



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
OCCITANIE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



## CPER OCCITANIE

### AVENANT N°1 RELATIF AU VOLET MOBILITÉS 2023-2027

#### MÉMOIRE EN RÉPONSE À L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

**13 novembre 2024**

Dans le cadre de la procédure d'élaboration de l'avenant mobilité du Contrat de plan Etat-Région d'Occitania 2023-2027, l'Etat et la Région ont sollicité l'avis de l'Autorité environnementale (Ae), comme le prévoit l'article R122-3 du code de l'environnement. Elle a fait connaître son avis adopté lors de la séance du 24 octobre 2024.

Par la présente, l'Etat et la Région souhaitent ainsi apporter des éclaircissements et des réponses aux remarques et recommandations émises dans l'avis sur l'avenant mobilité et son rapport d'évaluation environnementale stratégique.

# Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale

## 1 - Contexte, présentation de l'avenant Mobilités du CPER et enjeux environnementaux

Extrait de l'avis de l'Ae :

« L'évaluation environnementale du volet Mobilités est présentée comme un complément apporté à l'évaluation environnementale initiale du CPER. Ce choix présente l'intérêt de mettre à disposition du lecteur une évaluation environnementale d'ensemble et actualisée du CPER, mais sans le CPER lui-même, ce qui devra être corrigé. Alors qu'il s'agit de la seconde version de l'évaluation environnementale, les nombreuses coquilles de la version initiale n'ont pas été corrigées. D'autres coquilles s'y sont ajoutées. »

Réponse :

L'évaluation environnementale stratégique du CPER 2021-2027 n'a pas fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale (Ae). Saisie, l'Ae avait indiqué, lors de sa séance du 3 novembre 2021, qu'elle ne rendra pas d'avis sur le dossier « faute de moyens suffisants pour l'examiner ». Aussi, c'est l'ensemble du CPER actualisé (celui signé en 2021 et son avenant « mobilités » pour la période 2023-2027) qui a été soumis à l'avis de l'Ae. Le rapport d'évaluation environnementale stratégique porte ainsi sur l'ensemble du CPER y compris son avenant mobilités 2023-2027.

Le CPER 2021-2027 déjà signé ne peut faire l'objet de modifications. L'avenant mobilités fera quant à lui l'objet d'une relecture attentive avant sa publication officielle, et ce afin de corriger notamment les coquilles repérées.

### ➤ Investissement en matière d'infrastructures

Extrait de l'avis de l'Ae :

« Le dossier évoque régulièrement « le retard d'investissement en matière d'infrastructure [de mobilité] de la région Occitanie au regard du reste du territoire national », sans argumenter cette affirmation ».

Recommandation de l'Ae :

**L'Ae recommande de justifier en quoi les infrastructures de mobilité de la région Occitanie sont « en retard » au regard du reste du territoire national et en quoi elles sont insuffisantes.**

Réponse :

L'Occitanie présente des caractéristiques qui en font une région à forts enjeux d'aménagements et de mobilité.

En particulier :

- Avec plus de 40 000 habitants supplémentaires chaque année entre 2014 et 2020, elle connaît une forte croissance démographique qui la soumet à une tension dans le domaine du transport (source : Insee Dossier Occitanie du 17 janvier 2023) ;
- Sa capitale régionale se trouve très éloignée de Paris et n'est pas desservie directement par une Ligne à grande vitesse (le temps de parcours entre Toulouse et Paris par train se situe aujourd'hui autour de 4h20) : elle se retrouve relativement enclavée au niveau national et européen ;
- Ses deux grandes métropoles, Toulouse et Montpellier, souffrent d'équipements structurants ferroviaires et routiers saturés et sont ainsi particulièrement congestionnées. Les liaisons routières depuis et vers Toulouse comme depuis et vers Montpellier sont particulièrement déficientes pour rejoindre les territoires ruraux éloignés, souvent à capital touristique important.

Elle est enfin parmi les régions les plus créatrices d'emplois : en 2023, la région a créé 9 300 postes sur un an, ce qui la maintient comme l'une des régions métropolitaines les plus créatrices d'emploi sur un an (source : URSAFF Midi-Pyrénées).

# Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale

Les infrastructures de transports ne doivent pas être un frein à l'attractivité économique de l'Occitanie mais au contraire accompagner les besoins de mobilités des habitants de la région.

Par ailleurs, les données de l'Autorité de régulation des transports (ART) montrent que le réseau ferroviaire occitan est celui dont la part de linéaire de voies "hors d'âge" est parmi les plus importants, renforçant le besoin d'investissements en accompagnement du développement des mobilités décarbonées.

