



Les transports en Occitanie – Bilans et perspectives



PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

Partie 1 : Les dynamiques de mobilité en région Occitanie

Partie 2 : Focus sur quelques projets d'infrastructures de mobilité

Partie 3 : Principaux éléments à retenir du dernier rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures

Partie 4 : Quelques éléments tirés du Conseil national de la transition énergétique du 22 mai 2023

Les dynamiques de mobilité en région Occitanie (1/14)

Démographie : 6,1 millions en 2023, 5,7 en 2013 (+7 %)

Haute-Garonne : 1,47 millions en 2023, 1,3 million en 2013 (+13%)

Hérault : 1,23 millions en 2023, 1,16 en 2013 (+6%)

Ces deux départements représentent 44 % de la population régionale (43 % en 2013)

Logements :

3,6 millions en 2019, 3,1 millions en 2008 (+16%)

Tourisme :

Nuitées : 12,2 millions en 2019 (idem 2022 et 2011), constant

Actifs de 15 à 64 ans :

73 % en 2019, 69,8 % en 2008

Les dynamiques de mobilité en région Occitanie (2/14)

Catégories socio-professionnelles :

Agriculteurs : 55 000 en 2019, 69 000 en 2008 (-20%)

Artisans, commerçants, chefs d'entreprise: 203 000 en 2019, 175 000 en 2008 (+16%)

Cadres : 406 000 en 2019, 325 000 en 2008 (+25%)

Professions intermédiaires : 667 000 en 2019, 584 000 en 2008 (+14%)

Employés : 769 000 en 2019, 721 000 en 2008 (+7%)

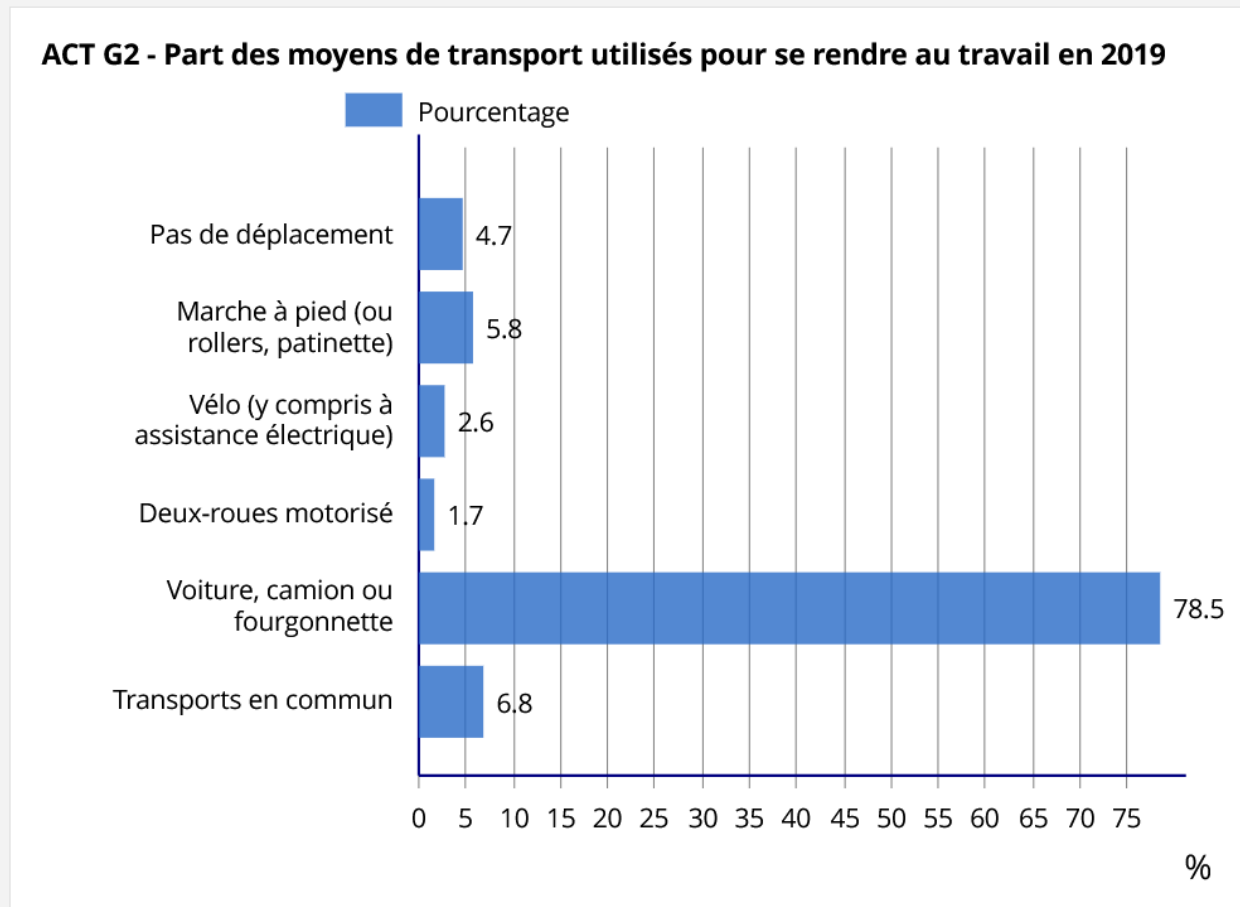
Ouvriers : 501 000 en 2019, 513 000 en 2008 (-2,4%)

Les dynamiques de mobilité en région Occitanie (3/14)

GRAPHIQUE

TABLEAU

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019



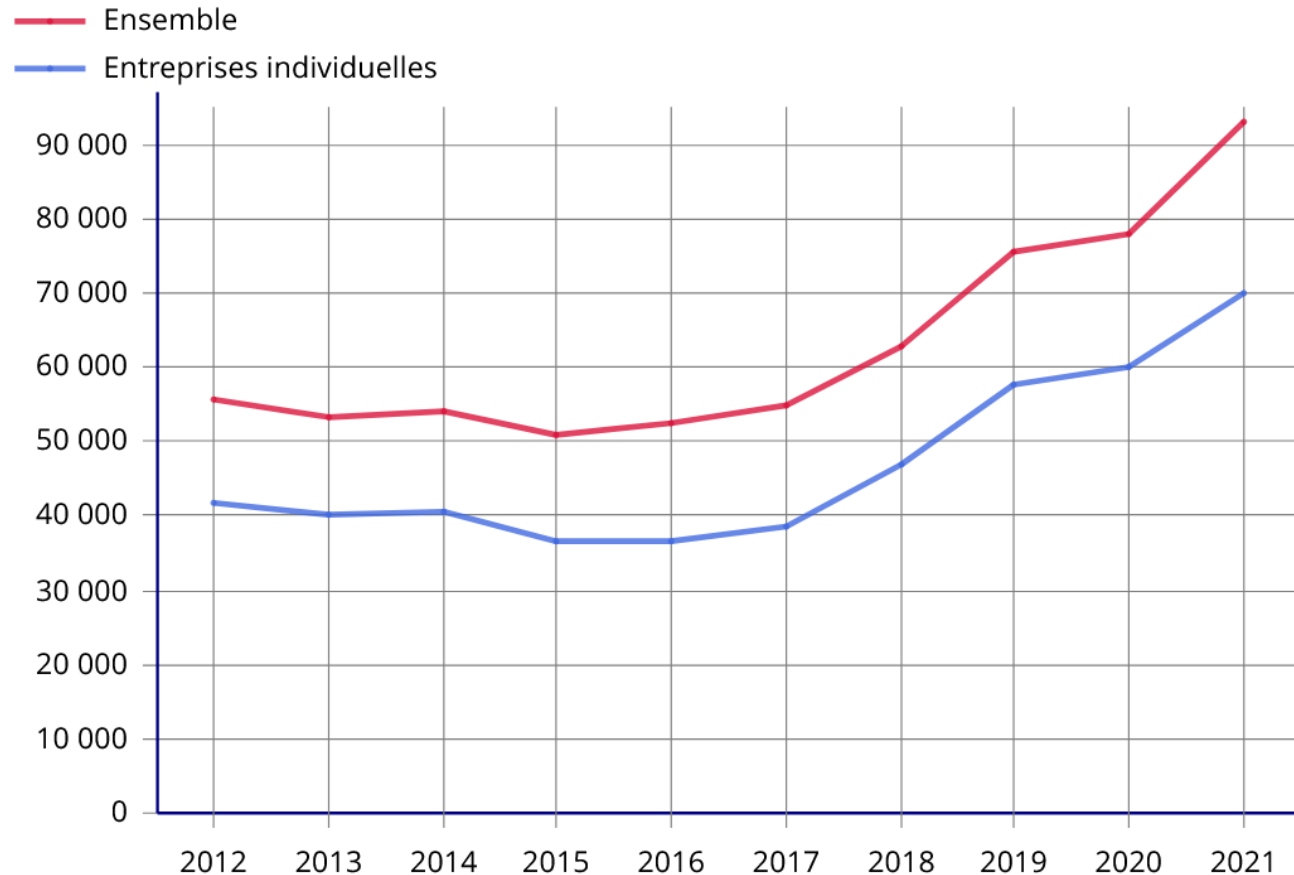
Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

Source : Insee, RP2019 exploitation principale, géographie au 01/01/2022.

Les dynamiques de mobilité en région Occitanie (4/14)

DEN G1 - Evolution des creations d'entreprises

DEN G1 - Évolution des créations d'entreprises



Champ : activités marchandes hors agriculture.

Source : Insee, Répertoire des entreprises et des établissements (Sirene) en géographie au 01/01/2022.

