



## Une halte ferroviaire à Venelles, maintenant !

### EDITO

Le contexte actuel de circulation dans les communes et hameaux du nord du Pays d'Aix est tel que l'urgence sociale, économique, environnementale commande de réduire au plus tôt la dépendance à l'automobile notamment dans les déplacements domicile-travail.

Depuis de nombreuses années, la commune de Venelles et son conseil municipal souhaitent la réouverture d'une halte ferroviaire sur la ligne qui traverse le village et voit passer chaque jour une dizaine de trains dans chaque sens, sans qu'aucun ne s'arrête. Ce projet était pourtant inscrit dans les derniers contrats de plan État-Région, notamment celui de 2015-2021, sans qu'aucun des travaux n'aient été réalisés.

La mise en place immédiate d'un arrêt à Venelles, dans le cadre de la ligne existante et en l'état actuel du trafic, peut apporter dès maintenant et à un coût réduit une réponse aux enjeux actuels de mobilité quotidienne de centaines de Venellois et habitants du nord du Pays d'Aix qui vont travailler en dehors de leur commune et à tous ceux qui viennent travailler dans la zone d'activité de Venelles. Elle est une réponse rapide à la saturation quotidienne de l'autoroute qui produit une pollution sonore, une dégradation environnementale et sociale préjudiciables à notre qualité de vie et à notre santé.

En faisant bouger dès maintenant les comportements domicile-travail, la Halte de Venelles s'inscrit dans les évolutions à l'étude du plan de mobilité de la Métropole, avec notamment la relation Pertuis/Aix/Rognac, et la desserte de la zone d'activité des Milles.



Une pétition a été lancée à cet effet en septembre 2022 qui a recueilli à ce jour près de 2500 signatures, dont la moitié de venellois-es. 80% des signataires habitent dans le Pays d'Aix. Les 650 commentaires associés insistent tous sur l'urgence, et le bon sens d'une telle ouverture face aux dégradations environnementales et sociales.

Le Maire de Venelles et son Conseil municipal soutiennent cette initiative, ainsi que les parlementaires, député-es et sénateurs du Pays d'Aix, et le Maire du Puy St Réparade.

Afin de convaincre les institutions concernées (SNCF, État, Région, Métropole...) et éviter tous risques de contestations administratives, techniques ou politiques, le Carrefour Citoyen a décidé de faire réaliser une étude de faisabilité par un expert ferroviaire, Stéphane Coppey, secrétaire général de l'association d'usagers NosterPaca.



Cette étude a pour objet notamment d'identifier les procédures administratives et environnementales à mettre en œuvre, l'analyse sécurité des infrastructures, notamment du passage à niveau, les hypothèses d'implantation du quai et des parkings voitures et vélos, les impacts sur la structure du service ferroviaire ... Nous en présentons ci-après les grandes lignes.

Le financement de cette étude, présentée lors d'une réunion publique le 12 juin, est assuré par une souscription citoyenne portée par FNE13 et une subvention spécifique de la municipalité de Venelles, complétées par le Carrefour Citoyen.

**Le Carrefour Citoyen remercie toutes celles et ceux, citoyens(nes), élu(e)s, associations, entreprises qui se mobilisent pour l'ouverture immédiate d'une halte ferroviaire à Venelles.**

## D'HIER À AUJOURD'HUI

### Une histoire ancienne

La gare a été fermée aux voyageurs en 1971. Venelles avait environ 2 000 habitants, 8 500 aujourd'hui. Les voies de débord ont été déposées. Elle a été réaménagée en logement d'habitation, en prolongement duquel ont été construites, le long de la voie ferrée, des maisons en bande.



2,3 hectares font encore partie du patrimoine ferroviaire (parcelle cadastrée BP 115), principalement située au sud-ouest de la voie ferrée.

L'emplacement de l'ancienne gare est en alignement droit sur environ 300 m et en palier sur environ 500 m. L'implantation d'un quai sur ce palier est compatible avec les prescriptions réglementaires.

**2** Le passage à niveau (PN n°103) est automatique de type SAL2, équipé d'une barrière de chaque côté de la voie ferrée, qui coupe la route départementale à environ 35°. Il voit passer :

- environ **10 trains par jour et par sens**, à la vitesse maximale de **120 km/h**,
- environ **9000 véhicules par jour** (dont 6 % de poids lourds) circulant à **50 km/h** maxi (zone urbaine), soit jusqu'à 900 véhicules (deux sens confondus) par heure de pointe.

La proximité d'un giratoire au nord, présente un risque de remontée de file de voitures au droit du passage à niveau.

Comme les autres passages à niveau de cette section de ligne, il se situe en classe 17, rang 2, « avec difficulté de franchissement si faible garde-au-sol ». Il ne fait pas partie des 155 passages à niveau encore à sécuriser. Toutefois, en application du Plan d'actions sur la Sécurisation des passages à niveau (ecologie.gouv.fr), **des travaux de sécurisation sont programmés en 2023** qui concernent :

- les cheminements piétonniers, aujourd'hui très délicats sur l'emprise routière de l'ex-RN 96
- le rappel des feux de barrières grâce à un portique de signalisation (le signal de fermeture sera repris par capteur optique depuis le signal lumineux de fermeture des barrières).