Caractéristiques du réseau ferré national par région et catégorie de voies

Régions	Longueur du réseau - Age moyen des En km de voies voies	Kilomètres de voies hors d'âge	Part du réseau ferroviaire hors d'âge	
Bretagne	1 787,50	22,39	151,24	8%
Auvergne-Rhône-Alpes	5 773,97	31,95	865,38	15%
Pays de la Loire	2 533,31	26,35	393,43	16%
Normandie	2 396,18	30,93	416,04	17%
Île-de-France	4 658,96	29,26	825,02	18%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	2 216,39	32,65	416,56	19%
Nouvelle-Aquitaine	5 484,50	33,81	1 066,61	19%
Grand Est	6 879,88	33,65	1 373,18	20%
Bourgogne-Franche-Comté	4 704,40	37,87	941,41	20%
Hauts-de-France	5 145,40	34,53	1 097,93	21%
<b>Occitanie</b>	<b>3 905,38</b>	<b>28,34</b>	<b>885,42</b>	<b>23%</b>
Centre-Val de Loire	3 380,62	34,33	1 007,36	30%

Source : ART, Données 2022, <https://www.autorite-transport.fr/observatoire-des-transport/jeux-de-donnees-en-open-data/>

## 2 - Analyse de l'évaluation environnementale

Extrait de l'avis de l'Ae :

« Surtout, le rapport environnemental n'inscrit pas le volet Mobilités du CPER dans l'ensemble des investissements d'infrastructures et la politique des mobilités de l'État et des collectivités en région Occitanie. Ce choix restreint la construction de la démarche d'évaluation environnementale et motive nombre de remarques du présent avis, en particulier concernant la justification des choix des projets financés ».

Recommandation de l'Ae :

**L'Ae recommande :**

- **d'approfondir l'analyse du volet Mobilités dans l'évaluation environnementale actualisée du CPER,**
- **de produire un document régional stratégique de planification explicitant, sur la base d'un diagnostic, la politique générale des mobilités, tous maîtres d'ouvrage confondus, dans la région Occitanie, en l'intégrant par exemple dans le SRADDET et de le soumettre à évaluation environnementale.**

Réponse :

L'évaluation environnementale stratégique du volet mobilités a été réalisée à partir des données issues des études d'impact des projets les plus matures.

Elle tient compte des projets financés par ailleurs, dont beaucoup sont valorisés dans le projet d'avenant. L'évaluation des incidences a reposé sur une analyse multicritère de toutes les opérations qui est détaillée dans la matrice d'analyse des incidences du volet mobilités mise en annexe du rapport.

Une analyse géomatique très précise a également été réalisée au regard des grands enjeux cartographiés en Occitanie et est présentée dans le rapport. Cette même méthode a été appliquée à l'évaluation des incidences Natura 2000, dont l'Ae souligne dans son avis qu'elle est « bien conduite ».

# Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale

Plusieurs contraintes techniques empêchent la réalisation d'un bilan des émissions de GES de la mise en œuvre du volet mobilité. Tout d'abord, les données nécessaires sont absentes, fragmentées ou incomplètes, notamment celles relatives aux déplacements individuels et aux flux de transport de marchandises. De plus, il existe des méthodologies de calcul des émissions par modes de transport diverses (routier, ferroviaire, fluvial). Enfin, l'absence de données en phase de mise en œuvre complique l'évaluation des effets réels des infrastructures financées. Il est dès lors impossible de dissocier la part des infrastructures, celle des comportements et celle liée à l'évolution des motorisations.

Atmo Occitanie vient de publier les résultats d'une étude menée sur les agglomérations couvertes par un PPA (Montpellier, Toulouse, Nîmes). Cette étude s'intéresse à l'impact des réductions de vitesse sur les voies routières (<https://www.atmo-occitanie.org/actualites/abaisser-les-vitesses-sur-les-routes-doccitanie-quel-impact-sur-la-pollution-de-lair>). Ces résultats traduisent l'effet des politiques de régulation des circulations, non des travaux menés sur les infrastructures.

En ce qui concerne le document régional stratégique de planification, le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) a été conçu pour tenir compte des lois récentes relatives à l'énergie, au climat, et à la mobilité, ainsi que des stratégies nationales telles que la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), et d'autres documents pertinents. Le SRADDET, qui a intégré et harmonisé l'ensemble des politiques nationales citées, constitue la référence régionale principale pour la planification et assure la compatibilité avec les orientations nationales.

Ces politiques de mobilité mises en œuvre sur les territoires font l'objet de procédures d'élaboration indépendantes du CPER. Le SRADDET a fait l'objet d'une évaluation environnementale stratégique dans le cadre de son élaboration.

