

2.2 NOTE SUR LE PROJET D'ELARGISSEMENT DU TUNNEL DE SAINT-LOUIS

SOMMAIRE

INTRODUCTION	2
1. AVANT LE PROJET DES PHASES 1&2 DE LA LNPCA : LA LGV MEDITERRANÉE	3
2. PROJET DES PHASES 1 & 2 DE LA LNPCA	3
2.1. La concertation publique de 2016	3
2.2. La décision ministérielle du 18 avril 2017	4
2.3. La décision ministérielle du 4 mars 2019	4
2.4. La concertation de 2019	4
2.4.1. L'objet de la concertation	4
2.4.2. L'information spécifique au secteur Marseille nord	5
2.4.3. La participation du public sur le secteur de Marseille nord	5
2.5. Instances de gouvernance en 2019	6
2.5.1. Comité technique du 18 juillet 2019	6
2.5.2. Comité technique du 8 octobre 2019	6
2.5.3. Comité de pilotage du 22 novembre 2019	6
2.6. Décision ministérielle du 23 juin 2020	6
2.7. Décision ministérielle du 7 juin 2021	6
2.8. Concertation pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme	6
2.9. Note sur l'opération de doublement du tunnel de Saint-Louis explicitant l'opération et mise à disposition du public le 25 octobre 2021	7
2.10. Concertation continue sur Saint-Louis fin 2021	7
2.11. Le dispositif d'information sur la tenue de l'enquête publique	8
3. ORIENTATIONS POUR LA SUITE	8
4. ANNEXE 1 : ER INSCRIT AU PLU DE MARSEILLE	11
5. ANNEXE 2 : REUNION PUBLIQUE DU 26/09/2019, EXTRAIT	12
6. ANNEXE 3 : NOTE DE CONFIRMATION DU DOUBLEMENT DU TUNNEL DE SAINT-LOUIS DANS LE PROJET DES PHASES 1 & 2	18

INTRODUCTION

Le tunnel de Saint-Louis, seul tronçon encore à 2 voies entre Paris et Marseille, a fait l'objet de projets d'élargissement à différentes périodes plus ou moins récentes qui ont respectivement fait l'objet d'informations et d'échanges avec le public.

Initialement présenté dans le cadre du **projet de LGV Méditerranée**, l'élargissement du tunnel de Saint-Louis a été Déclaré d'Utilité Publique en 1994 et un emplacement réservé a été mis en place pour en préserver la possibilité de réalisation. L'opération n'a finalement pas été réalisée dans le cadre de la LGV Méditerranée, mais l'emplacement réservé au document d'urbanisme a été conservé et est toujours en vigueur.

L'opération de doublement du tunnel de Saint-Louis a par la suite été envisagée dans le cadre du projet de **Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, ce tronçon à double voie restant une contrainte capacitaire sur PLM**. L'opération a été portée de nouveau à la connaissance du public lors de différentes phases de concertation menées par SNCF Réseau respectivement en 2016 (avril à décembre), 2019 (juin à novembre), puis en 2021 (juillet/août dans le cadre de la démarche de mise en compatibilité des documents d'urbanisme).

Le principe de réaliser l'opération de doublement du tunnel de Saint-Louis a été affirmé par la décision ministérielle du 7 juin 2021. Cette réalisation a fait l'objet d'une note spécifique mise en ligne sur le site web du projet LNPCA le 25 octobre 2021.

Conscient que les besoins de mobilisation du foncier sont sensibles pour le public et désireux d'informer les propriétaires concernés en amont de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, SNCF Réseau a en complément engagé à l'automne 2021 une démarche volontaire de prise de contact individuelle avec les propriétaires concernés par l'opération de doublement du tunnel de Saint-Louis, dans le but de leur présenter individuellement et de manière détaillée l'opération les concernant et ses implications potentielles.

La présente note explicite les étapes successives de présentation des aménagements du tunnel de Saint-Louis au public concerné sur le territoire et avec les cofinanceurs.

1. AVANT LE PROJET DES PHASES 1 & 2 DE LA LNPCA : LA LGV MEDITERRANÉE

Dans le cadre du projet de LGV Méditerranée, l'élargissement du tunnel de Saint-Louis a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et d'un emplacement réservé en 1994.

Cette opération n'a finalement pas été réalisée (le tunnel de Saint-Louis comprend toujours 2 voies actuellement) mais l'emplacement réservé a été conservé dans les différents documents d'urbanisme depuis.

Les plans de l'emplacement réservé inscrit au PLU de Marseille en 1994 est présenté en [annexe 1](#) de la présente note.

2. PROJET DES PHASES 1 & 2 DE LA LNPCA

2.1. LA CONCERTATION PUBLIQUE DE 2016

La concertation menée du 21 avril 2016 au 9 janvier 2017 a porté, entre autres, sur l'opération d'entrée nord de Marseille, qui prévoyait un passage de 2 à 4 voies de la ligne Paris-Lyon-Méditerranée depuis l'arrivée existante de la LGV Méditerranée jusqu'au début du tunnel vers la gare souterraine avec doublement du tunnel de Saint-Louis.

