



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
OCCITANIE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# **Avenant n°1 au Contrat de Plan État – Région (CPER) Occitanie 2021-2027**

**Pierre-André DURAND, Préfet de la région Occitanie, agissant au nom de l'Etat,**

**ET**

**Carole DELGA, Présidente du Conseil régional Occitanie**

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de l'environnement,

Vu la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles,

Vu la loi n°2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral,

Vu le décret 83-62 du 21 janvier 1983 relatif aux contrats de plan entre l'Etat et les collectivités territoriales,

Vu le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements,

Vu le contrat de plan État-Région 2021-2027 signé le 1<sup>er</sup> décembre 2022 entre le préfet de la région Occitanie et la présidente du Conseil régional d'Occitanie,

Vu le mandat donné par la Première Ministre au préfet de la région Occitanie le 5 juin 2023 pour engager la négociation du CPER 2021-2027 relatif aux mobilités,

Vu la concertation engagée avec les conseils départements et les métropoles,

Vu le Protocole d'accord sur la rédaction d'un avenant au Contrat de Plan État – Région (CPER) Occitanie 2021-2027 - Volet mobilités 2023-2027 signé le 27 juin 2024,

Vu la délibération du conseil régional d'Occitanie du 12 juillet 2024 approuvant le protocole d'accord sur la rédaction d'un avenant

Vu l'avis du conseil économique, social, environnemental régional d'Occitanie en date du 21 août 2024,

Vu l'avis émis par l'autorité environnementale le 24 octobre 2024,

Vu la consultation publique organisée du 16 novembre 2024 au 16 décembre 2024,

Vu la consultation de la conférence territoriale de l'action publique en date du 28 février 2024,

Vu l'accord de la directrice générale des collectivités locales donné le 3 avril 2025 au préfet de la région Occitanie de procéder à la signature de l'avenant n°1 au CPER Occitanie 2021-2027,

Vu la délibération du Conseil régional n° CP/2025-04/11.02 en date du 4 avril 2025 approuvant l'avenant n°1 au CPER Occitanie 2021-2027,

Considérant que :

Le 1er décembre 2022, l'État, représenté par le préfet de la région Occitanie, et le conseil régional d'Occitanie, représenté par sa présidente, en présence de la Première ministre et du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, ont signé le contrat de plan État-région (CPER) 2021-2027. Hors période de relance sur 2021-2022, le CPER prévoyait que les infrastructures de

mobilités, au titre des 1er et 2ème piliers du CPER Occitanie (Actions 4 et 11.3), seraient contractualisées dans un second temps par la voie d'un avenant,

L'accord général trouvé a fait l'objet d'une concertation territoriale associant les Conseils départementaux et les métropoles d'Occitanie, ainsi que quelques autres partenaires financiers et stratégiques du CPER tels que des communautés d'agglomération, SNCF Réseau et des entreprises privées dont l'activité est étroitement liée à des enjeux de mobilité,

Ce volet mobilités s'inscrit dans les grandes orientations du contrat de plan signé le 1er décembre 2022 et entend répondre aux objectifs stratégiques de transition vers un développement soutenable et résilient et de promotion du développement équilibré des territoires de l'Occitanie. Il s'articule autour de deux grands objectifs : bâtir les mobilités de demain d'une part, agir en faveur du désenclavement et de l'attractivité des territoires d'autre part,

La mobilité en Occitanie est un enjeu particulièrement stratégique au regard du dynamisme régional sur les plans démographique (+41 000 habitants supplémentaires par an) et économique, et de l'inadéquation actuelle de ses infrastructures aux besoins de mobilité qui en découlent.

De ce point de vue, le retard d'investissements que la Région Occitanie connaît comparativement au reste du territoire national conduit d'une part à une saturation quotidienne des voies d'accès ferroviaires et routières aux zones denses, notamment les aires urbaines de Toulouse et Montpellier, d'autre part à un enclavement des territoires périphériques qui pénalise leur développement.

Une réponse ambitieuse, impliquant des investissements massifs sur les infrastructures de mobilités, est nécessaire pour répondre à cet objectif de rééquilibrage territorial. Les prochaines échéances de développement du réseau ferroviaire à grande vitesse vers Toulouse (GPSO) et Béziers puis Perpignan (LNMP) constituent une première réponse forte, qui doit s'accompagner de programmes d'investissements ferroviaires et routiers à hauteur des enjeux de la mobilité du quotidien.

**Convient ce qui suit :**

Le Contrat de plan Etat – Région (CPER) Occitanie 2021-2027, signé le 1<sup>er</sup> décembre 2022, est modifié comme suit :

## **ARTICLE 1 : MODIFICATIONS APPORTÉES AUX ACTIONS 4 ET 11.3 DU CPER OCCITANIE 2021-2027**

L'action n°4 « Bâtir les mobilités de demain » (OBJECTIF STRATÉGIQUE 2 : PROMOUVOIR LA TRANSITION VERS UN DÉVELOPPEMENT SOUTENABLE ET RÉSILIENT) et l'action 11.3 « Agir en faveur du désenclavement et de l'attractivité des territoires – Désenclavement routier et ferroviaire » sont remplacées par le contenu ci-après.

### **1- Un objectif partagé pour une réponse commune État-Région**

L'action de l'Etat en matière de mobilités s'inscrit dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), promulguée le 26 décembre 2019, définissant 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.

En 2021, l'État a demandé au Conseil d'orientation des infrastructures (COI) de remettre à jour la trajectoire d'investissements définie par la LOM, conformément aux besoins et réalités des territoires. Parmi les scénarii proposés par le COI, celui dit de « planification écologique » a été priorisé par la Première ministre en février 2023. Il s'articule notamment autour des orientations suivantes :

- Privilégier les travaux de régénération sur le réseau ferroviaire existant (avec un effort sans précédent sur les gares pour satisfaire les obligations réglementaires),
- Améliorer les transports du quotidien, en particulier via la désaturation des nœuds ferroviaires et le développement des Services express métropolitains,
- Privilégier les opérations de modernisation du réseau routier visant à désaturer les métropoles et réinterroger les projets routiers à l'aune des nouvelles pratiques de mobilités (usages collectifs notamment) sans pénaliser les usagers,
- Favoriser les mobilités actives.

**Le développement des mobilités tous modes confondus est une priorité régionale** déclinée depuis la tenue des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRIM) en 2016 et constamment poursuivie depuis. Cette stratégie ambitieuse s'est traduite par :

- Des développements d'offres ferroviaires, à partir du service annuel 2020 allant jusqu'à + 40 % de trains/jour sur certaines lignes,
- Une politique tarifaire incitative garantissant la mobilité pour tous et notamment aux jeunes,
- Un développement très significatif du parc du matériel roulant,
- Le renouvellement de la Convention liO trains, avec une ambition forte en matière de qualité de service mais également de développement de l'offre ferroviaire,
- Un investissement considérable en faveur de la sauvegarde du réseau des Lignes de Desserte Fine du Territoires (LDFT) et de la réouverture de six lignes aux services voyageurs par un Plan Rail de 800 M€,

- un soutien aux projets de LGV en Occitanie (GPSO et LNMP), permettant d'inscrire le territoire dans le réseau ferroviaire européen.

Ces derniers mois, la mobilisation de la Région s'est également portée sur les candidatures au statut de Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) des deux aires urbaines de Toulouse et Montpellier (coordonnées avec l'ensemble des collectivités locales concernées) : cette nouvelle étape s'inscrit pleinement en continuité de la stratégie régionale en matière de mobilité en travaillant sur la désaturation des zones denses.

La Région Occitanie s'est également mobilisée sur le désenclavement des territoires excentrés, en étudiant la mise à disposition, à titre expérimental, de trois itinéraires de routes nationales (RN 20, RN 125, RN 88) en vue de mener à bien des projets de développement attendus des territoires. La Région n'a toutefois pas mené à son terme cette expérimentation compte tenu des incertitudes encore présentes – pour la Région - permettant de réunir les conditions nécessaires à sa réussite.

Ces priorités partagées ont désormais vocation à trouver dans le volet mobilités de ce contrat de plan État – Région Occitanie une traduction opérationnelle commune au travers d'une politique d'investissements ambitieuse.

## **2- Les grands axes du volet mobilités 2023-2027**

### Les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM)

Les SERM visent une amélioration drastique de la desserte des zones périurbaines, notamment en termes de fréquence et de qualité de service. Ils doivent contribuer en particulier à doubler la part modale du transport ferroviaire et collectif dans les déplacements du quotidien, conformément aux ambitions de la LOM concrétisées avec la loi n°2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux SERM.

