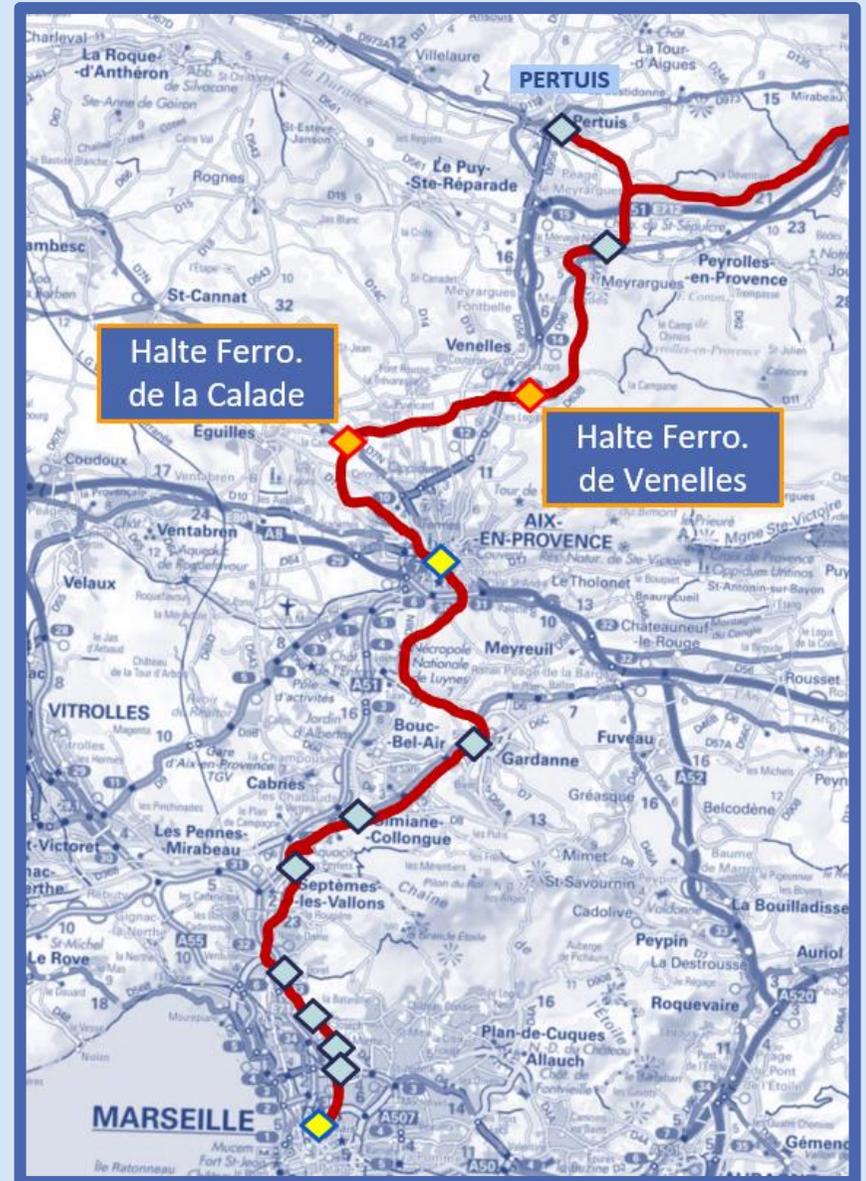


Halte Ferroviaire et Pôle d'Échanges Multimodal de Célony-La Calade

Un projet phare pour le
quartier, la Ville d'Aix, toutes
les communes du Nord-Ouest
de l'agglomération et pour la
Métropole ...
Mais un projet gravement
menacé !