## ➤ Cohérence avec les plans traitant des mobilités et de l'air

### Extrait de l'avis de l'Ae :

« Le dossier devrait analyser spécifiquement la cohérence du volet Mobilités et de ses opérations avec le SRADDET approuvé, mais aussi les plans traitant de qualité de l'air et de mobilités (plans de protection de l'atmosphère – PPA - des deux métropoles où sont prévus les deux SERM et de nouvelles infrastructures), les plans de mobilité des agglomérations (PDM)... Plus généralement, l'analyse pourrait mettre en exergue l'absence à ce jour de document explicitant la politique des mobilités de la région Occitanie (schéma directeur des mobilités ou équivalent) ».

### Recommandation de l'Ae :

**L'Ae recommande de vérifier la cohérence entre les opérations du volet Mobilités et les plans de protection de l'atmosphère et les plans de mobilité des deux métropoles et d'en tirer, le cas échéant, des conclusions quant à la nécessité de les actualiser.**

### Réponse :

Les plans de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération toulousaine et de l'agglomération montpelliéraine visent principalement à améliorer la qualité de l'air, à protéger la santé des habitants et à réduire les émissions polluantes des secteurs clés, en prenant en compte les spécificités locales de chaque métropole. Les PPA doivent permettre de respecter les seuils réglementaires fixés par l'Union européenne.

Pour l'agglomération toulousaine (une attention particulière est donnée à la réduction des émissions liées au trafic routier et à la mobilité, étant donné l'importance de la circulation automobile dans la métropole) :

- Diminution des émissions de Nox et de particules fines d'environ 30 à 40 % d'ici 2025 par rapport aux niveaux de référence (souvent basés sur les niveaux de 2010 ou 2015).
- Réduire les émissions des transports de 20 à 30 % en favorisant les mobilités alternatives (transports en commun, vélo).

# Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale

Pour l'agglomération montpelliéraine (en plus des transports, la réduction des pics d'ozone et des émissions industrielles est recherchée) :

- Réduction de 20 % des émissions d'ozone (en limitant les précurseurs comme les Nox et COV).
- Diminution de l'usage des véhicules les plus polluants dans le cadre de la Zone à Faibles Émissions (ZFE) avec des objectifs d'abaissement du nombre de véhicules polluants d'environ 30 % d'ici 2025.

En matière de mobilité, ces deux agglomérations sont concernées par un projet de Services Express Régionaux Métropolitains (SERM). Les SERM découlent de la loi n°2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux SERM.

La loi dispose que les SERM sont « une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire. Cette offre intègre la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables et, le cas échéant, de services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage et de transports guidés ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux. Ces gares et pôles d'échanges comprennent des aménagements permettant l'accès, le déplacement et l'information des personnes en situation de handicap, dans les conditions prévues à l'article L. 1112-1. Ils comprennent également des aménagements assurant l'accès et le stationnement sécurisés des véhicules de covoiturage, des autres moyens de mobilité partagée et des vélos. »

Ils visent notamment à améliorer les liaisons ferroviaires performantes autour des grandes métropoles, en offrant des trains régionaux à haute fréquence, fiables et intermodaux. Cela répond aux enjeux de désengorgement du trafic routier, de transition écologique, et d'amélioration des mobilités du quotidien dans les zones métropolitaines et leur périphérie.

Les SERM contribuent donc à l'atteinte des objectifs des PPA des deux agglomérations de Montpellier et Toulouse.

Les travaux engagés dans le cadre de la COP Occitanie ont permis d'élaborer un diagnostic régional sur le sujet des mobilités, tous maîtres d'ouvrage confondus, et d'identifier des grands axes prioritaires en matière de politique des mobilités. Déclinés en actions, sous-actions et projets, ces orientations font l'objet actuellement d'une feuille de route COP Occitanie qui sera rendue publique en fin d'année et fera l'objet d'un suivi spécifique dans sa mise en œuvre à compter de 2025.

Ces orientations portent sur le développement du report modal et l'enjeu d'intermodalité, ainsi que sur la décarbonation des véhicules de transport de voyageurs et de marchandises. Ces deux grands sujets prioritaires fondent ainsi la feuille de route stratégique des mobilités en Occitanie.