Un SERM est 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. Le SERM est intégré aux autres réseaux de transport sur les territoires concernés, notamment aux réseaux de transport urbains et routiers et aux réseaux cyclables.

En Occitanie, deux projets sont candidats au statut de SERM ; l'État a dès à présent programmé une enveloppe budgétaire destinée, dans le cadre du CPER, à concrétiser cette première ambition. Le transport ferroviaire revêt une dimension particulière, techniquement structurante et impliquant financièrement de lourds investissements. Les projets ferroviaires concernés font partie des projets dont les études sont les plus avancées.

- **Le SERM de Toulouse** est structuré autour d'une infrastructure ferroviaire constitué de 6 branches. La réalisation des travaux de la branche Nord est déjà prévue dans le cadre des aménagements ferroviaires du Nord de Toulouse (AFNT), composante du projet global. Ce volet mobilités donnera une priorité financière à la branche ouest de l'étoile ferroviaire, à la réalisation de la Halle des Mobilités du quartier Marengo, véritable point nodal des différents modes de transport collectif de l'agglomération toulousaine, intégrant également les mobilités actives, et à la réalisation de la halte de Labège-La Cadène.  
Par ailleurs, l'État a accordé 220,5 M€ à Tisséo pour la réalisation, sur le territoire de Toulouse Métropole, de la ligne C du métro et la prolongation de la ligne B.  
La Région a accordé 130 M€ à Tisséo pour la réalisation de la ligne C du métro et 20 M€ la prolongation de la ligne B.
- **Le SERM de Montpellier Méditerranée** s'appuie sur une seule ligne ferroviaire, complétée par des projets de transports routiers en site propre et à hauts niveaux de service. En matière

ferroviaire, ce SERM permettra une nouvelle étape de développement d'offres, après celles que le territoire a connues avec la mise en service du Contournement Nîmes Montpellier (CNM) et des deux gares nouvelles. En complément, il créera l'opportunité d'investissements en faveur d'adaptations et de créations de gares nouvelles permettant de renforcer la capacité d'emport des trains et l'intégration avec les réseaux urbains.

Par ailleurs, la Région a accordé 33 M€ à Montpellier Méditerranée Métropole pour la réalisation de la ligne 5 du tramway, 4 M€ pour l'extension de la ligne 1 du tramway et 2 M€ pour des aménagements de capacité de la ligne 3 du tramway.

Les aménagements du réseau ferroviaire cofinancés dans la perspective de l'arrivée des lignes à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan d'une part (projet LNMP), et Bordeaux et Toulouse d'autre part (projet GPSO), concourent directement aux projets SERM.

**Il est prévu que les partenaires allouent 240 M€ à ce programme d'investissements, dont 81M€ Etat et 81 M€ Région.**

Conformément à la loi SERM, les modalités de financement de ces nouveaux services restent à définir pour permettre la concrétisation des projets identifiés. Les ressources fléchées seront notamment débattues lors de la conférence des financements prévues par la loi ; elles pourront provenir de cofinancements institutionnels et/ou d'une fiscalité dédiée et permettront au terme des discussions qui se poursuivent entre les partenaires concernés de déployer d'autres initiatives à étudier.

#### Modernisation du réseau ferroviaire structurant

La modernisation du réseau ferroviaire structurant revêt un enjeu stratégique pour le développement et l'amélioration des trajets du quotidien. Cette orientation prioritaire se concentre sur deux pôles :

- Toulouse Matabiau avec le prolongement des souterrains de la gare et la construction du bâtiment de la Commande Centralisée du Réseau permettant de mieux gérer les circulations ferroviaires de l'étoile de Toulouse,
- L'Arc méditerranéen avec les aménagements en faveur d'une désaturation de la Transversale Sud

L'État et la Région prévoient par ailleurs la réalisation d'études sur le réseau structurant ferroviaire, afin de poursuivre sa modernisation.

Cet axe d'investissements recouvre également des opérations concourant directement au déploiement des SERM toulousain et montpelliérain via les opérations de désaturation du nœud de Matabiau et d'allongement des quais des gares. Il intègre enfin des opérations de mise en qualité des infrastructures ferroviaires et d'amélioration de la résilience d'exploitation sur la transversale Sud et les études sur les renforcements des IFTE entre Narbonne et Toulouse.

**Il est prévu que les partenaires allouent 164 M€ à ce programme d'investissements, dont 81,5 M€ Etat et 54,5 M€ Région.**

En complément des montants inscrits dans le cadre du CPER, l'État et la Région investissent massivement sur les nouvelles lignes à grande vitesse :

Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) dont les aménagements ferroviaires du Nord de Toulouse (AFNT), première étape du projet, impliquent un investissement de 0,9 Md€, et la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse qui implique un investissement de 8,5 Md€. L'engagement financier de l'État porte sur une première étape de la phase 1 comprenant notamment les AFNT et la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse. La contribution de l'État s'élève à 4,1Md€ et celle de la Région à

1,2Md€. Les travaux ont débuté en 2024 après l'obtention de l'autorisation environnementale en février.

La Région Occitanie a engagé 36,2 M€ pour financer le projet GPSO antérieurement à la création de la Société du Grand Projet Sud-Ouest. Sa contribution s'inscrit désormais dans le cadre de sa participation à cette société pour un montant de 22,3 M€ par an sur 40 ans.

La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) dont la phase 1 du projet (Montpellier-Béziers) a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique par décret du 19 février 2023. Son coût s'élève à 2,04 Md€ dont 816 M€ à la charge de l'État et 334 M€ à la charge de la Région.

La Région Occitanie a engagé 22,7 M€ pour financer le projet LNMP antérieurement à la création de la Société de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. Sa contribution s'inscrit désormais dans le cadre de sa participation à cette société pour un montant de 10 M€ par an sur 40 ans.

#### Lignes de desserte fine du territoire

Le programme de régénération des lignes de desserte fine du territoire s'inscrit pleinement dans la trajectoire partagée entre l'État et la Région dans le cadre du Plan Rail et destinée à garantir la pérennité de ce réseau ferroviaire sous-entretenu dans le passé.

Il comporte deux volets principaux :

- La régénération des LDFT régionales, qui perpétue l'accord de cofinancement conclu en 2022 et permettra de mettre en place les crédits nécessaires à la finalisation de ce programme,
- La régénération des LDFT interrégionales, portant sur les deux lignes de l'Aubrac et du Cévenol, pour lesquelles un accord de cofinancement a été trouvé, sur la base d'une participation financière homogène sur l'ensemble du périmètre. De plus, il est prévu l'inscription au CPER la ligne Le Monastier / La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains reliant ces deux LDFT.

**Il est prévu que les partenaires allouent 382 M€ à ce programme d'investissements, dont 151 M€ Etat et 198 M€ Région**

#### Mise aux normes d'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite (PMR)

L'État et la Région font de la mise en accessibilité des quais de gares un objectif prioritaire. La réalisation de cet objectif légitime et nécessaire s'inscrit, compte tenu de l'ampleur de la tâche, dans la durée. Fin 2023, 27 gares disposent de quais accessibles aux personnes à mobilité réduite en Occitanie, sur les 43 points d'arrêts ferroviaires aux agendas d'accessibilité programmée (AdAP) national et régional. Cet effort sera poursuivi dans le volet mobilité du CPER.

Celui-ci prévoit les montants nécessaires pour garantir l'achèvement ou le lancement au plus tard en 2027 des opérations de mise en accessibilité de l'intégralité des quais des gares inscrites aux AdAP, pour un montant de plus de 74 M€ dont 30,1 M€ de l'Etat et 22,7 M€ de la Région.

#### Fret

Dans la continuité des crédits exceptionnels pour la relance du fret ferroviaire et des transports combinés, des crédits pourront être mobilisés en faveur de la création de nouvelles installations embranchées (ITE) et l'installation ou l'adaptation de plateformes multimodales et plateformes Fer/Mer. Par ailleurs, l'État et la Région investiront fortement en faveur du développement des ports ferroviaires régionaux, favorisant leur insertion dans le réseau ferré national (RFN).

Enfin, ils amplifieront leurs efforts pour le déploiement d'une logistique durable en Occitanie. Après l'organisation d'une première conférence logistique régionale en septembre 2023, les travaux se poursuivront pour permettre des synergies entre les acteurs publics et privés et ainsi relever les défis de la transition de la filière logistique, de la compétitivité et la réindustrialisation de l'Occitanie, ainsi que de la relance du fret ferroviaire.

