

Créer à Venelles un véritable nœud de mobilité en facilitant les correspondances entre tous les modes de transport – 11 juin 2026

80% des actifs du Pays d'Aix utilisent chaque jour leur voiture particulière. Il en résulte une pollution, sociale, sonore, climatique qui a des effets dramatiques sur notre environnement, notre mobilité et notre qualité de vie, avec des conséquences importantes sur la santé et les conditions de travail. **Deux concertations-mobilité en deux mois et une grande absente, la halte ferroviaire de Venelles !**

1- En mai 2026, concertation PERFORMANCE FERROVIAIRE DES ALPES DU SUD

Le projet présenté ne parle pas d'une halte ferroviaire à Venelles. Actuellement 10 trains Aller et Retour passent chaque jour. Aucun ne s'arrête, alors que le projet de réouverture d'une halte ferroviaire venelloise était pourtant inscrit dans les derniers contrats de plan État-Région, notamment celui de 2015-2021.

Venelles est une des 55 communes concernées par la ligne. L'argumentaire du projet Performance Ferroviaire des Alpes du Sud est particulièrement explicite : *« Cela permettra de créer des possibilités d'utilisations quotidiennes de la ligne pour les déplacements de proximité tels que l'accès aux lieux de travail, aux loisirs ou aux services publics et de santé. Le projet bénéficiera aux déplacements de courte distance comme à ceux de longue distance. L'amélioration de la performance de la ligne permettra un report modal de la route vers le rail. »*

L'ouverture rapide d'une halte ferroviaire à Venelles répond particulièrement à cette préoccupation et peut s'inscrire dans le projet présenté. Depuis fin 2022, pétition, étude technique, rencontre avec les élus, contacts avec les décideurs, réunions publiques, échanges la presse et avec les entreprises et leurs salariés ont renforcé une mobilisation locale, citoyenne, associative, politique et économique : Plus de 3200 personnes (internet + papier) ont signé la pétition que nous avons lancée. Les municipalités de Venelles, Saint-Cannat, Le Puy Sainte Réparate, des députés et sénateurs, des dizaines d'entreprises et d'associations, de toutes tailles, les CIQ de Venelles et des Platanes, la CCIAMP, l'association Les Vitrites de Venelles qui regroupe plus de 100 entreprises, la Chambre départementale des Métiers et de l'Artisanat, ont exprimé leur soutien explicite à une ouverture rapide de la halte ferroviaire.

Un arrêt à Venelles contribuera dans le nord du pays d'Aix à l'implantation de nouvelles entreprises créatrices d'emplois, en renforçant l'accessibilité des territoires, essentielle pour le maintien de leur attractivité socio-économique. Le 16 mai 2026, le Carrefour Citoyen a publié une contribution argumentée au dossier de concertation présenté. Le 5 juin 2026, le conseil municipal de Venelles a voté à l'unanimité une délibération demandant cette ouverture pour réduire la dépendance à l'automobile dans les déplacements domicile-travail.

2- En juin 2026, concertation A51 CREATION DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE VENELLES

Le PEM est aujourd'hui conçu exclusivement autour de l'autoroute, des cars express, des bus et du covoiturage. On peut donc considérer qu'il s'agit davantage d'un **pôle routier multimodal**, dont le coût n'est pas indiqué dans le document (il serait selon la presse de l'ordre de 15 à 20M€), centré dans l'immédiat sur les besoins de la commune. Par ailleurs, le risque que les cars express continuent d'être pris dans les embouteillages sur l'autoroute ne peut être écarté. Les documents actuellement mis en concertation dans le PEM ne mentionnent ni n'évoquent pas, la création d'une halte ferroviaire à Venelles.

Extrait de l'argumentaire du projet : *« Venelles connaît des besoins de mobilité importants en lien avec le dynamisme du territoire et la densité des déplacements domicile-travail. Le projet de PEM de Venelles vise à faciliter les déplacements du quotidien. » ... « La Métropole Aix-Marseille-Provence mène une politique volontariste visant à développer les transports collectifs, en particulier pour les déplacements domicile-travail. Elle se traduit notamment par le déploiement de services express métropolitains, combinant trains et cars à haut niveau de service, ainsi que la création d'un réseau de PEM implantés sur des sites stratégiques. Le PEM de Venelles constitue une traduction de cette stratégie, en facilitant les correspondances vers Aix-en-Provence et les pôles d'activités du territoire. Il prévoit de regrouper, à proximité de l'autoroute A51 des arrêts de bus, un parking-relais, des espaces de covoiturage et des accès piétons et cyclables... ».*

Comment ce projet s'inscrit-il dans un projet global de déplacement sur l'aire métropolitaine ? L'Etat, la Métropole et leurs partenaires considèrent-ils que les cars express sur l'A51 constituent la solution de transport collectif unique pour Venelles et le secteur nord du Pays d'Aix, alors que, selon les termes mêmes de l'argumentaire du projet de PEM : « *Il se situe à proximité d'infrastructures de transport majeures, parmi lesquelles l'autoroute A51 et la ligne ferroviaire Aix-en-Provence – Briançon. Cette localisation confère au site un rôle structurant pour l'organisation des déplacements du quotidien à l'échelle locale et métropolitaine* » ?