25 novembre 2024

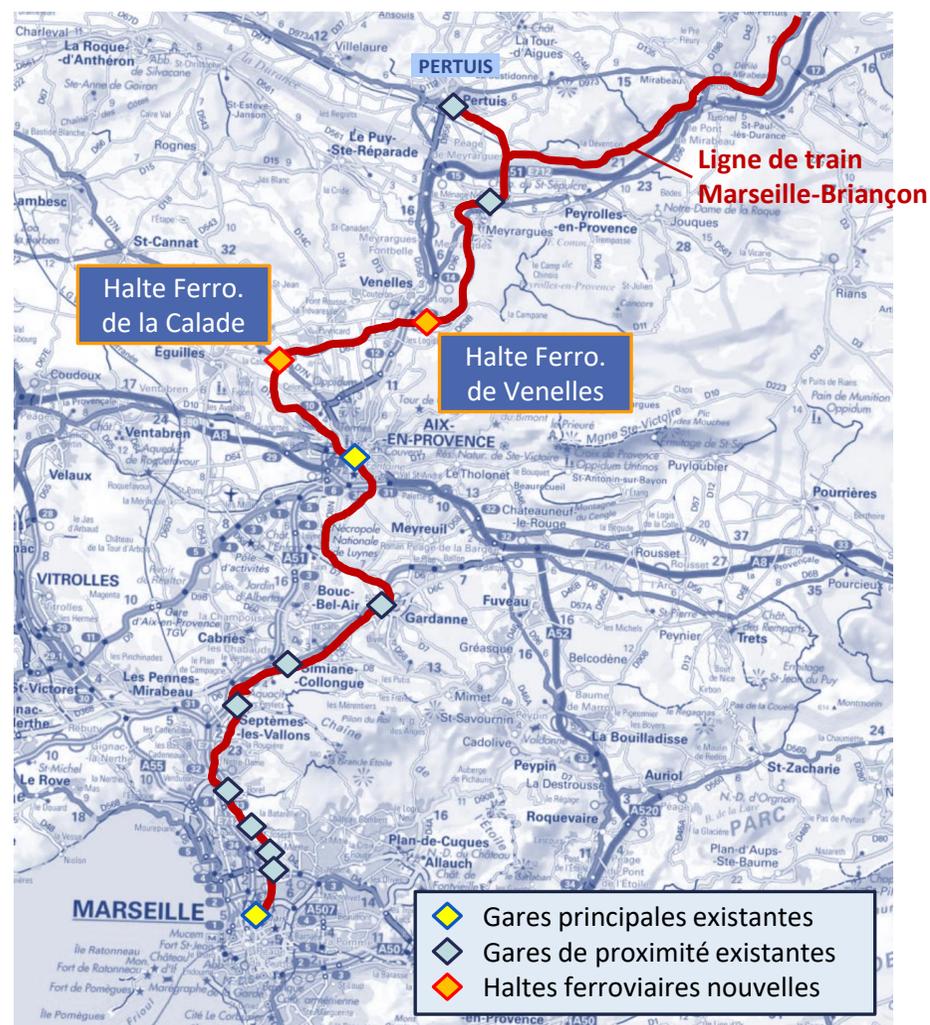


En résumé

- Le Plan de Déplacements Métropolitain (PDM) et le Réseau Express Métropolitain (REM) prévoient deux nouvelles haltes ferroviaires à La Calade et à Venelles pour le futur TER Aix-Pertuis
- Le TER Aix-Pertuis, complété de haltes à La Calade et à Venelles, permettra de décongestionner la RD7n et la N296 et sera attractif pour tout le Nord-Ouest de l'agglomération aixoise
- Pourtant **une seule nouvelle halte ferroviaire risque d'être sélectionnée par la Métropole et la Région** sur la ligne TER Aix-Pertuis, et ce pour les 25 ans à venir
- Le CIQ estime que les arguments énoncés pour ne créer qu'une seule halte ne sont pas pertinents (haltes trop proches, perte de temps pour les Express Régionaux, contraintes économiques)
- Les critères de choix socio-économiques ne semblent pas si différenciants entre les deux sites. Les flux de voyageurs pour la future halte de la Calade seraient équivalents à ceux de la halte de Venelles
- Aucun critère technique (et donc économique) ni écologique ne sont retenus par la Métropole et la Région dans le choix entre les deux sites
- La halte de La Calade s'intégrera parfaitement dans le projet de ZAC+PEM qui sera un « booster » de la fréquentation du TER et amènera du passage et de la fréquentation commerciale pour les entreprises
- Le projet ZAC+PEM de La Calade est la pierre angulaire pour le futur de Célony et de toutes les communes au Nord-Ouest d'Aix, permettant de débloquent rapidement de nombreux sujets clés du Quartier et de la Ville d'Aix
- → La création de la halte de La Calade, peu coûteuse apporte des avantages incontestables à la collectivité. Tout incite à **inscrire les deux haltes ferroviaires dans le Schéma d'Armature Ferroviaire avec des bénéfices pour tous les acteurs. Alors, pourquoi s'en priver ?**

Deux nouvelles haltes ferroviaires à La Calade et à Venelles pour le futur TER Aix-Pertuis

