



**PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



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

PROJET

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^{er} 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 JJ/MM/AAAA,

Vu l'avis émis par l'autorité environnementale le JJ/MM/AAAA,

Vu la consultation publique organisée du JJ/MM/AAAA au JJ/MM/AAAA,

Vu l'accord de la directrice générale des collectivités locales donné le JJ/MM/AAAA 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 en date du JJ/MM/AAA 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^{er} décembre 2022, est modifié comme suit :

ARTICLE 1 : MODIFICATIONS APPORTEES 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 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 ainsi que 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 combinant désenclavement des territoires excentrés et désaturation des zones denses.

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^e et 6^e 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 de la loi 3DS (déconcentration, décentralisation, différenciation, simplification) du 21 février 2022 et au regard des enjeux de désenclavement des territoires que représentent les 1 700 km de routes nationales non concédées, la Région Occitanie a souhaité saisir l'opportunité offerte par l'État de l'expérimentation de la mise à disposition d'une partie du réseau routier national. À ce titre, à compter du 1^{er} janvier 2025, et sous réserve de la signature des conventions d'application prévues par la loi, elle sera responsable d'aménager, d'entretenir et d'exploiter les autoroutes, les routes et les portions de voies mises à sa disposition dans le cadre de l'expérimentation.

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 la déviation de Lunel et Lunel-Viel sur la RN 113 dans l'Hérault et sur l'échangeur de Sesquières dans la métropole toulousaine.
- Des opérations sur le réseau routier national mis à disposition de la Région à titre expérimental au 1^{er} janvier 2025 :
 - Sur la RN20 : premiers travaux de la déviation de Tarascon-sur-Ariège et achèvement des aménagements d'Ussat et Ornlac-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^{er} janvier 2024 (sous maîtrise d'ouvrage des départements) :
 - études et premiers travaux de la section Rodez-Laissac sur la RD888 (ex RN 88) en Aveyron, et aménagement éventuel des giratoires de Rodez
 - 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 les 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 pourraient en particulier être 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 4e 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'Etat 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, qui seront précisés dans l'avenant au CPER, 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
SERM	240 M€	81 M€	81 M€	78 M€
FERROVIAIRE	779 M€	329 M€	331 M€	120 M€
<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€
Routes	460 M€	231 M€	105 M€	124 M€
Véloroutes	50 M€	15 M€	15 M€	20 M€
Total	1 529 M€	656 M€	532 M€	341 M€

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

Le Préfet de la région Occitanie

La présidente de la Région Occitanie

Pierre-André DURAND

Carole DELGA

Liste des annexes :

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

PROJET