Au vu du caractère pleinement concurrentiel des secteurs du fret et de la logistique, des compléments financiers de partenaires privés seront recherchés pour garantir le bouclage financier de certains de ces projets.

**Ce sont ainsi près de 159 M€ qui seront consacrés à développer la performance du fret en Occitanie, dont 65,8 M€ par l'Etat et 55,7 M€ par la Région.**

### Vélo

En matière de développement des infrastructures cyclables, le CPER prévoit, de manière inédite, un **financement de 50 M€ en faveur des véloroutes, dont 30 M€ portés à part égale par l'État et la région Occitanie**. Les priorités d'investissements en la matière portent sur l'aménagement des itinéraires inscrits au schéma national ou régional des véloroutes.

En complément de cet investissement, 58 lauréats ont bénéficié en Occitanie de près de 20 M€ versés par l'Etat via le 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> appel à projets « Fonds mobilités actives ». Ces projets seront réalisés au cours du présent CPER. Par ailleurs, le premier appel à territoires cyclables a permis de réserver près de 16 M€ Etat à la réalisation des schémas cyclables des communautés d'agglomération de Rodez et Albi.

La Région poursuit, en complément du CPER, son investissement en faveur de l'aménagement des itinéraires touristiques régionaux à travers un investissement de 20 M€. Les gares et haltes du réseau bénéficient également d'équipements visant à permettre un stationnement sécurisé des vélos aux abords des points d'arrêt.

### Réseau routier national

L'ambition nationale d'un report modal fort de la route vers le rail doit prendre en compte en Occitanie des spécificités régionales marquées. En effet, son équipement en infrastructures ferroviaires relativement modeste à ce stade, comme ses enjeux de désenclavement des territoires ruraux et des villes moyennes et de décongestion des métropoles, conduisent l'État et la Région à poursuivre les efforts significatifs en faveur de l'aménagement du réseau routier national. Aussi, en complément des investissements réalisés sur les infrastructures ferroviaires, les itinéraires routiers d'Occitanie doivent faire l'objet d'adaptations.

L'Etat et la Région ont accéléré le développement et la modernisation de ces infrastructures ces dernières années, notamment via des moyens financiers du Plan de relance et des protocoles de financement relatifs à l'aménagement d'itinéraires structurants pour le territoire.

Dans le cadre du CPER, l'investissement de l'État et de la Région portera sur :

- Des opérations sur le réseau routier national géré par l'État :
  - réalisation de la déviation d'Adé sur la RN21 dans les Hautes-Pyrénées, d'une première phase de l'aire du Bosc Salagou sur l'A75 dans l'Hérault et de la mise en transparence de la RN 106 dans le Gard,
  - études pour la requalification de la RN21 dans les Hautes-Pyrénées et sur l'échangeur de Sesquières dans la métropole toulousaine,
  - Acquisitions foncières de la déviation de Lunel et Lunel-Viel sur la RN 113 dans l'Hérault,

- Sur la RN20 : premiers travaux de la déviation de Tarascon-sur-Ariège et achèvement des aménagements d'Ussat et Ornodac-Ussat les Bains en Ariège, études et travaux d'accès à l'hôpital transfrontalier de Puigcerdá dans les Pyrénées-Orientales, mise en œuvre des accords franco-andorran destinés à la sécurisation de la viabilité hivernale
- Sur la RN88 :
  - Dans le Tarn : poursuite des aménagements de sécurité à Lescure d'Albigeois,
  - En Aveyron : achèvement de la déviation de Baraqueville avec la création de l'aire de Marengo,
  - En Lozère : achèvement de la rocade Ouest de Mende, études et premiers travaux de la déviation de Langogne, réalisation d'aménagements sur le reste de l'itinéraire.
- Sur la RN125 : achèvement de la déviation de Saint-Béat en Haute-Garonne
- Des opérations sur le réseau routier transféré aux départements au 1<sup>er</sup> janvier 2024 (sous maîtrise d'ouvrage des départements) :
  - études et premiers travaux pour un tracé neuf entre Rodez et l'A75 sur la RD888 (ex RN 88) en Aveyron,
  - études et premiers aménagements des giratoires de Rodez (Saint-Felix, les Moutiers et Saint-Marc),
  - travaux de mise à 2 fois 2 voies entre Gimont et l'Isle Jourdain sur la RD 1124 (ex RN 124) dans le Gers,
  - réalisation d'aménagements sur l'itinéraire Illes sur Têt – Prades – Bourg Madame sur la RD66 (ex RN 116), mise en œuvre des accords franco-andorran destinés à la sécurisation de la viabilité hivernale dans les Pyrénées-Orientales.
  - finalisation des engagements en études sur la RD1021 (ex-RN21) dans le Gers et ex-RN122 dans le Lot.

L'Etat et la Région prévoient également la réalisation d'études amont et d'acquisitions foncières sur différents itinéraires du réseau routier national d'Occitanie en fonction de l'avancée des opérations. Ces moyens seront en particulier partiellement mobilisés dans le cadre du Contournement Ouest de Nîmes dans le cadre d'un accord financier avec les collectivités locales, pour lequel l'Etat a prévu un apport de 30% au plus.

En outre, l'Etat est disposé à participer au financement du réaménagement du carrefour d'Orleix, sur la RN21 dans les Hautes-Pyrénées, et a prévu à cet effet un apport de 50% susceptible d'être mobilisé dans le cadre d'un accord avec les collectivités territoriales concernées.

**Ce sont ainsi près de 460 M€ qui seront consacrés aux infrastructures routières, dont 231M€ par l'Etat et 105,5M€ par la Région**

#### Transports en commun et pôles d'échanges multimodaux

L'Etat s'engage en parallèle du CPER dans le développement des transports en commun : ainsi le 4<sup>e</sup> appel à projets « Transports en commun en site propre » (TCSP) a permis de consacrer 39 M€ à des projets de transports en commun et de pôles d'échanges multimodaux. Dans le cadre de ses compétences d'autorité organisatrice de mobilités (AOM), la Région a consacré 30,6 M€ au développement de pôles d'échanges multimodaux sur le territoire régional, 12,5 M€ à la rénovation et au développement de services en gares, et 5 M€ de déploiement d'itinéraires cyclables depuis 2016.

## ARTICLE 2 – MODALITES DE SUIVI

Dans le cadre des investissements à engager sur la période 2023-2027 en faveur des infrastructures de transports, l'État et la Région s'entendent sur la mise en place et le suivi d'indicateurs ainsi que la fixation de cibles afin de s'inscrire dans les orientations nationales et régionales en matière de planification écologique. Ces indicateurs visent à évaluer le développement des mobilités durables et des transports de marchandises durables.

En particulier, ils prévoient de suivre, dès la signature de l'avenant mobilités au CPER 2023-2027 et dans la perspective de la définition d'une trajectoire à 2025 puis 2027 :

- l'offre ferroviaire disponible en matière de trains (réseau LiO, TGV et Intercités),
- l'offre ferroviaire disponible en matière de métros et de tramways (sur la base de données recensées par les métropoles concernées),
- la part modale du transport ferroviaire et du transport fluvial dans le transport de marchandises (via le SDES et le CEREMA),  
*Cet indicateur pourra être complété d'objectifs s'inscrivant dans ceux fixés dans la stratégie nationale fret : doublement de la part modale du fret ferroviaire à l'horizon 2030 (soit 18 % contre 9 % en 2019 puis 25 % en 2050).*
- le % d'habitants résidant dans des territoires couverts par des stratégies de logistique urbaine, à savoir les 3 EPCI occitanes ayant intégré le programme InTerLUD,
- le nombre de kilomètres d'aménagements cyclables sécurisés issu de la base de données OpenStreetMap et Geovelo.  
*Cet indicateur pourra être complété d'objectifs cibles conformes à ceux fixés dans le cadre de la déclinaison régionale du Plan national Vélo.*
- l'offre de stationnements vélos en gares, via les données de SNCF Gares et Connexions, *Des objectifs pourront accompagner cet indicateur, conformément au décret du 8 juin 2021 qui fixe une cible en 2026 et à la déclinaison régionale du Plan national Vélo.*
- le nombre de trains TER et TET supprimés ou retardés pour des causes liés aux infrastructures,
- le nombre de trajets en covoiturage, obtenu via l'observatoire national du covoiturage : <https://observatoire.covoiturage.beta.gouv.fr/dashboard/aom/200053791>
- le nombre d'infrastructures de covoiturage, obtenu via l'observatoire régional du covoiturage.  
*Cet indicateur pourra être complété d'objectifs cibles conformes à ceux fixés dans le cadre de la déclinaison régionale du Plan national Covoiturage.*

En complément, l'État et la Région entendent mettre en place de nouveaux indicateurs, dont celui visant à mesurer la part modale des transports collectifs et des modes actifs dans les transports intérieurs de voyageurs. Cet indicateur est central dans l'évaluation des politiques publiques en faveur de la décarbonation des transports. Il sera donc à définir dans le cadre d'un dialogue étroit et constructif à conduire au sein de l'observatoire régional des mobilités que les deux parties souhaitent installer à l'horizon 2025.

