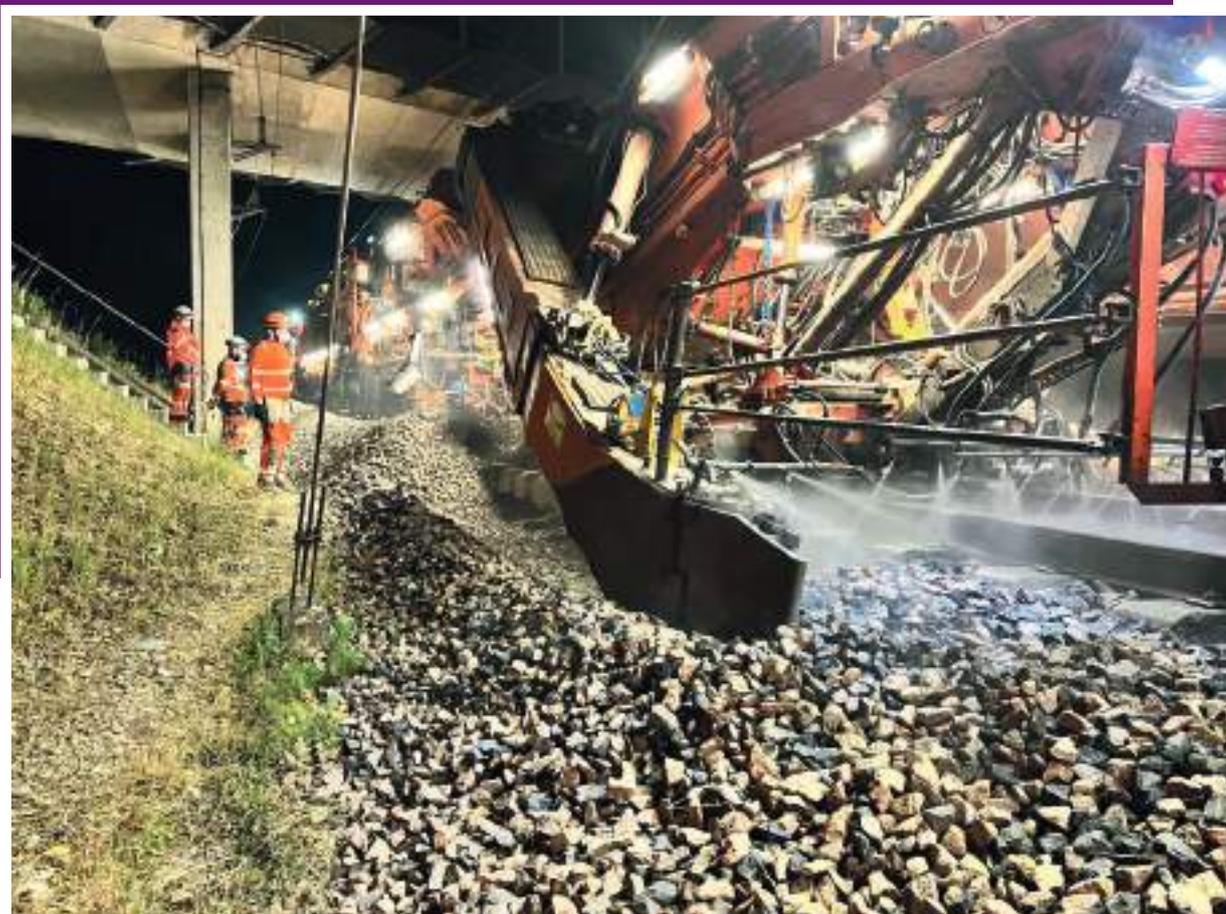


LES TRAVAUX ET PROJETS SUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ EN 2023



DIRECTION TERRITORIALE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

DOSSIER DE PRESSE



RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTÉ



SOMMAIRE



CHIFFRES CLÉS DU RÉSEAU FERROVIAIRE EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ	P 1
CARTOGRAPHIE DES PRINCIPAUX TRAVAUX EN 2023 EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ	P 2
421 M€ INVESTIS EN 2023 POUR UN RÉSEAU TOUJOURS PLUS PERFORMANT	
1. EN 2023, LES EFFORTS POUR MODERNISER LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES SE POURSUIVENT	P 4
2. LES TROIS FONDAMENTAUX DE SNCF RÉSEAU	P 4
UN PROGRAMME D' ACTIONS DENSE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ	
1. LA MODERNISATION DE LA VOIE	P 5
2. LA MODERNISATION DES OUVRAGES	P 6
3. LES PASSAGES À NIVEAU	P 6-7
3.1 ÉTAT DES LIEUX DES PASSAGES À NIVEAU DANS NOTRE RÉGION	
3.2 ZOOM SUR LES 938 PASSAGES À NIVEAU (PN)	
3.3 LES EXPÉRIMENTATIONS MENÉES PAR SNCF RÉSEAU	
3.4 LES OPÉRATIONS DE SENSIBILISATION AUX PASSAGES À NIVEAU	
LA RÉGULARITÉ AU CŒUR DE NOS PRÉOCCUPATIONS	
1. LA MODERNISATION DE LA SIGNALISATION ET DES INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES	P 8
2. LA MAÎTRISE DE L'ENVIRONNEMENT POUR UNE MEILLEURE RÉGULARITÉ	P 9-12
2.1 LE PARTENARIAT AVEC LA FÉDÉRATION DES CHASSEURS	
2.2 LE PARTENARIAT AVEC LA CHAMBRE D'AGRICULTURE DE CÔTE-D'OR	
2.3 LE PARTENARIAT AVEC LA FÉDÉRATION DE PÊCHE DE CÔTE-D'OR	
2.4 LA MAITRISE DE LA VÉGÉTATION	
DE NOUVELLES FONCTIONNALITÉS POUR UN RÉSEAU PLUS PERFORMANT	
1. LA FIBRE OPTIQUE POUR UNE COMMUNICATION EN TEMPS RÉEL	P 13
2. L'INNOVATION AU COEUR DE LA PERFORMANCE	P 14-15
2.1 LE TRAIN À HYDROGÈNE, LE TRAIN 0 CARBONE	
2.2 LE RÉSEAU HAUTE PERFORMANCE	