Les PPA de la région sont disponibles ici : <https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/les-ppa-de-la-region-r9266.html>

Les PDM sont en cours de révision. Les éléments sont disponibles sur les sites des maîtres d'ouvrage : <https://www.montpellier3m.fr/pdm>

<https://tisseo-collectivites.fr/plan-de-mobilite>

# Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale

- **Etat initial de l'environnement, perspective d'évolution en l'absence du volet Mobilité du CPER**

## Extraits de l'avis de l'Ae :

« Les données n'ont pas été actualisées depuis l'évaluation environnementale du CPER. Elles sont donc souvent anciennes, antérieures à 2020 et font référence à des documents qui ne sont plus d'actualité comme les SDAGE 2016-2021 ». [...]

« Enfin, certains aspects de l'état initial font défaut alors qu'ils sont fondamentaux pour un volet Mobilités : le trafic sur les infrastructures de transport et, de façon générale, le diagnostic de la situation des mobilités, aujourd'hui et demain, en prenant en compte les évolutions attendues (démographie, trafic...) et les infrastructures déjà financées (LGV, autoroutes, extension du port de Port-La-Nouvelle...) ».

## Recommandations de l'Ae :

**L'Ae recommande d'actualiser l'état initial et de l'approfondir sur les territoires recevant les opérations du volet Mobilités pouvant présenter les plus forts impacts.**

**L'Ae recommande de compléter l'état initial par un diagnostic de la situation des mobilités en Occitanie, établi en prenant en compte les évolutions attendues (climat, démographie...) et de la réalisation des infrastructures déjà programmées et financées.**

## Réponse :

L'état initial de l'environnement a été actualisé entre la fin de l'année 2023 et mai 2024. Les données concernant l'état des ressources en eau les plus récentes datent des états des lieux de l'eau réalisés en 2019-2020 pour la révision des SDAGE.

L'état initial de l'environnement (EIE) vise à fournir une vue d'ensemble des conditions environnementales actuelles avant la mise en œuvre du projet. Il ne s'agit ni d'un diagnostic détaillé des mobilités, ni d'un diagnostic territorial mais plutôt d'un cadre contextuel permettant d'évaluer les impacts potentiels du projet sur les enjeux environnementaux régionaux.

Sur le plan de la démographie, l'Occitanie connaît une forte croissance démographique qui la soumet à une tension dans le domaine du transport (cf. éléments évoqués ci-avant). La Haute-Garonne et l'Hérault font partie des départements les plus dynamiques avec une augmentation de leur population d'environ 15 000 habitants par an. La population de l'Occitanie a ainsi dépassé celle des Hauts-de-France. Les prévisions de l'INSEE indiquent que sa population dépassera celle de la Nouvelle-Aquitaine dès 2025. Elle sera bientôt la 3e région de France après l'Île-de-France et l'Auvergne Rhône-Alpes. Si l'Occitanie connaît une forte augmentation de la population de ses deux métropoles, elle est aussi la 3e région de France en nombre d'habitants dans les communes rurales.

S'agissant des métropoles, l'INSEE indique dans son INSEE Flash du 28 décembre 2023 que :  
« La région Occitanie compte quatre communes de plus de 100 000 habitants : Toulouse, Montpellier, Nîmes et Perpignan. La commune de Toulouse, 4e commune la plus peuplée de France après Paris, Marseille et Lyon, [a] franchi le seuil des 500 000 habitants. Au 1er janvier 2021, 504 078 personnes résident à Toulouse. La commune est la troisième ville où la population augmente le plus rapidement, avec un gain de population de 1,1 % par an, ex æquo avec Nantes (derrière Montpellier et Toulon). »

En 2022, l'Occitanie enregistrait une hausse de 30% de fréquentation dans les trains liO, atteignant 80 000 voyageurs par jour, contre 60 000 en 2016. L'objectif du conseil régional d'Occitanie est de porter cette fréquentation à 100 000 voyageurs quotidiens d'ici à 2032. Cet objectif est notamment contractualisé avec SNCF Voyageurs dans le cadre de la Convention liO trains.

# Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale

## Extraits de l'avis de l'Ae :

« En synthèse, le dossier propose une hiérarchisation des enjeux au regard du CPER dans son ensemble, mais pas toujours adaptée à son volet Mobilités. Certains enjeux sont classés modérés au regard du CPER (qualité de l'air, ressources minérales, économie circulaire, exposition des populations aux nuisances) et devraient être réévalués au regard du volet Mobilités ».

## Recommandations de l'Ae :

**L'Ae recommande de reconsidérer la hiérarchisation des enjeux environnementaux du territoire tenant mieux compte de l'évaluation des incidences spécifiques du volet Mobilités**

## Réponse :

Les enjeux identifiés pour l'évaluation environnementale du Contrat de Plan État-Région (CPER) 2021-2027 l'ont été par l'analyse de l'état initial de l'environnement et hiérarchisés en fonction de trois critères : la situation initiale du territoire, les leviers thématiques que le CPER permet d'activer et le chemin à parcourir pour répondre à l'enjeu. La méthodologie est décrite dans le chapitre 13 de l'évaluation environnementale. Elle permet d'évaluer efficacement les impacts des projets financés dans le cadre du CPER et d'identifier le poids des enjeux qu'ils portent.