Les dynamiques de mobilité en région Occitanie (5/14)

Parc automobile :

Voitures particulières : 3,72 millions en 2022, 3,31 en 2012 (+13%)

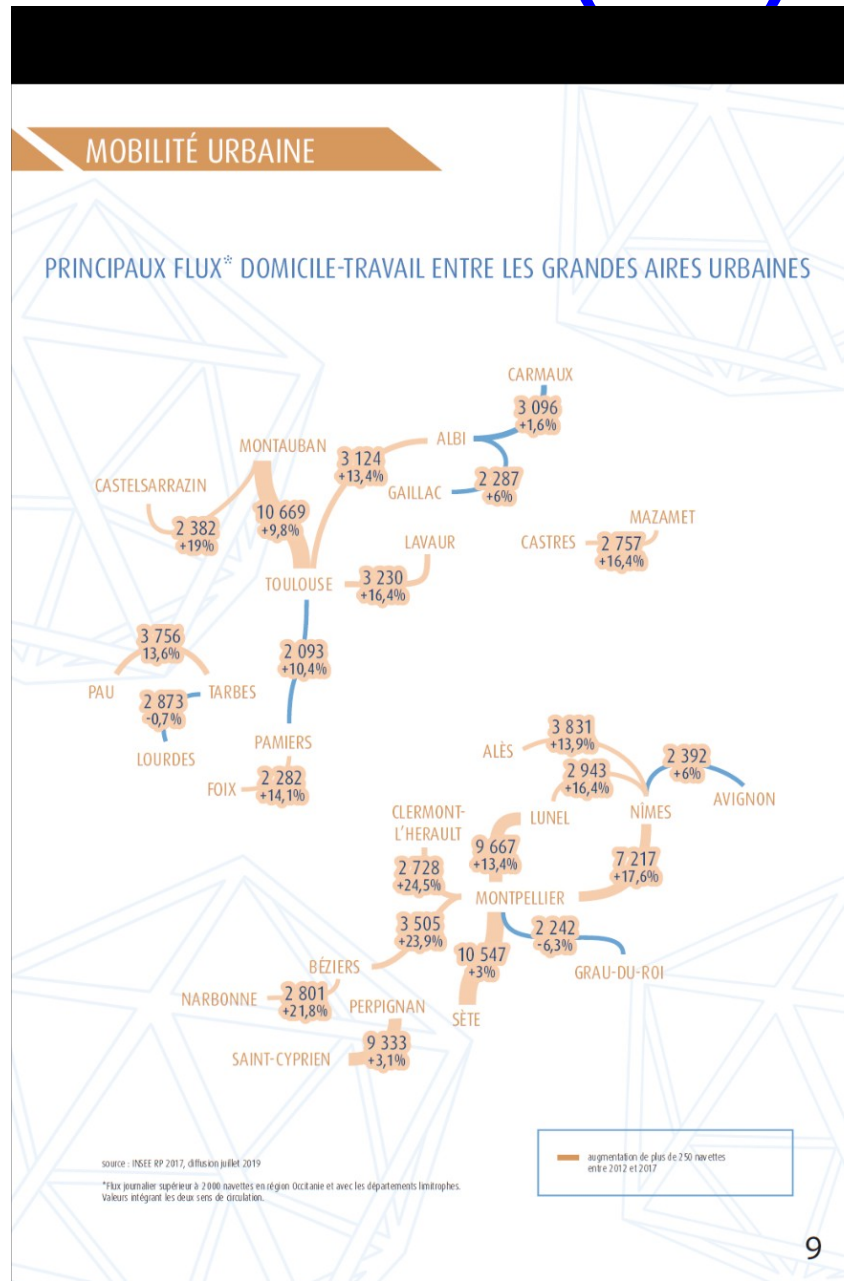
Véhicules utilitaires légers : 0,65 millions en 2022, 0,57 en 2012 (+12%)

Véhicules poids lourds : 60 000 en 2022, 58 000 en 2012 (+3%)

Véhicules autocars et autobus : 8 700 en 2022, 8 180 en 2012 (+6%)

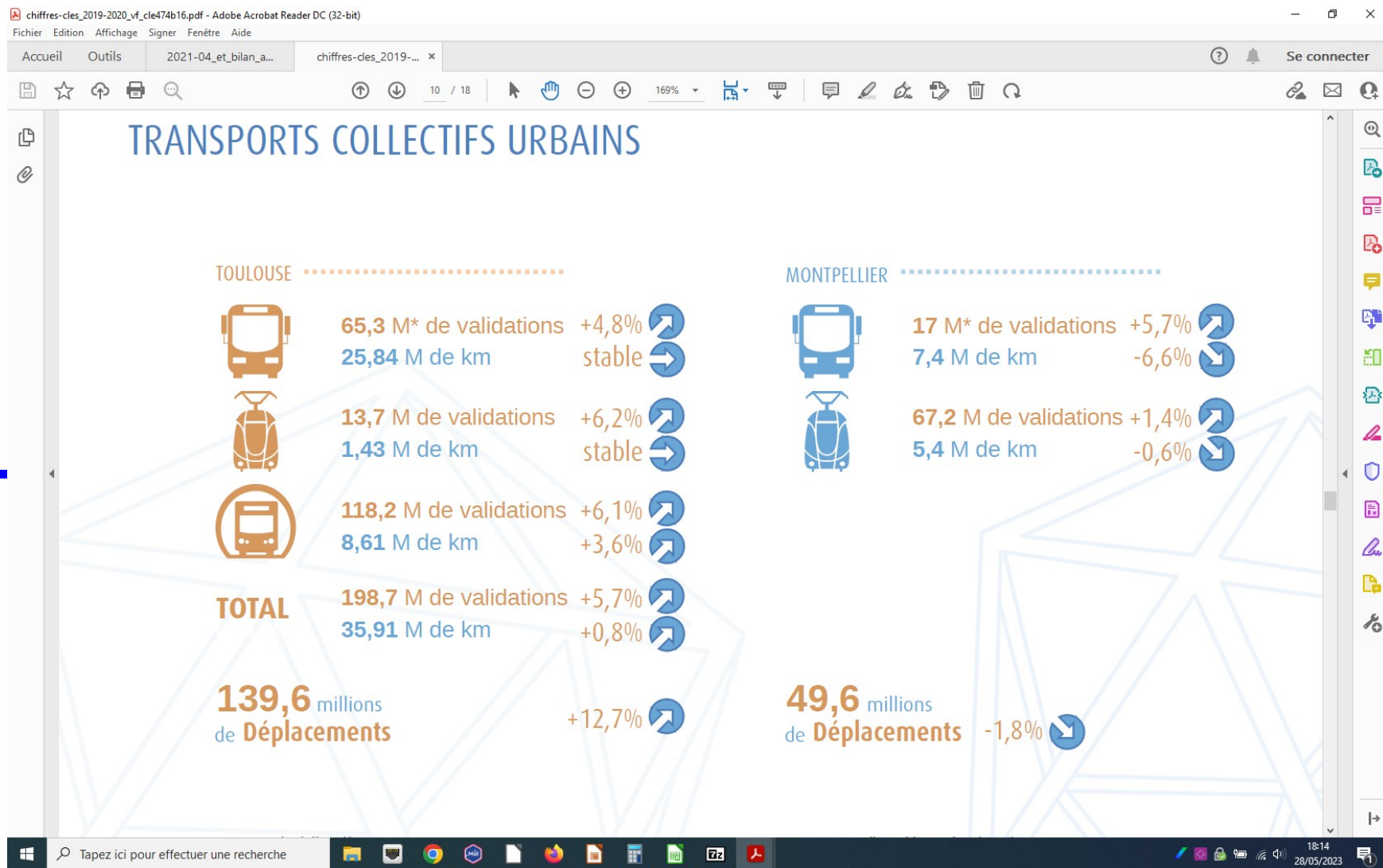
Les dynamiques de mobilité en région Occitanie (6/14)

2012-2017



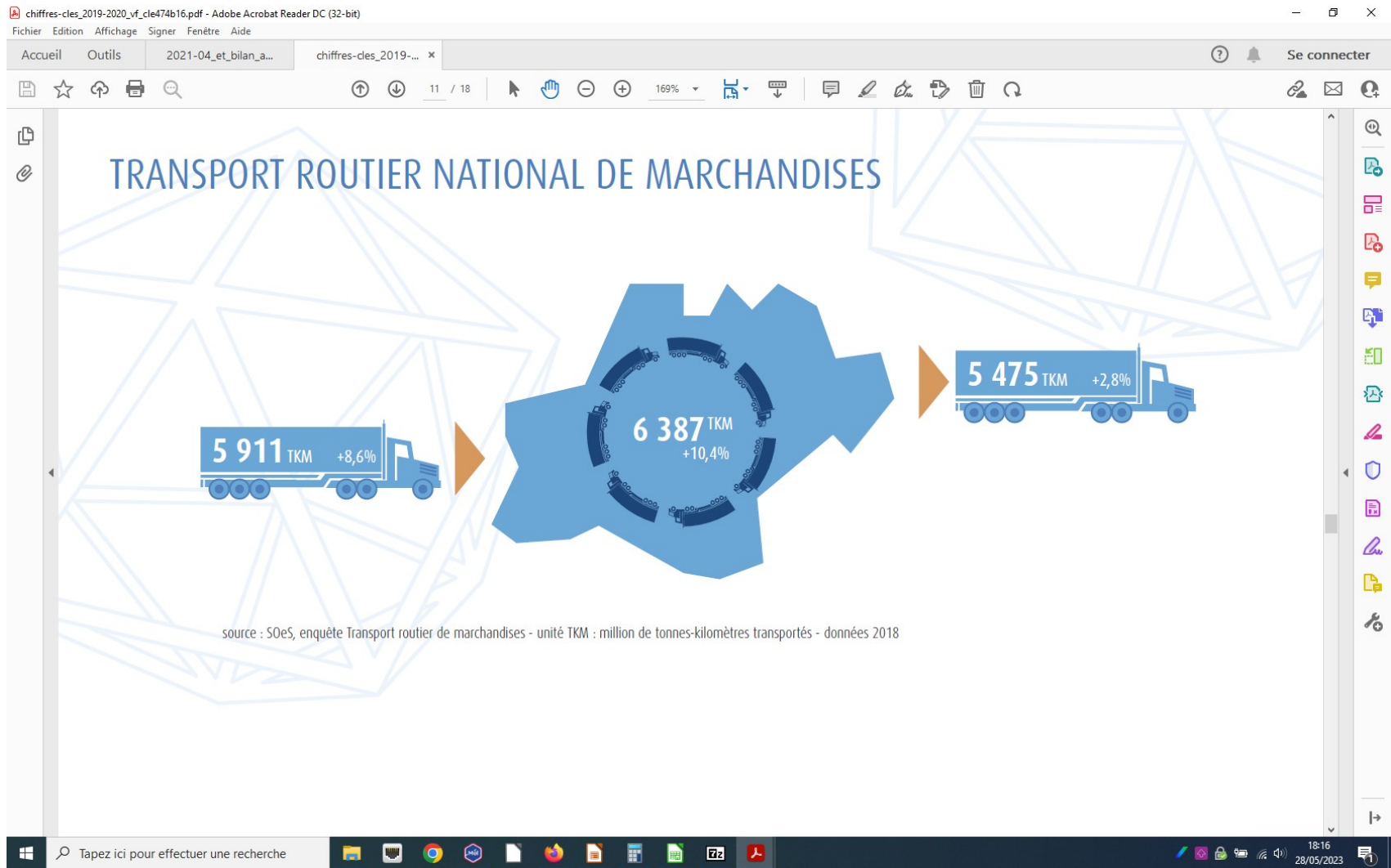
Les dynamiques de mobilité en région Occitanie (7/14)