SOMMAIRE



FRET : QUATRE ATOUT MAJEURS EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| 1. DÉVELOPPER LE FRET, UN ENJEU DURABLE | P 16-17 |
| 1.1 UN OBJECTIF STRATÉGIQUE : AUGMENTER LE TRAFIC FRET EN BFC GRÂCE À 4 ATOUTS MAJEURS | |
| 1.2 LES CHIFFRES CLÉS DU FRET EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ | |
| 2. 2 ^{ÈME} ÉDITION DU FORUM FRET SUR LE TERRITOIRE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ | P 18 |

LES LIGNES NON CIRCULÉES

- | | |
|--------------------------------------------------------------------|------|
| 1. UN PATRIMOINE A VALORISER | P 19 |
| 2. CARTE DES LIGNES NON CIRCULÉES EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ | P 20 |
| 3. LE PLAN BRUIT : RÉSORPTION DES POINTS NOIRS DU BRUIT | P 21 |
| 4. LA PREMIERE RECYCLERIE FERROVIAIRE DE FRANCE IMPLANTÉE À BEAUNE | P 22 |

SNCF RÉSEAU : ACTEUR ÉCONOMIQUE MAJEUR DANS LA RÉGION

- | | |
|--------------------------------------------------------------------|------|
| 1. CONTRIBUER À L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET À L'EMPLOI LOCAL | P 23 |
| 2. SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DE LA RÉGION BFC | P 24 |
| 3. RECRUTER DE NOUVEAUX COLLABORATEURS | P 24 |



CHIFFRES CLÉS DU RÉSEAU FERROVIAIRE EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

INVESTIS DANS
LA MODERNISATION
DU RÉSEAU EN 2023

421 M€

...

