

Journée du 14 Novembre 2025 portant sur le projet d'une loi cadre pour les transports

Compte rendu (partiel) et analyse du CPER (2021,2027)

Merci encore à la FNE et à NosterPaca d'avoir organisé cette journée du 14 Novembre 2025. La matinée a été assez intéressante avec de très nombreuses questions de l'assistance qui était très variée. Ceci montre le grand intérêt des associations pour ces questions. On note l'absence de la Métropole dans cette réunion et la seule présence de l'adjointe au transport de la Mairie de Marseille: Marie Batoux. Les Mobilités n'entrent pas dans les compétences de la Mairie, mais la représentation de la Mairie est essentielle sur ces questions. On le voit notamment dans le GIP Mobilités et les projets de desserte des quartiers Nord de la Marseille ont pu se mettre en place grâce notamment à la contribution de la Mairie.

Retour sur la Conférence ambition transports

La présentation sur la conférence ambition transports qui ouvrait cette journée, n'a pas permis de répondre à certaines questions essentielles et simples que nous nous posons sur les Mobilités dans la Métropole, par exemple :

- Les inégalités inacceptables pour les usagers entre les Mobilités Métropolitaines en France, avec l'exemple contrasté des Métropoles de Lyon et de Marseille. Pourquoi l'investissement en équipements mobilités est-il, depuis des années, trois fois plus important à Lyon qu'à Marseille, à PNB par habitant similaire ?
- L'absence de syndicat unique (AOM) dans la Métropole AMP, telle que proposé, dans la proposition 43 du rapport Woerth et par notre collectif sur le tram train des Milles depuis longtemps. Ce syndicat unique permettrait d'administrer les trains, tramways, les bus et les métros de toute la Métropole avec une vision globale. La question du statut des AOM et n'a pas eu d'écho dans cette Conférence. L'absence de ce syndicat unique pèse déjà sur la création et la conception du SERM de l'aire marseillaise, et ne permet pas une lecture cohérente des investissements de Mobilité à venir dans la Métropole AMP.

Je retiens notamment sur l'intervention de Vinci et la discussion sur la concession des autoroutes, avec une intervention intéressante et percutante de la CGT qui a posé des questions essentielles sur le principe des concessions routières dans notre pays.

Par contre, l'après-midi a été plus décevante. Les acteurs essentiels des Mobilités que sont Jean Pierre Serrus (Région) et Karim Touati (SNCF Réseau) n'ont pas éclairé beaucoup les calendriers à venir, notamment sur la question des SERMs, ni les orientations principales du

CPER(2021, 2027), que je donne donc en Annexe. L'abandon soudain en Décembre 2015 de la réouverture sur la ligne Pertuis-Rognac inscrits dans le CPER (2015, 2020) avec la réouverture des haltes de Venelles et de La Calade, est toujours confirmé au bénéfice d'une solution de BHNS. Mais Cette solution de BHNS elle-même peine à se dégager depuis 20 ans car ce n'est pas la solution ferroviaire « naturelle ». On en est au troisième projet de BHNS pour la desserte du bassin des Milles ! L'assistance peine à comprendre les arcanes de ce mille-feuille territorial qui est un obstacle à la démocratie et à la construction cohérente de la Métropole depuis maintenant 10 ans. Que de temps perdu !

Il semble que la dernière solution de BHNS, présentée sans document et sans discussion dans le dernier GIP Mobilités du 2 juillet 2025, abandonne enfin la plateforme ferroviaire qui est la voie naturelle pour cette desserte. Les détails de cette desserte ne sont toujours pas connus mais le temps entre Aix et Plan d'Aillane est certainement de l'ordre de la demi-heure (contre dix minutes avec le tram train pour 8 km). Cette desserte sera affectée par la circulation automobile.

Sur la question des SERMs, l'intervention de Jean-Marc Zulesi a montré que la contribution de l'Etat et les modalités de son intervention qui est essentielle, était loin d'être clarifiée. Jean Marc Zulesi est maintenant le Président de l'Association Objectif Métropolitains après le récent décès de son fondateur Jean-Claude Degand. Un des deux secrétaires de l'Association Jean-Marc Maini s'est exprimé pendant cette journée.

Une belle illustration des limites de l'organisation actuelle avec ses deux AOM, a été atteinte avec la question sur le parking de vélo de la gare St Charles. Les mêmes acteurs des Mobilités n'ont pas donné des éléments de réponse à une question aussi simple d'une participante, « où puis-je garer mon vélo pour prendre le train à la gare de Marseille tous les matins pour aller travailler ? ». Elle citait des exemples d'autres métropoles où ce problème est réglé depuis longtemps. On voit l'intérêt du syndicat unique et Jean-Pierre Serrus a répondu que ce n'était pas de sa responsabilité ...