### Une zone d'attractivité en croissance

La zone d'attractivité de la halte ferroviaire de Venelles s'étend dans le nord du Pays d'Aix et regroupe, outre la commune de Venelles, celles du Puy-Ste-Réparate et St-Canadet, St-Estève Janson, Pertuis (en partie), ainsi que le quartier des Platanes et les villages de Puyricard et de Couteron, rattachés à la commune d'Aix-en-Provence.

Dans cet espace, hors Pertuis (5 090 personnes travaillent en dehors de la commune en 2019), et hors les hameaux et villages rattachés à Aix-en-Provence (dont les flux spécifiques domicile-travail ne sont pas connus), on peut considérer qu'en 2019, plus de 4 500 personnes travaillent hors de leur commune d'habitation (2653 pour Venelles, 1 563 pour Le-Puy-Ste-Réparate et 123 pour St-Estève). Parmi elles, selon l'Insee, 83% utilisent leur voiture pour aller travailler.

**L'augmentation de la pression démographique et le développement de l'activité économique dans le Pays d'Aix accroîtront encore les enjeux de mobilité dans les années futures.**

Selon l'Agence d'urbanisme du Pays d'Aix (AUPA), le pôle de Venelles affiche un profil assez généraliste, mêlant commerce, industrie et activités tertiaires. Au Nord de la zone, des opérations de bureau sont programmées. Comme les communes de Meyreuil ou de Fuveau, Venelles s'impose comme un complément au Pôle d'Activités d'Aix-en-Provence (PAAP) dans l'accueil de projets tertiaires d'envergure. L'ambition pour le pôle d'activités de Venelles est de se spécialiser dans l'accueil d'entreprises du numérique, à l'image du groupe ADSN, principal employeur de la zone (450 personnes) et expert technologique et numérique des professions réglementées.

### Un objectif de fréquentation

L'enjeu de la réouverture de la halte de Venelles pourrait ainsi être de capter, dans un premier temps, sur les trains circulant principalement en heures de pointe :

- 10% des 4500 actifs échangeant avec Aix, Marseille et Pertuis, soit 450 personnes,
- 10% des lycéens et étudiants qui se déplacent vers Aix et Marseille (500 ?), soit 50 personnes, soit 500 personnes, 1000 déplacements aller-retour par jour, et environ 70 personnes sur chaque train de pointe.

Nous posons dès maintenant, la question de la **tarification** pour rendre accessible l'usage du train à tout le monde. C'est un enjeu de justice sociale qui renvoie à la mobilisation des élus. Des expériences existent dans la région et ailleurs.

## POSITION ET EQUIPEMENT DE LA HALTE DE VENELLES

### Le positionnement du quai

La Région et la SNCF considèrent actuellement que, sur cette ligne, la longueur des quais doit être de 220 m afin d'y accueillir, possiblement, des unités triples d'autorails grande capacité de 4 voitures chacune.

Comme l'indique l'extrait cadastral BP115, le domaine public ferroviaire est représenté par une parcelle de 2,3 ha comprenant :

- une bande d'environ 3 m de part de d'autre de la voie ferrée (plus étroite devant l'ancienne gare) et de part et d'autre du PN,
- un terrain de 2ha avec hangar et parking dont une partie louée à une entreprise, fait l'objet d'un bail d'occupation temporaire de SNCF Immobilier.

Sous réserve d'une disponibilisation des terrains concernés, un quai peut être réalisé face à l'ancienne gare, le long de l'allée de platanes, ce quai de 220 m serait quasiment rectiligne.



Si le choix était fait de réaliser un deuxième quai, afin de minimiser le temps de fermeture du PN, les emprises sont plus favorables à l'implantation de ce 2ème quai du même côté de la voie ferrée que le 1er quai, le long du chemin de la Petite Bastide.



Pour éviter des temps de fermeture prolongés des barrières (ou de créer un deuxième quai), des dispositions particulières peuvent être prises, visant à inhiber la demande de fermeture du passage à niveau pendant le temps d'arrêt du train en gare.

### La sécurité du passage à niveau

La gravité des accidents, quand ils se produisent, est, pour l'essentiel, liée au fait, pour l'accidenté de ne pas quitter le lieu (non franchissement des barrières sécables), et à la vitesse du train.

La création de la halte ferroviaire réduit la vitesse qui passe de 120 km/h à 20 km/h. La réduction du temps de fermeture du PN permettant la fluidité de la circulation routière peut se traiter de deux manières : ouverture d'un second quai ou modification sensible de la signalisation ferroviaire.

### Caractéristiques techniques de la halte

Large idéalement de 2,40 m, le quai doit être équipé d'une rambarde haute de 0,90 m avec barre intermédiaire à 0,50 m. Son accès est assuré par :

- un plan incliné sur un minimum de 11 m de long (pente maximale de 5 % pour les personnes en situation de handicap) prolongé d'un trottoir,
- un escalier à l'autre extrémité (2 marches intermédiaires), perpendiculaire au quai, pour y accéder depuis le rond-point de la gare et le chemin de la Petite Bastide.