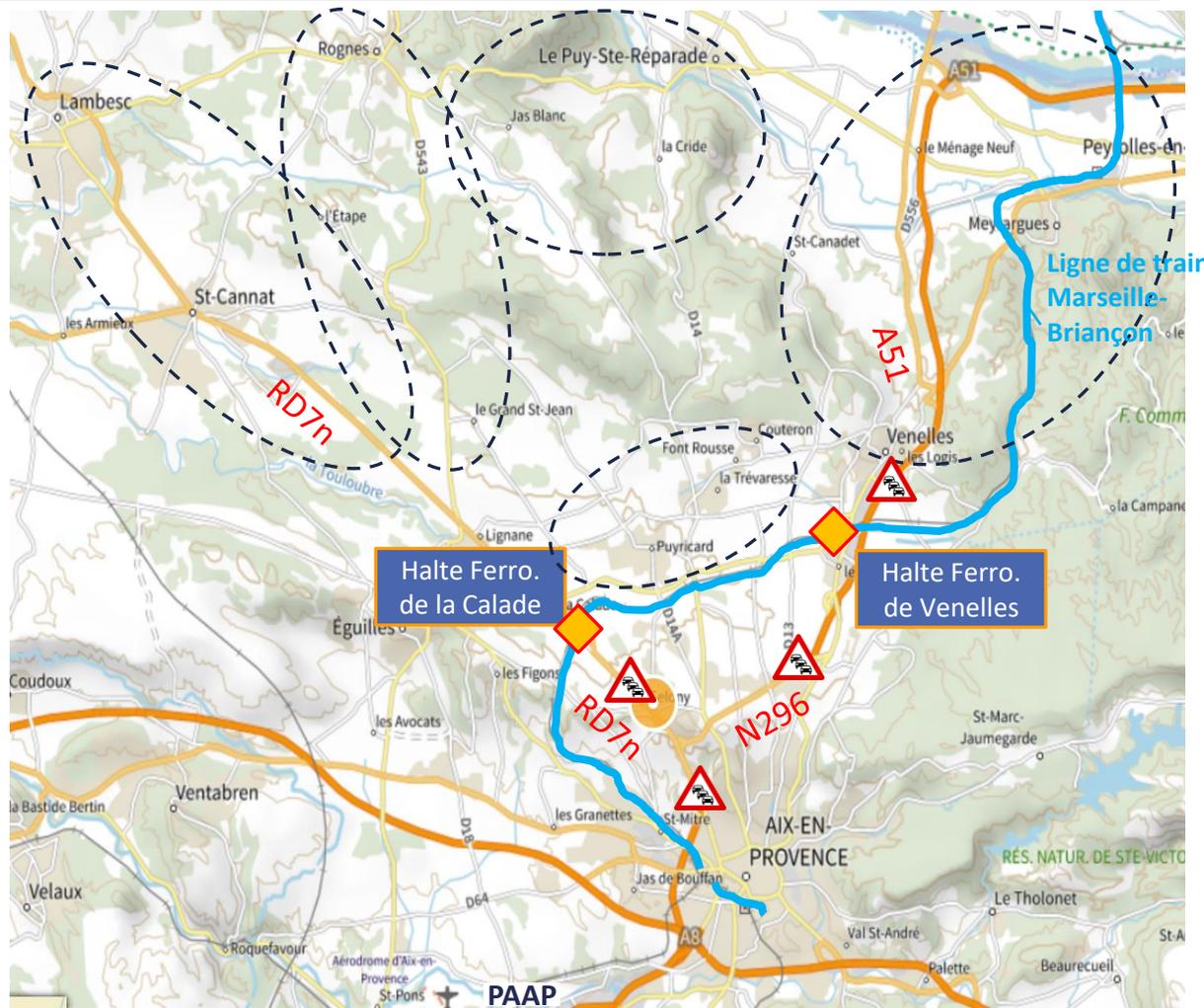
- L'objectif de la loi promulguée fin 2023 sur les **Services Express Régionaux Métropolitains (SERM)** est la création d'ici 10 ans d'un réseau de RER métropolitain dans 10 grandes agglomérations
- Pour notre région, 4 dossiers SERM ont été sélectionnés par l'Etat, dont **Aix-Marseille**, qui reprendra la partie ferroviaire prévue dans le **Réseau Express Métropolitain (REM)**
- Le **Schéma d'Armature Ferroviaire (SAF)**, volet stratégique pour un projet de RER métropolitain aux horizons 2035 et 2050, verra ses orientations finalisées par la Métropole et la Région fin 2024 et sera officialisé courant 2025
- Dans ce dossier le futur **TER Aix-Pertuis** utilise la ligne express régionale Marseille-Briançon. **Deux nouvelles haltes ferroviaires** sont clairement identifiées à **La Calade** et à **Venelles**
- Ces deux nouvelles haltes ferroviaires sont prévues dans le Plan de Déplacements Métropolitain (PDM) et le futur PLUi