Dans cette perspective, cet observatoire aura à mettre en place des groupes de travail techniques dans la perspective de définir l'indicateur de part modale, ses modalités de calcul et de suivi, ainsi que les objectifs à atteindre à l'horizon 2027.

Il s'agira dans un premier temps de recenser les observatoires existants, de réaliser un état des lieux et de mener un travail de spécification avant d'installer une gouvernance qui permettra une association de l'ensemble des partenaires selon un modèle transparent, partagé et robuste. Cette gouvernance analysera la pertinence et la faisabilité éventuelle des indicateurs établis de manière à faire de nouvelles propositions le cas échéant

Ce pré-requis permettra de partager les hypothèses et ainsi construire des indicateurs pertinents et cohérent avec les objectifs poursuivis.

Ce travail de mise en place progressive de l'observatoire des mobilités qui démarrera en 2024 intégrera également la question de la mobilisation de ressources humaines, techniques et financières.

Ceux-ci seront déclinés à partir des orientations nationales en matière de planification écologique qui fixent des cibles à un horizon plus lointain : -36Mt eq CO2 d'ici 2030 (objectif dans le secteur des transports). Ces objectifs s'inscriront par ailleurs en cohérence avec les documents de planification régionale, en particulier le SRADDET Occitanie.

Au-delà de l'indicateur relatif à la part modale, l'observatoire des mobilités aura plus largement à organiser les modalités de mise en place et de suivi de l'ensemble des indicateurs identifiés comme pertinents par l'État et la Région pour s'inscrire dans les ambitions de planification écologique via les transports portées par le contrat de plan Etat – Région 2023-2027, dont :

- L'évolution de la capacité du matériel en fonction de l'offre kilométrique,
- Un suivi global des offres vélos à l'échelle de la région,
- Ou encore la part modale relative au covoiturage.

### ARTICLE 3 - TABLEAU FINANCIER MODIFIE DES ACTIONS 4 ET 11.3 DU CPER OCCITANIE 2021-2027

Au cours de la période 2023-2027, l'État et la Région consentent un investissement de 1 188 M€ au titre des mobilités en Occitanie dans le cadre du volet mobilité du CPER 2023-27, sur la base d'un volume d'opération s'élevant à 1 529 M€.

Ces montants n'incluent pas les investissements en faveur du transport fluvial notamment du canal du Rhône à Sète qui sont contractualisés dans le cadre du CPIER Rhône-Saône 2021/2027.

Mode	Total CPER	Part État	Part région	Part autres
<b>SERM</b>	<b>240 M€</b>	<b>81 M€</b>	<b>81 M€</b>	<b>78 M€</b>
<b>FERROVIAIRE</b>	<b>779 M€</b>	<b>329 M€</b>	<b>331 M€</b>	<b>120 M€</b>
<i>dont réseau structurant</i>	164 M€	81 M€	54 M€	28 M€
<i>dont LDFT</i>	382 M€	151 M€	198 M€	32 M€
<i>dont accessibilité PMR</i>	74 M€	30 M€	23 M€	21 M€
<i>dont fret</i>	159 M€	66 M€	56 M€	37 M€
<b>Routes</b>	<b>460 M€</b>	<b>231 M€</b>	<b>105 M€</b>	<b>124 M€</b>
<b>Véloroutes</b>	<b>50 M€</b>	<b>15 M€</b>	<b>15 M€</b>	<b>20 M€</b>
<b>Total</b>	<b>1 529 M€</b>	<b>656 M€</b>	<b>532 M€</b>	<b>341 M€</b>

#### **ARTICLE 4 - MODIFICATION DE LA MAQUETTE FINANCIERE DU CPER OCCITANIE 2021-2027**

La maquette financière générale en annexe n° 1 du présent avenant remplace la maquette financière du CPER 2021-2027. Seules les actions 4 et 11.3 sont impactées le présent avenant.

#### **ARTICLE 5 - MAQUETTE FINANCIERE DES OPERATIONS DU VOLET MOBILITE 2023-27**

L'annexe n°2 du présent avenant « « Maquette financière des opérations du volet mobilité 2023-27 » est ajoutée en annexe du CPER Occitanie 2021-2027

#### **ARTICLE 6 – CONDITIONS D'EXECUTION DU PRESENT AVENANT**

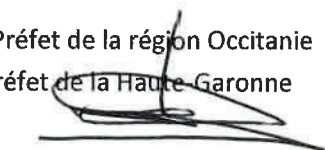
Le présent avenant prend effet à compter de la signature par l'ensemble des parties.

Le Préfet de région et la Présidente du Conseil régional sont chargés conjointement de l'exécution du présent avenant.

Toutes clauses du CPER Occitanie 2021-2027 non modifiées par le présent avenant demeurent inchangées.

Fait à Toulouse, en deux exemplaires, le 04 avril 2025

Le Préfet de la région Occitanie  
Préfet de la Haute-Garonne



Pierre-André DURAND

La Présidente de la Région Occitanie



Carole DELGA

En présence du Ministre chargé des Transports



Philippe TABAROT

**Liste des annexes :**

- Annexe 1 – Maquette financière générale du CPER Occitanie 2021-27
- Annexe 2 – Maquette financière des opérations du volet mobilité 2023-27