2017-
2018



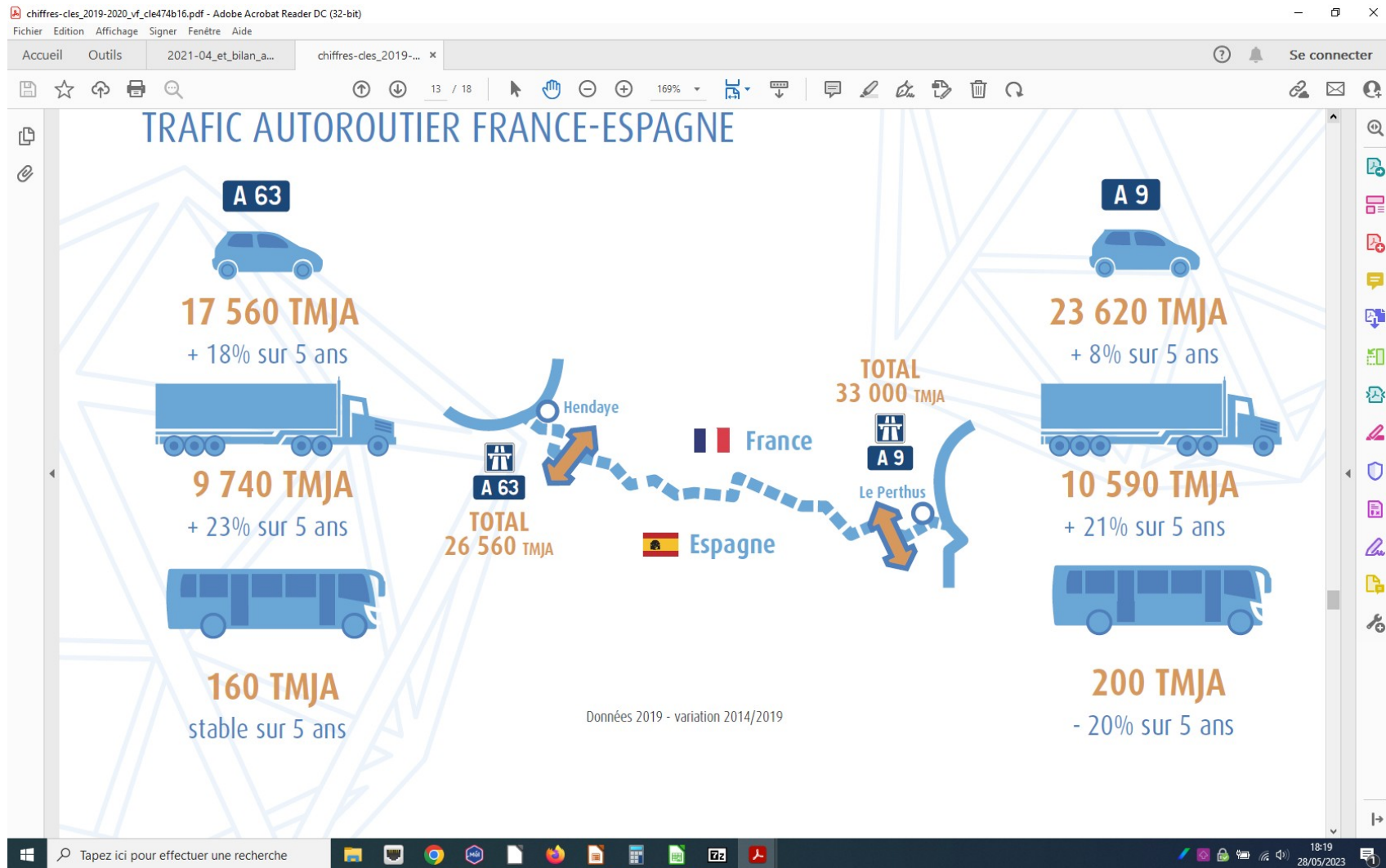
Les dynamiques de mobilité en région Occitanie (8/14)

2017-
2018



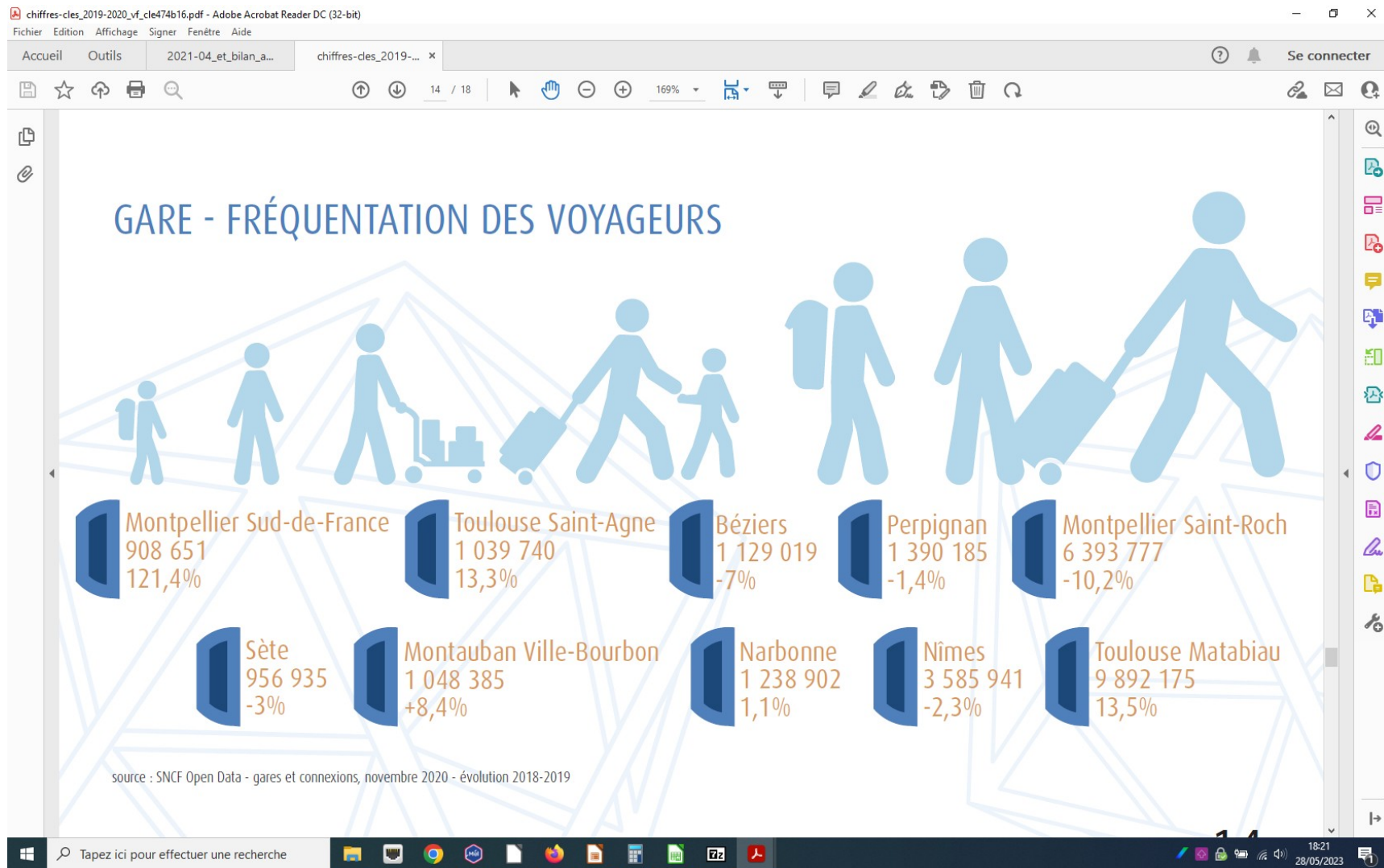
Les dynamiques de mobilité en région Occitanie (9/14)

2014-
2019



Les dynamiques de mobilité en région Occitanie (10/14)

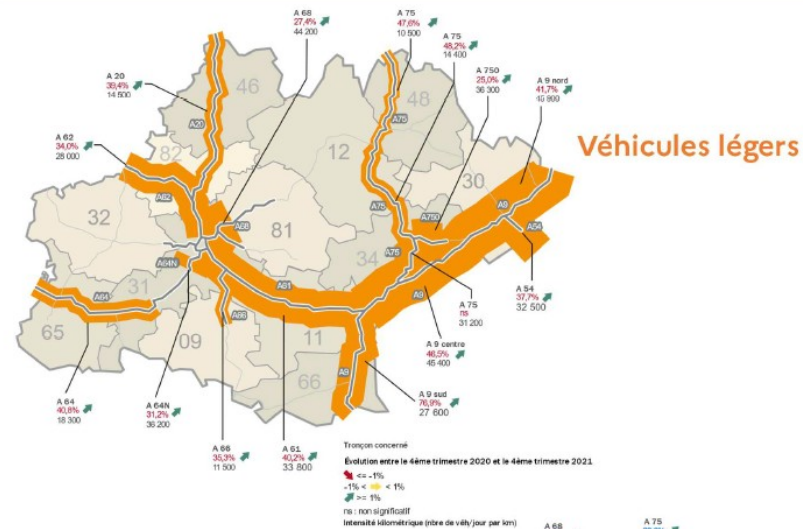
2018-
2019



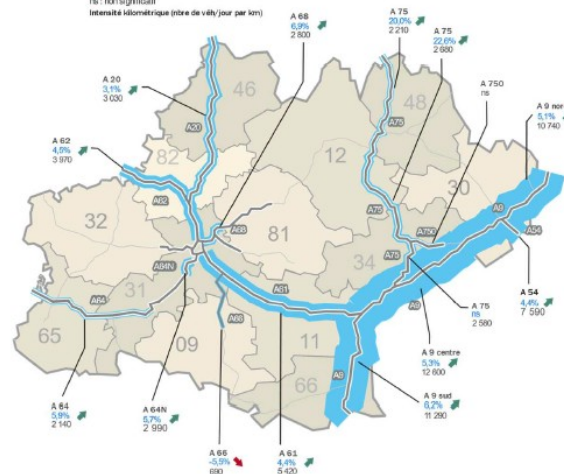
Les dynamiques de mobilité en région Occitanie (11/14)

Trafic routier (*)

(*) L'indicateur de trafic présenté dans les cartes qui suivent représente une intensité kilométrique (IKT : nombre de véhicules par jour et par kilomètre sur le trimestre). Il permet de suivre les évolutions de la circulation par autoroute ou par portion d'autoroute.