Le TER Aix-Pertuis, avec les haltes ferroviaires de La Calade et de Venelles, permettra de décongestionner la RD7n et la N296

- **La RD7n est très saturée** aux heures de pointes par les flux venant des communes du Nord et du Nord-Ouest ainsi que du plateau de Puyricard
- De même **l'A51/N296 est saturée** après Venelles par les flux venant du Nord et du Nord-Est
- → **Des haltes ferroviaires à La Calade et à Venelles, accompagnées de parcs relais, permettraient d'absorber une partie de ces flux et de décongestionner l'arrivée routière Nord sur Aix**

→ Les salariés du PAAP (Pôle d'Activités d'Aix en Provence) qui prendront le TER à La Calade réduiront leur durée de trajet de moitié, 25' au lieu de 50', soit presque 1h de temps gagné par jour

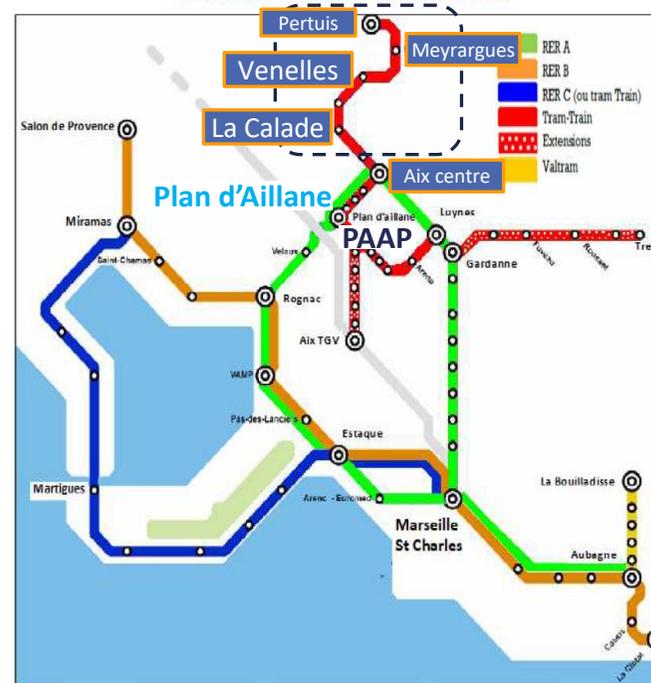


Note (1) : temps estimé aux heures de pointe en voiture et en train : 10' la Calade-Aix Centre + 10' Aix Centre-PAAP avec la future solution BHNS ou train + 5'

Le déploiement du TER Aix-Pertuis sera attractif et complètement déconnecté du choix du mode de transport entre Aix et le PAAP

- **La ligne Aix-Pertuis existe déjà** et bien qu'à une seule voie et servant pour les TER de la ligne Marseille-Briançon, **elle peut recevoir un flux de trains suffisant pour une offre attractive pour les usagers**
 - La fréquence cible est de 15' en période de pointe. Mais, en première phase, avec une monovoie et 10 passages journaliers de l'express régional, l'objectif serait ramené à **un train toutes les 30' aux heures de pointe**
 - **Temps estimé La Calade – Aix Centre : 10'**
 - Les deux haltes additionnelles de La Calade et de Venelles seraient des zones de croisement pour les trains. Une troisième zone de croisement pourrait être nécessaire sur le plateau de Puyricard où l'espace existe
 - **Hypothèse de fréquentation à La Calade : 1000 à 1500 p/jour** pour un bassin de population de plus de 45000 habitants (Puyricard, Eguilles et communes au nord et au nord-ouest de l'agglomération : Saint-Cannat, Lambesc, Rognes, Mallemort, La Roque d'Anthéron ...). **Fréquentation équivalente à celle de la future halte ferroviaire de Venelles**
- **Le choix sur la liaison en transports en commun Aix / PAAP n'impacte pas les choix liés au futur TER Aix-Pertuis, ni les décisions sur les ouvertures des haltes de La Calade et de Venelles**

