

Protocole d'accord relatif au volet mobilités 2023-2027
à intégrer par avenant au Contrat de Plan Etat Région (CPER)
Bourgogne-Franche-Comté

Entre

L'Etat, représenté par le Préfet de la région Bourgogne-Franche-Comté, M. Franck ROBINE

Et

Le Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté, représenté par sa Présidente, Mme Marie-Guite DUFAY, ci-après dénommée « La Région »,

Vu le contrat de plan Etat-Région 2021-2027 Bourgogne-Franche-Comté signé le 23 février 2022

Vu le mandat de négociation relatif au volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région de la Première ministre en date du 5 juin 2023

Vu la délibération du conseil régional relative à la préparation du volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région en date du 20 octobre 2023

Il est convenu ce qui suit.

Préambule

Une ambition commune pour la mobilité en Bourgogne-Franche-Comté

Le présent protocole d'accord définit, en amont de la signature de l'avenant d'intégration du volet mobilités 2023-2027 du CPER Bourgogne-Franche-Comté, les orientations partagées entre l'État et le Conseil régional et les priorités d'action en matière de mobilités sur la période 2023-2027.

L'investissement massif dans les transports décarbonés constitue l'un des enjeux majeurs de la démarche de planification écologique portée par le Gouvernement, dont le plan d'avenir pour les transports vient traduire l'ambition avec une priorité marquée pour les secteurs du transport ferroviaire, des transports collectifs et des transports du quotidien.

Les transports représentant la première source d'émission de Gaz à effet de serre en France et dans la région, un des défis majeurs est de rendre accessible l'utilisation des modes de transport durables pour le plus grand nombre.

Engagée dans le développement d'une politique des mobilités fondée sur l'intermodalité entre les moyens de transports (train, car, covoiturage et autopartage) et l'innovation, la Région Bourgogne-Franche-Comté porte l'ambition de poursuivre son action pour conforter le transport ferroviaire par un engagement sans précédent sur les infrastructures, et contribuer ainsi à ses objectifs de décarbonation et de transition écologique. Désignée cheffe de file par la loi d'orientation des mobilités (LOM), la Région Bourgogne-Franche-Comté souhaite simplifier les déplacements du quotidien, grâce à une chaîne de mobilité efficace afin de répondre aux besoins des voyageurs.

Ce protocole d'accord traduit l'engagement fort en Bourgogne-Franche-Comté de l'État et du Conseil régional pour répondre aux enjeux de la transition écologique en donnant la priorité aux modes de transport décarbonés, aux mobilités durables et innovantes ainsi qu'au report modal, et en améliorant les réseaux existants pour répondre en particulier aux enjeux de sécurité, de qualité des services offerte aux usagers et d'accessibilité des territoires.

La prémaquette coconstruite par l'État et la Région, annexée au présent protocole, identifie les principaux axes d'action ayant vocation à être inscrits à l'avenant mobilités du CPER, dont la signature interviendra en 2024, et à être soutenus au cours de la période 2023-2027.

Les engagements nouveaux pris dans le cadre de l'avenant mobilité du CPER s'élèvent à 278 M€ pour l'Etat et à 179 M€ pour la Région, correspondant à un volume moyen d'investissement annuel conjoint Etat et Région d'environ 90 M€ par an.

Une enveloppe de 22 M€ de crédits État, engagés par anticipation sur l'opération de modernisation de ligne des horlogers ou sur le soutien aux transports en commun et à l'intermodalité, vient compléter cette dotation et sont valorisés dans le cadre de cet avenant.

Ces engagements permettront de soutenir la réalisation de l'ordre de 700 M€ d'investissements en euros courants sur des projets de mobilité en Bourgogne-Franche-Comté, hors crédits valorisés.

Article 1^{er} : Des investissements pour soutenir la transition écologique

L'État et le Conseil régional se fixent l'objectif de soutenir la transition écologique en investissant massivement en faveur des mobilités durables sur la période 2023-2027, en donnant la priorité aux modes de transport décarbonés et massifiés, en soutenant le développement de nouvelles solutions de mobilité, en favorisant le report modal vers des modes plus économes en énergie et en ressources foncières, et en améliorant les réseaux existants pour répondre aux enjeux de sécurité et d'accessibilité des territoires.