Véhicules lourds



Sources :
Autoroute du Sud de la France
Eiffage construction
DIR Massif Central

Observatoire Régional
des Transports Occitanie

Les dynamiques de mobilité en région Occitanie (12/14)

Donc :

- Une région dynamique avec un accroissement démographique rapide.
- Des activités économiques qui, malgré les vicissitudes, se développent.
- Des activités touristiques qui se maintiennent et sont probablement appelées à progresser.
- Une tendance à la centralisation de l'activité économique autour des grands centres urbains, notamment dans l'aire toulousaine.
- Un phénomène de polarisation autour de ces grands centres urbains, avec un accroissement des distances domicile-travail.
- Un phénomène de centralisation des services, grands centres urbains ou pas : immobilier d'entreprise, zones d'activités, zones commerciales, services publics...
- Région de transit, en particulier pour les poids-lourds, mais qui s'inscrit aussi fortement dans les dynamiques de transport nationales et européennes.
- Boom comme partout du commerce en ligne.

Les dynamiques de mobilité en région Occitanie (13/14)

D'où une forte demande de mobilité :

- Fluidifier le trafic, notamment et surtout pour compenser l'éloignement domicile-travail, et l'éloignement par rapport aux services.
- Faciliter les échanges économiques.
- Attirer des investissements.
- Favoriser l'intermodalité.
- Et les modes déplacement alternatifs à la voiture.
- Le tout dans de bonnes conditions de sécurité routière.

Les dynamiques de mobilité en région Occitanie (14/14)

Mais :

- Les investissements dans de nouvelles infrastructures, ou surtout leur modification ou leur augmentation de capacité, sont onéreux, et nécessitent des co-financements, dans un contexte de tension sur les dépenses publiques.
- La richesse et la complexité des processus juridiques avant le premier coup de pioche sont nécessairement consommateurs de temps.
- Les nécessités de respect des normes environnementales et de l'environnement naturel, la préservation des milieux (ou plutôt la compensation de leur perte) sont toujours plus prégnantes, du fait de la loi, mais aussi d'une demande citoyenne.
- Les citoyens s'emparent de plus en plus des phases de concertation (pour ou contre).
- NIMBY (not in my backyard) : on est favorable aux infrastructures améliorant la mobilité, mais pas si elles passent derrière la clôture du jardin...
- L'inflation, notamment du coût des carburants et des matériaux de construction

Focus sur quelques projets emblématiques d'infrastructures de mobilité - Routes (1/8)

RN 124

La route est au fur et à mesure transformé en 2x2 voies au vu de l'augmentation du trafic entre Auch et Toulouse et mise aux normes autoroutières pour prolonger l'A624, étapes récentes :

- Déviation de Léguevin à 2x2 voies sur une longueur de 12 km ouverte à la circulation le 6 juillet 2009.
- 2x2 voies entre Aubiet et Auch sur une longueur de 8,4 km ouverte à la circulation le 15 décembre 2012.
- Déviation de Gimont 2x2 voies sur une longueur de 9,5 km ouverte à la circulation le 15 février 2022.
- Début des travaux inaugurés le 25 mai 2023 pour la 2x2 voies entre Gimont et L'Isle-Jourdain, d'une longueur de 13 km.

Focus sur quelques projets emblématiques d'infrastructures de mobilité - Routes (2/8)

RN 88

Objectif depuis les années 70 de désenclaver le sud du Massif central et de créer un transversal (aussi de désengorger la vallée du Rhône). En 1993, la route nationale 88 est classée « priorité nationale » par le Comité interministériel d'aménagement du territoire

- Sur le secteur du Grand Rodez, la RN 88 est transformée en boulevard urbain (doublement des voies, nombreuses bretelles d'entrées et de sorties, vitesse limitée entre 70 et 90 km/h) pour permettre la fluidité du trafic, extrêmement dense.
- Sur le tronçon entre Rodez et Albi (représentant 70 kilomètres entre ces deux villes), la RN 88 est entièrement à 2x2 depuis mai 2022 (contournement de Baraqueville) hormis la déviation de Lescure-d'Albigeois.
- La rocade d'Albi est doublée avec une vitesse limitée à 90 km/h depuis février 2015. Ainsi, les automobilistes peuvent rejoindre Toulouse de Rodez sur un tracé entièrement à double voie. Le temps de trajet est de 80 minutes environ.

Focus sur quelques projets emblématiques d'infrastructures de mobilité - Routes (3/8)

RN 125

Déviation de Saint-Béat-Arlos :

- Creusement d'un tunnel d'une longueur d'un kilomètre environ (1 066 m) et la construction d'un nouveau pont sur la Garonne.
- À ce jour, les 2,5 km manquants, pour terminer la jonction avec le nouveau pont sur la Garonne sont prévus pour être achevés en 2024 ce qui permettra un contournement total de la commune de Saint-Béat.

Focus sur quelques projets emblématiques d'infrastructures de mobilité - Routes (4/8)

RN 126

Modernisation de l'axe routier en attendant l'A69 :

- La déviation de Soual, longue de 3,4 km et contournant la ville par le nord, est ouverte à la circulation le 19 février 2000.
- La déviation de Puylaurens, longue de 7 km et contournant la ville par le sud, est ouverte à la circulation le 7 juillet 2008.

Focus sur quelques projets emblématiques d'infrastructures de mobilité - Routes (5/8)

A 69

- L'autoroute A69 est une autoroute en projet reliant l'A68 (sortie 2) à la rocade de Castres par une liaison autoroutière à 2 × 2 voies entre Castres et Verfeil (Haute-Garonne) sur une longueur d'environ 54 km.
- La section est déclarée d'utilité publique en juillet 2018, elle sera payante et concédée. La société Atosca, créée en 2021, filiale du groupe NGE, en est le concessionnaire et en assurera la construction et l'exploitation du péage qui sera en « flux libre » (contrat de concession signé le 16 avril 2022).
- Le projet d'autoroute entre Toulouse et Castres remonte aux années 2000. En 1996, avait été ouverte l'A680, une bretelle de 8 km à 2 × 1 voies sans séparateur central, reliant l'A68 à la N126 et devant intégrer à terme l'autoroute alors projetée.

En 2000 et en 2008, ouvriront respectivement les déviations de Soual et de Puylaurens, deux voies rapides qui avaient vocation à être intégrées à la future autoroute.

Focus sur quelques projets emblématiques d'infrastructures de mobilité - Routes (6/8)

A 9-A 709

- Afin de séparer la circulation locale et celle de transit dans un but de réduction des embouteillages routiers, une nouvelle section de 12 km, à 2 fois 3 voies, fut construite entre Saint-Jean-de-Védas et Baillargues, et a ouvert dans son intégralité le 31 mai 2017.

- La section existante de 23 kilomètres a pris le nom d'A709, et demeure concédée à ASF tout en étant gratuite et assure un rôle de desserte locale de l'agglomération montpelliéraine.

À cette occasion, le péage vétuste de Gallargues-le-Montueux dans le Gard a été démoli pour laisser place à un nouveau plus proche de Montpellier (15 kilomètres en aval) construit à Baillargues. C'est avec ce péage et avec celui de Saint-Jean-de-Védas que l'autoroute A709 gratuite est délimitée, l'autoroute A9 ne comportant plus de barrière de péage à Montpellier, ce qui évite les embouteillages et l'arrêt pour le trafic de transit.

Focus sur quelques projets emblématiques d'infrastructures de mobilité - Routes (7/8)

A 61, élargissement

- L'aménagement à 2x3 voies de la section « Villefranche », entre la bifurcation A61/A66 et les aires de Port-Lauragais comprend la création d'une 3ème voie dans chaque sens de circulation, sur 14 km.
- L'aménagement à 2x3 voies de la section « Lézignan » entre l'échangeur de Lézignan-Corbières (n°25) et la bifurcation A61/A9 comprend la création d'une 3ème voie dans chaque sens de circulation sur 20 km.

Focus sur quelques projets emblématiques d'infrastructures de mobilité - Routes (8/8)

A 9, élargissement Perpignan/Espagne : mise en service de la 3ème voie de la section Le Boulou/Espagne

Après les élargissements successifs des sections Perpignan Nord / Perpignan Sud, puis Perpignan Sud / Le Boulou, les 8 derniers kilomètres allant jusqu'à la frontière espagnole, faisaient aussi l'objet d'une mise à 2x3 voies. La 3ème voie de cette section a été ouverte à la circulation lundi 24 février 2020.

Focus sur quelques projets emblématiques d'infrastructures de mobilité - Fer (1/9)

Le Plan Rail 2007-2014 en région ex-Midi-Pyrénées

- Audit Rivier de 2005 : 25 % des lignes régionales françaises en danger, avec une situation très critique en Midi-Pyrénées (disparition à court terme).
- Décision de la Région de mettre sur pied le Plan Rail en collaboration avec l'État et RFF. 820 M€ ont mobilisés dont 400 par la seule Région, 193 par l'Etat, 179 par RFF et 48 par l'Union Européenne via le FEDER.
- Pérenniser les infrastructures / Améliorer la qualité des installations et le confort de voyage / Assurer la sécurité et fiabiliser le service.