Les projets de « RER » dans la zone Aix-Marseille



Pourtant une seule nouvelle halte ferroviaire serait retenue sur la ligne RER Aix-Pertuis, et ce pour les 25 ans à venir

- Le dossier détaillé SERM Aix-Marseille doit être **validé fin 2024 et soumis par la Métropole et la Région à l'Etat début 2025**
- **Une seule nouvelle halte ferroviaire sur les deux prévues initialement** devrait être retenue, donc choix à faire entre celle de la Calade et celle de Venelles
- Les **raisons invoquées par la Métropole** sont :
 - La proximité des deux haltes (moins de 10 km)
 - La perte de temps pour les express régionaux pour chaque nouvelle gare ou halte
 - Les contraintes socio-économiques
- Les critères de choix entre les deux sites sont **socio-économiques uniquement et pas techniques, ni économiques et encore moins écologiques !**
- La **2ème halte ferroviaire** pourrait être construite dans la deuxième phase de projet, c'est-à-dire **dans plus de 20 ans !** (durée de 10 à 25 ans sur des projets ferroviaires)

Le CIQ découvre à peine 1 mois avant l'échéance cette évolution du dossier, ainsi que la Ville d'Aix apparemment. Quelle transparence !

Le CIQ estime que les arguments pour ne créer qu'une seule halte ferroviaire ne sont pas pertinents (1/2)

Haltes ferroviaires trop proches

- 6 km : c'est la distance entre les haltes de La Calade et Venelles. C'est **beaucoup plus que la distance entre les gares de la ligne de la Côte Bleue ou entre les gares de la ligne Aix-Marseille**
- 7 km : distance entre la gare de Meyrargues et la halte de Venelles, similaire donc
- **Le nombre de passagers potentiels** de ces futures haltes sera **plus lié aux personnes en transit qu'aux populations locales**, via la RD7n pour La Calade et la A51 pour Venelles (indépendamment de leur proximité)

→ **Argument non pertinent**

Perte de temps pour les Express Régionaux

- L'impact d'une halte ferroviaire sur un trajet de train est de **3'** ⁽¹⁾
- Il représente 1,1% de la durée du trajet actuel de 4h30 **entre Marseille et Briançon et 1,4% de la durée** de trajet de 3h30, estimée la plus courte après les travaux prévus sur la ligne dans la perspective des Jeux Olympiques de 2030. **Cet impact est dérisoire !**
- De plus, **les Express Régionaux Marseille-Briançon ne s'arrêteront pas dans ces 2 nouvelles haltes ferroviaires** et ne devront même pas ralentir : **la perte de temps sera donc nulle** pour les Express Régionaux

→ **Argument non pertinent**

Le CIQ estime que les arguments pour ne créer qu'une seule halte ferroviaire ne sont pas pertinents (2/2)

Contraintes économiques

- **Pour la halte de La Calade, les travaux sont simples et peu onéreux** : un bâtiment de halte (bien plus petit qu'une gare), le doublement de la voie au niveau de la halte, aucun problème de foncier, les quais existent déjà, pas de contrainte de passage à niveau (pour mémoire sa suppression en 2017 a coûté 24M€ à la collectivité)
- **Les travaux potentiels pour la halte de Venelles seront comparativement bien plus élevés** : tout est à faire, elle se trouve en zone urbaine et il faut maintenir le passage à niveau fermé à chaque arrêt de rame de train, ce qui va bloquer le trafic routier de l'agglomération
- → Bien sûr deux haltes c'est plus cher qu'une, mais **le budget pour la halte de La Calade est très faible** par rapport au budget global et **par rapport à tous les autres gains attendus** (décongestion de la RD7n, gain de temps pour les employés du PAAP, baisse du niveau de CO2 pour la Ville d'Aix ...)

→ **Argument non pertinent**

Les critères de choix socio-économiques ne sont pas si différenciants entre les deux sites

- Quant aux **critères de choix** entre les deux sites, ils sont **uniquement socio-économiques**
- Nous n'avons pas le détail mais ce que l'on peut déjà dire ...