Je note aussi la présentation très intéressante de de Jean-Michel Diaz, Président du Groupement Maritime et Industriel, avec une approche très directe. Il a expliqué pourquoi on s'orientait actuellement paradoxalement vers des contournements routiers, pour la décarbonation de l'Etang de Berre ! Ce choix est dû à l'urgence liée à une gestion plus rationnelle des mobilités liées aux 400 000 emplois sur le site. J'ai noté donc 157 M€ pour le contournement routier de Martigues-Port de Bouc et 5 M € pour la liaison Fos-Salon dans le volet routier du CPER (2021, 2027).

Ce choix, qui est contraire aux orientations nationales en matière d'effet de serre, est rendu indispensable en raison de l'absence d'investissements suffisants sur la ligne de la Côte Bleue dans cette perspective industrielle. Ce point a été discuté longuement.

La transformation de la ligne de la côte bleue comme ligne structurante reste cependant essentielle pour le Grand Port de Marseille, comme le souligne Jean-Michel Diaz. De même la desserte du bassin des Milles (150000 voyages journaliers) concerne des usagers en provenance de toute la Métropole. Cette desserte demande de recréer l'étoile ferroviaire d'Aix en Provence. Cet aspect n'est pas pris en compte de longue date par la Région et la Métropole qui s'orientent vers une solution de BHNS, donc là aussi vers une solution routière.

Analyse du CPER (2021, 2027)

1. 1. Le CPER (2021,2027) et l'évolution du volet mobilités le 2 Novembre 2025

Jean Pierre Serrus n'a donné aucune analyse pendant cette journée sur le volet mobilités ferroviaire du CPER (2021, 2027), qui a été modifié le 2 Novembre 2025 avec beaucoup de publicité. Le CPER est assez obscur pour la majorité des usagers, c'est pourtant lui qui organise notre avenir notamment sur le volet ferroviaire. Je pense qu'il est important d'en faire ici une première analyse, car le bilan n'est pas bon du tout pour la Métropole, c'est-à-dire pour le département 13. Cette modification du 2 Novembre correspond à une rallonge substantielle, mais le volet reste en régression par rapport au volet mobilités ferroviaire du CPER (2015, 2020) signé le 29 Mai 2015 d'environ 20 % (voir Table 1).

La mise en œuvre de solutions routières au détriment du ferroviaire électrique

Il n'existe pas à ma connaissance de document sur l'exécution de ce CPER (2015,20) signé le 29 Mai 2015. On sait cependant que, très rapidement, la réouverture de la ligne Aix-Rognac a été annulée par la nouvelle équipe régionale (95 M€). Les investissements sur la partie basse de la ligne des Alpes entre Aix et Manosque (qui allaient avec la réouverture d'Aix-Rognac) ont été également annulés (60 M€). Ils comprenaient notamment la réouverture des haltes de Venelles et de La Calade. Ces investissements ne sont toujours pas programmés non plus dans le CPER (2021,2027). Cette évolution à partir de Décembre 2015, est donc une évolution profonde qui correspond à une réduction de l'investissement sur les mobilités ferroviaires, au bénéfice de solutions routières. Cette évolution devrait au moins être affichée et expliquée dans le contexte national de l'objectif décarbonation. On le voit également avec l'insuffisante régénération de la côte Bleue, une ligne à deux voies, partiellement électrifiée. L'importance de cette ligne n'a pas été suffisamment prise en compte dans les CPER et conduit maintenant à des investissements routiers.

Le CPER (2021,2027) et son volet mobilités (voir Table 2) n'est apparu qu'en Février 2022 mais il a été modifié substantiellement le 2 Novembre 2025.

Le volet mobilités du CPER comprend essentiellement 5 thèmes visibles en Table 1. Seul le thème route et le thème ferroviaire ont évolué dans la récente modification du 2 Novembre 2025, par rapport à 2022. L'évolution du 2 Novembre 2025 sur le ferroviaire voyageurs concerne une participation accrue sur la ligne des Alpes : soit 221 M€. On note que, même avec l'augmentation du 2 Novembre 2025, le volet ferroviaire voyageurs est en régression d'environ 20 %. Le détail des mobilités ferroviaires est donné en Table 2.