Deux options techniques sont envisageables : une structure en béton ou une structure en caillottes facilement démontable.

### Équipement de la halte ferroviaire

Le quai doit être préférentiellement raccordé (via une convention) au réseau d'éclairage public de la ville, La pose d'une caméra de vidéoprotection peut s'avérer utile.

Le quai doit être équipé d'un abri (12 m<sup>2</sup> minimum) et de bancs (12 places minimum), ainsi que d'un système de validation des titres de transport (branchement électrique à prévoir). En première étape, la vente sur place de billets "de secours" (à minima vers Aix) est à prévoir. La vente est également possible via internet, comme l'information voyageurs en temps réel.

À proximité du quai, la parcelle SNCF de 2 ha, en tout ou partie, doit permettre d'accueillir les principales fonctionnalités d'un **pôle d'échanges multimodal (PEM)** :

- un espace abrité, proche du quai, accueillant à minima 25 appuis pour 50 vélos
- un cheminement piétons + vélos arboré reliant l'escalier de la halte (et l'abri vélos) à la traversée piétonne (+ vélos) de l'ex-RN 96.
- une aire de stationnement pour véhicules (opportunité de plusieurs dizaines de places sur la parcelle B115, propriété de la SNCF).
- un arrêt de bus (en bord d'ex-RN96).

## UNE DECISION LOGIQUE ET ECO-LOGIQUE

### AVANTAGES ET INCONVENIENTS DES OPTIONS DE POSITION DE LA HALTE

	Avantages	Inconvénients
1- Un quai unique	Simplicité de l'instruction et de la réalisation Coûts et délais réduits Gestion des parkings facilitée	Temps de fermeture du passage à niveau de plus de 3 mn pour les trains venant d'Aix (10/jour)
2- Un quai unique + un signal de cantonnement ferroviaire	Temps de fermeture du passage à niveau limité à un peu plus d'1 mn Gestion des parkings facilitée	Modification des schémas de signalisation Délai et complexité de mise en œuvre (PRCI - Poste Relais à Commande Informatique- d'Aix & Marseille)
3- Un quai de part et d'autre du passage à niveau	Temps de fermeture du passage à niveau limité à un peu plus d'1 mn Simplicité de l'instruction et de la réalisation Délais réduits	Surplomb de l'autoroute Tracé en courbe second quai Différenciation du quai de départ du quai d'arrivée Emprise foncière limitée pour le second quai

La solution 2 consistant à ne mettre en œuvre qu'un seul quai, et un signal de cantonnement supplémentaire, apparaît comme celle susceptible d'occasionner le moins d'impact social, (sécurité du passage à niveau et acceptabilité des temps d'attente), économique et environnemental (moindre impact foncier). Ainsi, sous réserve d'un graphichage détaillé (organisation de l'offre horaire) avec les outils ad hoc, l'ajout d'un unique arrêt à Venelles des trains empruntant la section Meyrargues – Aix peut s'envisager, à l'occasion d'un prochain service annuel, sans modification de la structure du service.

### Portage du projet

Ce projet est inscrit dans les documents de planification de la Région et de la Métropole depuis des années, dans le cadre de l'amélioration de la mobilité sur les territoires. Cependant, le projet de desservir Venelles par une halte ferroviaire peut en être déconnecté dans ses délais de réalisation.

La maîtrise d'ouvrage de sa réalisation est du ressort de SNCF Réseau. Toutefois, le financement peut en être assuré au travers d'une convention, *a priori* rattachée au Contrat de plan Etat-Région, liant l'Etat, SNCF Réseau, la Région et la Métropole Aix-Marseille-Provence selon un canevas à préciser.

La signature de la convention va de pair avec la mise en place d'un comité de pilotage impliquant l'ensemble des partenaires, y compris la Ville de Venelles.

### Coût et délais de réalisation

Les coûts estimés, sur la base de prix "grand public" sont compris entre 0,5 MF et 1 MF selon l'option retenue.

Les délais de réalisation doivent prendre en compte deux étapes :

- La préparation et l'adoption des conventions entre les partenaires inscrivant la prise en compte de l'ouverture de la halte ferroviaire.
- La rédaction du cahier des charges des travaux, la consultation des entreprises et la réalisation des travaux/contrôles/essais.

La seconde étape peut se réaliser en 8 à 12 mois après la première qui dépend elle-même de la mobilisation des partenaires et de leur volonté de voir rapidement émerger le projet.

Au total l'ouverture pourrait se faire dans le cadre de la mise en place du service annuel de la SNCF en décembre 2024.

**La balle est désormais dans le camp des politiques et décideurs. Pour peser encore plus dans leur choix, nous devons renforcer la mobilisation citoyenne et associative des habitants (es) des communes et hameaux du Pays d'Aix, et des entreprises de la zone d'activité de Venelles, et de leurs représentants du personnel, à l'image du soutien apporté par le Comité Social et Economique (CSE) de l'ADSN.**

<https://www.leslignesbougent.org/petitions/reouverture-de-la-gare-de-venelles-9463/>