Principaux travaux :

- Renouvellements des voies (rails, traverses) et du ballast.
- Restauration d'ouvrages d'arts (ponts, viaducs), de tranchées et de remblais.
- Remplacement de la signalisation manuelle par des systèmes automatisés.
- Modernisation de l'architecture de réseau informatique et électronique.
- Adaptation des gares par le rehaussement et l'allongement de certains quais, mise aux normes PMR.
- Mise à double voie de la section Toulouse – Saint Sulpice sur Tarn, commune aux lignes de Capdenac, Rodez et Mazamet (achèvement fin 2013).

Focus sur quelques projets emblématiques d'infrastructures de mobilité - Fer (2/9)

Le Plan Rail 2020-2030 en région Occitanie

- Projet proposé par le Conseil régional.
- « Rendre le train régional plus attractif et le positionner comme une alternative crédible à l'usage de la voiture individuelle » (C. Delga)
- Porter le flux à 100.000 voyageurs/jour d'ici 2030 (66 000 actuellement).
- Disposer des moyens nécessaires à l'entretien, à la régénération et la réouverture des « petites lignes ».
- Budget prévisionnel 1,6 milliards (dont 0,8 Région).

Focus sur quelques projets emblématiques d'infrastructures de mobilité - Fer (3/9)

Le Plan Rail 2020-2030 en région Occitanie : les chantiers prioritaires portés par le Conseil régional pour la restructuration des infrastructures :

- Béziers-Clermont-Ferrand
- Foix-Latour de Carol
- Rodez-Brive
- Toulouse-Auch
- Saint-Sulpice-Mazamet
- Tessonnières-Rodez
- Tessonnières-Capdenac
- Figeac-Bagnac
- Le Monastier-La Bastide
- Nîmes-Langogne
- Perpignan-Villefranche
- Nîmes-Le Grau du Roi

Focus sur quelques projets emblématiques d'infrastructures de mobilité - Fer (4/9)

Le Plan Rail 2020-2030 en région Occitanie : 77 pôles d'échanges multimodaux réalisés ou en cours sur le territoire régional

- Favoriser les modes doux de déplacement et les transports en commun.
- Simplifier l'accès aux gares routières et ferroviaires, centralisent les points d'arrêt des transports en commun, permettant aux habitants d'y venir à pieds, en vélo ou en voiture en toute sécurité.

Focus sur quelques projets emblématiques d'infrastructures de mobilité - Fer (5/9)

Le Plan Rail 2020-2030 en région Occitanie : 77 pôles d'échanges multimodaux réalisés ou en cours sur le territoire régional

PEM ferroviaires : Carcassonne, Narbonne, Alès, Muret, Toulouse, Montpellier, Agde, Baillargues, Béziers, Frontignan, Lunel, Sète, Lourdes, Tarbes, Montauban, Foix, Saverdun, Hoche Université (Nîmes Métropole), Vergèze, Saint Césaire, Carbonne, Sablassou, Figeac, Cahors, Souillac, Mende, Argelès-sur-Mer, Albi, Carmaux, Castres, Gaillac et Saint Sulpice, Les Cabannes, Luzenac-Garanou, Ax les Thermes, Mérens les Vals, L'Hospitalet près l'Andorre, Tarascon sur Ariège et Varilhes (PEM de la Vallée de l'Ariège), Leucate, Limoux, Millau, Rodez, Villefranche de Rouergue, Aramon (Gard), Aigues-Mortes, Beaucaire, Fons-Outre-Gardon, Gallargues, Générac, Grau du Roi, Milhaud, Saint Genies de Malgoires, Saint Laurent d'Aigouze, Vauvert, Marguerittes, Remoulins, Saint Hilaire de Brethmas, Salindres, Baziège, Magalas, Vic Mirval, Villeneuve les Maguelonne, Langogne, Capvern, Prades, Port Vendres, Villefranche de Conflent, Latour de Carol/Enveitg, La Cabanasse/Mont-Louis et Font-Romeu/Odeillo/Via (4 PEM du train jaune) et Castelsarrasin.

Focus sur quelques projets emblématiques d'infrastructures de mobilité - Fer (6/9)

Le Plan Rail 2020-2030 en région Occitanie : 77 pôles d'échanges multimodaux réalisé ou en cours sur le territoire régional

PEM routiers ruraux : Gignac, Pézenas, Saint-Affrique, Le Vigan, Saint-Girons, Soual et Montech.

Focus sur quelques projets emblématiques d'infrastructures de mobilité - Fer (7/9)

LGV Bordeaux - Toulouse

- 2002/2003 : études préalables sur l'opportunité du projet.
- 14 octobre 2014 : ouverture des enquêtes publiques.
- 2 juin 2016 : déclaration d'utilité publique par décret.
- 29 juin 2017 : annulation de la déclaration d'utilité publique de la section Bordeaux-Saint-Jean - Saint-Médard d'Eyrans par le TA de Bordeaux.
- 2 février 2018 : le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures juge le projet prioritaire, et propose un phasage et un report à l'horizon 2027 dans le cas le plus favorable.
- 17 octobre 2019 : l'ensemble du projet initial est de nouveau en route avec le rétablissement de la section Bordeaux-Saint-Jean - Saint-Médard d'Eyrans dans la DUP par la cour d'appel administrative de Bordeaux.
- 24 décembre 2019 : promulgation de la loi d'orientation des mobilités, permettant la création de sociétés de projet pour le financement de la ligne.
- 2 mars 2022 : la société du Grand Projet du Sud Ouest (regroupant les LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne) est créée.
- 24 février 2023 : le seconde rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures maintien la position prise en 2018, c'est à dire la construction dès 2027-30 pour une mise en service en 2032-35 de la section Bordeaux-Toulouse.

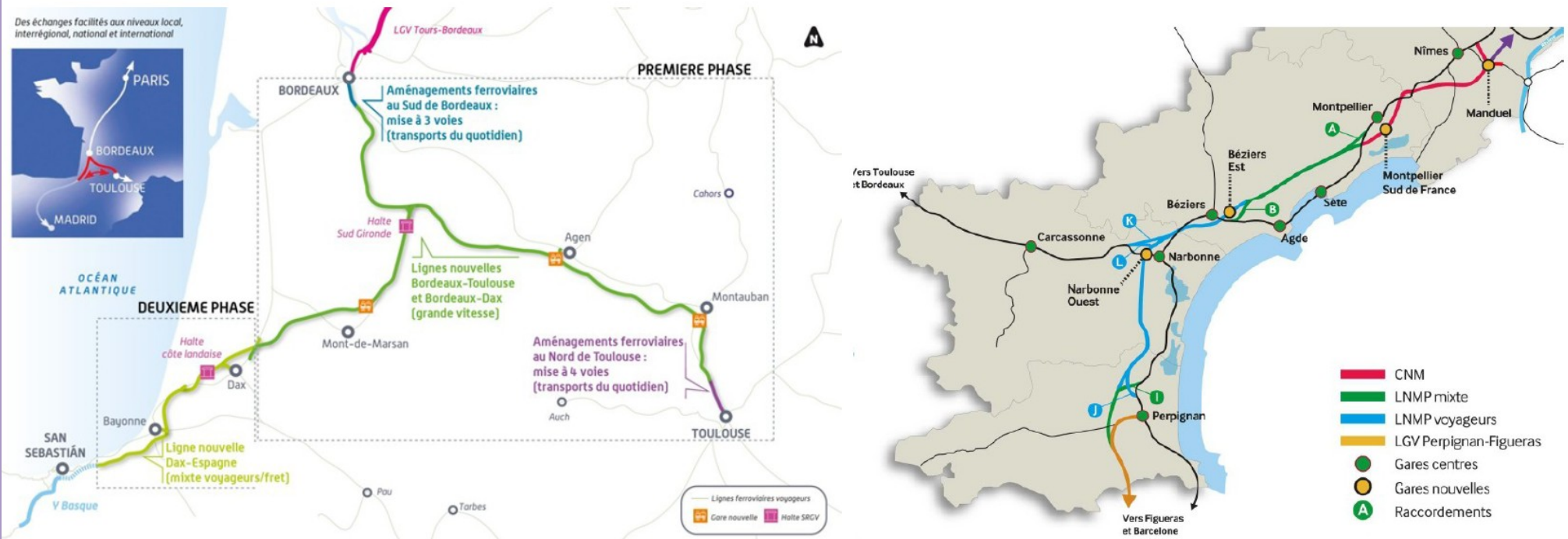
Focus sur quelques projets emblématiques d'infrastructures de mobilité - Fer (8/9)

LGV Bordeaux - Toulouse : Transformation de Toulouse-Marengo

- Rénovation ambitieuse de la gare de Toulouse pour la transformer en véritable Pôle d'échange multimodal (PEM) pour tenir compte d'une fréquentation de +20%. Les abords de la gare Matabiau seront donc réaménagés pour s'inscrire dans le centre-ville.
- Projet de création d'une circulation automobile enterrée devant la gare grâce à un tunnel qui s'étendra du pont de Bonnefoy aux allées Jean-Jaurès, de façon à dégager une vaste esplanade tout autour de la gare.
- Création d'un deuxième bâtiment voyageur, relié au bâtiment historique de la gare par une vaste zone d'échanges. Pour accueillir le surcroît de voyageurs, le projet prévoit la création d'un nouveau quai et de nouvelles voies, ainsi que l'élargissement des quais existants. La gare sera également conçue de façon à faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite.

