INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

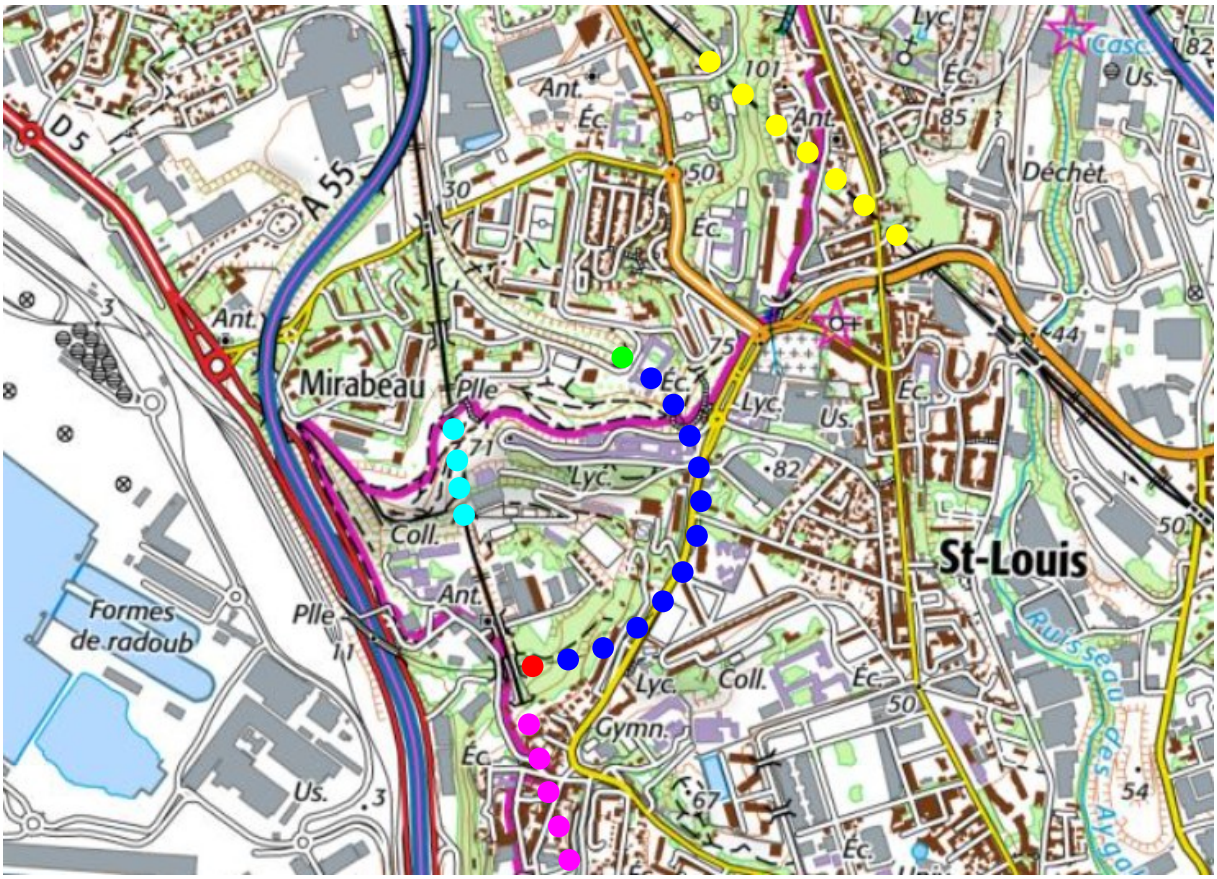
www.tunnels-ferroviaires.org – itff@hotmail.fr

N° INVENTAIRE : 13055.6 **NOM :** Tunnel du Soulat

Ligne : Voie de desserte de Mourepiane (13)

	ENTRÉE		SORTIE	
Communes :	Marseille (13)		Marseille (13)	
Coordonnées :	43.347913	5.353003	43.342829	5.350970

Altitude moyenne : 18 m



En jaune, le tunnel de Saint-Louis (n° 13055.1), en bleu ciel, le tunnel de Mirabeau (n° 13055.7) et en violet, le tunnel de La Calade (n° 13055.8).