Deux variantes de tracés étaient proposées à la concertation publique par SNCF Réseau pour réaliser ces 2 voies nouvelles :

- La variante dite **Marseille Nord 1** comprenant les aménagements suivants :
 - Aménagement sur 3 km de la ligne existante pour la faire passer à 4 voies ;
 - **Doublement du tunnel de Saint-Louis existant avec une voie de chaque côté ;**
 - Entrée des 2 voies nouvelles en tunnel à hauteur de la cité de la Cosmétique et du commissariat Nord en direction de la gare Saint-Charles souterraine.

Le dossier de concertation précisait : « Les travaux impacteront une vingtaine de bâtiments (représentant une trentaine de logements), qui devront être rachetés à leurs propriétaires. Du bâti industriel sera également concerné. ».

- La variante **Marseille Nord 2** comprenant les aménagements suivants :
 - Aménagement sur près de 5,3 km de la ligne existante pour la faire passer à 4 voies ;
 - **Doublement du tunnel de Saint-Louis par un tunnel à 2 voies côté Nord ;**
 - Entrée des 2 voies nouvelles en tunnel vers Saint-Barthélemy - Les Marronniers en direction de la gare Saint-Charles souterraine.

Le dossier de concertation précisait : « Les travaux ne pourront éviter une vingtaine de bâtiments (représentant une quarantaine de logements), qui devront être rachetés à leurs propriétaires. Un groupe scolaire est également concerné : il devra être soit protégé des nuisances, soit déplacé. »

Concernant la position des nouvelles voies par rapport au tunnel existant, les études techniques avaient montré que dans la variante Marseille Nord 2, la longueur de l'aménagement à 4 voies au sud du tunnel permettait de placer les deux nouvelles voies au nord du tunnel existant, pour concentrer les incidences du projet d'un seul côté.

En revanche, dans la variante Marseille Nord 1, la longueur d'aménagement à 4 voies au sud du tunnel était insuffisante pour permettre de placer toutes les communications nécessaires entre le tunnel de Saint-Louis et le tunnel vers la gare souterraine si les deux nouvelles voies étaient construites du même côté : il fallait donc placer une voie de chaque côté.

Les avis formulés par le public lors de la concertation ont conduit le maître d'ouvrage et les cofinanceurs à privilégier la variante Marseille Nord 1, en mettant l'accent sur l'importance d'optimiser le projet pour en réduire les nuisances.

SNCF Réseau a donc proposé de retenir la variante Marseille Nord 1 pour les études d'optimisation.

2.2. LA DÉCISION MINISTÉRIELLE DU 18 AVRIL 2017

Conformément à la proposition du maître d'ouvrage et en cohérence avec l'expression du public lors de la concertation, la **décision ministérielle du 18 avril 2017** retient la variante « Marseille Nord 1 » qui génère moins d'impacts localement en réduisant notamment le linéaire d'aménagements en surface.

Cette variante impliquait de doubler le tunnel de Saint-Louis avec une voie de chaque côté.

2.3. LA DÉCISION MINISTÉRIELLE DU 4 MARS 2019

La **décision ministérielle du 4 mars 2019** demande au maître d'ouvrage de poursuivre les études dites de « recalage » du programme sur différentes opérations des phases 1&2, dont le doublement de la ligne au niveau de l'entrée nord de Marseille, afin de disposer avant mai 2019, de tous les éléments utiles pour informer et recueillir les avis du public lors de la phase de concertation à venir.

Elle demande par ailleurs à SNCF Réseau de concerter sur le projet des phases 1 & 2 de manière à pouvoir présenter un dossier ministériel intégrant le bilan de cette concertation à l'automne 2019.

2.4. LA CONCERTATION DE 2019

2.4.1. L'OBJET DE LA CONCERTATION

La nouvelle concertation organisée par SNCF Réseau du 12 juin au 18 octobre 2019 a notamment porté sur les aménagements du secteur Marseille Nord dont fait partie l'opération de doublement du tunnel de Saint-Louis.

Lors de cette concertation, la question de la réalisation du doublement du tunnel en anticipation dès la phase 2 a été proposée en option, en cohérence avec la décision ministérielle de mars 2019.

2.4.2. L'INFORMATION SPECIFIQUE AU SECTEUR MARSEILLE NORD

Afin d'informer le public des aménagements proposés sur le secteur marseillais, SNCF Réseau a organisé :

- Une **réunion publique d'ouverture** à Marseille le 12 juin 2019 ;
- Une **réunion publique de clôture** à Marseille le 17 octobre 2019.

Par ailleurs, en vue de présenter les aménagements par secteur et leurs éventuelles variantes, le maître d'ouvrage a organisé des réunions publiques locales.