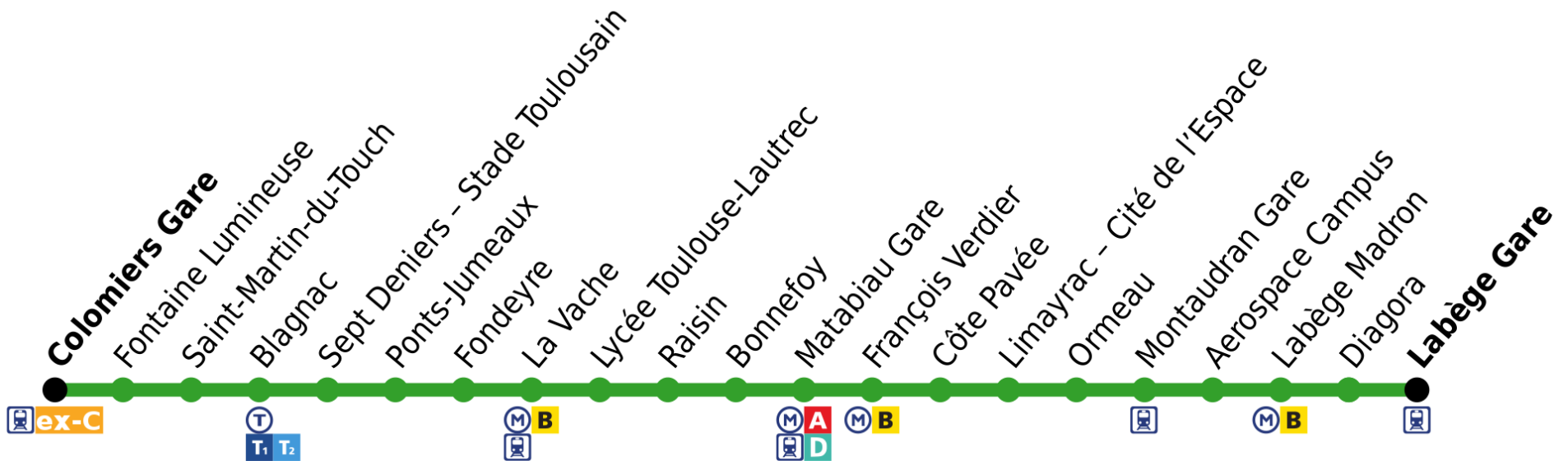
Focus sur quelques projets emblématiques d'infrastructures de mobilité - Fer (9/9)

Les Lignes à Grande Vitesse



Focus sur quelques projets emblématiques d'infrastructures de mobilité

Ligne C du métro de Toulouse



Focus sur quelques projets emblématiques d'infrastructures de mobilité

Ligne C du métro de Toulouse

- Proposition citoyenne en 2011-2012, à l'occasion de l'enquête publique sur la révision du Plan de déplacements urbains de l'agglomération.
- fin 2015 : choix préliminaire du tracé et des stations
- 2016 : études préliminaires
- 12 septembre au 17 décembre 2016 : débat public
- 5 juillet 2017 : présentation du tracé final et des emplacements des stations
- 2018 : études d'avant-projet
- 11 juillet 2018 : présentation du tracé soumis à l'enquête publique et ajout de la station Fondeyre
- 2019 : études de projet
- 6 juin au 18 juillet 2019 : enquête publique
- 2019 : début des travaux de déplacement des réseaux
- 7 février 2020 : déclaration d'utilité publique
- 2022 : début des travaux de génie civil
- 2027 : mise en service du prolongement de la ligne B
- 2028 : mise en service de la ligne C

Focus sur quelques projets emblématiques d'infrastructures de mobilité



Le plan Vélo



- Le plan vélo 2018-2022

- quatre axes

- Sécurité : création d'infrastructures sécurisées
- Lutte contre le vol : marquage des vélos à la mise en vente
- Développement d'une culture vélo : Savoir Rouler A Vélo (SRAV)
- Incitations : forfait mobilité durable



Budget initial de 350 M€ sur 7 ans

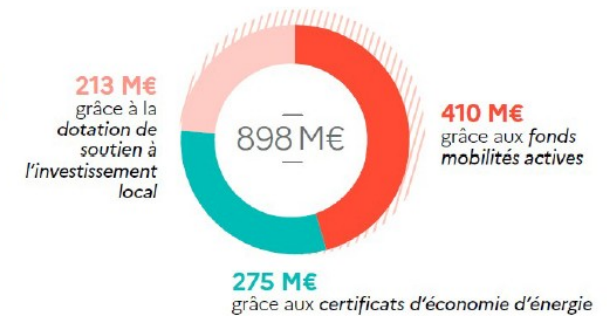
365 M€ investis dans les infrastructures
45 M€ dans le stationnement

- Près de 1500 km d'infrastructures subventionnées
- 800 places de stationnement sécurisées en gare (1,5 M€ relance)
4ième région française pour la part de déplacements domicile travail

Bilan en Occitanie des 5 Appels à Projets :

- 19,8 M€ engagés au cours des trois premiers AAP
- 4,8 M€ pour le quatrième AAP (avec jury régional)
- 8,9 M€ au plan de relance pour le cinquième AAP géré en région.

898 M€ investis depuis 2018 pour le vélo



Principaux éléments à retenir du dernier rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) (1/15)

Le COI c'est :

- Un organe consultatif placé auprès du ministre chargé des transports, instauré par la LOM du 24 décembre 2019.
- Il a pour mission d'éclairer le gouvernement sur les politiques d'investissement dans la mobilité et les transports, incluant, en tant que de besoin, les équipements et services liés aux réseaux d'avitaillement en énergies alternatives aux carburants fossiles et de support aux échanges de données, en tenant compte de leurs modèles économiques et modes de financement spécifiques.
- Il établit plus particulièrement des propositions sur les orientations et priorités des investissements publics, tout particulièrement ceux de l'État et de ses opérateurs, et leur financement, en veillant à la cohérence des politiques de l'ensemble des autorités organisatrices concernées et en tenant compte des conditions de maintenance et d'exploitation future de ces investissements.

Principaux éléments à retenir du dernier rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) (2/15)

Rapport de synthèse : stratégie 2023-2042 et propositions de programmation « Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition »
Publié en décembre 2022

- « Toute planification écologique exigera un investissement accru et revu dans nos infrastructures. » (David Valence, président du COI, dans son avant-propos)
- « Le scénario dit de planification écologique doit être considéré comme l'hypothèse centrale vers laquelle le Conseil recommande aux choix publics de s'orienter. Cette planification écologique marque des choix très forts : pour la régénération et la modernisation du fer, pour l'accélération des projets de systèmes métropolitains régionaux, pour l'adaptation et la transition des routes existantes, pour le maintien d'une trajectoire ambitieuse d'investissement du côté de la voie d'eau. Investissements. »
- «Le Conseil s'accorde sur l'impérieuse nécessité de ne plus sacrifier les programmes aux projets, la modernisation de l'existant à l'engagement d'infrastructures nouvelles. »

Principaux éléments à retenir du dernier rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) (3/15)

Trois scénarios très différentes examinés par le COI :

- Scénario 1 : calibré selon le cadrage budgétaire indiqué dans la demande du gouvernement.
- Scénario 2 : de planification écologique (celui mis en avant par le COI, car correspondant le mieux aux orientations du gouvernement).
- Scénario 3 : de priorité aux infrastructures

Principaux éléments à retenir du dernier rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) (4/15)

Quel que soit le scénario, un constat commun :

- 🕒 La route doit être transformée et adaptée aux nouveaux usages ;
- 🕒 Les modes actifs et les transports en commun doivent être privilégiés ;
- 🕒 Le réseau ferroviaire, les gares et le réseau fluvial doivent être remis à niveau et modernisés ;
- 🕒 Les outils de la logistique doivent être confortés.

Car :

- Certains réseaux vieillissants, peu performants, fragiles et parfois trop vulnérables aux risques naturels et à leurs évolutions dues au changement climatique.

Principaux éléments à retenir du dernier rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) (5/15)

- Les conséquences de l'inaction ou d'une action insuffisante dans ce domaine ne sont certes pas perceptibles immédiatement, mais la responsabilité première des pouvoirs publics est de s'assurer que les réseaux utiles seront toujours en état de rendre les services attendus dans les prochaines décennies.
- Le coût de l'inaction, économique, mais aussi environnementale, est difficile à chiffrer car les conséquences de la défaillance des réseaux sont complexes, mais très vraisemblablement sans commune mesure avec celui des dépenses nécessaires pour mettre à niveau ces infrastructures essentielles et assurer leur maillage et leur résilience.

Principaux éléments à retenir du dernier rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) (6/15)

Scénario 1 : calibré selon le cadrage budgétaire indiqué dans la demande du gouvernement.

« Conformément à la demande, le COI a explicité un scénario correspondant au cadrage qui lui a été donné de dépenses pour le premier quinquennat 2023-2027.

Ce scénario contraindrait de reporter d'un quinquennat les ambitions exprimées dans la commande et poserait des difficultés au regard des négociations à venir des CPER.

L'extrapolation de ce cadrage sur les quinquennats suivants serait alors totalement hors des objectifs. C'est pourquoi, sans sous-estimer les difficultés économiques de la période actuelle, le COI propose de ne pas le retenir. »

Principaux éléments à retenir du dernier rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) (7/15)

Scénario 2 : de planification écologique.

Ce scénario privilégie donc des programmes généraux de remise à niveau et de modernisation, pour mieux tirer parti des réseaux existants.

- 🕒 Privilégier plus fortement les programmes de travaux de régénération et de modernisation du réseau existant, en particulier pour le réseau ferroviaire ;
- 🕒 Dénouer, quand ils sont bloquants, les noeuds de saturation du réseau ferroviaire pour permettre le développement des services express métropolitains, en privilégiant d'abord la modernisation de l'exploitation, et sans oublier les gares ;
- 🕒 Développer des solutions de mobilités pour les périphéries des métropoles et les zones moins denses et prioriser les opérations de modernisation du réseau routier national pour permettre le basculement des mobilités partagées et collectives, plutôt que les projets de nouvelles infrastructures capacitaires ;
- 🕒 Privilégier les mobilités actives.

Principaux éléments à retenir du dernier rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) (8/15)

Scénario 2 : de planification écologique.

« Veiller plus scrupuleusement à ce que les travaux envisagés ne soient pas incitatifs à un accroissement de la mobilité, des développements urbains et de l'autosolisme mal maîtrisés.

De ce point de vue, un certain nombre des projets routiers examinés, conçus il y a parfois plusieurs décennies dans un contexte très différent, méritent vraisemblablement d'être revisités.

Les alternatives possibles devraient être davantage exploitées, et les usages collectifs fortement favorisés sur ces routes et autoroutes si elles sont réalisées. »

Principaux éléments à retenir du dernier rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) (9/15)

Scénario 3 : Priorité aux infrastructures.