Le volet mobilités 2023-2027 permettra d'achever plusieurs opérations engagées lors du précédent CPER 2015-2022, et de concrétiser la réalisation de plusieurs projets d'infrastructures stratégiques pour les territoires qu'elles desservent.

Il permettra également de préciser ou de définir une vision stratégique sur les grands axes structurants de la région et les besoins d'investissement à prendre en compte pour la prochaine période de contractualisation au-delà de 2027.

Ces projets s'inscrivent dans la double ambition du SRADDET: aller vers une mobilité plus soutenable et réussir la transition énergétique dans les transports.

Article 2 : Une démarche co-construite et partagée

Dès la réception du mandat de négociation du volet de mobilité 2023-2027, l'État et la Région ont engagé des discussions ayant permis d'aboutir avant la fin de l'été 2023 à une prémaquette équilibrée, soutenable, et cohérente avec les orientations et objectifs précités.

Ces discussions ont permis d'affiner les premières pistes de travail qui avaient été présentées au Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) le 13 janvier 2022 en présence de l'ensemble des grandes collectivités territoriales et opérateurs de la région.

Le présent protocole d'accord et la pré-maquette figurant en annexe 1 ont fait l'objet d'une consultation auprès de l'ensemble des grandes collectivités territoriales de la région, et seront soumis à la consultation du comité des partenaires de niveau régional à l'automne 2023, puis à la consultation du public à l'issue de l'évaluation environnementale stratégique, qui donnera lieu à avis de l'Autorité Environnementale.

Les opérations ayant une incidence sur les territoires limitrophes à la région Bourgogne-Franche-Comté seront construites en cohérence avec les projets de ces territoires.

Article 3 : La gouvernance et le suivi

L'avenant précisera le dispositif de gouvernance du volet mobilité du CPER, et définira une liste d'indicateurs de suivi, ainsi que des objectifs cible à atteindre à horizon 2025 et 2027. L'avenant prévoira la réalisation d'un bilan du volet mobilité du CPER, et la possibilité d'une revoyure à mi-parcours afin d'évaluer l'avancement des opérations et, le cas échéant, d'actualiser et d'adapter les plans de financement dans le cadre des enveloppes financières contractualisées.

Le report modal constitue le fil directeur des actions inscrites au volet Mobilités 2023-2027 du CPER. Pour mesurer l'atteinte de cet objectif, l'Etat et le Conseil régional s'engagent à travailler avec les autres AOM, au sein de l'actuel Observatoire Régional des Transports en Bourgogne-Franche-Comté (ORT), sur les conditions de suivi des mobilités durables, en particulier la définition et la mesure de certains indicateurs de suivi de la mise en œuvre du CPER.

L'effort portera en particulier sur l'identification d'indicateurs permettant :

- de mesurer la part modale des transports collectifs et des modes actifs dans le transports intérieurs de voyageurs,
- d'évaluer les évolutions des niveaux d'offres de transports collectifs de personnes,
- de mesurer les parts modales du transport ferroviaire et du transport fluvial dans le transport intérieur terrestre de marchandises.

Article 4: Priorité à la qualité de service

Mieux accompagner les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM)

La loi d'orientation des mobilités (loi LOM), adoptée en décembre 2019, a pour ambition de transformer en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres. Sa déclinaison à l'échelle régionale a permis de définir 35 territoires de mobilités qui réunissent 87 AOM pour lesquelles le CPER a prévu d'apporter des solutions de mobilité adaptées à chaque territoire, en particulier dans les périphéries et les territoires ruraux. Hors CPER, le fonds de mobilité rurale intégré au fonds vert sera également utilisé pour faciliter l'élaboration des stratégies et la création de services locaux de mobilités.

Sur la base du protocole d'accord Etat-Région relatif à l'avenir des lignes de desserte fine du territoire (LDFT) et de la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire, le volet ferroviaire soutiendra prioritairement la déclinaison des différentes stratégies et programmes structurants découlant de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) :

- la mise en accessibilité des quais de gares,
- la modernisation des axes ferroviaires nationaux structurants,
- le soutien au fret

Renforcer la part des mobilités actives dans les déplacements du quotidien

Le potentiel de développement du vélo est considérable : 60 % des trajets domicile-travail de moins de 5 km sont effectués en voiture et 5% à vélo (INSEE, 2021).