Pour l'évaluation du volet mobilité, la grille d'analyse des impacts des projets et de hiérarchisation des enjeux portés a été complétée pour y intégrer les projets de mobilité. Ce choix méthodologique a été opéré afin de garder une cohérence avec l'ensemble des projets du CPER relevant d'autres thématiques.

- **Solutions de substitution raisonnables, motifs pour lesquels le programme a été retenu, notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement**

## Extrait de l'avis de l'Ae :

« L'évaluation environnementale n'évoque aucune solution alternative aux choix du CPER et, en particulier du volet Mobilités, les priorités et le calendrier étant imposés par l'exécutif national ».

## Recommandation de l'Ae :

**L'Ae rappelle que la présentation de solutions de substitution raisonnables est requise par le code de l'environnement et recommande d'approfondir la justification du volet Mobilités du CPER en présentant l'arborescence des options étudiées et des choix effectués lors des négociations, en particulier au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine.**

## Réponse :

Le volet Mobilités du CPER s'inscrit dans les grandes orientations de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019. Elle se définit selon une trajectoire budgétaire associée à des objectifs prioritaires en matière de développement des transports du quotidien et du ferroviaire, dans la perspective notamment d'accélérer le développement des mobilités décarbonées.

Ce CPER s'inscrit plus encore et surtout dans le scénario de « planification écologique » défendu par le conseil d'orientation des infrastructures en 2022 et retenu par la Première ministre en 2023. Ce scénario s'articule autour d'efforts en faveur des travaux de régénération sur le réseau ferroviaire existant, le développement des transports du quotidien, la décongestion des métropoles ou encore la promotion des mobilités actives. Ainsi 71% des financements définis dans le projet d'avenant sont en direction de transports décarbonés.

L'effort est en effet mis sur le ferroviaire avec plus d'un milliard d'euros investis en faveur du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, intégrant les projets de services express régionaux métropolitains.

# Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale

S'agissant des financements alloués par l'État au développement du réseau routier, ils sont en baisse d'environ 30% par rapport au CPER précédent, mais permettent d'inscrire des investissements en hausse en faveur de la modernisation du réseau existant.

Les projets d'infrastructures inscrits au CPER feront l'objet, comme c'est systématiquement le cas, d'une analyse de l'impact environnemental des solutions alternatives et des différentes variantes, dans le cadre notamment des procédures d'obtention de la DUP ou de l'autorisation environnementale. En particulier, les projets routiers bénéficieront d'une instruction diligente en matière d'autorisation environnementale notamment pour le déploiement de la démarche « Eviter, Réduire, Compenser ».

Pour les SERM, s'agissant des projets identifiés, sur la brique ferroviaire, les projets se font essentiellement dans les emprises existantes.

## ➤ Effets notables probables de la mise en œuvre du volet Mobilités du CPER

Extraits de l'avis de l'Ae :

« Malgré des impacts qui pourraient être importants, l'évaluation environnementale ne prévoit que des mesures ERC génériques et limitées »

« L'avenant Mobilités porte sur des projets dont la localisation est connue. Cela permet à l'évaluation de définir des secteurs susceptibles d'être impactés (SSEI) et de fournir une première appréciation des sensibilités et incidences environnementales ».

Recommandations de l'Ae (p. 17) :

**L'Ae recommande de proposer une stratégie d'ensemble cohérente de mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour l'ensemble du volet Mobilités et à la hauteur de ces enjeux.**

**L'Ae recommande de proposer, dans la ligne de la stratégie d'ensemble, des mesures ERC par opération ou type d'opérations et par milieu, en proposant par exemple de les inscrire dans le cahier des charges de consultation des entreprises (éco-conditionnalité) ou dans les critères de notation environnementale des offres.**

Réponse :

Les mesures ERC sont définies par les études d'impact associées aux opérations et découlent de la nature des impacts sur les milieux concernés. En particulier, les autorisations environnementales propres à chaque projet définissent ces mesures.

Les projets d'infrastructures de transport font ainsi l'objet d'une démarche ERC dès le stade amont, par exemple dans l'identification et l'analyse des différentes variantes, au regard de leur impact environnemental. L'avenant « mobilités » au CPER intégrant des projets à des stades très différents (amont, phase autorisation, chantier), c'est bien à chacune des étapes de la vie du projet que ces mesures sont définies et précisées.