## Annexe 1

MAQUETTE FINANCIERE CPER OCCITANIE 2021/2027 version révisée du 04/04/2025	ÉTAT				RÉGION		
	Montants contractualisés CPER 2021/2027	Montants valorisés CPER 2021-2027	Montants plan de relance 2021-2022	Montants totaux 2021-2027	Montants contractualisés CPER 2021/2027	Montants plan de relance 2021/2022	Montants totaux 2021/2027
<b>PILIER I / CONSTRUIRE UN NOUVEAU MODÈLE DE DEVELOPPEMENT DE L'OCCITANIE ALLIANT EXCELLENCE ET SOUTENABILITE</b>							
<b>OS 1 : Faire rayonner l'Occitanie en capitalisant sur ses atouts d'excellence</b>	279 650 000	52 669 359	221 467 700	553 787 059	614 310 000	193 780 000	808 090 000
Action 1 / Filières d'avenir et Excellence universitaire et de recherche	134 000 000	52 669 359	200 104 000	386 773 359	245 210 000	135 000 000	380 210 000
<i>Sous-action 1.1 : Reloc. industrielle et filières d'avenir</i>		17 669 359	26 504 000	44 173 359	106 210 000	135 000 000	241 210 000
<i>Plans hydrogène - Mts non contractualisés</i>				-			Pour mémoire : 80M€
<i>Sous-action 1.2 : Excellence universitaire et de recherche</i>	134 000 000	35 000 000	173 600 000	342 600 000	139 000 000		139 000 000
Action 2 / Relais de croissance	100 000 000	-	-	100 000 000	264 100 000	28 780 000	292 880 000
<i>Sous-action 2.1 : Économie touristique</i>	Crédits au titre de la cohésion des territoires				30 100 000	28 780 000	58 880 000
<i>Sous-action 2.2 : littoral et économie bleue</i>	100 000 000				234 000 000	-	234 000 000
	+ Mobilisation des enveloppes Cohésion des territoires et transition écologique						
<i>Sous-action 2.3 : Montagnes d'Occitanie</i>	Enveloppes CPER Pyrénées et Massif Central, y compris Plan Avenir Montagnes						
Action 3 / Excellence culturelle et sportive	45 650 000	-	21 363 700	67 013 700	105 000 000	30 000 000	135 000 000
<i>Sous-action 3.1 : Culture et patrimoine</i>	26 150 000		21 363 700	47 513 700	45 000 000	-	45 000 000
<i>Sous-action 3.2 : Sports - Ambition Occitanie 2024</i>	19 500 000		pm 3 M€ (DSIL)	9 000 000	60 000 000	30 000 000	90 000 000
<b>OS 2 : Promouvoir la transition vers un développement soutenable et résilient</b>	413 212 000	39 220 000	178 114 945	630 546 945	1 180 780 000	11 800 000	1 192 580 000
Action 4 : Mobilités de Demain	15 000 000	39 220 000	28 303 767	82 523 767	873 980 000	* 11 800 000	885 780 000
<i>dont transports en commun et PEM</i>		39 220 000		39 220 000	71 700 000		71 700 000
<i>dont mobilités actives/plan vélo/véloroutes</i>	15 000 000	-	17 600 000	32 600 000	32 600 000	-	32 600 000
<i>dont transports collectifs</i>			10 703 767	10 703 767	-	11 800 000	11 800 000
<i>dont acquisition de matériels roulants ferroviaires</i>					648 000 000		648 000 000
<i>dont réouvertures de lignes</i>					121 680 000		121 680 000
Action 5 : Gestion intégrée de l'eau	300 813 000		12 231 555	313 044 555	95 000 000	-	95 000 000
Action 6 / Biodiversité	29 743 000			29 743 000	65 800 000	-	65 800 000
Action 7 / Transition énergétique et économie circulaire	62 156 000		121 779 623	183 935 623	110 000 000		110 000 000
Action 8 / EEDD	Crédits au titre de la cohésion des territoires				12 000 000	-	12 000 000
Action 9 / Sobriété foncière	5 500 000		15 800 000	21 300 000	24 000 000	-	24 000 000
<b>SOUS-TOTAL PILIER I</b>	<b>692 862 000</b>	<b>91 889 359</b>	<b>399 582 645</b>	<b>1 184 334 004</b>	<b>1 795 090 000</b>	<b>205 580 000</b>	<b>2 000 670 000</b>
<b>PILIER II : ŒUVRER POUR LE REEQUILIBRAGE ET LES SOLIDARITÉS DANS LES TERRITOIRES DE L'OCCITANIE</b>							
<b>OS 3 : Promouvoir un développement équilibré des territoires d'Occitanie</b>	1 196 278 915	328 442 781	608 630 202	2 133 351 898	1 167 275 000	155 300 000	1 322 575 000
Action 10 : Mieux accompagner les territoires de projets	362 578 915	-	19 408 326	381 987 241	311 275 000	-	311 275 000
<i>Sous-action 10.1 Territoires de projets</i>	168 966 915	-	9 239 326	178 206 241	220 000 000	-	220 000 000
<i>Sous-action 10.2 : Politique de la Ville et renouvellement urbain</i>	193 612 000	-	-	193 612 000	79 275 000	-	79 275 000
<i>Sous-action 10.3 : vitalité commerciale et artisanale</i>	Enveloppes de l'action 9 / sobriété foncière						
<i>Sous-action 10.4 Résilience du territoire et souveraineté alimentaire</i>			10 169 000	10 169 000	12 000 000	-	12 000 000
Action 11 : Désenclavement et attractivité des territoires	833 700 000	323 562 781	347 463 476	1 504 726 257	764 000 000	155 300 000	919 300 000
<i>Sous-action 11.1 : Aménagement numérique du territoire</i>		277 036 217	22 000 000	299 036 217	198 000 000	2 000 000	200 000 000
<i>Sous-action 11.2 : Canal des 2 Mers</i>	59 500 000		26 200 000	85 700 000	49 000 000	-	49 000 000
<i>Sous-action 11.3 : Désenclavement routier et ferroviaire</i>	774 200 000	46 526 564	299 263 476	1 119 990 040	517 000 000	153 300 000	670 300 000
<i>dont SERM pour la période 2023-2027</i>	81 000 000			81 000 000	81 000 000		81 000 000
<i>dont ferroviaire (structurant, LDFT, Accessibilité, fret et logistique) pour la période 2023-2027</i>	329 000 000	*		329 000 000	331 000 000		331 000 000
<i>dont ferroviaire pour la période 2021-2022 dont crédits SNCF - Etat</i>	54 800 000	46 526 564	289 783 476	391 110 040		127 600 000	127 600 000
<i>dont investissements routiers</i>	309 400 000	-	9 480 000	318 880 000	105 000 000	25 700 000	130 700 000
Action 12 : Santé		4 880 000	241 758 400	246 638 400	92 000 000	-	92 000 000
<b>OS 4 : Favoriser l'égalité des chances</b>	74 503 000	312 212 553	138 560 824	525 276 377	71 533 000	440 362 000	511 895 000
Action 13 : Emploi et formation	26 476 000	312 212 553	82 025 824	420 714 377	26 906 000	438 752 000	465 658 000
<i>dont Emploi et formation</i>	18 506 000	312 212 553	82 025 824	412 744 377	18 506 000	438 752 000	457 258 000
<i>dont Économie sociale et solidaire</i>	7 970 000	-	-	7 970 000	8 400 000	-	8 400 000
Action 14 : Égalité femmes hommes	1 470 000			1 470 000	1 470 000	-	1 470 000
Action 15 : Favoriser l'accès à l'enseignement	46 557 000	-	56 535 000	103 092 000	43 157 000	1 610 000	44 767 000
<i>Sous-action 15.1 : Ressources pédagogiques numériques</i>	-	-	1 610 000	1 610 000	-	1 610 000	1 610 000
<i>Sous-action 15.2 : Accès à l'enseignement supérieur</i>	36 100 000		37 800 000	73 900 000	33 200 000		33 200 000
<i>Sous-action 15.3 : logement social étudiant</i>	10 457 000		17 125 000	27 582 000	10 238 000		10 238 000
<b>Sous-total PILIER II</b>	<b>1 270 781 915</b>	<b>640 655 334</b>	<b>747 191 026</b>	<b>2 658 628 275</b>	<b>1 238 808 000</b>	<b>595 662 000</b>	<b>1 834 470 000</b>
<b>Rappel sous-total PILIER I</b>	<b>692 862 000</b>	<b>91 889 359</b>	<b>399 582 645</b>	<b>1 184 334 004</b>	<b>1 795 090 000</b>	<b>205 580 000</b>	<b>2 000 670 000</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>1 963 643 915</b>	<b>732 544 693</b>	<b>1 146 773 671</b>	<b>3 842 962 279</b>	<b>3 033 898 000</b>	<b>801 242 000</b>	<b>3 835 140 000</b>

\* dont 231M€ au titre de l'action routes du volet mobilité 2023-27  
\*  
\* dont 15M€ au titre de l'action véloroutes du volet mobilité 2023-27

## Annexe 2

### Maquette financière de l'avenant n°1 au contrat de plan Etat-Région Occitanie 2021-2027

#### Volet mobilités 2023-2027

montants exprimés en M€	Total	Etat	Région	Autres cofinanceurs
SERM	240	81	81	78
FERROVIAIRE	779	329	331	120
dont Structurant	164	81	54	28
dont LDFT Régionales	145	36	96	12
dont LDFT Interrégionales	237	115	102	20
dont Accessibilité	74	30	23	21
dont Fret et Logistique	159	66	56	37
VELOROUTES	50	15	15	20
ROUTES	460	231	105	124

<b>Total</b>	<b>1529</b>	<b>656</b>	<b>532</b>	<b>341</b>
Total (hors routes nationales)	1069	425	426	217

Le préfet de la région Occitanie et la présidente de la Région Occitanie s'engagent sur les opérations listées dans les tableaux ci-joints.