DONNÉES TECHNIQUES :

Nature de l'ouvrage :	**Tunnel percé**
Construction :	**1946 - 1948**
Longueur :	**797 m**
Nombre de voies :	**2 (1)**
Usage actuel :	**Inexploité**
État général accès :	**Interdit**
État général galerie :	**Bon**

COMMENTAIRES :

Le projet de raccordement ferroviaire de Mourepiane s'inscrit dans le cadre de l'extension du port de Marseille vers le nord, amorcé dans l'entre-deux-guerres. Les premiers projets sont étudiés dans les années 1930 par le PLM, qui envisage un triage à Mourepiane pour accompagner la création des nouveaux terre-pleins industriels gagnés sur la mer. Un raccordement en forme de faucille, comprenant un tunnel courbe, doit permettre d'atteindre ces futurs terre-pleins portuaires. Les travaux débutent avant la Seconde Guerre mondiale, mais sont fortement ralentis, voire interrompus, par le conflit.

Les travaux reprennent à la fin de la guerre, avec la construction du raccordement de Mourepiane et le percement du tunnel du Soulat. En 1950, les plateformes des terre-pleins sont achevées, le raccordement est terminé et la voie posée.

La construction du triage de Mourepiane ne commence qu'au milieu des années 1950, et le raccordement devient pleinement opérationnel lorsque les premiers faisceaux entrent en service en 1957. Le triage est achevé à la fin de la décennie, tandis que le raccordement, incluant le tunnel du Soulat, est officiellement mis en service en 1958. L'électrification en 1962 permet son intégration complète dans la desserte ferroviaire du port.

Le complexe de Marseille-Maritime atteint son développement maximal dans la décennie suivante. Le déclin s'amorce dans les années 1970 avec le transfert des activités vers le nouveau port de Fos-sur-Mer, et le triage de Mourepiane est finalement fermé en 1995, entraînant la mise en sommeil du raccordement. Il est neutralisé en 1998, et l'aiguille d'accès est déposée en 2012.

Au XXIe siècle, la réorganisation du fret portuaire relance les projets de réouverture du raccordement de Mourepiane. D'importants travaux sont menés à cet effet en 2013 sur le raccordement, dans le cadre du CPER 2007-2013, dans l'objectif d'une réouverture pour la création d'une autoroute ferroviaire. La voie ferrée est entièrement renouvelée, les nouveaux poteaux caténaires implantés et l'appareil sur la voie principale de l'Estaque reposé. Cependant, ce projet est arrêté pour diverses raisons, notamment d'importantes infiltrations polluantes de chrome VI dans le tunnel.

En 2023, la réouverture du raccordement est prévue à l'horizon 2026-2027, notamment dans le cadre de la fermeture de la gare marchandises du Canet en 2024. Les autorisations administratives et les enquêtes sont signées en 2024, mais à la date de mise à jour de cette fiche, aucune nouvelle échéance n'est annoncée.

ICONOGRAPHIE :

ENTRÉE

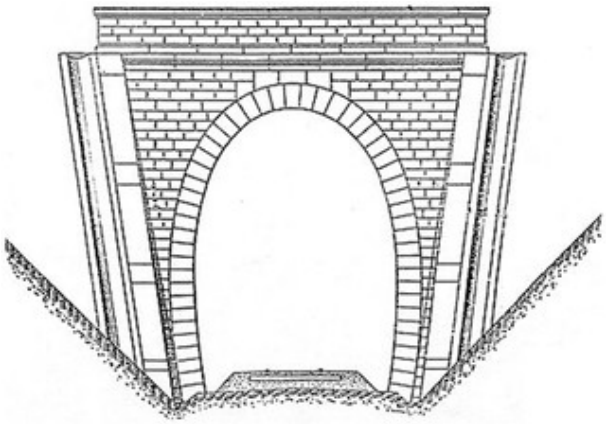
Entrée du tunnel avant les travaux menés en 2013

Entrée du tunnel avant les travaux menés en 2013

Entrée du tunnel avant les travaux menés en 2013

Entrée du tunnel avant les travaux menés en 2013

SORTIE



Pas de photo disponible pour le moment… Il ne tient qu'à vous…

Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.
Envoyez-nous vos photographies et documents pour la compléter.

Cette fiche est publiée par l'association ***Chemins à Fer*** selon la licence **CC BY-NC-ND 4.0**.

Mise à jour : 17/10/2026