→ Gares métropolitaines de Marseille Saint-Charles, de Toulon et de Nice Aéroport.

→ Gare d'Avignon TGV reliée au bassin de vie grâce à la « virgule » ferroviaire, entre Avignon TGV et Avignon Centre.

→ Gare d'Aix-en-Provence TGV avec le projet de quartier de la gare, d'éco quartier de la Duranne et le pôle de compétitivité Risques.

→ Future gare Est-Var irriguant le golfe de Saint-Tropez, la région de Fréjus et la Dracénie.

→ Future gare Ouest Alpes-Maritimes à proximité de Bréguières - Sophia Antipolis et des grands pôles d'habitats de l'Ouest des Alpes-Maritimes.

« Un trafic ferroviaire au service de l'essor économique de la région et de la synergie entre ses pôles. »

DE MEILLEURS TEMPS SUR LES PARCOURS QUOTIDIENS EN TRANSPORTS COLLECTIFS

Temps de parcours avec arrêts et contraintes d'exploitation normalement prévues pour chaque trajet.

Vitrolles-aéroport 24' → Aubagne 59'

Vitrolles-aéroport 45' → Toulon 1h24'

Gare Ouest Alpes Maritimes 7' → Nice-Aéroport 29'

avec gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes

4 millions d'heures gagnées/an

FIABILISATION DES TEMPS DE PARCOURS:

→ 40% des liaisons Marseille-Nice souffrent de retards aujourd'hui. Le gain essentiel sera obtenu grâce au rétablissement plus rapide des circulations après un incident.

DE MEILLEURS TEMPS SUR LES PARCOURS INTER-CITÉS

Temps de parcours avec arrêts et contraintes d'exploitation normalement prévues pour chaque trajet.

Marseille 24' → Toulon 43'

Nice 1h32' → Marseille 2h40'

Paris 4h15' → Nice 5h37'

Nice 2h39' → Montpellier 4h28'

Y compris gain apporté par le contournement Nîmes-Montpellier

16 millions d'heures gagnées/an

PLUS DE TRAINS AU SERVICE DES

UN PROJET QUI FAVORISE UNE MOBILITÉ PLUS RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT

Les trois quarts des nouveaux trafics ferroviaires accueillis grâce au projet sont détournés de la route. Les études montrent que le triplement des trafics ferroviaires régionaux attendu à l'horizon 2040 permet de stabiliser le trafic routier au niveau actuel dans de nombreux secteurs. En l'absence du projet, la période de saturation routière dans les trois grandes agglomérations triplerait, de même que le nombre d'usagers concernés. **Entre Cannes et Nice, par exemple, 2 millions d'heures de bouchons seront économisées chaque année.**

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est l'une des plus hétérogènes en France avec une densité très importante

de population paupérisée dans certains secteurs, ceux-ci pouvant jouxter des secteurs particulièrement prospères. Pour cette population, la mobilité est un facteur déterminant pour l'accès à l'emploi et la sortie de la précarité. Les équilibres sociaux sont fragiles et l'amélioration massive des transports du quotidien en PACA est indispensable dans un contexte de fortes contraintes énergétiques.

L'augmentation du nombre de dessertes et la création de Pôles d'Échanges Multimodaux donneront naissance à un réseau de transports en commun performant qui facilitera l'accès de certaines populations aux bassins d'emploi et de services.

« La fréquence des TER passera de 4 à 8 trains par heure sur les axes doublés par la Ligne Nouvelle »



CHIFFRES CLÉS

- Au poste frontière de Vintimille, les poids-lourds représentent plus de **20%** du trafic. Ce point concentre la moitié du transport routier France-Italie.
- Mais dans les tronçons les plus encombrés de l'autoroute (Cannes-Nice), la part des poids-lourds ne dépasse pas **7%**, dont moins de **4%** sont des poids-lourds en transit, susceptibles de basculer sur le fer.

- L'essentiel du trafic poids-lourds correspond à du trafic local (**56 Mt*/an** interne PACA contre **7 Mt/an** de PACA vers les autres régions et l'étranger et **16 Mt/an** de trafic en transit) pour lequel le fer n'est pas un mode compétitif.
- Sur les quelques **20 Mt/an** en transit franchissant la frontière à Vintimille, **10 Mt/an** sont en transit entre l'Espagne et l'Italie : sur cet axe, le fret maritime assure déjà les **⅔ des échanges** (environ **20 Mt/an**).