Le schéma régional des véloroutes de Bourgogne-Franche-Comté, validé en 2019, s'articule autour de la colonne vertébrale EuroVelo 6, mais aussi autour de plusieurs itinéraires nationaux tels que La Voie Bleue (V50), le Tour de Bourgogne à vélo (V51), la Véloroute de la Marne à la Saône (V53)...

Le schéma totalise 1 940 km de véloroutes réalisées à 95 %. Ce linéaire comprend 510 km d'EuroVelo (réalisés à 99 %), 1 181 km d'itinéraires nationaux hors EuroVelo (réalisés à 95 %) et 249 km d'itinéraires régionaux hors EuroVelo et Schéma national (réalisés à 93 %).

Le volet véloroute du CPER soutiendra en priorité l'aménagement des itinéraires inscrits au schéma national ou au schéma régional des véloroutes, avec l'objectif d'accompagner la réalisation des derniers segments non achevés du schéma régional afin de contribuer à l'objectif national du triplement de la part modale du vélo.

En parallèle, l'État continuera à accompagner les collectivités territoriales et les porteurs de projets en Bourgogne-Franche-Comté au travers de ses différentes dotations et les Appels à projets Aménagements cyclables et Appels à Territoires cyclables relevant du Fonds Mobilités Actives. La Région poursuivra également son intervention sur les itinéraires cyclables via son inscription dans les politiques territoriales (territoires en Action, Centralités rurales en région) ou via les fonds européens (Feder territorial ou Leader).

Rendre accessibles les quais de gare aux personnes à mobilité réduite : un engagement exemplaire à poursuivre.

La loi impose la mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements. La réalisation de cet objectif légitime et nécessaire s'inscrit, compte tenu de l'ampleur de la tâche, dans la durée.

L'État et la Région font de la mise en accessibilité des quais de gare un objectif prioritaire. Progressivement l'accessibilité des trains, des gares et des quais, des espaces publics y compris des stationnements mais également des informations et des services aux usagers s'améliore pour offrir un service de transport pour tous. 21 gares sur 33 inscrites au SD-ADAP sont d'ores et déjà accessibles dans leur totalité. Cet effort sera poursuivi dans le volet mobilité du CPER pour que les personnes en situation de handicap, comme l'ensemble des usagers, puissent bénéficier des nouveaux équipements facilitant les déplacements.

L'État et le Conseil régional étudieront la mise en accessibilité de nouvelles gares susceptibles de bénéficier de travaux d'aménagements.

Un accompagnement sera également mené auprès des collectivités dans la bonne prise en compte de l'accessibilité dans les projets d'aménagement de pôle d'échanges multimodaux de manière à améliorer l'intermodalité pour tous.

Engager des investissements immédiats sur le réseau ferroviaire et imaginer de nouveaux services

Au-delà des investissements sur le réseau ferroviaire structurant qui visent une plus grande fiabilité des circulations, une amélioration des temps de parcours ainsi qu'une augmentation des capacités du réseau, et en prolongement de l'accord entre l'État et la Région, signé en 2021, sur les lignes de dessertes fines du territoire, un important financement est consacré aux besoins de régénération et de modernisation des voies pour pérenniser les lignes et éviter des

suspensions de circulation. L'État et la Région souhaitent s'inscrire, au meilleur coût, dans une logique de pérennisation du service et du réseau ferroviaire.

Ce CPER s'inscrit dans la continuité des travaux déjà réalisés, en finalisant les travaux sur la ligne des horlogers et en engageant les travaux nécessaires à mener pour pérenniser le service sur l'étoile ferroviaire de Paray le Monial. L'État suscitera et organisera les réflexions dans un cadre interrégional pour les lignes le nécessitant, notamment Belfort-Lure-Epinal ou Lyon Paray-le-Monial

La Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) est l'itinéraire ferroviaire longue distance qui relie la façade atlantique à l'axe Saône Rhône et au Rhin sans passer par la région parisienne. Cet itinéraire est inscrit au réseau central du réseau transeuropéen de transports (RTE-T) et confirme cette ligne à la fois comme une alternative au passage par l'Île-de-France et également alternative à la ligne Paris Dijon, axe fret majeur, qui ne dispose pas d'un itinéraire alternatif en cas de travaux importants ou de perturbations. Les travaux de régénération et de modernisation des sections Nevers-Chagny, en partie financée par le CPER 2015-2022 permettent d'envisager dans le CPER 2023-2027 la modernisation et les bases de la prochaine mise aux normes attendues.