	CPER(2015,2020 29 Mai 2015	CPER(2021,2027) Avenant N01 25 Février 2022	CPER(2021,2027) 2 Novembre 2025
Ferroviaire voyageur	911.90 M€	541 M€	732 M€
Ferroviaire fret		102 M€	102 M€
Route	338 M€	338 M€	496 M€
Vélo		90 M€	90 M€
Portuaire	283 M€	371 M€	371 M€
Total		1442 M€	1791 M€

Table 1 : Volets Mobilités des deux derniers CPER

MESURE 1 - VOLET FERROVIAIRE - VOYAGEUR				
Intitulé des opérations	Montant à financer M€	Part Etat M€	Part Région M€	Autres Financeurs M€
Services Express Régionaux et Métropolitains (SERM) de l'aire avignonnaise (études)	7,00	3,50	1,75	1,75
<i>Etude multimodale aire avignonnaise</i>	1,00	0,50	0,25	0,25
<i>Etude amélioration exploitabilité nœud d'Avignon</i>	2,00	1,00	0,50	0,50
<i>Etude étoile avignonnaise</i>	2,00	1,00	0,50	0,50
<i>Etudes complémentaires</i>	2,00	1,00	0,50	0,50
Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) des aires toulonnaise et azuréenne (études)	7,00	3,50	1,75	1,75
<i>Etude multimodale aire azuréenne</i>	2,00	1,00	0,50	0,50
<i>Etude multimodale aire toulonnaise</i>	1,00	0,50	0,25	0,25
<i>Etudes complémentaires</i>	4,00	2,00	1,00	1,00
Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) hors Métropole Aix-Marseille-Provence - Pôles d'échanges multimodaux et infrastructures (premières réalisations)	49,50	14,17	14,17	21,17
<i>Nice-Breil : complément travaux</i>	26,50	6,50	6,50	13,50
<i>Pôles d'Echanges Multimodaux</i>	23,00	7,67	7,67	7,67
Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) Aix-Marseille-Provence	99,00	33,00	33,00	32,99
<i>Etudes multimodales générales dont liaison Aix-Hub de Vitrolles</i>	7,50	1,67	1,67	4,16
<i>Liaison Aix-Marseille : amélioration du temps de parcours en transports collectifs et halte ferroviaire de Plan de Campagne</i>	20,00	7,50	7,50	5,00
<i>- amélioration du temps de parcours en transports collectifs (étude)</i>	6,00	2,00	2,00	2,00
<i>- halte ferroviaire de Plan de Campagne (travaux)</i>	14,00	5,50	5,50	3,00
<i>Ligne ferroviaire de la Côte Bleue : amélioration de la performance</i>	6,50	2,17	2,17	2,17
<i>Ligne ferroviaire de la Côte Bleue : travaux de régénération</i>	48,00	16,00	16,00	16,00
<i>Pôles d'échanges multimodaux</i>	17,00	5,67	5,67	5,67
Electrification partielle pour la recharge de trains à batteries	50,00	16,67	16,67	16,67
Amélioration de la desserte des Alpes du Sud	151,00	61,47	61,49	28,05
<i>Régénération des branches de Grenoble, Valence et Aix (études et travaux)</i>	140,00	57,47	56,49	26,05
<i>- Lus-Aspres (études & travaux)</i>	35,00	14,53	14,00	6,48
<i>- Beaurières-Aspres-Veynes (études & travaux)</i>	50,00	20,75	20,00	9,25
<i>- Veynes-Aix (études & travaux)</i>	52,00	21,58	20,80	9,62
<i>- modernisation de la signalisation, de l'exploitation en gares et du système de télécommande centralisé (études)</i>	3,00	0,61	1,69	0,70
<i>Régénération de la branche Veynes-Briançon (Etudes)</i>	6,00	3,00	3,00	0,00
<i>Amélioration des temps de parcours sur la liaison Marseille-Briançon</i>	5,00	1,00	2,00	2,00
Coni-Vintimille - Régénération de la ligne et amélioration des performances	56,06	13,85	11,64	30,58
Accessibilité des gares	48,80	12,35	27,30	9,15
<i>La Trinité (études & travaux)</i>	6,40	1,60	3,70	1,10
<i>Menton (avenant 2 travaux)</i>	0,34	0,08	0,15	0,11
<i>Miramas (études & travaux)</i>	21,84	5,46	10,91	5,47
<i>Orange (avenants 2 & 3 travaux)</i>	1,87	0,47	0,93	0,47
<i>Saint-Laurent-du-Var (études & travaux)</i>	9,25	2,32	6,02	0,91
<i>Villefranche-sur-Mer (travaux)</i>	6,64	1,63	4,34	0,67
<i>Cassis (études & travaux)</i>	2,36	0,76	1,20	0,40
<i>Puget, Solliès-Pont (étude)</i>	0,10	0,03	0,05	0,02
Allongement des quais	50,00	0,00	35,00	15,00
Décomposition à remplir par la REGION ----				
Raccordement de Mourepiane	2,50	2,50	0,00	0,00
Chemin de fer de Provence	20,58	0,00	20,58	0,00
Total Mesure 1 - Ferroviaire voyageurs	541,4	161,0	223,3	157,1

Table 2 : Volet des mobilités ferroviaires du CPER (2021,2027) avant l'augmentation du 2 Novembre 2025.