« Le scénario de planification écologique proposé en cohérence avec les orientations gouvernementales privilégie les programmes par rapport aux grands projets de développement. Cette réorientation par rapport aux choix faits à la fin du précédent quinquennat et ce mouvement de stop and go très rapide est déstabilisant pour des parties prenantes qui espèrent au contraire de la continuité. »

D'où ce scénario 3, en phase avec la politique de relance économique et de grands chantiers, portant plus particulièrement sur l'accélération de lignes nouvelles à grande vitesse ans le domaine ferroviaire, mais aussi sur l'amélioration sensible d'infrastructures routières.

Principaux éléments à retenir du dernier rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) (10/15)

Scénario 3 : Priorité aux infrastructures.

« Les impacts sur la biodiversité, l'artificialisation des sols et la facture carbone de ce scénario sont à l'évidence plus élevés, ainsi, a fortiori, que sa facture énergétique. S'agissant des lignes ferroviaires à grande vitesse, leur bilan à long terme pour les émissions et l'énergie peut être favorable et dépend fortement de l'ampleur du report modal de la route et de l'aérien. »

Principaux éléments à retenir du dernier rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) (11/15)

Réussir la programmation

- Conforter le modèle économique du secteur :

- * Anticiper la fin des concessions autoroutières
- * Se préparer à l'attrition des recettes de TICPE
- * Réexaminer le modèle économique des transports en commun
- * Etudier les possibilités de développer les taxations locales affectées pour contribuer à financer les grands projets
- * Revoir le modèle de tarification de l'infrastructure ferroviaire et le modèle économique des gares.

- Réussir le programme de modernisation ferroviaire :

- * Lancer sans attendre le rattrapage du retard ferroviaire par un travail approfondi de programmation technique et de priorisation des actions
- * Renforcement des capacités de réalisation, des compétences de gestion de projet

Principaux éléments à retenir du dernier rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) (12/15)

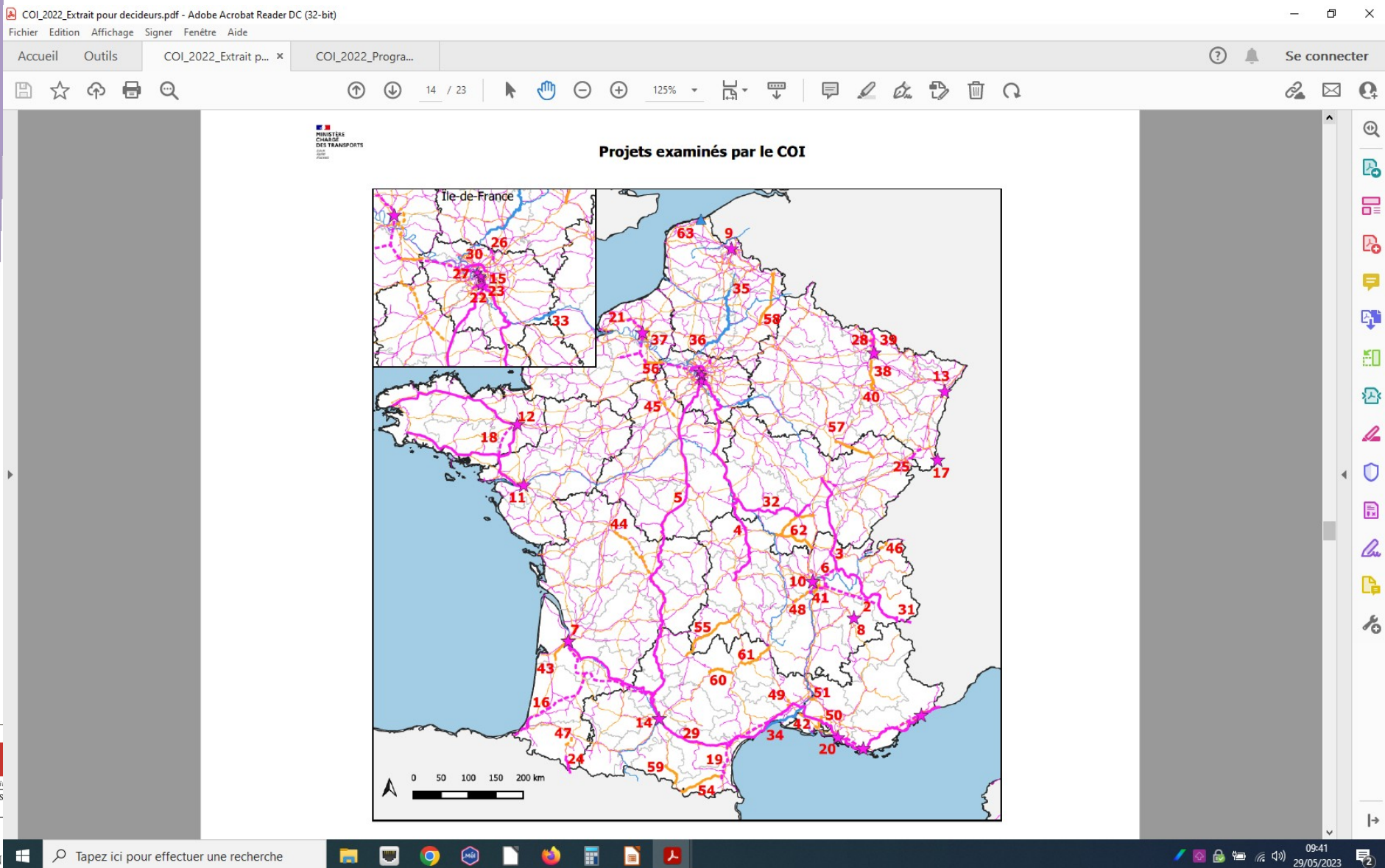
Mieux intégrer les politiques de mobilité, d'aménagement et d'urbanisme

Articulation à sensiblement améliorer entre « mesures de maîtrise de l'urbanisation et projets qu'il a pour s'assurer d'aller vers la neutralité carbone, la réduction des consommations énergétiques, une meilleure protection de la biodiversité, et notamment les objectifs de zéro artificialisation nette »

Mieux évaluer la programmation dans son ensemble

- * Suppose de la part de l'Etat et de ses partenaires des efforts particuliers pour s'assurer de la cohérence d'ensemble de l'action publique qu'ils mettent en oeuvre.
- * Garantir le respect des priorités nationales, tout en permettant une meilleure prise en compte des orientations souhaitées par les régions et les politiques que conduit chaque collectivité dans son champ de compétence.

Principaux éléments à retenir du dernier rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) (13/15)



Principaux éléments à retenir du dernier rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) (14/15)

Les projets examinés par le COI concernant plus particulièrement la région Occitanie.

Ferroviaire

- * Etoile ferroviaire de Toulouse (SERM), hors noeud Matabiau
- * GPSO - Aménagements ferroviaires Nord de Toulouse
- * GPSO LN Bordeaux-Toulouse
- * LNMP - Phase 1 – Montpellier-Béziers
- * LNMP - Phase 2 – Béziers-Perpignan
- * Amélioration ligne POLT
- * Amélioration Transversale Sud Toulouse-Narbonne
- * TET Bordeaux-Marseille

Principaux éléments à retenir du dernier rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) (15/15)

Les projets) examinés par le COI concernant plus particulièrement la région Occitanie.

Routes

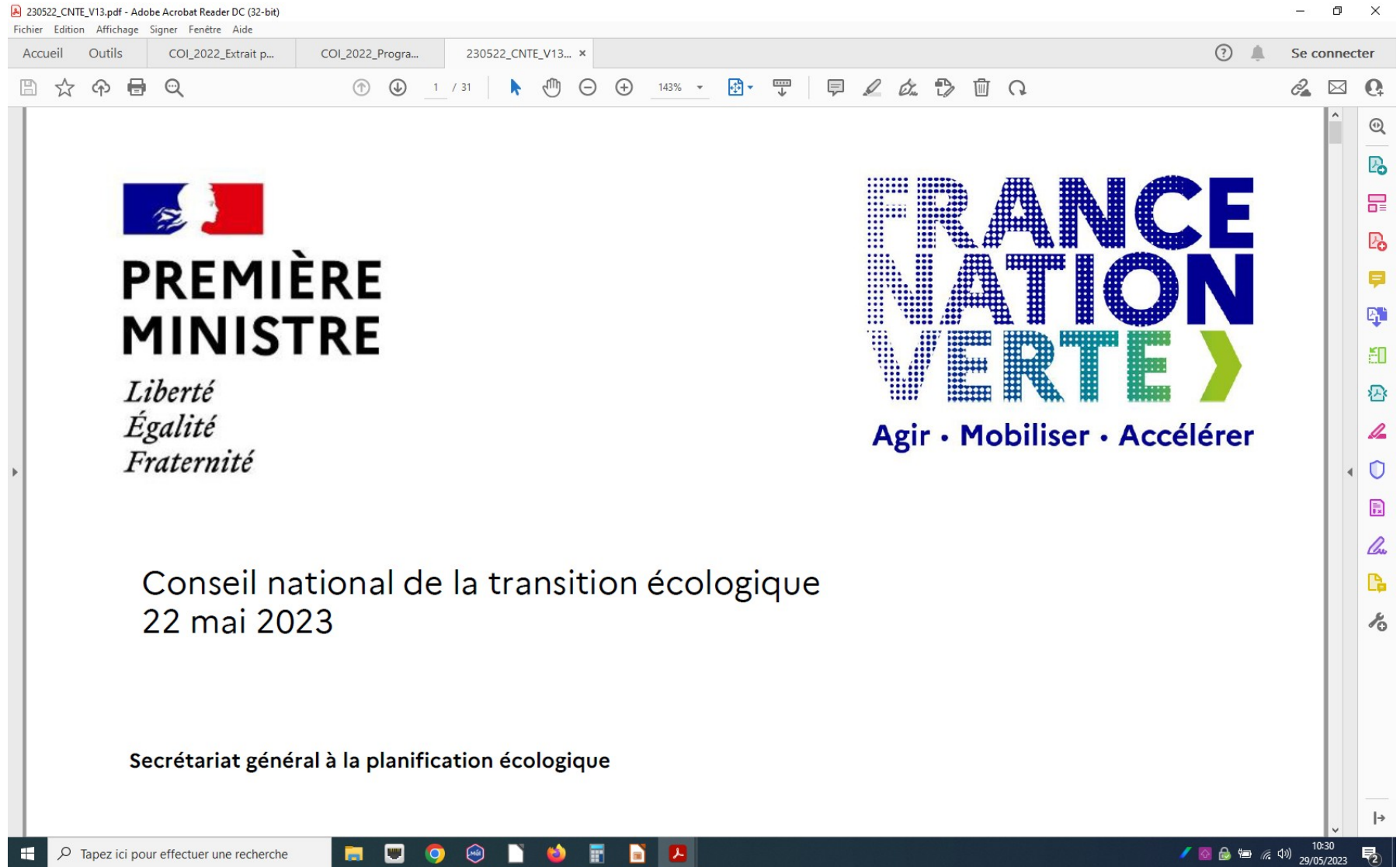
- * Contournement de Nîmes
- * RN 116
- * RN 122
- * RN 20 Tarascon
- * RN 88 Aveyron
- * RN 88 Lozère