Le CPER entend préparer l'avenir, bien que la région Bourgogne-Franche-Comté ne soit pas concernée par les services express régionaux métropolitains (SERM) annoncés à ce jour, en étudiant les conditions de mise en œuvre sur l'axe Dijon, Besançon, Montbéliard-Belfort, dans un premier temps, d'une offre multimodale de services de transports collectifs publics de nature à inciter massivement au report modal. Les services express régionaux métropolitains (SERM) que porteront doivent notamment contribuer à doubler la part modale du transport ferroviaire et collectif dans les déplacements du quotidien, conformément aux ambitions de la LOM réaffirmées par le président de la République en novembre 2022.

Dans le cas de la transition écologique des mobilités, un report important des flux fret de la route vers les autres modes en particulier vers le rail sera nécessaire. En région Bourgogne-Franche-Comté, cela se pourrait se traduire par une croissance très marquée des flux de fret ferroviaire en raison du maillage existant des infrastructures ferroviaires.

L'agglomération de Dijon au croisement du corridor européen Mer du Nord Méditerranée et de la nouvelle branche du corridor Atlantique qui empruntera la VFCEA pourrait tirer parti de sa situation privilégiée dans ce système logistique. La région et l'État ont fait le choix de travailler sur une stratégie régionale fret pour mieux accompagner les acteurs du fret et de la logistique dans leur adaptation aux enjeux climatiques et de décarbonation.

Dynamiser le fret sur les grands axes et à proximité des acteurs économiques

Au cœur de la région et des grands corridors nationaux et européens sur l'axe Nord-Sud et vers l'axe Rhéan, Gevrey-Perrigny, le complexe ferroviaire fret de Gevrey-Perrigny figure parmi les sites les plus stratégiques et représente un enjeu majeur pour le territoire. Sa proximité avec les grands chargeurs régionaux (secteur automobile, céréales, transport combiné, etc..) est un atout incontestable. Sur la base du schéma directeur Fret de régénération du site, les travaux de renouvellement de voie et de ballast se poursuivront sur la durée du CPER.

Les investissements visent également, par le biais de l'amélioration de l'accès au réseau ferré, à soutenir le développement du système d'installations terminales embranchées («embranchements ferroviaires» ou «ITE») adaptées aux besoins des chargeurs privés. Ces investissements dans la création ou dans la rénovation, l'extension et la remise en service d'embranchements ferroviaires privés sont susceptibles d'améliorer la compétitivité du transport ferroviaire, d'accroître la protection de l'environnement, d'améliorer la coordination des transports et soutenir les projets de développement économique et l'investissement. Parallèlement au CPER, La Région veillera à valoriser les crédits qu'elle mobilise auprès des acteurs économiques et qui contribuent au développement du report modal en faveur du fret.

Poursuivre l'aménagement du réseau routier national pour conforter l'accès aux territoires

La priorité aux modes alternatifs à la route n'exclut pas la réalisation de certains aménagements routiers nécessaires au bon fonctionnement du territoire et à la sécurisation des déplacements.

Le volet routier permettra de conduire certaines opérations du réseau routier national répondant aux enjeux suivants :

- finaliser les opérations déjà engagées au titre du CPER 2015-2022 ;
- poursuivre l'aménagement d'itinéraires structurants du réseau routier national, notamment pour réaliser « le dernier maillon » permettant l'achèvement d'itinéraires ;
- les opérations d'aménagements du réseau routier national, de désenclavement et territoire et de sécurisation d'itinéraires, permettant notamment d'offrir un meilleur raccordement au réseau routier structurant.