Flux sur Venelles

- Equilibre entre les passagers qui arrivent et ceux qui partent : la moitié des passagers arriverait à Venelles pour travailler, l'autre moitié prendrait le train pour aller sur Aix et le PAAP
- Flux additionnel des salariés venant du nord par la A51
- Trois haltes proches se partagent le bassin de population du Nord-Est : Pertuis, Meyrargues et Venelles

Flux sur La Calade

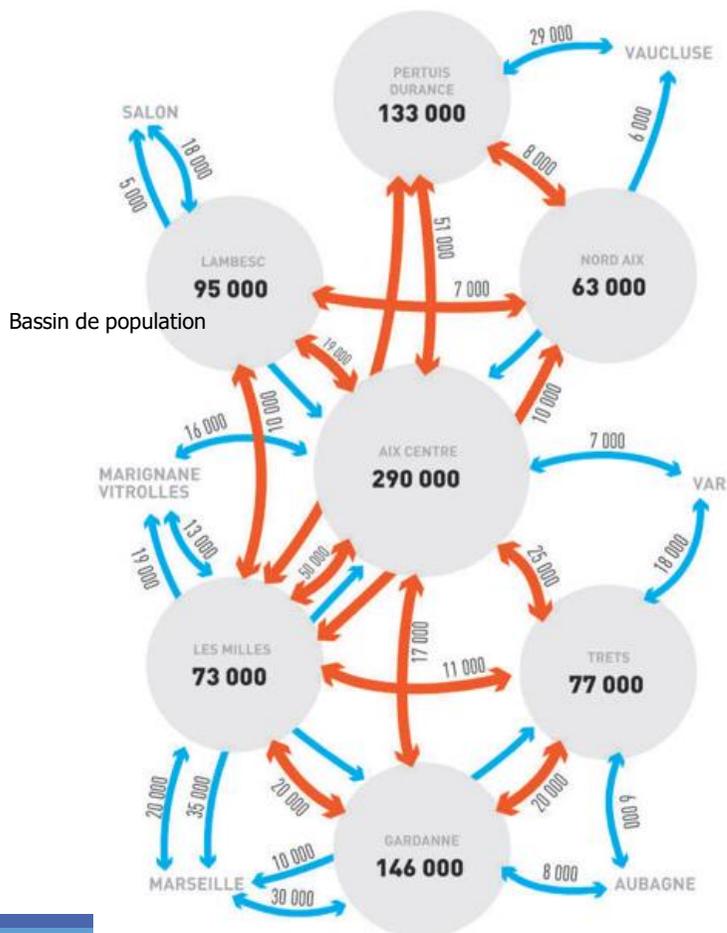
- Plus de population drainée par La Calade, mais flux moins équilibré car départ le matin et retour le soir
- Flux additionnel des salariés venant du Nord et du Nord-Ouest par la RD7n (Puyricard, Eguilles, Saint-Cannat, Lambesc, Mallemort, Rognes, La Roque d'Anthéron et au-delà)
- Une seule halte pour drainer le bassin de population du Nord et du Nord-Ouest : La Calade

Flux estimés équivalents

Les caractéristiques socio-économiques des deux sites permettent de justifier une halte ferroviaire tant à La Calade qu'à Venelles

Les flux de voyageurs pour la future halte ferroviaire de la Calade seraient équivalents à ceux de la halte ferroviaire de Venelles

Déplacements journaliers dans le bassin d'Aix en Provence



- Hypothèses :
 - Venelles et Meyrargues sont dans la zone «NORD AIX »
 - Les flux venant du nord par la A51 jusqu'à Venelles sont dans la zone « PERTUIS DURANCE »
- Avec ces hypothèses, les estimations de flux transitant par les sites des gares ou futures haltes sont :
 - **La Calade = 32500** ($10000+19000+7000*50\%$)
 - **Venelles = 30350** ($51000*35\%+10000*50\%+7000*50\%+8000*50\%$)
 - **Pertuis = 26950** ($8000*50\%+51000*45\%$ avec le reste partagé entre Venelles et Meyrargues en supposant des sorties d'autoroute A51 pour le PEM de Meyrargues)
 - **Meyrargues = 15200** ($51000*20\%+10000*50\%$)
- Cela donne les proportions des potentiels flux de voyageurs pour les gares et haltes sur ces sites, **soit un flux de voyageurs équivalent entre La Calade et Venelles** (une partie des flux du nord pour Venelles étant captée par Pertuis et Meyrargues en amont)

Source : PDM Plan de Mobilité de la Métropole 2020-2030

Aucun critère technique (et donc économique) ni écologique ne sont retenus par la Métropole et la Région dans le choix entre les deux sites