Fluvial

- * Canal du Rhône à Sète

Ports, aéroports : néant

Quelques éléments tirés du Conseil national de la transition énergétique du 22 mai 2023 (1/4)



Quelques éléments tirés du Conseil national de la transition énergétique du 22 mai 2023 (2/4)

230522_CNTE_V13.pdf - Adobe Acrobat Reader DC (32-bit)
Fichier Edition Affichage Signer Fenêtre Aide

Accueil Outils COI_2022_Extrait p... COI_2022_Progra... 230522_CNTE_V13... x Se connecter

3 / 31 143%

PREMIERE MINISTRE FRANCE NATION VERTE
Liberté Égalité Fraternité
Agir - PRODUIRE - ACCOMPAGNER

Secrétariat Général à la Planification Ecologique

Nécessité d'une approche globale : exemple des transports

 Climat	 Adaptation	 Ressources	 Biodiversité	 Santé
32 % des émissions de GES en France (138 MtCO ₂ e/an)	4338km de départementales submergées en cas d'élévation de 1m du niveau de la mer	5% de la production mondiale de Lithium requise par la France en 2030	÷ 2.5 Fragmentation de la taille moyenne des zones d'intérêts écologiques	40 000 Morts prématurées par an liées à la pollution de l'air en ville

22/05/2023 Sources : CITEPA, ONERF 3

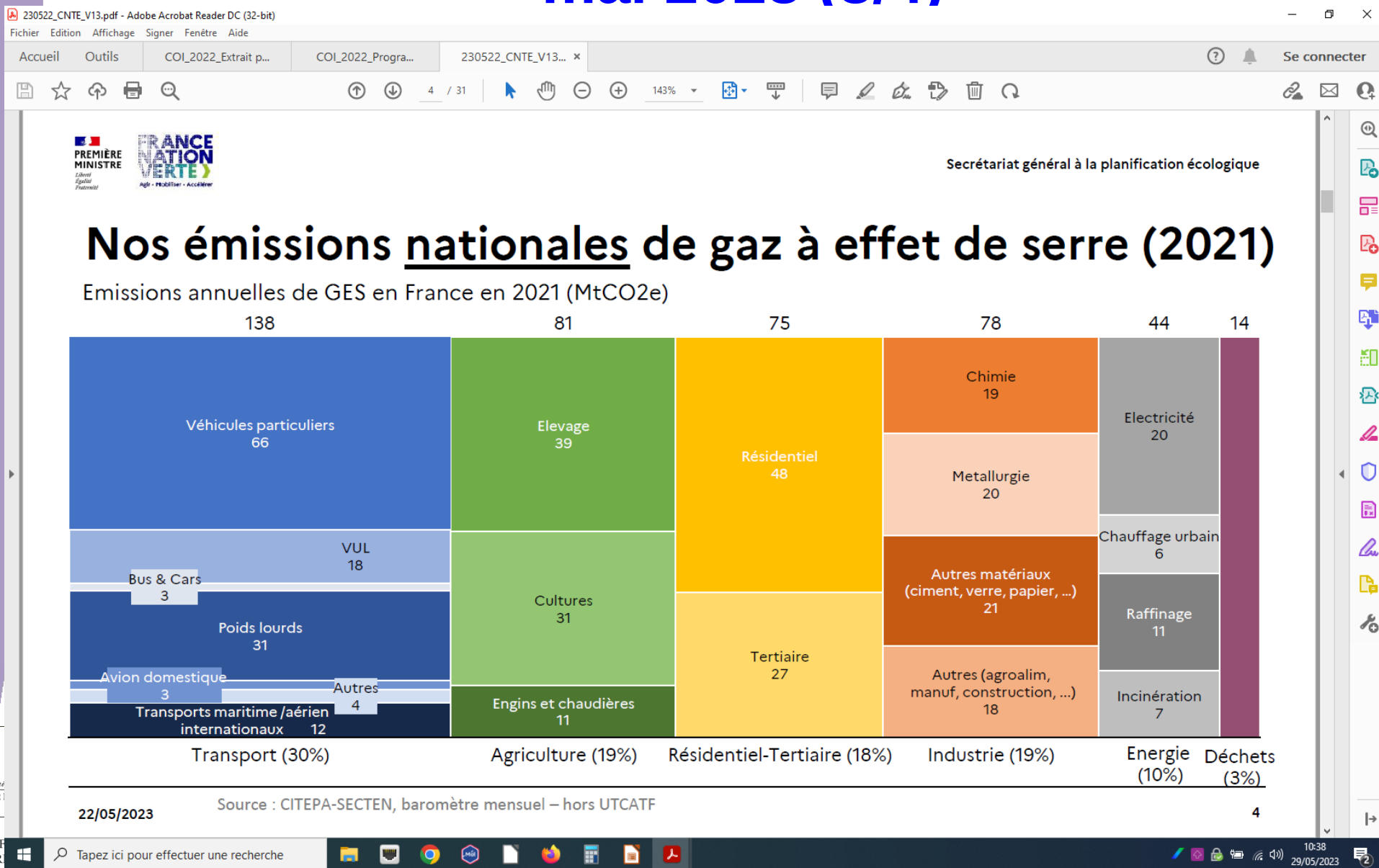
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION OCCITANIE

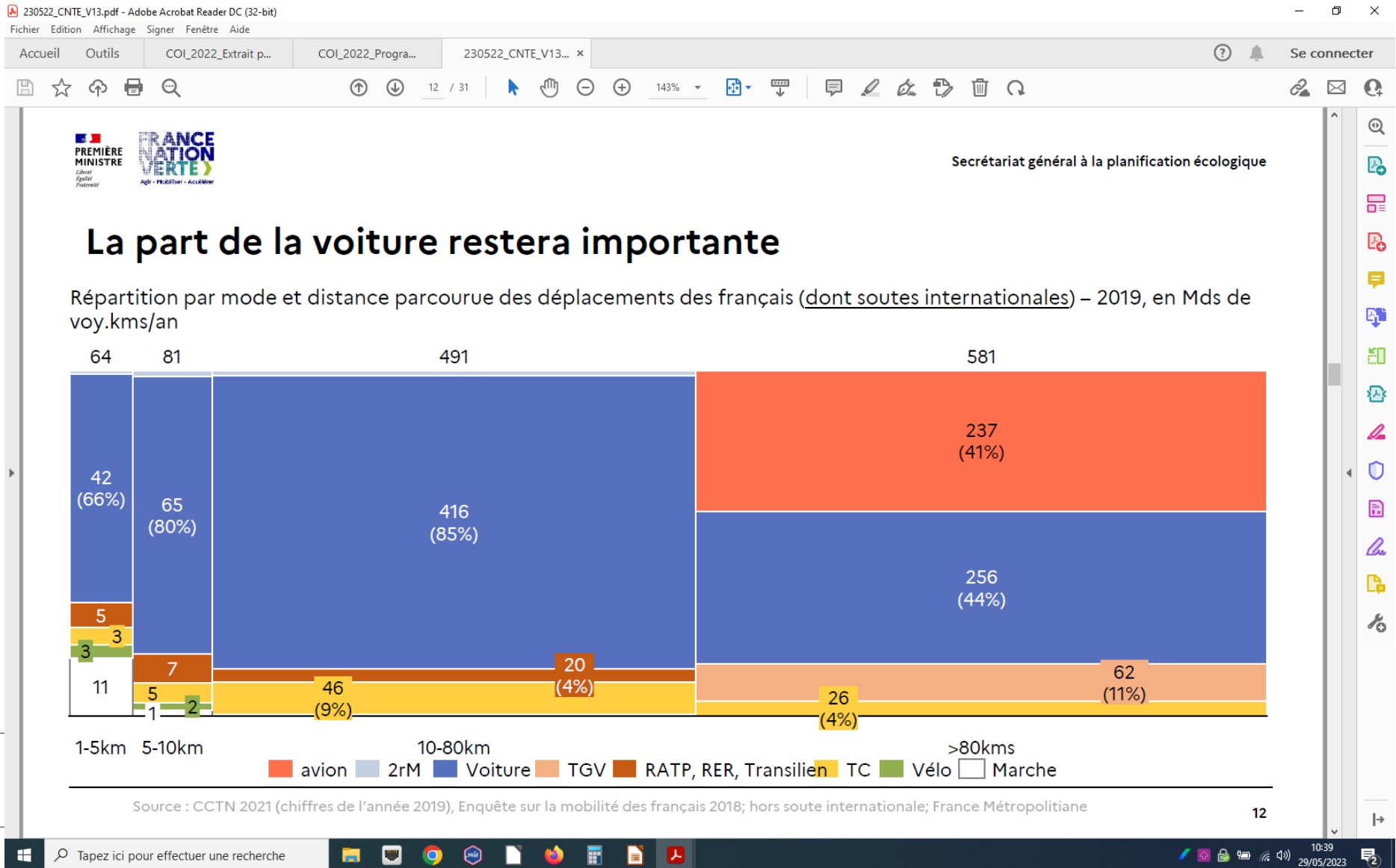
Tapez ici pour effectuer une recherche

10:37 29/05/2023

Quelques éléments tirés du Conseil national de la transition énergétique du 22 mai 2023 (3/4)



Quelques éléments tirés du Conseil national de la transition énergétique du 22 mai 2023 (4/4)



Merci pour votre attention.



PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE