

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

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

Version 2021

LES ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE PUBLIQUES SONT FINANCEES PAR :



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€.

Ces éléments socio-économiques renforcent donc l'analyse stratégique qui identifie ce segment du réseau comme fondamental pour la robustesse du nœud marseillais, puisqu'il est la porte d'entrée quasi unique vers le reste du réseau national structurant, classique et à grande vitesse. Ces arguments ont conduit à inclure le doublement du tunnel de Saint-Louis dans le projet des phases 1 & 2.