- Mais pourquoi ? ...
- Pour information, quelques **éléments techniques** à comparer entre les deux sites :
 - **Passage à niveau** : Venelles doit en gérer un, ce qui n'est pas le cas de La Calade. Compte tenu de l'emplacement des quais à Venelles par rapport au passage à niveau, la réglementation impose de garder le passage à niveau fermé le temps que les rames ralentissent, chargent les passagers et repartent, soit une fermeture de 2' du passage à niveau toutes les 30' (et à terme toutes les 15' !) et sans parler des 10 passages journaliers des Express Régionaux → **les nuisances de circulation dans Venelles qui vont en découler seront majeures**
 - **PEM (Pôle d'Echanges Multimodal)** : il sera plus difficile de rabattre des lignes de bus pour avoir un PEM à Venelles qu'à La Calade, compte tenu des difficultés de circulation
 - **Parking relais** : il y a tout l'espace nécessaire à La Calade et il n'augmentera pas le coût global de la halte, car il sera réalisé dans le cadre des travaux de la ZAC de La Calade
- Par contre, et c'est une dimension très importante, **la Ville de Venelles et son maire démontrent leur très forte volonté et leur engagement à obtenir cette halte ferroviaire ...**
- **Ce n'est pas le cas de la Ville d'Aix**, qui reste focalisée sur la liaison Aix-PAAP complètement déconnectée du sujet du TER Aix-Pertuis

Le projet ZAC+PEM de La Calade est la pierre angulaire du futur de Célony, permettant de débloquent rapidement de nombreux sujets clés pour le Quartier et la Ville d'Aix

- Le PEM à La Calade **désengorgera les flux routiers à Célony et en aval de Célony vers Aix**, améliorant de ce fait la **sécurité** et le quotidien des Céloniens et des salariés en transit, **réduisant les heures perdues** en transport
- Le PEM et le futur TER auront un **impact très positif sur la réduction du niveau d'émissions de CO₂** et de la pollution de l'air sur la zone d'Aix
- L'ouverture de ce PEM à La Calade permettra d'apaiser le trafic RD7n et d'engager les projets de **cheminements en modes doux** pour y accéder : le long de la RD7n entre La Calade et Célony et entre La Calade et Lignane
- Le PEM sera un catalyseur pour la montée en puissance de **l'activité de la nouvelle ZAC à La Calade**



**Sans cette halte ferroviaire à La Calade, le quartier de Célony restera enferré dans ses nuisances et ses problèmes de circulation pour les 25 ans à venir .
Et cela ne fera qu'empirer aussi bien pour les habitants que pour les usagers qui le traversent !**

Rien n'interdit donc d'inscrire les 2 haltes ferroviaires dans le Schéma d'Armature Ferroviaire comme prévu au PDM et avec des bénéfices pour tous les acteurs

- Pourquoi la Métropole et la Région envisagent-elles de modifier le projet de TER Marseille-Pertuis avec ses deux nouvelles haltes à La Calade et à Venelles pour n'en proposer au final qu'une ?
- Les arguments pour cette modification, on l'a vu, ne sont pas pertinents
- Les critères de choix sont peu différenciants et ils sont de plus partiels (pas de critères techniques et écologiques)
- La très forte mobilisation de la Ville de Venelles et l'absence de la Ville d'Aix sur ce dossier ont-elles jouées, au-delà des critères factuels, dans le choix de Venelles au détriment de La Calade ?

Et pourtant ...

- **Le surcoût de la halte de La Calade sera très faible** dans le budget d'ensemble du projet
- Et les **gains associés additionnels** « exploseront » largement le retour sur investissement pour les 2 haltes ferroviaires :
 - **désengorgement de la RD7n** à Célony et en aval, réduisant les bouchons sur toute la ville d'Aix
 - amélioration de la **sécurité** et du quotidien des Céloniens
 - **réduction des heures perdues** en transport des salariés
 - **réduction du niveau d'émissions de CO₂** et de la pollution de l'air sur la zone d'Aix
 - développement de **cheminement doux**
 - montée en puissance de **la ZAC de La Calade**

LE CIQ demande donc à la Métropole et à la Région de garder dans le Schéma d'Armature Ferroviaire qui sera présenté début 2025 la création de deux haltes ferroviaires à La Calade et à Venelles. Le CIQ et la population réclament le soutien inconditionnel de la Ville d'Aix qui a tout à y gagner.