* avec la réalisation des aménagements de priorité 1 et 2

HABITANTS

DES BÉNÉFICES INDUITS POUR LE FRET

Les enjeux du fret ferroviaire ont été considérés dans le cadre de la politique des corridors européens (notamment le corridor n°6 Almeria - Budapest via la Vallée du Rhône) et la connexion du port de Marseille à ce corridor. Sans prétendre à quelque concurrence que ce soit avec le projet Lyon-Turin, **les capacités fret dégagées sur la ligne existante par la ligne nouvelle permettront, d'une part, un report modal partiel depuis l'autoroute et, d'autre part, de satisfaire les besoins futurs en matière de logistique urbaine pour les trois métropoles.**

La libération de la ligne existante permet de passer de **4 ou 5 circulations quotidiennes de fret** (deux sens confondus) **sur l'axe Marseille-Nice à une vingtaine** avec des modalités d'exploitation mieux adaptées aux besoins des chargeurs.

Les aménagements à prévoir pour conforter le fret



→ La réorganisation des circulations permise par la ligne nouvelle permet de passer de **4 ou 5 circulations fret** par jour à l'Est de Marseille à plus de **20**, avec des créneaux horaires mieux adaptés aux besoins des chargeurs.

*Millions de tonnes

- Voie unique
- Réseau ferroviaire
- Faisceau de relais
- Garage circulation

POURSUIVONS LE DIALOGUE

INFORMER ET CONSULTER

Le **comité de pilotage** du projet de Ligne Nouvelle, réuni le lundi 23 septembre 2013 sous la présidence de Michel Cadot, Préfet de Région, **a pris acte de la Zone de Passage Préférentielle (ZPP)**, de Marseille à l'Italie, résultant des études de « phase 1 » menées par Réseau Ferré de France depuis 2010, **de la concertation avec le public** en 2011 et avec les élus en 2012, puis des études d'approfondissement et de phasage du projet.

Le Comité de Pilotage a demandé au maître d'ouvrage de préparer un démarrage du projet en deux temps, conformément à l'ordre des priorités définies par le gouvernement.

Ainsi, **l'information et la consultation des élus, puis du public**, menée sous l'égide des préfets de département, s'est déroulée **à l'automne 2013** sur les noeuds ferroviaires marseillais et azuréen (priorité 1) et a lieu **au printemps 2014** sur les sections de ligne nouvelle Aubagne – Toulon et Le Muy – la Siagne (priorité 2).



La ZPP, c'est quoi ?

La Zone de Passage Préférentielle est une bande de territoire de 0,5 à 2 km de large choisie en fonction des sensibilités environnementales (naturelles et humaines), des territoires et des caractéristiques techniques (géométrie de la ligne, franchissements, raccordements aux lignes existantes, etc.).

Elle correspond à une zone d'étude retenue pour la recherche du meilleur tracé et sa validation, par le gouvernement. Elle ouvre les études de phase 2 dont l'objectif est de définir le projet qui sera soumis à l'enquête d'utilité publique.

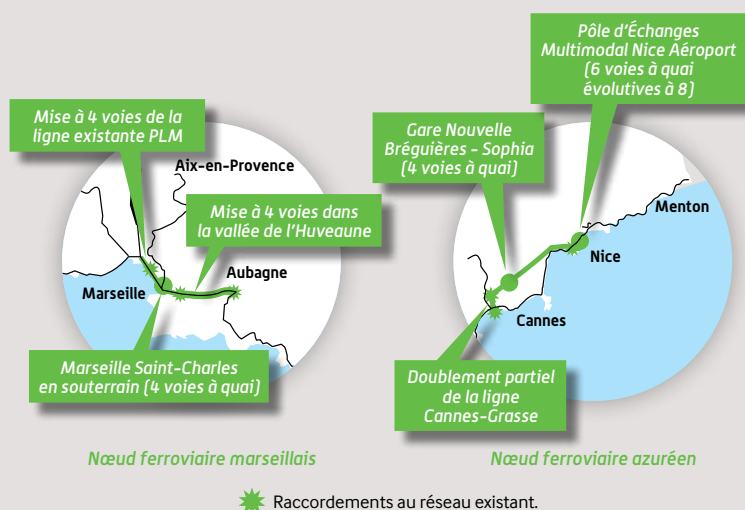
“ ET APRÈS ?

Le Comité de Pilotage a validé la poursuite des études sur le périmètre de la priorité 2, à la suite de l'information et de la consultation du public mi 2014, les études de phase 2 seront menées au même niveau de précisions sur les priorités 1 et 2.



A l'automne 2013 une consultation sur les nœuds ferroviaires marseillais et azuréens

Afin de mettre en œuvre la décision du gouvernement, et d'engager au plus tôt la réalisation des aménagements prévus en priorité 1, RFF a mis en place, sous l'égide des préfets de département, un dispositif d'information et de consultation à l'automne 2013 sur la **désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréens**. Le dispositif de consultation mis en place concerne donc les **territoires de Marseille à Aubagne et de La Siagne à Nice**.



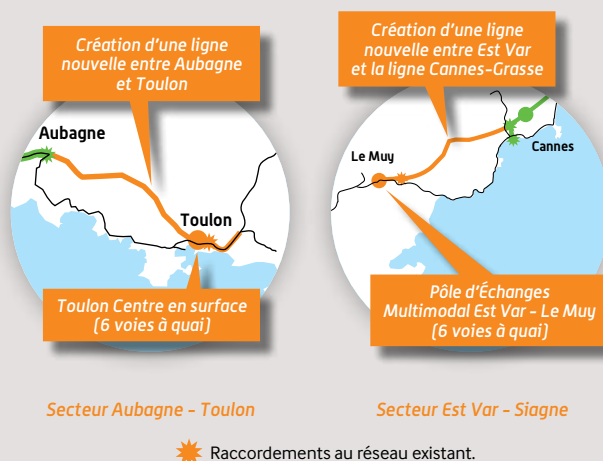
Un dispositif en deux temps :

→ **Octobre et novembre 2013** pour la consultation des **élus** du territoire, sous l'égide des préfets de département, sur la zone d'étude retenue pour la recherche du meilleur tracé.

→ **21 novembre - 20 décembre 2013** pour l'information et la consultation du **public**.

Au printemps 2014 une consultation sur les sections de ligne nouvelle Aubagne- Toulon et Le Muy-La Siagne

Afin de préparer au même niveau de précisions les études sur les aménagements de priorité 2 et d'aboutir à une ZPP partagée, un dispositif d'information et de consultation est mis en place au printemps 2014 sur la **réalisation d'une ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon et entre Est Var et La Siagne**, ainsi que sur les **aménagements de la gare de Toulon** et la réalisation de la **gare nouvelle Est Var au Muy**. Le dispositif de consultation mis en place concerne donc les territoires d'Aubagne à Toulon et du Muy à Cannes.



Un dispositif en deux temps :

→ **Avril à mai 2014** pour la consultation des **élus** du territoire, sous l'égide des préfets de département, sur la zone d'étude retenue pour la recherche du meilleur tracé.

→ **12 mai - 13 juin 2014** pour l'information et la consultation du **public**.

ÉCHANGER, POUR QUOI FAIRE ?

La concertation menée à l'automne 2011 a permis de faire évoluer le projet de LGV vers un projet de ligne nouvelle donnant la priorité aux transports du quotidien. Les phases d'information et de consultation de l'automne 2013 et du printemps 2014 ont pour objectif de présenter les résultats de cette évolution et de recueillir l'avis du public. Une nouvelle phase de concertation sera menée lors de la phase 2, afin d'affiner la bande de passage et de déterminer le programme précis qui sera soumis à l'enquête d'utilité publique.

1 Pour informer sur l'évolution du projet issue :

- des enseignements apportés lors de la phase de concertation du deuxième semestre 2011,
- des études d'approfondissement menées en 2012,
- des décisions gouvernementales prises à la suite du rapport de la Commission Mobilité 21.

2 Pour présenter la zone d'étude retenue pour la recherche du meilleur tracé pour les aménagements de priorité 1, puis de priorité 2.

→ **Recueillir les avis et aboutir à une Zone de Passage Préférentielle partagée.**

Pour en savoir plus

www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

**Réseau Ferré de France
Mission Ligne Nouvelle
Provence Côte d'Azur**

Les Docks - Atrium 10.4
10, place de la Joliette - BP 85404
13567 Marseille Cedex 02
Tél. 33 (0)4 96 17 04 80
Fax 33 (0)4 96 17 04 99

www.rff.fr

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur sont financées par :