1 - Aménager le réseau pour accueillir des SERM à Toulouse et Montpellier								
Axe		Total - M€	% Etat	État - M€	% Région	Région - M€	Autres (en %)	Autres - M€
SERM Toulouse et Montpellier	<b>Engagement des premières réalisations travaux SERM dont branche Ouest, halte Labège-La Cadène, cars express, PEM</b>	<b>105,00</b>	<b>33 %</b>	<b>35</b>	<b>0 à 26 %</b>	<b>21</b>		<b>49</b>
SERM de Montpellier		35,0		10,0		12,0		13,0
SERM Montpellier	Etudes et pilotage SERM Montpellier Méditerranée	10,00	50 %	5,00	20 %	2,00	30 %	3,00
SERM Montpellier	Déplacement de la gare de Frontignan	25,00	20 %	5,00	40 %	10,00	40 %	10,00
SERM de Toulouse		<b>99,6</b>		<b>36,4</b>		<b>47,95</b>		<b>15,30</b>
SERM Toulouse	Etudes Multimodales (EMM)	1,50	20 %	0,30	20 %	0,30	60 %	0,90
SERM Toulouse	Halte ferroviaire de Labège La Cadène (Etudes)	1,60	50 %	0,80	50 %	0,80		
SERM Toulouse	Branche Ouest - Amélioration de la capacité Colomiers - Brax (Etudes AVP : Complément)	3,00	50 %	1,50	50 %	1,50		
SERM Toulouse	Pôle d'Echange Multimodal "Halle des Mobilités de Matabiau"	65,00	30 %	19,58	61 %	39,65	9 %	5,85
SERM Toulouse	Etudes et pilotage SERM Toulousain	28,50	50 %	14,25	20 %	5,70	30 %	8,55
<b>TOTAL SERM</b>		<b>240 M€</b>		<b>81 M€</b>		<b>81 M€</b>		<b>78 M€</b>

1 - Aménager le réseau pour accueillir des SERM à Toulouse et Montpellier - Investissements valorisés						
		Montant tous cofinanceurs CPER 2023-27		État - Montant contractualisé CPER 2023-27		Région - Montant contractualisé CPER 2023-27
SERM Toulouse	Aménagement ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT)	900	40,0 %	360,0	11,7 %	104,9
SERM Toulouse	Interconnexion 3eme ligne de métro	2 670		200		120
SERM Toulouse	Prolongement de la ligne B	182,5		20,5		20
<b>Total 1- Aménager le réseau pour accueillir des services express métropolitains à Toulouse et Montpellier / Montant à valoriser</b>		<b>3 752,5 M€</b>		<b>580,5 M€</b>		<b>244,9 M€</b>

(1) Part Etat : 21,45M€ dont 19,58M€ au titre du CPER et 1,87M€ au titre de l'appel à projets n°4 "Transports en sites propres / Pôles d'échanges multimodaux".

## 2 - Modernisation du réseau structurant

### 2.1 - Développer le réseau ferroviaire à grande vitesse en Occitanie

Axe		Total - M€	% Etat	État - M€	% Région	Région - M€	Autres (en %)	Autres - M€
<b>LNMP Phase 2 - (Béziers-Perpignan)</b>								
LNMP	Ferroviaire - Etudes de la phase 2 de LNMP jusqu'à la DUP	24,2	50 %	12,1	20,1 %	4,85	30 %	7,25
LNMP	Ferroviaire - AF anticipées de la phase 2 de LNMP jusqu'à la DUP	20,0	50 %	10,0	20,1 %	4,01	30 %	5,99
LNMP	LNMP - réalisation de la phase 1 (Montpellier - Béziers)	2040	40 %		16 %	334,6	44 %	889,44
GPSO	GPSO - réalisation de la 1ere étape de la phase 1 du Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (au prorata du linéaire en Occitanie, hors AFNT et AFSB).	2572	40 %		12 %	300,9	48 %	1242,28
<b>Sous total 2.1 Développer le réseau ferroviaire à grande vitesse en Occitanie</b>		<b>44,2 M€</b>		<b>22,1 M€</b>		<b>8,9 M€</b>		<b>13,2 M€</b>

### 2.2 - Moderniser le réseau existant

Axe		Intitulé de l'opération	Total - M€	% Etat	État - M€	% Région	Région - M€	Autres (en %)	Autres - M€
<b>Moderniser le réseau existant</b>									
Toulouse-Matabiau	Prolongement des souterrains de la Gare de Toulouse Matabiau en liaison avec l'extension du PEM Matabiau	1,95	55 %	1,07	45 %	0,9			
		30,00	55 %	16,5	35 %	10,5	10 %	3,00	
Toulouse-Matabiau	Modernisation de la Gestion des circulations de l'étoile de Toulouse (Construction du bâtiment - Brique 3&4	11,3	53,3 %	6,0	20 %	2,26	27 %	3,05	
Arc méditerranéen	Désaturation de la transversale Sud (dont nœud de Carcassonne et de Narbonne)	2,5	45 %	1,1	25 %	0,625	30 %	0,75	
Réseau structurant Occitanie	Autres études réseau structurant ferroviaire et actualisations éventuelles selon clé opération initiale	12	50 %	6,0	50 %	6,0			
Global	Etudes sous MOA Région en lien avec les opérations	1	0 %	0	100 %	1			
<b>Sous total 2.2- Moderniser le réseau existant</b>		<b>58,7 M€</b>		<b>30,7 M€</b>		<b>21,3 M€</b>		<b>6,8 M€</b>	

### 2.3 - Opérations concourant aux projets de SERM

Axe		Total - M€	% Etat	État - M€	% Région	Région - M€	Autres (en %)	Autres - M€
<b>Allongements de quais</b>		<b>12,0</b>		<b>6,0</b>		<b>6,0</b>		
SERM Toulouse	Branche Ouest - Allongements des quais de Lardenne	1,00	50,0 %	0,50	50,0 %	0,50		
SERM Montpellier	Allongements des quais des gares situées entre Nîmes et Montpellier	11,00	50,0 %	5,50	50,0 %	5,50		
<b>Désaturation du nœud de Matabiau - SERM Toulousain</b>		<b>16,3</b>		<b>8,2</b>		<b>5,9</b>		<b>2,3</b>
Toulouse-Matabiau	Modernisation du remisage du faisceau impair (Terre Cabade, Acacia)	11,4	50,0 %	5,70	30,0 %	3,42	20,0 % (Sous réserve des échanges ultérieurs)	2,28
Toulouse-Matabiau	Modernisation du remisage du faisceau impair (Pérole)							
Toulouse-Matabiau	Augmentation de la capacité de la gare Matabiau - volet signalisation (2 TMV)	1,4	50,0 %	0,70	50,0 %	0,7		
Toulouse-Matabiau	Amélioration accès zone de Raynal	3,5	50,0 %	1,75	50,0 %	1,75		
<b>Sous total 2.3- Opérations concourant au projet de SERM toulousain</b>		<b>28,3 M€</b>		<b>14,2 M€</b>		<b>11,9 M€</b>		<b>2,3 M€</b>

### 2.4 - Rendre le réseau ferroviaire occitan sécurisé, résilient et préparé aux enjeux futurs

Axe		Total - M€	% Etat	État - M€	% Région	Région - M€	Autres (en %)	Autres - M€
<b>Opérations d'amélioration de la qualité du réseau</b>		<b>12,8</b>	<b>jusqu'à 50%</b>	<b>4,3</b>	<b>0%-25%</b>	<b>2,3</b>	<b>25%-75%</b>	<b>6,2</b>
Transversale Sud	Etude exploratoire d'amélioration de la résilience de la Transversale Sud et études sur les renforcements des IFE entre Narbonne et Toulouse	10,0	0 à 50 %	2,90	0 à 25 %	1,6		5,50
Global	Etudes prospectives ferroviaires	2,8	50 %	1,40	25 %	0,7	25 %	0,70
<b>Sous-total 2.4 - Rendre le réseau ferroviaire occitan sécurisé, résilient et préparé aux enjeux futurs</b>		<b>12,8 M€</b>		<b>4,3 M€</b>		<b>2,3 M€</b>		<b>6,2 M€</b>

### 2.5 - Opération d'amélioration des temps de parcours concourant à la mise en accessibilité

<b>Schéma Directeur POLT en Occitanie</b>								
POLT	Gares de Caussade, Souillac et Gourdon	20,4	50 %	10,20	50 %	10,2		
<b>Sous-total 2.5</b>		<b>20,4 M€</b>		<b>10,2 M€</b>		<b>10,2 M€</b>		
<b>Total 2.1 + 2.2 + 2.3 + 2.4 + 2.5</b>		<b>164</b>		<b>81</b>		<b>54</b>		<b>28</b>

**3. Lignes de desserte fine du territoire (LDFT)****3.1a LDFT régionale faisant l'objet d'un accord entre l'État et Région (protocole janvier 2022) dont réouverture de ligne.**