Sur le **secteur de Marseille Nord**, SNCF Réseau a organisé et participé aux réunions suivantes :

- Le 4 juillet, dans les locaux de l'association des femmes de Bassens ;
- Le 17 juillet, sur le secteur de Saint-André / Saint-Henri ;
- Le 3 septembre, avec la Confédération des CIQ des Bouches-du-Rhône.

Enfin, SNCF Réseau a organisé des temps d'échanges spécifiques principalement à destination des riverains afin de répondre à leurs questions et recueillir leur avis dont :

- **2 ateliers à destination des riverains** de Marseille Nord principalement mais ouverts à tous dont 1 sur le secteur Marseille Nord/Saint-Louis/La Delorme le 8 juillet 2019 ;
- **10 permanences** sur Marseille pour accueillir individuellement les personnes le souhaitant.

2.4.3. LA PARTICIPATION DU PUBLIC SUR LE SECTEUR DE MARSEILLE NORD

14% des expressions recueillies lors de la concertation de 2019 ont porté sur des objets présentés dans le livret de concertation « Marseille Nord », dans lequel l'opération du doublement du tunnel de Saint-Louis était présentée.

Parmi celles-ci :

- Plus de la moitié de ces expressions ont porté sur l'entrée nord du tunnel de Marseille ;
- 4 expressions ont concerné le doublement du tunnel de Saint-Louis : 2 favorables à son doublement, et 2 s'interrogeant sur les impacts de ce doublement.

Par ailleurs :

- L'atelier spécifique au secteur Marseille Nord/Saint-Louis/La Delorme du 8 juillet 2019 a **réuni 9 participants**. Les interventions qui ont concerné le doublement du tunnel de Saint-Louis ont porté sur les différences d'impacts entre les variantes et questionné la volonté effective des partenaires de réaliser le tunnel de Saint-Louis compte-tenu de son coût.
- La réunion publique du 26 septembre 2019 qui a donné lieu notamment à la présentation du doublement du tunnel de St Louis (voir annexe jointe) a réuni **70 participants**, dont une élue de la Ville de Marseille ayant une bonne connaissance du quartier et étant habitante du secteur de Saint-Louis, ainsi que la représentante du CIQ de St André. Le verbatim des échanges de cette réunion est disponible sur le site internet du projet.

2.5. INSTANCES DE GOUVERNANCE EN 2019

2.5.1. COMITÉ TECHNIQUE DU 18 JUILLET 2019

Le maître d'ouvrage présente **deux pistes** permettant d'évaluer plus justement la socio-économie du doublement du tunnel :

- Évaluer la robustesse supplémentaire apportée par le doublement du tunnel ;
- Établir un bilan socio-économique complémentaire avec les projets connexes que permet à terme le doublement du tunnel de Saint-Louis d'un point de vue strictement capacitaire.

2.5.2. COMITÉ TECHNIQUE DU 8 OCTOBRE 2019

Lors du comité technique du 8 octobre 2019, l'anticipation du doublement du tunnel de Saint-Louis en phase 2 a fait l'objet d'échanges entre le maître d'ouvrage et les cofinanceurs :

- SNCF Réseau a proposé de reporter l'opération en fin de phase 2 ou début de phase 3 ;
- La Région et la Métropole Aix-Marseille Provence ont souhaité maintenir l'opération dans le périmètre de l'EUP des phases 1 & 2 de la LNPCA.

M. Pierre-Alain Roche, du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) a finalement proposé de conserver le doublement du tunnel de Saint-Louis dans le périmètre de l'EUP des phases 1 & 2.

2.5.3. COMITÉ DE PILOTAGE DU 22 NOVEMBRE 2019

Le Comité de Pilotage du 22 novembre 2019 valide la proposition de SNCF Réseau de poursuivre sur la variante de doublement du tunnel de Saint-Louis.

M. Philippe QUEVREMONT, garant de l'information et la concertation, mandaté par la CNDP, a par ailleurs demandé au comité de pilotage réuni le 22 novembre 2019 d'organiser des concertations complémentaires locales pour certaines parties du projet, en particulier pour les sites de gares pour lesquelles l'insertion urbaine du projet n'avait pu être présentée au public. Cette demande de concertation complémentaire n'intègre pas l'opération de doublement du tunnel de Saint-Louis.

2.6. DÉCISION MINISTÉRIELLE DU 23 JUIN 2020

La décision ministérielle du 23 juin 2020 demande à SNCF Réseau d'approfondir les études socio-économiques concernant les opérations de 4^{ème} voie entre La Blancarde et la Penne-sur-Huveaune et de doublement du tunnel de Saint-Louis afin de les inclure dans le périmètre de la phase 2 si leur rentabilité socio-économique est démontrée.