Par ailleurs, par rapport au précédent CPER, l'adaptation et la modernisation du réseau routier national s'inscrira en dehors du CPER, avec une enveloppe réservée au niveau national sur la période 2023-2027.

Celle-ci a pour objet de répondre aux enjeux relatifs à la transition numérique et écologique, au partage de la voirie, à la réduction des nuisances environnementales et à la résilience des infrastructures et leur adaptation au changement climatique.

La poursuite du programme d'aménagement de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) en Saône-et-Loire sera traitée hors CPER dans la continuité des modalités de contractualisation adoptée sur la période 2015-2022. Le projet d'aménagement de la RN19 en Haute-Saône entre Vesoul et Lure sera également traité hors CPER. Des mandats spécifiques confiés au Préfet de Région permettent d'engager les discussions pour la concrétisation partenariale de ces projets structurants.

A côté de l'organisation et de l'aménagement du territoire favorisant le transport durable, la politique de décarbonation des mobilités s'appuie sur plusieurs dynamiques que le CPER tend à renforcer, notamment au travers du plan national lancé en 2022, qui permet le financement des stratégies départementales et la création d'aires de covoiturage (mesure du Fonds Vert).

Développer les ports et la voie d'eau, des atouts pour l'économie de la région

L'enjeu premier pour les infrastructures fluviales et portuaires, est de répondre au défi du changement climatique tout en préservant les enjeux socio-culturels liés à l'activité économique sur et autour de la voie d'eau. Ces infrastructures concourent aux objectifs de mobilité et d'économie durable : le transport fluvial permet en effet de réduire considérablement les émissions de CO2 à la tonne transportée.

Les ouvrages de navigation concourent historiquement à l'activité de navigation (fret, tourisme) et contribuent plus largement à un large panel d'usages de l'eau : régulation des niveaux d'eau en crue ou à l'étiage, prélèvements pour des usages économiques agricoles et industriels, activités nautiques, soutien à l'alimentation en eau potable, soutien des nappes d'accompagnement, préservation de la biodiversité.

Le volet fluvial s'inscrit dans les objectifs stratégiques que l'État a confiés à son opérateur Voies Navigables de France (VNF) au travers de son Contrat d'Objectifs et de Performance :

- développer le transport fluvial en renforçant sa compétitivité par des infrastructures capacitaires, des services performants et la recherche d'une empreinte environnementale toujours moindre,
- favoriser le développement des territoires par la valorisation de l'attractivité économique et touristique de la voie d'eau en partenariat avec les collectivités territoriales traversées,
- garantir le transport de l'eau et ses usages par une exploitation rigoureuse de l'infrastructure, économe de la ressource et respectueuse de son environnement.

Quatre axes d'intervention stratégiques sont identifiés au niveau régional pour permettre de répondre à ces enjeux :

- la sécurisation de la ressource en rivière pour maintenir le niveau d'eau dans les rivières naturelles navigables : l'Yonne et le Doubs ;
- la consolidation des réserves en eau dans les barrages réservoirs ;
- l'optimisation de la gestion de l'eau grâce à l'instrumentation et à la modernisation des ouvrages assurant la gestion hydraulique ;
- la gestion sédimentaire.

Sur ces 4 axes, la participation de l'État sera portée par le budget de Voies navigables de France (VNF) hors volet portuaire.

Sur le volet portuaire, l'Yonne, connectée avec la Seine et les ports de Paris et du Havre, constitue un axe important pour le transport de marchandises. En 2019, un comité stratégique du fret fluvial de l'Yonne dans le but de concevoir un schéma directeur du fret fluvial. Les études de développement du fret sur l'axe montrent le potentiel du port de Gron. Le développement d'une plate-forme trimodale à Gron est une des priorités du schéma fluvial de l'Yonne, qui sera accompagnée par le CPER 2023-2027.

Sur le volet portuaire, les crédits seront portés par le budget ministériel.

Pour rappel, les opérations portuaires et fluviales sur la Saône à grand gabarit sont portées dans le CPIER Rhône- Saône.

La pré-maquette détaillant la liste des opérations répondant à ces priorités d'intervention figure en annexe 1.