Axe	Total - M€	% Etat	État - M€	% Région	Région - M€	Autres (en %)	Autres - M€
<b>Régénération de LDFT régionales (dont réouvertures de lignes)</b>	<b>136,5</b>	<b>25 %</b>	<b>34,1</b>	<b>66,50 %</b>	<b>90,8</b>	<b>8,50 %</b>	<b>11,6</b>
Travaux de régénération Toulouse (Empalot) - Auch	3,5	25 %	0,875	66,5 %	2,3275	8,50 %	0,2975
QNE - Travaux de régénération Brive (St Denis Pré-Martel) - Aurillac (Lamativie)	37,9	25 %	9,475	66,5 %	25,2035	8,50 %	3,2215
QNE - Travaux de régénération Saint-Sulpice - Castres - Mazamet							
QNE - Travaux de régénération Tessonnières - Capdenac							
QNE - Travaux de régénération Figeac - Aurillac (Bagnac)							
QNE - Travaux de régénération Albi-Rodez	4,7	25 %	1,175	66,5 %	3,1255	8,50 %	0,3995
Travaux de régénération Carcassonne-Limoux Plan Rail	17,1	25 %	4,275	66,5 %	11,3715	8,50 %	1,4535
Régénération quais de LDFT (Nîmes-Le Grau)	2,5	25 %	0,625	66,5 %	1,6625	8,50 %	0,2125
Travaux de régénération Villefranche - La Tour de Carol (669) Plan Rail + Travaux de 6-Régénération de 49 Ouvrages en Terre (OT) en 3 phases + Renouveler les 7 sous-stations	46,6	25 %	11,65	66,5 %	30,989	8,50 %	3,961
Travaux de régénération Perpignan - Villefranche (679) Plan Rail + Exploitation entre Ille/Têt et Villefranche (renouvellement du cantonnement assisté par ordinateur - CAPI)	17,2	25 %	4,300	66,5 %	11,438	8,50 %	1,462
Etudes de régénération Limoux - Quillan	2	25 %	0,500	66,5 %	1,330	8,50 %	0,170
Etudes de régénération Rodez-Séverac	5	25 %	1,250	66,5 %	3,325	8,50 %	0,425

**3.1b LDFT faisant l'objet d'investissement pour la modernisation de leur exploitation**

Intitulé de l'opération	Montant tous cofinanceurs CPER 2023-27	% Etat	État - Montant contractualisé	% Région	M€ Région	Reste à financer	Cofinanceur potentiels ou avérés
<b>Régénération/Modernisation du système d'exploitation des LDFT régionales</b>	<b>8,0</b>	<b>20 %</b>	<b>2,0</b>	<b>66,5%-80%</b>	<b>5,3</b>	<b>jusqu'à 13,5%</b>	<b>0,7</b>
Modernisation du système d'exploitation (Train Jaune)	5	20,0 %	1,000	66,5 %	3,325	13,5 %	0,675
Exploitation entre Ille/Têt et Villefranche (renouvellement du CAPI)	3	33,5 %	1,005	66,5 %	1,995	0,0 %	0,000
<b>Total 3.1a + 3.1b LDFT régionales</b>	<b>145 M€</b>		<b>36 M€</b>		<b>96 M€</b>		<b>12 M€</b>

**3.2 LDFT Interrégionales et translozérien**

Intitulé de l'opération	Montant tous cofinanceurs CPER 2023-27	% Etat	État - Montant contractualisé	% Région	M€ Région	Reste à financer	Cofinanceur potentiels ou avérés
<b>Régénération du H - Aubrac/Cévenol/translozérien</b>	<b>237,0</b>		<b>115,3</b>		<b>101,6</b>		<b>20,1</b>
Travaux de régénération Le Monastier - La Bastide (723).	47	25 %	11,750	66,5 %	31,255	8,50 %	3,995
Travaux de régénération Ligne du Cévenol (790 000) et ligne de l'Aubrac (722 000)	190	54,50 %	103,550	37,00 %	70,300	8,50 %	16,150
<b>Sous-total 3.2 LDFT interrégionales</b>	<b>237 M€</b>		<b>115 M€</b>		<b>102 M€</b>		<b>20 M€</b>
<b>Total 3.1 + 3.2 (LDFT)</b>	<b>382 M€</b>		<b>151 M€</b>		<b>198 M€</b>		<b>32 M€</b>

**4 - Mises aux normes d'accessibilité des gares aux personnes à mobilités réduites (PMR)**

Intitulé de l'opération	Montant tous cofinanceurs CPER 2023-27	% Etat	État - Montant contractualisé CPER 2023-27	% Région	M€ Région	Reste à financer	Cofinanceur potentiels ou avérés
<i>Gare de Montauban inscrites au schéma national financées sur le plan de relance (valorisé)</i>	11,15	50 %		0,00 %	0,0	50,00 %	SNCF G&C
Nîmes	9	50 %	4,50	0,00 %	0,0	50,00 %	SNCF G&C
Narbonne	11,5	60 %	6,90	0,00 %	0,0	40,00 %	SNCF G&C
Carcassonne	9,8	50 %	4,90	0,00 %	0,0	50,00 %	SNCF G&C
Perpignan - fin d'AdAp	2	50 %	1,00	0,00 %	0,0	50,00 %	SNCF G&C
Matabiau - fin d'AdAp	3,5	50 %	1,75	0,00 %	0,0	50,00 %	SNCF G&C
Tarbes - surcoûts	3,2	45 %	1,44	0,00 %	0,0	55,00 %	SNCF G&C
Actualisation éventuelles opérations du SDNA	1	100 %	1,00	0,00 %	0,0	0,00 %	SNCF G&C
<b>Schéma directeur National</b>	<b>40,0</b>		<b>21,5</b>			<b>50,0%</b>	<b>SNCF G&amp;C</b>
Schéma régional - Agde	15,2	25 %	3,80	55,30 %	8,4	19,70 %	2,9944
Schéma régional - Mende	2,2	25 %	0,55	75,00 %	1,7	0,00 %	-
Schéma régional - Villefranche Vernet les Bains (66)	2,43	25 %	0,61	75,00 %	1,8	0,00 %	-
Schéma régional - La Tour de Carol (phase 2)	3,9	25 %	0,98	75,00 %	2,9	0,00 %	-
Schéma régional - Alès	9,5	25 %	2,38	75,00 %	7,1	0,00 %	-
Actualisation éventuelles opérations du SDRA	1	25 %	0,25	75,00 %	0,8	0,00 %	-
<b>Schéma directeur Régional</b>	<b>34,2</b>	<b>25 %</b>	<b>8,6</b>	<b>75,00 %</b>	<b>22,7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Mise en accessibilité des quais des gares inscrites aux agendas d'accessibilité programmées</b>	<b>74 M€</b>		<b>30 M€</b>		<b>23 M€</b>		<b>21 M€</b>

**5- Développer la performance et la part du fret ferroviaire en Occitanie**

Intitulé de l'opération	Total - M€	% Etat	État - M€	% Région	Région - M€	Autres (en %)	Autres - M€
<b>Ports ferroviaires régionaux</b>	<b>36,9</b>		<b>14,6</b>		<b>20,7</b>	<b>Jusqu'à 25%</b>	<b>1,6</b>
Amélioration de la desserte ferroviaire des ports	35,6	40 %	14,24	57,2 %	20,36	3 %	1
Embranchement ECM	1,25	25 %	0,3125	25 %	0,3125	50 %	0,625
<b>Plateformes multimodales</b>	<b>45,0</b>	<b>50 %</b>	<b>21,2</b>	<b>Jusqu'à 30%</b>	<b>11,6</b>	<b>Jusqu'à 50%</b>	<b>12,2</b>
Centre de transports combinés de Perpignan.	8,5	50 %	4,25			50 %	4,25
	4,3			100 %	4,3		
Extension des installations de la gare de fret du Boulou et connexion à la ligne Figueras - Perpignan	17,6	55 %	9,7	18,81 %	3,3	26,19 %	4,61
Développement de la plateforme multimodale de Beaucaire	1	25 %	0,25	25 %	0,25	50 %	0,50
Développement de la plateforme multimodale de Saint-Jory	2	50 %	1,0			50 %	1,00
Développement de la plateforme multimodale de Laudun L'Ardoise	0,65	40 %	0,26	10 %	0,07	50 %	0,33
Autres développements de plateformes multimodales	10,9	25 à 50%	5,8	0 à 30%	3,7	10 à 50%	1,5
<b>Installations terminales embranchées (ITE) et Capillaires FRET</b>	<b>54,0</b>	<b>de 0 à 60%</b>	<b>20,0</b>	<b>de 0 à 15%</b>	<b>11,0</b>	<b>50,0 %</b>	<b>23,0</b>
Ligne capillaire Fret entre Lannemezan et Labarthe	6,4	60 %	3,8	15 %	1,0	25 %	1,6
Autres lignes capillaires fret ou ITE	47,6	34 %	16,2	21 %	10,0	45 %	21,4
<b>Autres</b>	<b>23,0</b>	<b>50 à 75%</b>	<b>10,0</b>	<b>25 %</b>	<b>12,5</b>	<b>Jusqu'à 25%</b>	<b>0,5</b>
Contournement fret par la vallée de l'Hers.	6	75 %	4,5	25 %	1,5		-
Développement capacité/robustesse - Poste d'aiguillage informatisé Rive droite du Rhône	15	30 %	4,5	70 %	10,5		
Augmentation de la capacité sur le CNM	2	50 %	1	25 %	0,5	25 %	0,50
<i>Modernisation du triage de St Jory (1ère et 2ème tranches)</i>	10	100 %	10,0	0 %	0,0	0,00 %	-
<b>Total</b>	<b>159 M€</b>		<b>66 M€</b>		<b>56 M€</b>		<b>37 M€</b>