De plus, l'Etat et la Région s'engagent sur ce volet en intégrant des critères environnementaux dans les critères d'attribution des marchés.

## ➤ Mesures de suivi

Extraits de l'avis de l'Ae :

« [Les indicateurs proposés] sont insuffisants en matière de suivi environnemental délaissant des thématiques comme l'artificialisation des sols. Leur périmètre devrait être mieux ciblé sur les seules actions du volet Mobilités du CPER et non sur l'ensemble du secteur Transport. Par ailleurs, un point zéro et une valeur cible devraient être définis pour chaque indicateur où ces valeurs sont pertinentes ».

# Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale

Recommandations de l'Ae (p. 21):

***L'Ae recommande de compléter le suivi environnemental du volet Mobilités par des indicateurs plus spécifiques de ses impacts en en précisant la valeur initiale et la valeur attendue en fin de CPER. Une structuration en tableau de bord sera conduite afin d'alimenter la nécessaire démarche de pilotage.***

Réponse :

Dans le cadre de l'objectif Zéro artificialisation nette, un suivi annuel des consommations d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) des projets inscrits comme projets d'envergure nationale ou européenne (PENE) est prévu. Les surfaces d'objectifs sont d'ores et déjà connues et identifiées sur le site internet de cartographie des PENE.

De plus, l'observatoire de l'artificialisation donne des données annuelles chiffrées de consommation d'espaces avec une catégorie "infrastructures". Les chiffres sont publiés au niveau communal ou régional.

## 3 – Prise en compte de l'environnement dans l'avenant Mobilités

### ➤ Le pilotage

Extraits de l'avis de l'Ae :

*« Gouvernance et pilotage sont les parents pauvres de l'avenant Mobilités et le projet d'avenant n'est pas clair sur ces aspects. Il prévoit « l'installation d'un observatoire à l'horizon 2025 » qui mettra en place « des groupes de travail techniques dans la perspective de définir l'indicateur de part modale, son mode de calcul et de suivi, ainsi que les objectifs à atteindre ». Le recensement des observatoires existants, un état des lieux et un « travail de spécification » seront réalisés avant d'installer la gouvernance qui associera l'ensemble des partenaires ».*

Recommandations de l'Ae (p. 22):

***L'Ae recommande de mettre en place au plus tôt une gouvernance adaptée et en capacité de prendre des mesures correctives, le cas échéant, éclairée par le tableau de bord du suivi de l'avenant Mobilité et des indicateurs renseignés pour leurs valeurs initiales et leurs valeurs cibles.***

Réponse :

Comme recommandé par l'Ae, l'observatoire des mobilités permettra d'éclairer la mise en place de tableaux de bord basés sur des indicateurs. Ces indicateurs permettront notamment d'éclairer l'Etat et la Région concernant la politique des mobilités en Occitanie.

De plus, en région Occitanie, les instruments de coordination prévus par la LOM s'appuient sur un socle d'instances préexistant constitué par les **Comités Départementaux des Mobilités**, lieu d'échange et de concertation avec les territoires. Cette gouvernance déjà mise en œuvre s'est étoffée pour répondre aux attendus de la LOM, à savoir :

- la définition de 26 bassins de mobilité,
- la création de comités des partenaires
- la formalisation de contrats opérationnels de mobilités.

Par ailleurs, une gouvernance spécifique est en cours de mise en place sur la question du SERM toulousain et du SERM Montpellier Méditerranée. A ce titre, deux missions de préfiguration sont actuellement conduites avec l'appui de la Société des Grands Projets, de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Enfin, une démarche de COP régionale est également menée avec un suivi des actions retenues.

# Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale

## ➤ Un développement accéléré des mobilités décarbonées

### Extraits de l'avis de l'Ae :

« Le volet mobilités ne prend pas en compte l'articulation entre les mobilités au sein des territoires et la mobilité entre l'Occitanie et le reste de la France et de l'Europe ».

### Recommandations de l'Ae (p. 23) :

**L'Ae recommande de compléter le volet mobilité du CPER par une analyse et des mesures facilitant la connectivité ferroviaire entre le réseau TER et les lignes à grande vitesse et de montrer comment il peut permettre une réduction de l'usage du transport aérien, au-delà de la seule réalisation déjà programmée des LGV (GPSO et LNMP).**

### Réponse :

En matière d'offre, la connectivité entre TER et TGV est analysée et travaillée à l'échelle des "Plateformes" animées par SNCF Réseau, et notamment au niveau de la plateforme Grand Sud pour la Région Occitanie. C'est dans cette instance que se définissent les grands principes de structuration du réseau ferroviaire dans leur globalité, grâce à la conception de PEE (Plans d'exploitation Emergents) et de PER (Plans d'exploitation Régionaux).

A titre d'exemple, les horaires des correspondances en gare de Nîmes Pont du Gard ont été adaptés depuis sa mise en service pour faciliter l'intermodalité TGV/TER.

Par ailleurs, la connexion avec les TGV s'organise également avec les liO cars : certaines lignes régulières sont conçues en correspondance avec les services TGV. On peut notamment citer les lignes d'autocars circulant entre Agen et Auch, entre Montauban et Albi ou encore entre Montpellier et Millau.

En matière d'infrastructures, la Halle des Mobilités constitue l'une des mesures visant à améliorer la connectivité entre tous les modes de transports, dont les TGV et les TER. Il s'agit là de donner une nouvelle dimension à la gare de Toulouse Matabiau au travers d'un véritable pôle d'échange multimodal.

## ➤ Un traitement prioritaire des points noirs environnementaux

### Extraits de l'avis de l'Ae :

« Les principaux points noirs environnementaux correspondent aux secteurs des deux métropoles et des grands axes autoroutiers (A9 et A61). Ces secteurs apparaissent comme problématiques sur les cartes de qualité de l'air, mais sont également des points noirs en termes de nuisances (bruit) et de risques (transport de matières dangereuses sur l'A9) ».

### Recommandations de l'Ae (p. 23) :

**L'Ae recommande d'accompagner le volet « Mobilités » d'une présentation synthétique des problématiques de mobilités sur les deux métropoles et les grands axes autoroutiers, des réflexions en cours sur les solutions à long terme et de l'effort engagé par les pouvoirs publics.**

### Réponse :

Les métropoles de Toulouse et Montpellier sont engagées dans une démarche partenariale d'études multimodales (EMM) prospective à l'échelle des agglomérations, afin de dégager, sur la base d'un diagnostic de mobilités, des actions à mettre en œuvre pour répondre aux enjeux de la décongestion et décarbonation des transports du quotidien.

S'agissant des EMM de Toulouse, la première phase était centrée sur les infrastructures et avait pour ambition partagée de faire émerger de nouveaux projets d'infrastructures de transports tous modes. Treize projets ont été retenus et une partie d'entre eux est aujourd'hui en phase de réalisation. Les résultats de ces études ont été publiés en janvier 2023 : <https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/publication-du-rapport-de-synthese-de-la-phase-1-a26330.html>

# Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale

Le programme des études de la phase 2 a été validé en septembre 2023 par les partenaires. Il s'articule autour des services aux usagers (contours de l'offre multimodale, tarification), la recherche d'une mobilité facilitée (articulation de l'offre ferroviaire avec l'offre de transports en commun urbain, examen des enjeux d'aménagement du territoire en lien avec le projet de SERM).

Cette phase 2 alimentera ainsi les réflexions autour du développement progressif d'un Service express régional métropolitain (SERM), qui a fait l'objet d'une labellisation par le ministère en charge des transports le 27 juin 2024.

S'agissant des EMM de Montpellier, leur lancement officiel s'est tenu en octobre 2023. Cette démarche vise à établir un état des lieux et des scénarios prospectifs 2035 et 2045 à l'échelle de l'aire métropolitaine de Montpellier. Elle vient en complément des études déjà financées, notamment l'étude de l'étoile montpelliéraine et l'étude ferroviaire correspondant à la brique ferroviaire du futur SERM de Montpellier. La première phase est bien intégrée dans les travaux de préfiguration du SERM Montpellier Méditerranée, lui aussi labellisé par le ministère le 27 juin 2024.

## ➤ La réduction des émissions de polluants atmosphériques et de GES et l'adaptation au changement climatique

### Extraits de l'avis de l'Ae :

*« Le choix de développer des mobilités décarbonées ou « moins carbonées » s'accompagne d'un effet positif certainement non négligeable sur les émissions de GES et de polluants atmosphériques. Aucun chiffrage, même sommaire, n'est cependant donné par l'évaluation environnementale, ce qui permettrait pourtant de valoriser l'effort consenti ».*

### Recommandations de l'Ae (p. 24) :

***L'Ae recommande de présenter les bilans des émissions de GES et de polluants atmosphériques de la création de dessertes capillaires ferroviaires et de les comparer avec leurs solutions de substitution : camions, autocars, le cas échéant équipés de motorisations non carbonées.***

***L'Ae recommande de compléter l'évaluation environnementale par une analyse de la vulnérabilité des investissements d'infrastructures aux risques naturels et au changement climatique.***

### Réponse :

Les infrastructures routières et ferroviaires ont connu des événements climatiques extrêmes dans la région, notamment lors des épisodes cévenols. Si certaines dégradations ont eu lieu, elles ont généralement pu être gérées rapidement et efficacement. Dans le cadre du projet d'avenant « mobilités » au CPER, des crédits sont d'ailleurs prévus pour l'entretien et la restauration de voies.