Article 5 : Engagements des parties sur le volet mobilité du CPER 2023-2027

Les Parties s'engagent à soutenir l'intégration, par voie d'avenant, des termes du présent accord dans le CPER Bourgogne-Franche-Comté 2021-2027, en mobilisant au sein de leurs structures respectives les moyens humains et financiers nécessaires.


Le projet d'avenant ainsi modifié sera soumis aux consultations réglementaires, dont une évaluation environnementale stratégique, l'avis de l'Autorité Environnementale et la consultation du public, en vue de la signature de l'avenant au contrat de plan en 2024.

Le lancement et la mise en œuvre du financement des opérations telles que figurant en annexe n°1 du présent protocole n'est pas suspendue à la conclusion de l'avenant du CPER.

Le préfet de région et la Présidente du Conseil régional sont chargés conjointement de l'exécution du présent protocole d'accord.

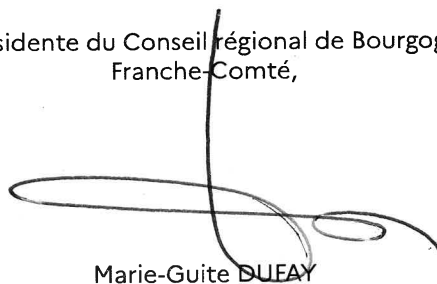
Dijon, le *19 juin 2024*.

Le préfet de la région
Bourgogne-Franche-Comté



Franck ROBINE

La Présidente du Conseil régional de Bourgogne-
Franche-Comté,



Marie-Guite DUFAY

Annexe_1 : Prémaquette

Secteur	Type d'opération	Sous-détail	Inscrit au CPER ou valorisé	Intitulé de l'opération	Montant total prévisionnel CPER 2023 – 2027, tous cofinancements (M€)	Part prévisionnelle Etat 2027 (M€)	clé prévisionnelle Etat	Part prévisionnelle Région (M€)	clé prévisionnelle Région	Part prévisionnelle autres financeurs	
Etudes multimodales											
Mobilités	Multimodal	Etudes	inscrit	Etudes multimodales sur les services de transport et le devenir des infrastructures	4,50	4,50					
Mobilités	Multimodal	Etudes	Valorisé		2,00			2,00			
Mobilités			inscrit		4,50	4,50					
TOTAL LOM (inscrit+valorisé)					6,50	4,50		2,00		0,00	
Mobilités actives et TCSP											
Véloroutes	Véloroutes			Véloroutes et autres opérations cyclables	40,00	10,00	25 %	4,00	10,00 %	26,00	
Véloroutes	Véloroutes		Valorisé	Géme Appel à projets Aménagements cyclables (Appel à Territoires cyclables en complément à venir)	28,50	4,58		1,28		22,64	
Transports collectifs Véloroutes	4è AAP TCSP Véloroutes		Valorisé inscrit	4è Appel à projets Transports Collectifs en Sites Propres	23,40	3,08		2,05		18,27	
TOTAL MOBILITES ACTIVES + TCSP (inscrit+valorisé)					40,00	10,00		4,00		26,00	
TOTAL MOBILITES ACTIVES + TCSP (inscrit+valorisé)					91,90	17,66		7,33		66,91	
Infrastructures ferroviaires											
Gares ferroviaires	Accessibilité PMR	travaux	inscrit	Chalon sur Saône _DCE-ACT-REA	31,83	21,20	67 %	10,63	33 %		
Gares ferroviaires	Accessibilité PMR	travaux	inscrit	Mâcon ville _DCE-ACT-REA	20,55	13,69	67 %	6,87	33 %		
Gares ferroviaires	Accessibilité PMR	travaux	inscrit	Nevers _DCE-ACT-REA	15,90	10,59	67 %	5,31	33 %		
Gares ferroviaires	Accessibilité PMR	travaux	inscrit	Sens _AVP-PRO-DCE-ACT-REA	19,18	4,80	25 %	14,39	75 %		
Gares ferroviaires	Accessibilité PMR	études	inscrit	Mouchard _AVP-PRQ	0,90	0,23	25 %	0,68	75 %		
Gares ferroviaires	Accessibilité PMR	travaux	inscrit	Tourmus _DCE-ACT-REA	2,44	0,61	25 %	1,83	75 %		
Gares ferroviaires	Accessibilité PMR	travaux	inscrit	Lure Quai 2 APO-DCE-ACT-REA	1,28	0,32	25 %	0,96	75 %		
Gares ferroviaires	Accessibilité PMR	études	inscrit	Saint Claude_APO	0,16	0,04	25 %	0,12	75 %		
Gares ferroviaires	Accessibilité PMR	études	inscrit	Etudes pour nouvelles gares régionales SDADAP (Laroche Migennes, Chagny) – EP AVP PRO	2,30	0,58	25 %	1,73	75 %		
Gares ferroviaires	Accessibilité PMR		inscrit		94,54	52,04		42,50		0,00	
Fer-voyageurs	Réseau structurant	modernisation	inscrit	étude vision stratégique VFCEA	1,00	0,50	50 %	0,25	25 %	0,25	