**6 - Véloroutes**

Axe	Total - M€	% Etat	État - M€	% Région	Région - M€	Autres (en %)	Autres - M€
<b>Schéma national et régional des véloroutes</b>	<b>50,0</b>	<b>25% à 33%</b>	<b>15,0</b>	<b>30 %</b>	<b>15,0</b>	<b>37% à 45%</b>	<b>20,0</b>
Interventions sur schéma directeur régional	20	25 %	5,0	30 %	6	45 %	CT
Interventions sur schéma directeur national	30	33 %	10,0	30 %	9	37 %	CT
	<b>50 M€</b>		<b>15 M€</b>		<b>15 M€</b>		<b>20 M€</b>

7- Volet routier										
Départements	Axe	Intitulé de l'opération	Référence de l'engagement du Gouvernement	Montant tous cofinanceurs	Montant part État (M€)	% Part État	Montant part Région (M€)	% Part Région	Montant autres cofinanceurs (M€)	% Part autres cofinanceurs
<b>1-Opérations sur réseau routier national (Montants TTC)</b>										
<b>Axe RN 21</b>				<b>76,0</b>	<b>41,10</b>		<b>17,45</b>		<b>17,45</b>	
Hautes-Pyrénées	RN21	Tarbes-Lourdes – déviation d'Adé	Protocole du 17 février 2022	76,0	41,10	54,08 %	17,45	22,96 %	17,45	22,96 %
<b>Axe RN 106</b>				<b>3,6</b>	<b>3,60</b>		<b>0,00</b>		<b>0,00</b>	
Gard	RN 106	Mise en transparence du remblai de la RN 106 à Nîmes (PAPI 3 du Vistre)	Convention cadre du PAPI 3	3,6	3,60	100 %				
<b>Axe RN 20</b>				<b>40,9</b>	<b>23,36</b>		<b>5,45</b>		<b>12,08</b>	
Ariège	RN20	Aménagements d'Ussat et Ornolac – Ussat-les-bains (Achèvement des travaux)		4,26	2,56	60 %	0,85	20 %	0,85	20 %
Ariège	RN 20	Dévation de Tarascon s/ Ariège * Etudes * Travaux accès sud et nord et galerie de reconnaissance		18,8	11,28	60 %	3,76	20 %	3,76	20 %
Pyrénées-Orientales	RN20	Accès à l'hôpital transfrontalier de Puigcerdà (Etudes et travaux)		2,5	0,83	33 %	0,84	33,67 %	0,83	33,33 %
Pyrénées-Orientales	RN20/22/3 20	Accord internationaux 2022 sur le périmètre de l'expérimentation régionale – 1ère tranche		10,3	6,20	60 %			4,13	40 %
Ariège	RN20/22/3 20	Accord internationaux 2017		5,0	2,50	50 %			2,50	50 %
<b>Axe RN 88</b>				<b>119,5</b>	<b>55,75</b>		<b>29,05</b>		<b>34,70</b>	
Aveyron	RN88	Achèvement de l'opération du contournement de Baraqueville (aire de Marengo)		3,8	1,90	50 %	0,95	25 %	0,95	25 %
Lozère	RN88	Rocade ouest de Mende (Achèvement de l'opération)		2,1	1,05	50 %	0,40	19 %	0,65	31 %
Lozère	RN88	Aménagements sur la RN88 en Lozère dont aménagements de sécurité		13,6	6,80	50 %	3,40	25 %	3,40	25 %
Lozère	RN88	Dévation de Langogne - 1ère phase (1)		80,0	40,00	50 %	20,00	25 %	20,00	25 %
Tarn	RN88	Aménagements de sécurité Lescure d'Albigeois		20	6,00	30 %	4,30	22 %	9,70	49 %
<b>Axe RN 125</b>				<b>16,5</b>	<b>5,77</b>		<b>5,36</b>		<b>5,36</b>	
Haute-Garonne	RN125	Dévation de Saint Béat (Achèvement de l'opération)		16,5	5,77	35 %	5,36	32,5 %	5,36	32,5 %
<b>Autres</b>				<b>25,7</b>	<b>14,55</b>		<b>3,33</b>		<b>7,82</b>	
Hérault	RN113	Aménagement de la RN 113 Lunel et Lunel-Vieil : acquisitions foncières obligatoires		3,6	1,80	50 %			1,80	50 %
Hérault	A75	Aire du Bosc Salagou : phase 1 = aire Sud vers Nord		4,6	4,60	100 %				
	RRN	Etudes amont, compléments éventuels aux opérations, acquisitions foncières nécessaires et aménagements ponctuels de sécurité		17,5	8,15	30 à 50%	3,33	0 à 25%	6,02	25 à 55%
<b>Total</b>				<b>282</b>	<b>144</b>		<b>61</b>		<b>77</b>	
<b>2-Opérations sur réseau routier transféré aux départements au 1er janvier 2024 (montants HT)</b>										
<b>Axe RD888 (ex RN88) en Aveyron</b>				<b>80,0</b>	<b>40,00</b>		<b>20,00</b>		<b>20,00</b>	
Aveyron	RD888 (ex RN88)	Tracé neuf entre Rodez et A75 (2) et aménagement éventuel des giratoires de Rodez		80,0	40,00	de 40 à 50%	20,00	de 0 à 25%	20,00	de 25 à 60 %
<b>Axe RD1124 (ex RN124) dans le Gers</b>				<b>70,3</b>	<b>31,61</b>		<b>19,32</b>		<b>19,32</b>	
Gers	RD1124 (ex RN124)	Mise à 2x2v entre Gimont et L'Isle Jourdain	Protocole du 14 mai 2021	70,3	31,61	45 %	19,32	28 %	19,32	28 %
<b>Axe RD66 (ex RN116) dans les Pyrénées-Orientales</b>				<b>27,0</b>	<b>15,00</b>		<b>5,50</b>		<b>6,50</b>	
Pyrénées-Orientales	RD66 (ex RN116)	Aménagements entre Illes sur Têt – Prades	Protocole du 15 avril 2022	13,2	6,60	50 %	3,30	25 %	3,30	25 %
Pyrénées-Orientales	RD66 (ex RN116)	Aménagements entre Prades et Bourg Madame – hors reprise virage d'Err et traitement traversée de Villefranche (stationnement public traité par un autre biais)	Protocole du 15 avril 2022	8,8	4,40	50 %	2,20	25 %	2,20	25 %
Pyrénées-Orientales	RD66 (ex RN116)	Accord internationaux 2022 dans les PO		5,0	4,00	80 %			1,00	20 %
<b>Etudes amont sur les ex RN</b>				<b>0,5</b>	<b>0,25</b>				<b>0,25</b>	
Gers	ex RN21	Dossier de concertation contournement d'Auch		0,3	0,15	50 %			0,15	50 %
Lot	ex RN122	Etudes opportunités aménagements de sécurité		0,20	0,10	50 %			0,10	50 %
<b>Total</b>				<b>178</b>	<b>87</b>		<b>45</b>		<b>46</b>	
<b>Total 1 + 2</b>				<b>460 M€</b>	<b>231 M€</b>		<b>105 M€</b>		<b>124 M€</b>	

(1) Participation de l'Etat plafonnée à 50% dans la limite de 40 M€ pour la déviation de Langogne

(2)

Participation de l'Etat plafonnée à 50% sur le tracé neuf entre Rodez et A75 et 40% pour les giratoires de Rodez avec un plafond global de 40M€  
Participation de la Région à 25% limitée au tracé neuf entre Rodez et A75