Les infrastructures routières et ferroviaires sont conçues en tenant compte de normes strictes, qui incluent la prise en compte des risques naturels connus à date. La réglementation impose des études approfondies avant toute construction, incluant des évaluations géotechniques, hydrauliques et environnementales. Ces études permettent d'intégrer des mesures adaptées pour limiter les impacts des phénomènes climatiques. Les modèles climatiques régionaux, permettant d'anticiper les tendances, manquent encore de précisions lorsqu'il s'agit de prévoir les événements à échelle locale. L'évaluation environnementale stratégique ne saurait réaliser une étude de vulnérabilité sans disposer des caractéristiques techniques des infrastructures qui seront construites. Pour autant, le chapitre dédié à la caractérisation des secteurs susceptibles d'être impactés au regard des risques naturels apporte des informations sur la vulnérabilité potentielle des opérations.

Le plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC-3) prévoit une mesure dédiée à la résilience des infrastructures de transports et de mobilités.

Au niveau national, cela implique la production d'une évaluation des vulnérabilités physiques et fonctionnelles du réseau routier national puis de mesures d'adaptation à compter de 2025.

# Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale

Au niveau régional, il est prévu :

- d'établir un plan d'adaptation des infrastructures et services de transports à partir d'études de vulnérabilité (intégrant la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique),
- d'intégrer un volet transports dans les études de vulnérabilité préalables aux Plan climat-air-énergie territoriaux,
- de recenser les actions d'adaptation menées au niveau local, dans le cadre du diagnostic des COP territoriales. Cette action vise en particulier à apporter un éclairage sur l'état de maturité des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), des gestionnaires d'infrastructures et opérateurs de transport sur l'adaptation au changement climatique afin de comprendre quels sont les points qui nécessiteraient une sensibilisation ou un accompagnement supplémentaire. L'action prendra la forme d'un recensement des actions d'adaptation en cours ou planifiées par les AOM, les gestionnaires d'infrastructure ou les opérateurs du territoire, à l'occasion du volet adaptation de la territorialisation de la planification écologique.

Enfin, la préservation du patrimoine ferroviaire constitue un axe fort dans la politique de mobilité de la Région Occitanie, d'une part en matière d'aménagement du territoire et donc d'équilibre territorial. Il s'agit de rechercher un effet "réseau" par le mode ferroviaire garantissant une attractivité territoriale. De plus, de nombreuses expérimentations sont en cours sur le territoire occitan pour des matériels roulants innovants permettant une mobilité décarbonée.

## ➤ La protection des milieux naturels

Extraits de l'avis de l'Ae :

*« À l'exception notable des incidences sur les sites Natura 2000, l'évaluation environnementale ne qualifie leur impact [des investissements en matière agricole et forestière] que par la consommation d'espace totale (4 900 ha) et une simple notation, par ailleurs critiquables, et ne fait qu'esquisser les mesures ERC.*

*Le développement des SERM comme des infrastructures pourrait renforcer encore l'attractivité de certains territoires, en premier lieu des métropoles et du littoral méditerranéen. Le dossier ne quantifie pas les effets de cette attractivité renforcée sur l'urbanisation dans ces secteurs et ne propose pas de moyens de la maîtriser, alors même qu'il s'agit déjà d'un problème de première importance, en particulier pour la préservation des milieux naturels ».*

Recommandations de l'Ae (p.25) :

***L'Ae recommande de quantifier les surfaces qui seront artificialisées directement par les projets d'infrastructures du volet Mobilités ou indirectement par l'urbanisation induite, et leurs effets sur les milieux naturels, la faune, la flore et les continuités écologiques, et d'identifier les mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces effets.***

Réponse :

Le chapitre dédié à la caractérisation des secteurs susceptibles d'être impactés au regard de l'occupation du sol apporte des informations sur la consommation d'espace potentiel, non seulement en termes de superficie mais également en termes d'occupation du sol. Des mesures d'ERC y sont également associées.

Les effets indirects de l'urbanisation pouvant découler de la mise en œuvre des opérations sont étudiés dans le cadre de chacun des projets et par l'intermédiaire des différents documents de planification.