Fer-voyageurs	Réseau structurant	développement	inscrit			6,00	4,00	67 %	1,00	17 %	1,00
				Etudes d'opportunité Service Express Régional Métropolitain tous modes							
Fer-voyageurs	Réseau structurant	développement	inscrit			39,10	4,00		2,00		33,10
				Développement IJTE sur la ligne Paris – Nevers – Clermont-tronçon Melun – Moret							
Fer-voyageurs	Réseau structurant	développement	inscrit			9,00	4,05	45 %	4,95	55 %	
				Installation station ravitaillement H2 en gare d'Auxerre							
Fer-voyageurs	Réseau structurant		inscrit			55,10	12,55		8,20		34,35
Fer-voyageurs	LDFT	régénération	inscrit			48,90	x	26,5 %	31,79	65,0 %	4,156
				Besançon - Le Lode (Horlogers) - Phase 2 : travaux de régénération de voies							
Fer-voyageurs	LDFT	développement	inscrit			4,60	x	20,0 %	3,68	80,0 %	
				Besançon - Le Lode (Horlogers) - Développement avec installation télécom							
Fer-voyageurs	LDFT		valorisé				13,92				
				Les Horlogers – part Etat valorisée							
Fer-voyageurs	LDFT	régénération	inscrit			10,60	9,70	91,5 %	0,00	0,0 %	0,90
				Paroy - Arc et Siergis (LD71) Renouveau de rail, du relevage de voie et des travaux sur ponts rail et OT.							
Fer-voyageurs	LDFT	Travaux d'urgence	inscrit			1,80	0,39	21,5 %	1,26	70,0 %	0,15
				Paray le Monial – Gilly sur boîte Travaux urgents							
Fer-voyageurs	LDFT	Etudes	inscrit			3,00	0,65	21,5 %	2,10	70,0 %	0,26
				Paray le Monial – Gilly sur boîte Etude de pérennisation de la ligne							
Fer-voyageurs	LDFT	régénération	inscrit			18,00	3,87	21,5 %	12,60	70,0 %	1,53
				Etiole de Paray Régénération sur section à définir selon études							
Fer-voyageurs	LDFT	Travaux d'urgence	inscrit			5,7	1,71	30,0 %	4,00	70,0 %	
				Petites lignes – études et travaux d'urgence							
Fer-voyageurs	LDFT	Etudes	inscrit			5,00	2,50	50,0 %	2,50	50,0 %	
				étude sur la pérennisation des lignes et le devenir du RFN							
Fer-voyageurs	LDFT	Travaux d'urgence	inscrit			5,00	0,00	0,0 %	5,00	100,0 %	
				Ligne des Hirondelles Travaux urgents							
Fer-voyageurs	LDFT	Travaux d'urgence	inscrit			5,00	0,58	11,5 %	4,00	80,0 %	0,43
				Lure – Epial Travaux urgents							
Fer-voyageurs	LDFT		inscrit			93,69	19,39		66,93		7,42
				Soutien au fret capillaire – opérations à identifier avec les acteurs							
Fret ferroviaire	Capillaire fret		inscrit			16,00	5,00	30 %	à déterminer		11,00
Fret ferroviaire	Capillaire fret		inscrit			16,00	5,00		0,00		11,00
Fret ferroviaire	Fret ferroviaire hors capillaire	Transport combiné - Terminaux multimodaux	inscrit			3,20	1,60	50 %	0,00		1,60
Fret ferroviaire	Fret ferroviaire hors capillaire	Transport combiné - Terminaux multimodaux	inscrit			9,00	4,50	50 %	0,00		4,50
				Triage de Gevrey-Sergigny – Travaux urgents							
Fret ferroviaire	Fret ferroviaire hors capillaire	fret développement	inscrit			1,00	0,50	50 %	0,50	50 %	
				Etudes schéma fret BFC							
Fret ferroviaire	Fret ferroviaire hors capillaire	fret développement	inscrit			13,60	3,40	25 %	à déterminer		10,20
				Soutien au maintien des Installations Terminales Embranchées (ITE) et création d'ITE							
Fret ferroviaire	Fret ferroviaire hors capillaires	Transport combiné - Terminaux multimodaux	inscrit			26,80	10,00		0,50		16,30
Fret ferroviaire	Fret ferroviaire	Fret ferroviaire	valorisé			5,00			5,00		
				Fret ferroviaire							
TOTAL FERROVIAIRE (inscrits+valorisé)						305,05	112,90		123,12		69,07