2.7. DÉCISION MINISTÉRIELLE DU 7 JUIN 2021

Dans la continuité de la décision ministérielle du 23 juin 2020, la décision ministérielle du 7 juin 2021 valide l'inscription de l'opération de doublement du tunnel de Saint-Louis au programme d'opération de la phase 2 de la LNPCA.

2.8. CONCERTATION POUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

La concertation relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, qui s'est tenue sur la période de juillet-août 2021 a à nouveau mentionné l'opération de doublement du tunnel de Saint-Louis et constaté la compatibilité des documents d'urbanisme avec les types d'aménagements projetés (zonages interceptés : UC1, UQI, UEa2, UEb1, UP2b, UV1, UV3).

2.9. NOTE SUR L'OPERATION DE DOUBLEMENT DU TUNNEL DE SAINT-LOUIS EXPLICITANT L'OPERATION ET MISE A DISPOSITION DU PUBLIC LE 25 OCTOBRE 2021

Afin d'éclairer le public sur les différentes opérations figurant dans le secteur de Marseille nord, une note complémentaire confirmant la raison d'être de l'opération de doublement du tunnel de Saint-Louis a été produite par SNCF Réseau et mise en ligne sur le site web du projet LNPCA le 25/10/2021 (toujours disponible).

Le bilan des avantages socio-économiques apportés par le doublement du tunnel s'établirait, à l'horizon de la mise en service des projets complémentaires, à 130 M€.

2.10. CONCERTATION CONTINUE SUR SAINT-LOUIS FIN 2021

Conscient que les besoins de mobilisation du foncier sont sensibles pour le public et désireux d'informer les propriétaires concernés en amont de l'enquête publique qui était alors prévue pour le début 2022, SNCF Réseau a engagé à l'automne 2021 une démarche volontaire de prise de contact individuelle avec les propriétaires concernés par différentes opérations nécessitant des acquisitions foncières, dans le but de leur présenter personnellement et de manière détaillée l'opération les concernant et ses implications potentielles.

Cette prise de contact a notamment porté sur les propriétaires concernés par le doublement du tunnel de Saint-Louis.

Cette phase d'information complémentaire s'inscrit au sein d'un processus d'information et de concertation continue sur le projet LNPCA amorcé depuis 2016 auquel plusieurs propriétaires et représentants de CIQ ont participé.

Après avoir identifié **30 propriétaires concernés** par l'opération de doublement du tunnel de Saint-Louis, SNCF Réseau leur a adressé un courrier papier le 8 décembre 2021 pour les informer du projet et leur proposer une rencontre avec le maître d'ouvrage.

A leur demande, SNCF Réseau a rencontré **16 propriétaires en 12 rendez-vous** dont une rencontre collective. Ces rencontres ont notamment permis à SNCF Réseau de :

- Rappeler **l'historique du projet** ;
- Présenter de manière **détaillée l'opération de doublement du tunnel de Saint-Louis** ;
- Présenter le **calendrier prévisionnel du projet et les étapes des procédures réglementaires** à venir, notamment l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Les questions ou remarques des participants ont principalement concerné :

- Les **objectifs** de l'opération de doublement du tunnel et les **bénéfices attendus** ;
- L'horizon de **démarrage des travaux** et leurs conditions de réalisation ;
- Les **besoins fonciers** nécessaires au projet ou aux installations de chantier ;
- Le déroulement d'une éventuelle **procédure d'acquisition foncière** ;
- Les **nuisances chantier** et les **mesures de réduction** envisagées ;
- Le **besoin d'information des riverains** sur le projet et la méconnaissance pour certains de l'existence des précédentes concertations.

2.1.1. LE DISPOSITIF D'INFORMATION SUR LA TENUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

En vue d'informer le public sur l'ouverture de l'enquête publique du projet des phases 1 & 2 LNPCA, le maître d'ouvrage a affiché, conformément à la réglementation, des panneaux réglementaires sur :

- **Les lieux de travaux** ;
- **Les lieux d'enquête** : mairie des communes sur lesquelles auront lieu les travaux ou situées le plus près de ces travaux (mairies annexes) ;
- **Les lieux de permanence de la Commission d'enquête.**

En complément, SNCF Réseau a mis en place des affichages :

- Dans **les gares de la ligne Marseille-Vintimille et des autres lignes ferroviaires** bénéficiant des aménagements du projet des phases 1 & 2 ;
- Les **sites à proximité des travaux** pour une information plus large des riverains et usagers des trains.