3- L'articulation des deux projets autour de la création d'une halte ferroviaire et l'organisation d'un PEM

L'ouverture d'une halte ferroviaire et celle d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) sont généralement perçues comme deux éléments complémentaires d'un même projet de mobilité, conçu comme un nœud de correspondances, reliant plusieurs solutions de mobilité existantes et à venir. C'est d'autant plus pertinent que la saturation de l'A51 entre Pertuis, Venelles, Aix et Marseille constitue précisément l'un des arguments utilisés pour développer les transports collectifs sur le territoire.

Pourquoi l'aménagement de la ligne ferrée Aix-Briançon fait-elle l'impasse sur l'ouverture d'une halte ferroviaire à Venelles, dans les conditions actuelles de trafic, avec un coût réduit d'aménagement (de l'ordre d'1 M€) et une incidence très limitée sur le temps de trajet, pour permettre aux habitants(es) des communes et hameaux du nord du Pays d'Aix, et au-delà, d'aller travailler ou étudier ?

Cela nécessite simplement d'installer un quai en caillebotis, accessible PMR, avec un distributeur de billets, d'adapter le déclenchement du passage à niveau par un signal de cantonnement pour en limiter les impacts sur le temps de fermeture et renforcer sa sécurité, et d'aménager le stationnement des voitures/deux-roues et l'arrêt des cars dans un pôle multimodal de proximité.

L'argument d'une réduction du temps total de déplacement pour justifier la fermeture de gares ou la non ouverture de haltes ferroviaires doit être examiné avec recul : le gain bénéficie surtout aux voyageurs « de bout en bout », tandis que les habitants des territoires non desservis perdent un accès essentiel à un service public de proximité, et notamment au train, et voient leur temps de trajet quotidien augmenter fortement, avec un potentiel de trafic inexploité.

Pourquoi la Métropole porte-t-elle un PEM associé à une nouvelle halte ferroviaire à Plan de Campagne alors que Venelles, traversée par la voie ferrée, ne serait concerné que par un PEM routier sur l'A51 ?

À Venelles, chaque jour, 2800 personnes vont travailler hors de la commune, et 2300 personnes viennent y travailler. Au-delà de la seule commune de Venelles, la zone d'attractivité de la halte ferroviaire regroupe les communes du Puy-Sté-Réparate et St-Canadet, de St-Estève Janson, de Pertuis (en partie), ainsi que le quartier des Platanes et pour partie les villages de Puyricard et de Couteron. Sur le périmètre de cette zone d'attractivité, 4 500 personnes quittent chaque jour leur commune pour aller travailler ou étudier.

La réponse à ces deux questions permettrait de clarifier la vision à long terme du projet et de savoir si le ferroviaire reste ou non dans les perspectives de mobilité du territoire. **Un PEM est normalement destiné à faciliter les correspondances entre différents modes de transport. Lorsqu'il est associé au rail, il devient un véritable nœud de transport structurant.** Le PEM est souvent le levier qui transforme une simple halte en véritable équipement structurant pour le territoire. La halte ferroviaire de Venelles s'inscrit naturellement dans les aménagements à venir de la ligne des Alpes Marseille-Aix-Briançon, et la desserte ferroviaire de Plan d'Aillane en direction des Milles. Le PEM, quant à lui, permet d'associer la route et le rail.

Dans le cadre des projets de modernisation de la ligne ferrée Aix-Briançon, et de la création du PEM de Venelles, l'Etat, la Région, la Métropole Aix-Marseille-Provence et leurs partenaires, doivent décider **d'associer la mise en place de la halte ferroviaire de Venelles, et la réalisation d'un PEM ouvert sur l'A51.** Ce serait la marque, dès maintenant, de l'inscription sur le terrain de la volonté publique d'aménagement, en réponse à une demande citoyenne, économique, associative et politique forte. L'articulation train/cars express/parking/covoiturage/cheminements piétons et cyclables renforcerait très fortement l'attractivité des transports collectifs. **Une réflexion doit être engagée sur la localisation la plus efficace du parking relais afin de rendre possible cette articulation. Rappelons que la SNCF est propriétaire d'un terrain de 2 ha en bordure de la voie, à hauteur du passage à niveau. La complémentarité des deux projets doit s'inscrire naturellement dans la mise en place d'aménagements (navette, accès piétons et cyclables...) reliant le PEM et la halte ferroviaire.**