Infrastructures routières										
Routes	Routes	Travaux	inscrit	RN57 – A36 Devessey – Phase 2 – Travaux de finitions	2,00	1,62	81 %	0,38	19,0 %	0,00
Routes	Routes	Travaux	inscrit	RN7 – Travaux de finitions	14,00	9,80	70 %	2,10	15 %	2,10
Routes	Routes	Travaux	inscrit	RN19 – Héricourt Sevenans (Transfert MOU CD70)*	27,87	15,37	55 %	6,00	22 %	6,50
Routes	Routes	Travaux	inscrit	RN57 – Bouclage Liaison ouest Besançon	84,00	38,50	50 %	9,88	13 %	35,63
Routes	Routes	Travaux	inscrit	Liaison sud Auxerre (USA)	115,00	25,87	28 %	25,00	-	64,13
Routes	Routes	Travaux	inscrit	RN57 – Franchissement de Pontarlier (Transfert MOU CD25)*	15,71	10,48	67 %	2,53	16 %	2,70
Routes	Routes	Études	inscrit	Etudes générales et divers (AF....)	2,00	1,00	50 %	1,00	50 %	
Routes	Routes	Travaux	inscrit	RCEA- phase 3 – hors OPER	260,58	102,64		46,89		111,06
Routes	Routes	Travaux	Valorisé	à déterminer suite mandat spécifique		0,00		0,00		0,00
Routes	Routes	Travaux	Valorisé	à déterminer suite mandat spécifique		0,00		0,00		0,00
TOTAL ROUTIER (inscrit+valorisé)										
Infrastructures portuaires et voies navigables										
Ports	Ports intérieurs	Ports intérieurs	inscrit	Port de Goo sur l'Yonne navigable à grand gabarit – développement d'une plateforme tripodale	11M€ à confirmer	2,00	18,2 %	1,00		8,00
Voies navigables	VNF	Sécurisation de la ressource en rivière	inscrit	Reconstruction et modernisation des barrages de navigation en rivière	24,50	16,88	69 %	2,00		
Voies navigables	VNF	Consolidation des réserves en eau dans les barrages et les canaux	inscrit	Barrages réservoirs du canal de Bourgogne et du canal du centre	27,50	19,70	72 %			10,86
Voies navigables	VNF	Optimisation de la Gestion de l'eau	inscrit	Modernisation des organes de gestion de la ressource en eau	23,70	20,66	87 %	6,00		
Voies navigables	VNF	Gestion hydraulique	inscrit	Dragages d'investissement – Optimisation gestion ressource en eau	3,50	2,10	60 %	1,00		10,86
TOTAL PORT&FLUVIAL (inscrit+valorisé)										
TOTAL hors valorisé										
TOTAL (inscrit+valorisé)										

* pour les opérations routières avec transfert de maîtrise d'ouvrage à un CD, les parts des collectivités non maîtres d'ouvrage correspondent au solde de la contribution après récupération du FCTVA. Cette éligibilité au versement du FCTVA vaut également pour la Région