Par ailleurs, au-delà des annonces légales publiées le 31 décembre 2021 et le 16 janvier 2022, SNCF Réseau a déployé un **dispositif multicanaux de publicité de l'enquête publique** :

- Une **annonce presse** est parue dans les journaux La Provence, Var Matin, Nice Matin, La Marseillaise, 10 jours avant le démarrage de l'EUP ;
- **3 spots radio** de 30 secondes ont été diffusés 6 fois par jour sur une dizaine de jours au moment du lancement de l'enquête sur différentes radios locales ;
- **Des posts twitter** annonçant l'ouverture de l'EUP ont été publiés sur le compte LNPCA ;
- **7 campagnes Facebook géolocalisées** ont été réalisées ;
- **1 e. mailing** a été envoyé à la base de données des acteurs LNPCA (près de 6 000 contacts) dont toutes les personnes qui se sont identifiées et ont participé aux concertations antérieures ;
- Le site internet a été mis à jour avec un **onglet dédié à l'enquête publique.**

3. ORIENTATIONS POUR LA SUITE

Si la déclaration d'utilité publique est obtenue, SNCF Réseau prévoit de lancer des études d'avant-projet en vue de réduire les impacts du projet sans remettre en cause ses fonctionnalités essentielles.

Dans cette perspective, et en lien avec les échanges des mois de décembre et janvier avec les riverains de la tête nord du tunnel de Saint-Louis, le maître d'ouvrage a engagé une réflexion concernant la recherche de solutions qui permettraient de **réduire les impacts fonciers du projet.**

Les impacts sur le bâti du tracé définitif du projet lui-même sont difficilement réductibles : ils concernent au nord du tunnel essentiellement des bâtis situés dans l'emplacement réservé R005 initialement inscrit pour le projet de LGV Méditerranée.

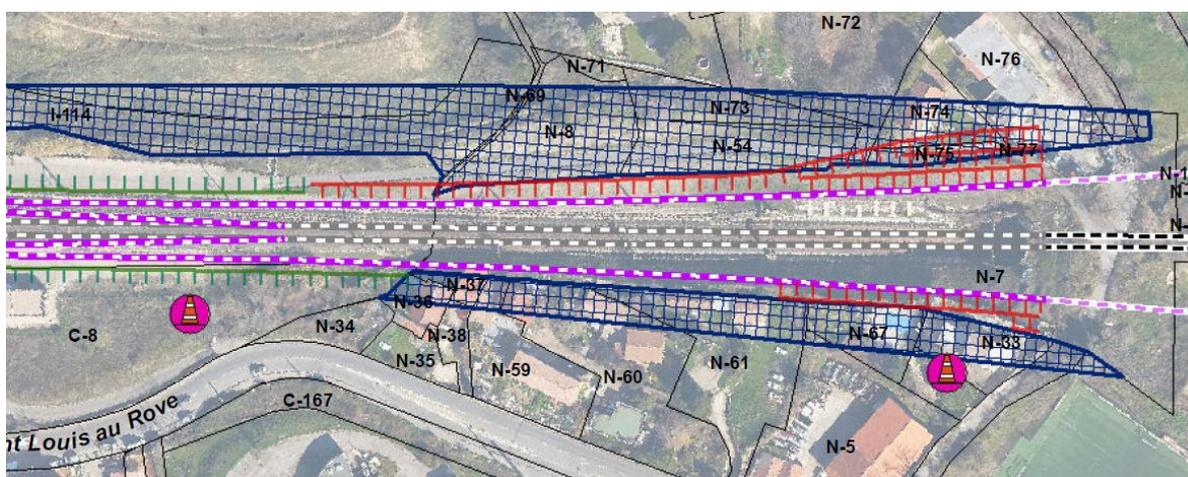
En revanche, des optimisations apparaissent possibles pour les emprises nécessaires aux travaux.

Au nord, au droit des parcelles C-44 et C-150/C-151, les études d'avant-projet étudieront la possibilité d'un mur de soutènement pour ne pas sortir des emplacements réservés.



Plan général des travaux. Emplacement réservé : quadrillé bleu.

En se rapprochant du tunnel, les besoins liés au projet définitif ne sortent pas des emplacements réservés, à l'exception des parcelles N-76 et N74 où une surface plus grande devrait être nécessaire compte tenu de la dénivelée du terrain et de la nécessité de rétablir la piste d'accès à la plate-forme ferroviaire (cf. image ci-dessous).



Plan général des travaux. Emplacement réservé : quadrillé bleu.

Dans ce secteur, l'enjeu est surtout la localisation des installations de chantier. Les parcelles N-34, ..., N-59 à N-61 avaient été identifiées dans les livrets de concertation de 2019 comme devant être acquises pour les installations de chantier.

Le Plan Général des Travaux joint au dossier d'enquête publique (ci-dessus) identifie le besoin (plots rose tyrien) sans le localiser précisément.

Le maître d'ouvrage propose d'étudier en AVP la possibilité d'éviter les parties des parcelles N-34-35-38-59-60-61-5 situées hors emplacement réservé en recherchant des sites de travaux de l'autre côté du chemin de St-Louis au Rove.

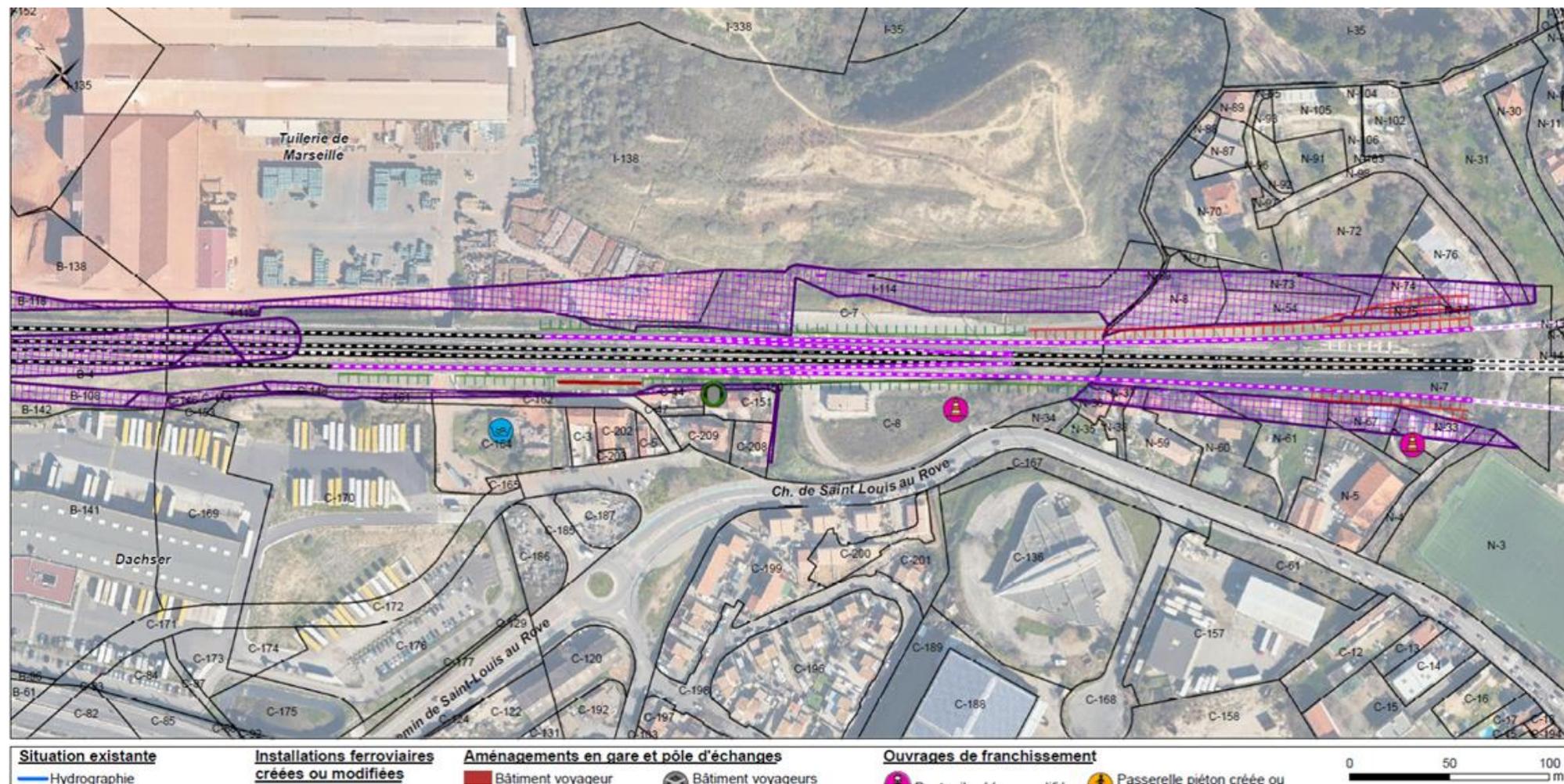
Deux parcelles retiennent son attention :

- La parcelle 0136 occupée par un bâti économique a priori désaffecté : pour mieux valoriser ce site, il faudrait envisager de dévier provisoire le chemin de St-Louis-au-Rove pour la contourner.
- La parcelle 0158 qui semble aisément mobilisable, mais avec un croisement à prévoir entre la piste d'accès au chantier et le chemin de St-Louis-au-Rove.



Ces mentions auraient avantage à être inscrites dans le procès-verbal de l'enquête pour que ces options puissent être ultérieurement approfondies, avec le cas échéant une intégration à l'enquête parcellaire.

4.ANNEXE 1 : EMBLACEMENT RESERVE INSCRIT AU PLU DE MARSEILLE



ERREUR ! UTILISEZ L'ONGLET ACCUEIL POUR APPLIQUER DIRECTION OU BRANCHE AU TEXTE QUE VOUS SOUHAITEZ FAIRE

APPARAÎTRE ICI.

ERREUR ! UTILISEZ L'ONGLET ACCUEIL POUR APPLIQUER TITRE DU DOCUMENT AU TEXTE QUE VOUS SOUHAITEZ FAIRE APPARAÎTRE ICI.

REPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE À LA COMMISSION D'ENQUÊTE

5. ANNEXE 2 : REUNION PUBLIQUE DU 26/09/2019, EXTRAIT DE LA PRESENTATION



**LIGNE NOUVELLE
PROVENCE CÔTE D'AZUR**

**POUR UN
TRANSPORT FERROVIAIRE
FIABLE ET PERFORMANT
AU QUOTIDIEN**



**REUNION PUBLIQUE LOCALE
Secteur Marseille Nord
26 septembre 2019**

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

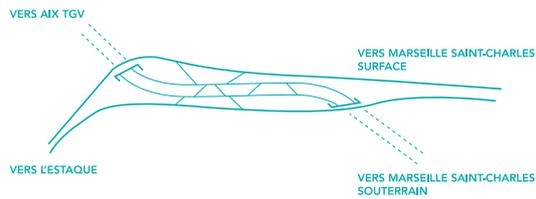


Doublement du tunnel de Saint-Louis

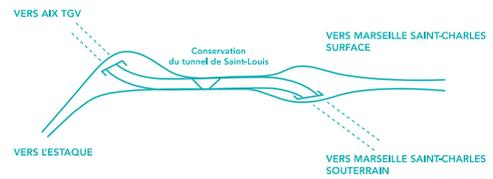
Situation actuelle



Fonctionnement avec le projet et doublement du tunnel de Saint Louis



Fonctionnement avec le projet et Sans doublement du tunnel de Saint Louis

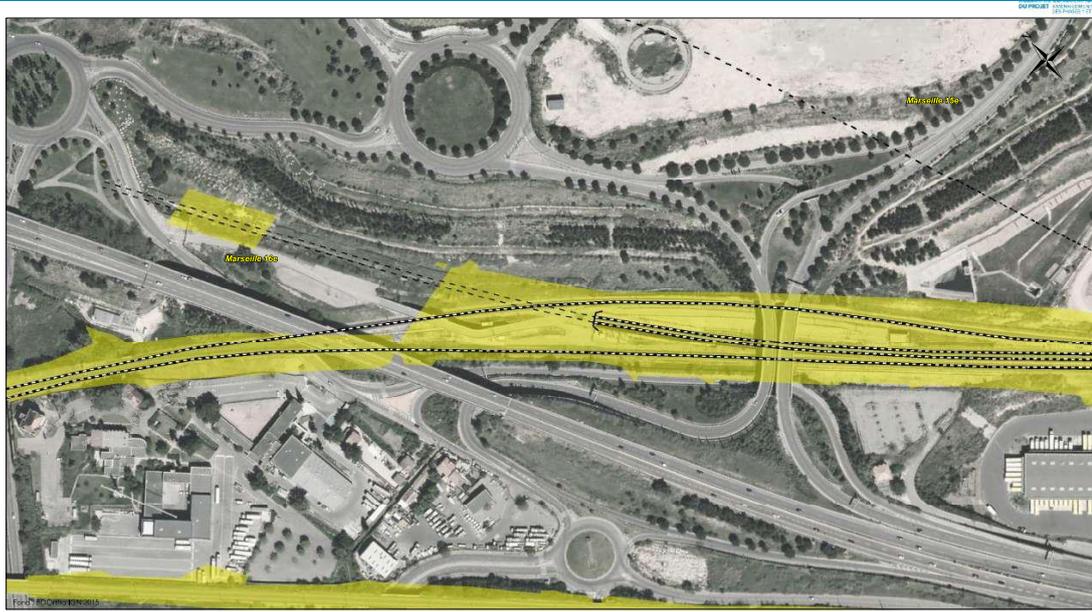


26/09/2019

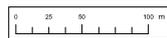
32



Doublement tunnel de Saint-Louis 1/3



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

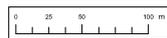


© ICAI Sncf 2018
26/09/2019

Doublement tunnel de Saint-Louis 2/3

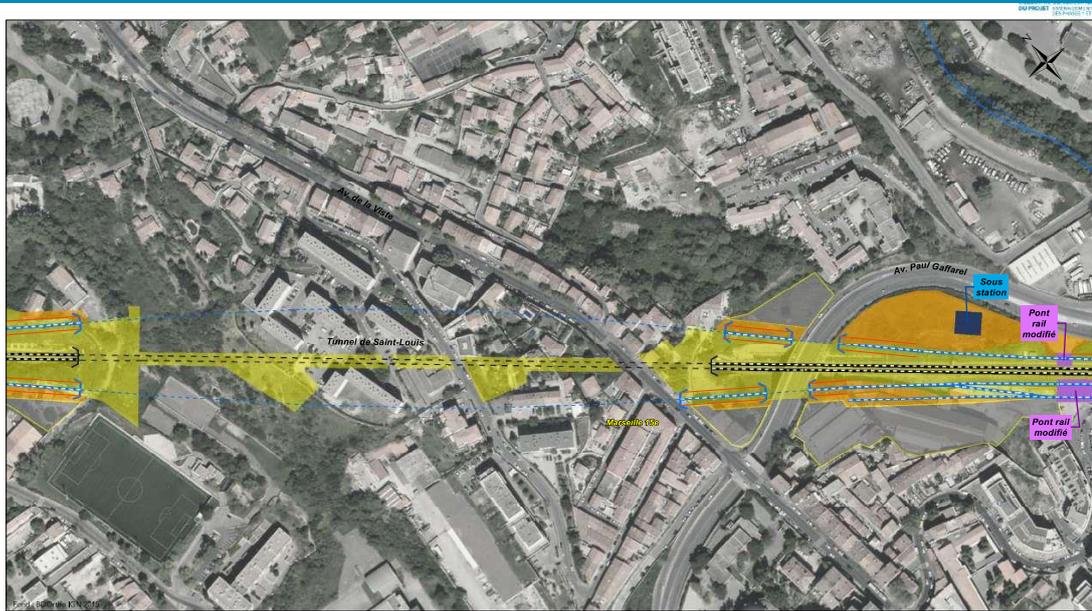


- | | | | |
|--------------------------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------------------|---------------------|
| Emprises ferroviaires actuelles | Voie existante | Mur de soutènement / Paroi de tranchée couverte | Limite de commune |
| Emprises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



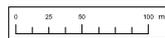
26/09/2019

Doublement tunnel de Saint-Louis 3/3



26/09/2019

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



Doublage du tunnel de Saint-Louis : avantages / inconvénients

Avantages

- Suppression du tronçon commun à double voie entre le tunnel LGV et l'entrée en tunnel vers la gare souterraine Marseille Saint-Charles
- Meilleure robustesse du système ferroviaire à l'entrée nord de Marseille

Inconvénients

- Nécessité d'acquisitions foncières
- Installations de chantier proches d'habitations

Nota : études complémentaires en 2020 nécessaires pour affiner la temporalité de ces travaux

26/09/2019

36



6. ANNEXE 3 : NOTE DE CONFIRMATION DU DOUBLEMENT DU TUNNEL DE SAINT-LOUIS DANS LE PROJET DES PHASES 1 & 2

PROJET DES PHASES 1 & 2
DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

A l'horizon de la phase 2 du projet, les services nominaux évalués en socio-économie ne seront pas modifiés par le doublement du tunnel de Saint-Louis, car les aménagements complémentaires n'étant pas pris en compte dans le périmètre d'évaluation, et 2 TER/heure/sens étant basculés de la ligne PLM (Paris-Lyon-Marseille) sur les voies du port, la fréquence des trains sur l'axe PLM ne s'accroît pas et la problématique capacitaire ne se pose pas.

A cette échéance, le doublement du tunnel de Saint-Louis permettrait néanmoins un double effet sur le plan de la qualité d'exploitation :

- évitement d'un blocage en entrée Nord de Marseille engendrant alors un retard important (événement rare mais impactant) ;
- latitude supérieure pour construire des horaires sans détente (sans ralentir artificiellement les trains), ou autrement dit résilience à des modifications d'attaches horaires (évolution de la trame nationale, impact des ralentissements pour travaux...).

En phase 2, le bilan socio-économique du doublement du tunnel de Saint-Louis montre une perte nette de 80 M€ avec :

- Des avantages actualisés de l'ordre de 40 M€ (conditions économiques 2020), fondés sur les hypothèses suivantes :
 - ✓ retard de quatre heures de l'ensemble des trains empruntant cet itinéraire sur une journée, une fois tous les trois ans ;
 - ✓ évitement d'une détente de construction évaluée à 0,5 minute pour les trains empruntant cet itinéraire, concernant majoritairement les TER (dans trois-quarts des cas, ce sont eux qui seraient retardés en cas de conflit avec les TaGV).
- Des coûts actualisés d'investissement estimés à 120 M€ (conditions économiques 2020).

Cependant, les évolutions ultérieures des services découlant des aménagements complémentaires (renforcement de la Côte Bleue, MGA3, boucle Marseille-Rognac-Aix...) et des aménagements de sections de lignes nouvelles (en phases 3 & 4), rendent le doublement bien plus essentiel puisque la densité des circulations sur ce tronçon conduirait alors, sans le doublement à :

- une amplification des effets déjà présentés,
- une perte de régularité significative pour l'ensemble des trains passant par ce point névralgique.

Le bilan des avantages apportés par le doublement du tunnel s'établirait à cet horizon plus lointain (comptabilisation des avantages à partir de 2045 seulement) à 130 M€.

CONFIRMATION DU DOUBLEMENT DU TUNNEL DE ST-LOUIS DANS LE PROJET DES PHASES 1 & 2