Cf : Avenant n°1 au CPER 2021-2027 relatif au volet mobilités 2023-2027

2. Analyse des CPER Mobilités voyageurs par département

On voit dans la Table 3, issue de la Table 2, que la répartition des investissements diffère beaucoup de la répartition dans le CPER (2015, 2020).

Sans entrer dans les détails, on voit que la différence concerne essentiellement les départements alpins et le département 13 de la Métropole :

- 47 % des investissements vont aux départements alpins (340 M€)
- 18 % au département 13 qui comporte 2 millions d'habitants et qui est concerné par la construction du SERM de la Métropole AMP.

L'amélioration de la desserte des Alpes du Sud se fait en vue des Jeux Olympiques d'hiver de 2030, et en raison aussi du grand intérêt de cette ligne. Cette ligne est plus qu'une simple ligne régionale et elle présente aussi un intérêt national. Digne, la Préfecture de des Alpes de Haute Provence n'est pas raccordée au réseau ferré national depuis 35 ans ! Cet investissement est donc certainement une priorité et la FNAUT-PACA défend de longue date cette régénération en y contribuant avec des propositions. Le projet dans ses détails et ses objectifs mérite encore d'être clarifié.

Il apparait cependant que cet investissement se fait dans le CPER (2021, 2027) au détriment de la construction du SERM de la Métropole AMP, qui est une priorité gouvernementale pour la deuxième Métropole de France dans le cadre de la nécessaire décarbonation. Cette priorité est moins aussi importante que la ligne des Alpes. La construction de ce SERM devrait inclure l'étoile ferroviaire d'Aix et la régénération de la ligne de la côte bleue pour la desserte de Fos. Ces objectifs qui concernent les deux millions d'habitants de la Métropole AMP ont été discutés pendant cette journée.

Département	Population	CPER(2015-2020)	CPER(2021-2027)
	habitants	M€	M€
04 05	208 000	70	340
6	1 115 000	283	135
13	2 069 000	402	130
83	1 108 000	50	58
13/84/04		60	60
13/83/06 (LNPCA)		24	
13/84		13	
		902	723

Table 3 : Mobilités ferroviaires dans les deux derniers CPER par département

3. Les investissements concernant le SERM de la Métropole AMP en comparaison avec la Métropole de Lyon.

La comparaison avec la Métropole de Lyon des investissements de Mobilité dans la Métropole AMP est venue plusieurs fois dans la journée (15 km de tramway à Marseille contre 110 km à Lyon).

Il semble que la même situation se reproduise avec le SERM de l'Aire Marseillaise qui avance peu en comparaison de celui de Lyon qui comprend entre autres 3 tram-trains

On donne en Table 4 le détail des investissements concernant le SERM de la Métropole AMP, soit 99 M€ ! Cet investissement est à comparer avec les investissements concernant le SERM de Lyon soit 300 M€ dans le CPER (2021,2027), qui inclut d'ailleurs la réalisation du dossier pour le statut, ce qui n'est pas le cas pour la Métropole AMP.

Il est vrai que la Métropole de Lyon envisage une première version du SERM en activité, dès la fin 2027. Ce n'est pas le cas pour le SERM de la Métropole AMP dont le calendrier n'est pas annoncé.

	Total	Etat	Région	Autres
Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) Aix-Marseille-Provence	99,00	33,00	33,00	32,99
<i>Etudes multimodales générales dont liaison Aix-Hub de Vitrolles</i>	7,50	1,67	1,67	4,16
<i>Liaison Aix-Marseille : amélioration du temps de parcours en transports collectifs et halte ferroviaire de Plan de Campagne</i>	20,00	7,50	7,50	5,00
<i>- amélioration du temps de parcours en transports collectifs (étude)</i>	6,00	2,00	2,00	2,00
<i>- halte ferroviaire de Plan de Campagne (travaux)</i>	14,00	5,50	5,50	3,00
<i>Ligne ferroviaire de la Côte Bleue : amélioration de la performance</i>	6,50	2,17	2,17	2,17
<i>Ligne ferroviaire de la Côte Bleue : travaux de régénération</i>	48,00	16,00	16,00	16,00
<i>Pôles d'échanges multimodaux</i>	17,00	5,67	5,67	5,67

Table 4 (issue de la Table 2) : détails des investissements pour le SERM de la Métropole AMP.