... DONT

163 M€

DE TRAVAUX
COFINANCÉS EN 2023



3 600

COLLABORATEURS



205

KM DÉDIÉS
CAPILLAIRE FRET



2 616

KM DE LIGNES
EXPLOITÉES



300

CIRCULATIONS FRET EN
MOYENNE PAR JOUR



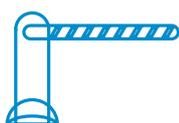
2 996

KM DE LIGNES
EN BFC



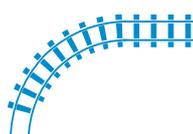
650

CIRCULATIONS
VOYAGEURS EN MOYENNE
PAR JOUR



938

PASSAGES À NIVEAU
DONT 4 INSCRITS AU
PROGRAMME DE
SÉCURISATION NATIONAL



700

KM DE LIGNES NON
CIRCULÉES,
SOIT 27% DU RÉSEAU
FERRÉ BFC



3 200

PONTS
ET VIADUCS



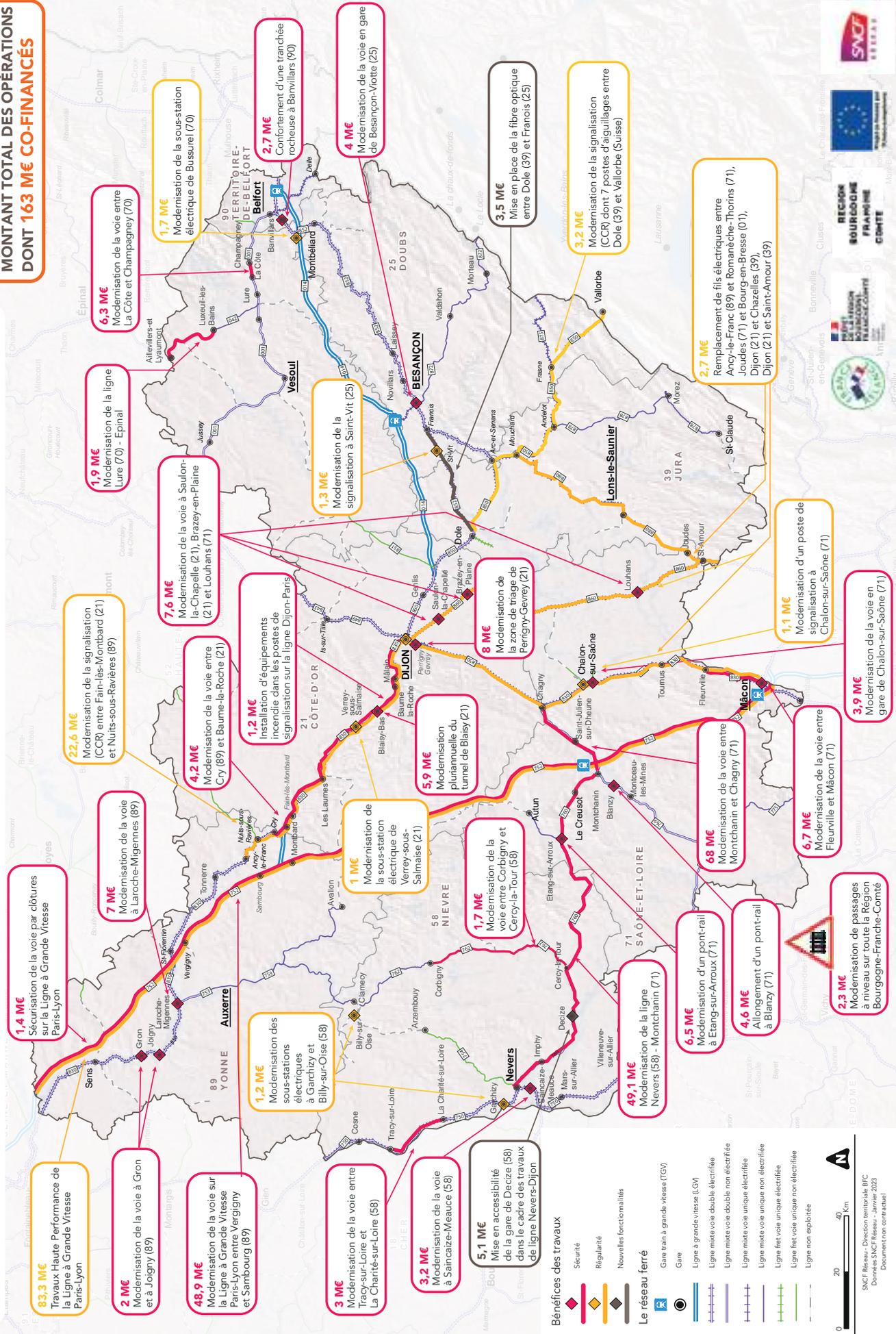
850

DE LIGNES DE DESERTE
FINE DU TERRITOIRE SOIT
28% DU RÉSEAU FERRÉ
EXPLOITÉ EN BFC

CARTOGRAPHIE 2023 DES PRINCIPALES OPÉRATIONS EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

OPÉRATIONS SUPÉRIEURES À 1M€

421 M€
MONTANT TOTAL DES OPÉRATIONS
DONT 163 M€ CO-FINANCÉS



Bénéfices des travaux

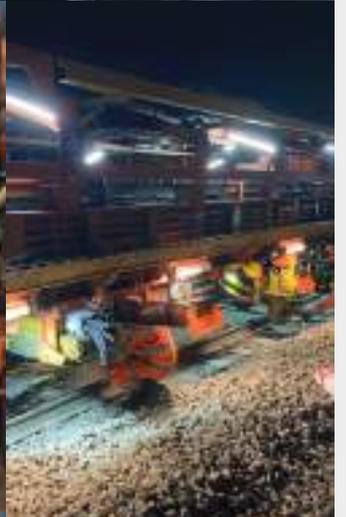
- Securité
- Régularité
- Nouvelles fonctionnalités

Le réseau ferré

- Gare
- Gare train à grande vitesse (TGV)
- Ligne à grande vitesse (LGV)
- Ligne mixte voie double électrifiée
- Ligne mixte voie double non électrifiée
- Ligne mixte voie unique non électrifiée
- Ligne mixte voie unique non électrifiée
- Ligne fret voie unique non électrifiée
- Ligne non exploitée

0 20 40 Km

SNCF Réseau - Direction territoriale BFC
Données SNCF Réseau - Janvier 2023
Document non contractuel



421 M€ INVESTIS EN 2023 POUR UN RÉSEAU TOUJOURS PLUS PERFORMANT



1 - EN 2023, LES EFFORTS POUR MODERNISER LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES SE POURSUIVENT

En complément des 100 M€ consacrés chaque année à la maintenance quotidienne du réseau, SNCF Réseau investira 421 millions d'euros pour la modernisation du réseau en Bourgogne-Franche-Comté en 2023, dont 38 %, cofinancés notamment par l'Etat, la Région Bourgogne-Franche-Comté et l'Union Européenne. Ces investissements représentent 34 chantiers de plus d'un million d'euros.

Les objectifs des travaux sont :

- offrir aux clients une infrastructure performante, plus fiable, et une meilleure qualité de service,
- faire circuler plus de trains tout en garantissant la sécurité du réseau.



2 - LES TROIS FONDAMENTAUX DE SNCF RÉSEAU :

**RENFORCER
LA SÉCURITÉ
DES CIRCULATIONS**

**247 MILLIONS
D'EUROS* INVESTIS
EN 2023**

**AMÉLIORER
LA RÉGULARITÉ
DES TRAINS**

**123 MILLIONS
D'EUROS* INVESTIS
EN 2023**

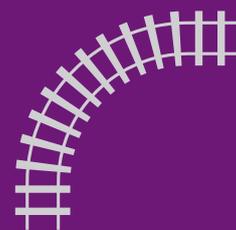
**INVESTIR DANS
LES NOUVELLES
FONCTIONNALITÉS
DU RÉSEAU**

**9 MILLIONS
D'EUROS* INVESTIS
EN 2023**

Chaque jour, **3 600 COLLABORATEURS DE SNCF RÉSEAU** sont mobilisés sur le territoire pour relever ces défis.

*NE CONCERNE QUE LES CHANTIERS SUPÉRIEURS À 1 M€

UN PROGRAMME D' ACTIONS DENSE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ



1 - LA MODERNISATION DE LA VOIE

226,9 M€

INVESTIS DANS LES GRANDS CHANTIERS DE MODERNISATION DE LA VOIE EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ EN 2023



Pour assurer les circulations ferroviaires en toute sécurité, des travaux d'entretien et de rénovation de la voie ferrée sont programmés et réalisés régulièrement. En effet, les voies ferrées ont une durée de vie limitée. Les conditions climatiques, les circulations, le tonnage

des trains, la fréquence de passages et la vitesse déforment les rails et le ballast avec le temps. Les rails, le ballast et les traverses usagés sont alors retirés pour les remplacer par des éléments neufs.

LIGNES	OBJET DES TRAVAUX	SITUATION GÉOGRAPHIQUE	DATES	€
Nevers Chagny Dijon	Modernisation de la ligne	Chagny (71) - Montchanin (71)	De janvier à décembre 2023	68 M€
Nevers Chagny Dijon	Modernisation de la ligne	Montchanin (71) -Nevers (58)	De février à décembre 2023	49,1 M€
LGV Paris - Lyon	Modernisation de la voie	Entre Vergigny et Sambourg (89)	De janvier à mai 2023	48,9 M€
Zone de triage de Perrigny-Gevrey	Modernisation de la zone de triage	À Perrigny-Gevrey (21)	De février à octobre 2023	8 M€
Dijon Saint-Amour	Modernisation de la voie	À Saulon-la-Chapelle (21), Brazey-en-Plaine (21) et Louhans (39)	Du 9 mai au 25 août 2023	7,6 M€
Paris - Lyon	Modernisation de la voie	À Laroche-Migennes (89)	Du 14 août au 20 octobre 2023	7 M€
Dijon - Mâcon	Modernisation de la voie	Entre Fleurville et Mâcon (71)	Du 9 janvier au 28 avril 2023	6,7 M€
Vesoul - Belfort	Modernisation de la voie	Entre La Côte et Champagney (70)	Du 19 juin au 29 septembre 2023	6,3 M€
Paris - Lyon	Modernisation de la voie	Entre Cry (89) et Baume-la-Roche (21)	Au 2 ^{ème} semestre 2023	4,2 M€
Dijon - Besançon	Modernisation de la voie	En gare de Besançon (25)	Du 03 avril au 16 avril 2023	4 M€
Paris - Lyon	Modernisation de la voie	En gare de Chalon-sur-Saône (71)	De janvier à mai 2023	3,9 M€
Nevers - Moulins	Modernisation de la voie	À Saincaize-Meauce (58)	Du 4 septembre au 20 octobre 2023	3,2 M€
Nevers- Cosne- Cours-sur-Loire	Modernisation de la voie	Entre Tracy-sur-Loire et la Charité-sur-Loire (58)	D'octobre à décembre 2023	3 M€
Paris - Lyon	Modernisation de la voie	À Gron et à Joigny (89)	Du 27 février au 31 mars 2023	2 M€
Lure - Épinal	Modernisation de la voie	Entre Aillevillers-et-Lyaumont et Luxeuil-les-Bains (70)	Du 10 juillet au 11 août 2023	1,9 M€
LGV Paris - Lyon	Sécurisation de la voie par clôtures	Sur toute la ligne	Toute l'année 2023	1,4 M€
Clamecy - Nevers	Modernisation de la voie	Entre Corbigny et Cercy-la-Tour (58)	Du 07 août au 3 novembre 2023	1,7 m€

LIGNE NEVERS – DIJON, MODERNISATION DE LA LIGNE :

- Modernisation de la voie,
- Remplacement du pont-rail d'Étang-sur-Arroux,
- Réalisation des travaux de mise en accessibilité des gares de Decize et de Montchanin

Montant : 137 M€ dont 62 M€ co-financés par l'État et la Région Bourgogne-Franche-Comté et 75 M€ par SNCF Réseau

⚠ C'est la plus grosse opération de travaux dans notre région depuis la construction des 2 Lignes à Grande Vitesse.



2 - LA MODERNISATION DES OUVRAGES

19,7 M€ INVESTIS DANS LES GRANDS CHANTIERS DE MODERNISATION D'OUVRAGES D'ART, D'OUVRAGES EN TERRE ET D'OUVRAGES HYDRAULIQUES EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ EN 2023

LIGNES	OBJET DES TRAVAUX	SITUATION GÉOGRAPHIQUE	DATES	€
Dijon à Nevers	Remplacement du pont-rail	À Étang-sur-Arroux (71)	De janvier à décembre 2023	6,5 M€
Dijon-Paris	Modernisation pluriannuelle du tunnel de Blaisy	À Blaisy (21)	De septembre à novembre 2023	5,9 M€
Paray-le-Monial Montceau-les-Mines	Allongement du pont-rail	À Blanzay (71)	De janvier à juillet 2023	4,6 M€
Besançon Belfort	Confortement d'une tranchée rocheuse	À Banvillars (90)	De janvier à décembre 2023	2,7 M€

3 - LES PASSAGES À NIVEAU

3.1 ÉTAT DES LIEUX DES PASSAGES À NIVEAU EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

SNCF Réseau fait de la sécurité routière aux passages à niveau (PN) sa priorité, ce qui se traduit par des aménagements, des actions de prévention et un programme de sécurisation et de suppression des passages à niveau défini au niveau national.

En 2023, les travaux de modernisation de passages à niveau en Bourgogne-Franche-Comté représentent un investissement de 2,3 millions d'euros.

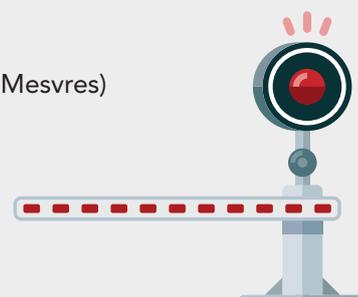
3.2 LA BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ COMPTE 938 PASSAGES À NIVEAU (PN)

Des travaux de modernisation ont été réalisés en 2022 sur la ligne :

- Paray-le-Monial - Montchanin : PN 83 (Genelard), 96 (Blanzay), 98 (Les Bizots), 99 et 100 (Torcy)
- Moulins - Montchanin : PN 42 (Vitry-en-Charollais)
- Clamecy - Cercy-la-Tour : PN 73 (Montaron).

Des travaux de modernisation seront engagés en 2023 sur les lignes :

- Nevers - Chagny : PN 59 (St-Didier-sur-Arroux), 60 et 64 (Étang-sur-Arroux) - 69 (Mesvres) et 76 (Marmagne)
- Blainville - Lure : PN 70 (La Chapelle-lès-Luxeuil), 73 (Citers), 77 et 78 (Quers) et 81 (Adelans-et-le-Val-de-Bithaine).



3.3 EXPÉRIMENTATIONS MENÉES PAR SNCF RÉSEAU BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

En 2023 :

- ▶ Des filets sous barrières seront installés sur 5 passages à niveau : PN 1 à Besançon, PN 12 à Poligny, PN 224 à Lure, PN 215 à Vesoul et PN 39 à Digoïn.
 - ▶ 7 passages à niveau ont été identifiés et proposés pour être équipés de barrières à leds :
- PN 17 et 20 à Aiserey, PN 22 à Brazey- en-Plaine, PN 17 à Étalans, PN 15 au Vaudioux, PN 82 à Lure et PN 52 à Navilly.

Ce qui a déjà été mis en place :

- ▶ Des feux à diodes installés sur les passages à niveau afin d'améliorer la visibilité et la sécurité,
- ▶ Des détecteurs d'obstacles,
- ▶ Des stickers réfléchissants « barrière cassable » pour inciter les automobilistes coincés entre les deux barrières à forcer cette barrière afin de ne pas rester bloqués sur la voie,
- ▶ Des dalles anti-intrusion.



3.4 LES OPÉRATIONS DE SENSIBILISATION AUX PASSAGES A NIVEAU ORGANISÉES EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

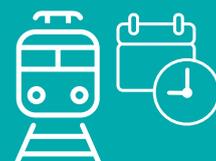
En France, 98% des accidents qui surviennent lors du franchissement d'un passage à niveau sont dus au non-respect du Code de la route, à une vitesse d'approche excessive ou à des comportements à risque. SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté se mobilise pour réduire le nombre d'accidents et réalise des opérations de sensibilisation aux règles de sécurité à respecter aux

abords des passages à niveau et des traversées voies piétonnes dans les gares.

Ces actions de sensibilisation se poursuivront en 2023.



LA RÉGULARITÉ AU CŒUR DE NOS PRÉOCCUPATIONS



1 - LA MODERNISATION DE LA SIGNALISATION ET DES INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES



122,8 M€

INVESTIS DANS LES GRANDS CHANTIERS DE MODERNISATION DE LA SIGNALISATION ET DES INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ EN 2023.

LIGNES	OBJET DES TRAVAUX	SITUATION GÉOGRAPHIQUE	DATES	€
LGV Paris-Lyon	Travaux Haute Performance	Sur toute la ligne	Toute l'année	83,3 M€
Paris - Lyon	Modernisation de la signalisation	Entre Fain-lès-Montbard (21) et Nuits-sous-Ravières (89)	De janvier à décembre 2023	22,6 M€
Dole à Franois	Déploiement de la fibre optique sur toute la ligne	Entre Dole (39) à Franois (25)	Du 1 ^{er} janvier au 9 octobre Coupure des circulations les 8 et 9 octobre	6,9 M€
Ligne Dijon-Ville à Vallorbe	Modernisation de la signalisation dont 7 postes d'aiguillages	Entre Dole (39) et Vallorbe (Suisse)	Au 2 ^{ème} semestre 2023	3,2 M€
Paris-Lyon Dijon-Ville à St-Amour Dijon-Ville à Vallorbe	Remplacement de fils électriques	Entre Ancy-le-Franc (89) et Romanèche-Thorins (71), Joudes (71) et Bourg-en-Bresse (01), Dijon (21) et Chazelles (39), Dijon (21) et St-Amour (39)	D'avril à octobre 2023	2,7 M€
LGV Rhin-Rhone	Modernisation de la sous-station électrique	À Bussurel (70)	Au 2 ^{ème} semestre 2023	1,7 M€
Dole-Ville à Belfort	Modernisation de la signalisation	À Saint-Vit (25)	Au 2 ^{ème} semestre 2023	1,3 M€
Paris-Dijon	Installation d'équipements incendie de postes de signalisation	Entre Dijon (21) et Cry (89)	De janvier à octobre 2023	1,2 M€
Cosne-Cours-sur-Loire à Nevers Auxerre à Entrains-sur-Nohain	Modernisation des installations de traction électriques	À Garchizy et Billy-sur-Oise (58)	De février 2023 à janvier 2024	1,2 M€
Paris-Lyon	Modernisation d'un poste de signalisation	À Chalon-sur-Saône (71)	De février à fin 2023	1,1 M€
Paris-Lyon	Modernisation de la sous-station	À Verrey-sous-Salmaise (21)	Toute l'année	1 M€

2 - LA MAÎTRISE DE L'ENVIRONNEMENT POUR UNE MEILLEURE RÉGULARITÉ



2.1 LE PARTENARIAT AVEC LA FÉDÉRATION DES CHASSEURS

La régularité des trains est un objectif de qualité de service pour les clients et les heurts avec les animaux en sont un des enjeux forts pour lequel SNCF Réseau souhaite réduire leurs impacts sur les circulations ferroviaires. Depuis 2018, SNCF Réseau mène une étude avec pour objectif de synthétiser les principales données et indicateurs sur les incidents avec les animaux, tous types confondus (sauvages, élevages et domestiques).

FIN OCTOBRE 2022, LES COLLISIONS AVEC LA FAUNE SAUVAGE REPRÉSENTENT 46 % DES INCIDENTS AVEC LES ANIMAUX SUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE, SOIT 111 INCIDENTS, QUI ONT ENGENDRÉ PRÈS DE 200 HEURES DE RETARD ET IMPACTÉS 426 TRAINS EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ.

Pour le matériel roulant, les conséquences sont importantes. TER Bourgogne-Franche-Comté estime que les dommages générés notamment par la faune sauvage, mais aussi par les animaux d'élevage et les incidents liés à la végétation coûtent plus d'un million d'euros par an pour les réparations et l'immobilisation des trains.

De ce fait, SNCF Réseau a engagé depuis juillet 2018 un travail conjoint avec la Fédération Régionale des Chasseurs afin d'étudier les aménagements et les actions à mettre en œuvre pour limiter ces heurts et améliorer la sécurité des voyageurs et la régularité des trains.

Ces études sur les incidents liés à la faune sauvage ont notamment permis d'identifier les périodes accidentogènes :

- de septembre à janvier
- à l'aube ou au crépuscule

Plusieurs axes sensibles ont été identifiés en Bourgogne-Franche-Comté, en plus de la Ligne à Grande Vitesse Paris - Lyon qui bénéficie déjà d'un programme spécifique :

- l'axe Paris – Dijon
- l'axe Paris – Clermont
- l'axe Dijon – Belfort

La mise en œuvre des aménagements pour réduire les collisions avec la faune sauvage nécessite un investissement de l'ordre de 4,6 M€, auxquels il faut ajouter 540 000€ chaque année pour l'entretien des installations. Chaque aménagement devra bénéficier d'un suivi particulier pendant 5 années pour en vérifier l'efficacité. En effet, chaque site est équipé soit d'un appareil photo, soit d'une caméra afin de pouvoir évaluer les incidences de chaque aménagement sur les déplacements des animaux.

AINSI, 5 TYPOLOGIES D'AMÉNAGEMENTS ONT ÉTÉ PROPOSÉES PAR LA FÉDÉRATION RÉGIONALE DES CHASSEURS :

- Aménagement de la végétation pour inciter les animaux à traverser plus rapidement les voies
- Sécurisation des zones « piège » (ex. : tranchée rocheuse) pour éviter que les animaux se retrouvent bloqués dans des zones dangereuses sans possibilité de s'échapper au moment où le train arrive
- Concertation avec les propriétaires riverains pour mener des actions coordonnées
- Aménagements pour guider les animaux vers des ouvrages existants pour traverser sous les voies
- Expérimentation de dispositifs d'avertisseur sonore pour prévenir les animaux de l'arrivée d'un train

STRAIL GRID À FRANOIS



En 2022, 6 Strail Grid ont été posés sur le réseau ferré en Bourgogne-Franche-Comté : 2 à Besançon, 1 à Junay, 1 à Villers-les-Pots, 1 Selongey et 1 à Rochefort-sur-Nenon. En 2023, 3 seront posés : 2 à Selongey et 1 à Franois.

L'expérimentation de dispositifs d'avertisseur sonore sera également lancée dès début 2023 sur 2,6 km le long de la ligne de la Bresse, à hauteur de Thorey-en-Plaine.

2.2 LE PARTENARIAT AVEC LA CHAMBRE D'AGRICULTURE DE CÔTE-D'OR



Les divagations d'animaux d'élevage représentent environ 43 % des collisions avec des animaux. Ces incidents portent préjudice à la fois à SNCF Réseau et ses clients, mais aussi aux éleveurs et propriétaires des animaux tant d'un point de vue juridique, financier que moral.

Une étude a permis de mettre en lumière les trois lignes ferroviaires les plus impactées par ces incidents :

- 1) Nevers - Chagny,
- 2) Paris - Lyon,
- 3) Dole - Belfort.

En 2022, SNCF Réseau et la profession agricole ont déploré 68 incidents* sur le réseau ferroviaire régional dus aux animaux d'élevage (contre 79 en 2021), entraînant près de 7256 minutes* perdues contre 8659 en 2021 et 285 trains* impactés (contre 344 en 2021).

SNCF Réseau et la Chambre Départementale d'Agriculture de la Côte-d'Or ont donc décidé de s'engager dans une démarche conjointe avec un plan d'actions pluriannuel pour limiter les divagations et les collisions avec les animaux d'élevage sur le réseau ferré.



Dispositif de barrières connectées à Marmagne

Cet accord de coopération, qui est le premier de ce type en région Bourgogne-Franche-Comté, a pour objectifs :

- la définition et la mise en œuvre d'actions de communication et de sensibilisation aux enjeux liés aux divagations d'animaux sur le réseau ferré,
- l'accompagnement de SNCF Réseau dans ses démarches de prévention des divagations auprès de la profession agricole,
- la mise en place d'expérimentations explorant les champs d'applications possibles des nouvelles technologies au service de la profession agricole pour accompagner la surveillance des clôtures des pâtures.

Dans le cadre du partenariat entre SNCF Réseau et la Chambre d'Agriculture de Côte-d'Or, SNCF Réseau souhaite expérimenter des solutions innovantes et connectées aux services de la profession agricole avec pour objectif de réduire les divagations et heurts d'animaux domestiques sur les voies.

Le dispositif, en expérimentation, consiste à mettre en place des barrières virtuelles à infrarouge qui détectent et remontent l'information d'un franchissement de celles-ci. Couplé à un piège photo, il permet de vérifier et d'identifier l'information. Depuis l'automne 2022, une expérimentation est mise en place à Marmagne (21) sur la ligne Paris-Dijon.

* à début décembre 2022

2.3 LE PARTENARIAT AVEC LA FÉDÉRATION DE PÊCHE DE CÔTE-D'OR



En complément du partenariat mis en place avec la Chambre d'Agriculture de Côte-d'Or, **une convention d'une durée de 2 ans a été signée en juin 2022** entre la Chambre d'Agriculture de Côte-d'Or, la Fédération de Pêche de Côte-d'Or et SNCF Réseau pour sensibiliser les pêcheurs sur l'importance de la fermeture des clôtures et leurs franchissements pour limiter les divagations d'animaux et améliorer la régularité des trains.

Une plaquette d'information, à destination des pêcheurs sur les enjeux liés aux divagations d'animaux sur le réseau ferré et pour la profession agricole, a été réalisée pour diffusion dans les offices de tourisme, aux associations de pêches, lors d'un achat de carte de pêche et lors de rencontres avec les pêcheurs par le préventeur faune de SNCF Réseau.

Après études des sites les plus impactés par les collisions combinées aux sites les plus propices à la pratique de la pêche, après accord des exploitants agricoles, SNCF Réseau finance des dispositifs de franchissement des clôtures appelés échaliers. Ces dispositifs sont posés et entretenus par la Fédération Départementale de Pêche avec le concours des Associations locales Agréées de Pêche.

En 2023, **35 échaliers** seront installés dans différentes communes de Côte-d'Or sur la ligne Paris-Dijon.



SIGNATURE CONVENTION FÉDÉRATION DE PÊCHE



DISPOSITIF PARTENARIAT PÊCHEURS (ÉCHALIERS)



2.4 LA MAITRISE DE LA VÉGÉTATION

Dans le cadre de la loi EGALIM visant à réduire l'utilisation de produits phytosanitaires dans tous les lieux de vie, SNCF Réseau n'utilise plus de glyphosate et s'engage à maîtriser la végétation en Bourgogne-Franche-Comté

de façon plus respectueuse de l'environnement, tout en assurant la circulation des trains en toute sécurité. Une gestion adaptée est mise en place pour répondre aux impératifs de développement durable :

LES TRAINS DÉSHERBEURS

Rénové en 2021 et 2022, ils seront capables à partir de 2023 de traiter des zones de voie qui présente de la végétation sans traiter celles qui en sont exemptes. Une télédétection est mise en place sur ces trains pour différencier les zones à traiter et ne pas traiter. Ces trains fonctionnent désormais sans glyphosate grâce à une association de produit herbicide de biocontrôle et d'un antigerminatif en mélange.

L'ÉCO-PÂTURAGE

C'est une technique 100% naturelle, qui permet d'entretenir les talus, sans aucun produit phytosanitaire. Par ailleurs, le piétinement des troupeaux de moutons limite la croissance des espèces arborescentes et arbustives. Sur Dijon, 4 hectares d'éco-pâturage sur des zones de renouée du Japon sont mises en place.

LA GESTION SÉLECTIVE

Elle permet la préservation des sujets ou des haies dans les zones sensibles. De grands chantiers de dépendances vertes sont mis en place avec systématiquement une sélection d'espèces arbustives favorables à la biodiversité et la valorisation des arbres en bois énergie pour les chaufferies de la région.

L'UTILISATION DE GÉOTEXTILE

Cela permet de lutter contre la prolifération des espèces exotiques envahissantes dans le cadre de la protection des installations électriques du réseau.



• Pour chaque type d'intervention (abattage, débroussaillage, fauchage) la question de l'impact sur les milieux est prise en compte : la saisonnalité des interventions en dehors des périodes de nidification.

• L'adéquation des matériels et modalités d'usage.

En 2023, l'abattage d'arbres se poursuivra en tenant compte de ces critères afin d'éviter des gênes aux circulations, des arbres qui tombent sur les voies et des pannes d'installations de sécurité. Les abattages sont réalisés tout en respectant la période de nidification, afin de limiter les impacts tout en améliorant la régularité des circulations.

SNCF Réseau innove, dans le cadre du programme national «post-glyphosate» en expérimentant l'ensemencement choisi de voies de service faiblement circulées. Il s'agit de choisir la végétation présente sur ces voies plutôt que de la subir en sélectionnant rigoureusement des espèces adaptées. En se développant, ces espèces devraient limiter les besoins de maintenance. Depuis 2022, SNCF Réseau s'engage à ne plus utiliser de glyphosate dans ses activités. En Bourgogne-Franche-Comté, c'est le site de Brevans, situé à proximité de Dole, qui a été retenu pour cette expérimentation : 4 voies ont étéensemencées, ce qui représente environ 8000 m² avec 16 mélanges de semis testés sur ce site.

Le budget pour la végétation est de 11 M€ et recouvre :

- L'entretien courant
- Les interventions en urgence (chute d'arbres après tempêtes...)
- L'acquisition de matériel électrique pour l'entretien des zones en entretien courant permettant la diminution de l'usage de carburant, le respect de la faune, la diminution des nuisances sonores...
- La mise en place d'études écologiques pour les travaux d'entretien de la végétation sur plus de 300 km. Ce volet représente 100K€ en 2022. L'objectif est d'améliorer notre prise en compte de la biodiversité dans notre activité.



DE NOUVELLES FONCTIONNALITÉS POUR UN RÉSEAU PLUS PERFORMANT



1 - LA FIBRE OPTIQUE POUR UNE COMMUNICATION EN TEMPS RÉEL

Le plan fibre (utilisation de fibre optique) s'inscrit dans la démarche de modernisation de l'exploitation du réseau pour renforcer la sécurité et améliorer la qualité du service rendu aux voyageurs comme au gestionnaire de l'infrastructure.

Le déploiement de la fibre optique sur l'ensemble du territoire constitue une modernisation du réseau télécom de transmission nécessaire aux nouvelles technologies : GSMR, téléphonie nouvelle génération, Poste d'Aiguillages Informatiques et Commande Centralisée du Réseau, Bloc Automatique Lumineux digital...

La mise en place de la fibre optique permet donc l'amélioration de la performance des outils de communication SNCF. Il s'agit de doter le réseau d'un système de téléphonie nouvelle génération pour permettre une communication en temps réel entre les agents d'exploitation, les conducteurs et les trains.

En 2023, les travaux de déploiement de la fibre optique sur le réseau se poursuivent et plus précisément entre Dole (39) et Franois (25) pour un montant de 3,5 millions d'euros.



2. L'INNOVATION AU COEUR DE LA PERFORMANCE



2.1 LE TRAIN À HYDROGÈNE, LE TRAIN 0 CARBONE



La politique énergétique de SNCF vise à améliorer la performance énergétique du groupe public ferroviaire et à réduire ses impacts environnementaux. Ainsi, **SNCF s'est engagée à réduire de 30%** ses émissions de CO₂ entre 2015 et 2030 et à atteindre la neutralité carbone en 2050. Pour y parvenir, plusieurs projets ambitieux d'innovation ont été initiés : TER hybride, batteries, train hydrogène...

Le **train hydrogène** apparaît, à terme, comme une **solution « zéro émission carbone »** au trafic régional

non électrifié. Il pourrait également constituer une alternative aux projets d'électrification ou de régénération de certaines lignes.

A l'automne 2020, le gouvernement français, dans le cadre du Plan France Relance, a annoncé un **plan hydrogène de 30 milliards d'euros** en faveur de la transition écologique. Ce plan hydrogène français représente un investissement de 7,2 milliards d'euros d'ici à 2030, dont 2 milliards sur 2020-2022.

En mars 2021, **12 rames Régiolis H2** ont été officiellement commandées auprès d'ALSTOM pour un déploiement dans quatre régions :

Auvergne-Rhône-Alpes,
Bourgogne-Franche-Comté,
Grand Est et Occitanie.

Les premiers essais des TER à hydrogène sont prévus pour fin 2023.

La mise en circulation commerciale est prévue fin 2025 / début 2026.

En Bourgogne-Franche-Comté, le développement du train hydrogène est prévu dans un premier temps sur la ligne **Laroche-Migennes - Auxerre** à l'horizon 2026.

2.2 LE RÉSEAU HAUTE PERFORMANCE

L'ambition de SNCF Réseau de construire un réseau Haute Performance concerne la Bourgogne-Franche-Comté à deux titres :

▷ Le déploiement de la Commande Centralisée du Réseau de Dijon

Depuis 2017, des travaux ont été engagés afin de moderniser l'ensemble des installations électriques de signalisation entre Dijon et Paris, et d'informatiser les postes d'aiguillages de la ligne pour les rendre contrôlables directement depuis la [Commande Centralisée du Réseau \(CCR\)](#), véritable tour de contrôle située à Dijon.

Les travaux du Poste d'Aiguillages Informatiques (PAI) de Montbard-Nuits-sous-Ravières ont débuté en 2021, se poursuivent en 2023 pour un montant de 22,6 millions d'euros.

Les nouvelles installations et la digitalisation de l'exploitation ont pour objectifs d'améliorer la régularité des circulations ferroviaires, de veiller au bon fonctionnement des installations de signalisation en temps réel et d'informer plus efficacement les clients en gare.

▷ Le développement de la performance sur la LGV Paris-Lyon, en passant de 13 à 16 TGV par heure.

Un vaste programme d'investissements pour un « réseau Haute Performance » a pour objectifs de développer le trafic sur la Ligne à Grande Vitesse Paris-Lyon, axe le plus circulé de France, et de faciliter l'arrivée de nouveaux opérateurs ferroviaires dans le cadre de l'ouverture du marché national de transport de voyageurs.

La mise en service est prévue en novembre 2024 avec un montant de 83 M€ consacré en 2023.

Au total, ce projet représente un investissement global de près de **800 millions d'euros**, dont **150 millions d'euros** financés par l'Union Européenne.



FRET : QUATRE ATOUT MAJEURS EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ



1 - DÉVELOPPER LE FRET, UN ENJEU DURABLE

En Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau dispose d'un maillage territorial dense, permettant de faire circuler 18 500 trains de marchandises en moyenne chaque année. Le réseau ferré est un outil stratégique pour la région, que SNCF Réseau souhaite maintenir au meilleur de sa performance au profit de ses clients et contribuer ainsi au développement économique des territoires.



1.1 UN OBJECTIF STRATÉGIQUE : AUGMENTER LE TRAFIC FRET EN BFC GRÂCE À 4 ATOUTS MAJEURS :

▷ Le centre de triage de Gevrey-Perrigny

Il présente un positionnement géographique intéressant puisqu'il se situe sur l'axe Nord-Sud mais également sur l'axe traversant Allemagne-Espagne.

Ce site stratégique compte plus de 80 km de voies de service et accueille entre 310 et 350 trains par semaine.

Afin d'assurer sa pérennité et de réduire le déficit de gestion du site pour SNCF Réseau, un Schéma directeur pluriannuel 2021-2023 a été élaboré, en étroite concertation avec nos clients utilisateurs et en co-financement avec l'Etat et la Région, pour un montant de 7,9 M€.

Il vise à neutraliser 25% de voies de services pour concentrer les moyens sur les voies les plus utiles.

Entre 2018 et 2020, SNCF Réseau a investi sur fonds propres 5,6 M€ pour moderniser 11 voies de service et construire un nouveau réseau hydraulique à Perrigny.

En 2022, 2,5 millions d'euros ont été investis à part égale par l'État, la Région Bourgogne-Franche-Comté et SNCF Réseau, pour poursuivre la modernisation de voies de service du triage de Gevrey, afin d'améliorer la productivité du site tout en répondant aux besoins de ses clients.

Sur la période 2024-2028, un besoin d'investissements estimé autour de 15 M€ est nécessaire, afin d'optimiser le complexe Gevrey-Perrigny et de concentrer les circulations des trains sur un nombre de voies réduit.

▷ L'arrêt à Mâcon de l'autoroute ferroviaire Nord-Est Calais - Le Boulou

Parmi les axes de développement du fret, les autoroutes ferroviaires constituent une opportunité importante pour la Bourgogne-Franche-Comté qui bénéficie désormais des arrêts journaliers à Mâcon en provenance de Calais. D'importants travaux ont été menés au port de Mâcon pour accueillir des trains fret de 750 mètres de long, en co-financement avec l'Etat, la Région, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Saône-et-Loire et l'Agglomération de Mâcon. Des projets de développement sur le site sont en réflexion en lien avec la CCI/Aproport.

En complément, une étude remise par SNCF Réseau a été réalisée pour la circulation de trains supérieurs à 750 mètres, augmentant ainsi la capacité d'emport des trains s'arrêtant à Mâcon.

▷ Un réseau capillaire fret très dynamique

Un diagnostic prospectif a été réalisé pour identifier les investissements nécessaires sur 10 ans, soit environ 20 M€ afin de conserver ce réseau capillaire à niveau de performance égal et à trafic constant. Pour cela, un premier programme de modernisation des lignes est cofinancé par l'Etat, la Région et les industriels : 6 M€ d'investissement pour les travaux nécessaires à la pérennisation des lignes capillaires fret Nevers-Arzembouy et Cercy-Corbigny-Clamecy.

Un deuxième programme d'investissement est en cours d'études.

▷ Le projet de modernisation de l'axe Dijon-Ambérieu-Modane

Un développement de la demande de fret ferroviaire est prévu sur l'axe Dijon-Ambérieu-Modane à l'horizon 2030. Cet axe absorbe deux flux : les flux français Nord-Sud et les flux France-Italie.

En l'état, la ligne n'est pas en mesure d'absorber une augmentation de trafic. Un diagnostic a été réalisé dès 2019 pour identifier les enjeux et les différents scénarios d'investissement possibles.

Deux enjeux majeurs en sont ressortis :

- moderniser les installations fixes de traction électriques,
- réaliser des aménagements d'infrastructure pour permettre la circulation de trains de 850 m.

Une 1^{ère} phase d'études est financée par l'Etat dans le cadre du plan de relance FRET.

1.2 LES CHIFFRES CLÉS DU FRET EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

1

AUTOROUTE FERROVAIRE
AVEC ARRÊT MÂCON

10

ENTREPRISES
FERROVIAIRES DU FRET

18 500

TRAINS DE MARCHANDISES
EN MOYENNE CHAQUE ANNÉE

17 %

DE TRAFIC FRET EN BFC
SUR LE TERRITOIRE NATIONAL

205

KILOMÈTRES
DE LIGNES DÉDIÉES AU FRET

1

CHANTIER
DE TRANSPORT COMBINÉ

80

INSTALLATIONS
TERMINALES EMBRANCHÉES

1

TRIAGE
STRATÉGIQUE GEVREY-PERRIGNY

2 - 2^{ÈME} ÉDITION DU FORUM FRET SUR LE TERRITOIRE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ



Le **fret ferroviaire**, mode de transport de marchandises le moins polluant, représente un **enjeu majeur de développement durable et de préservation de notre planète**. Il représente également un enjeu important pour l'activité économique, l'emploi et l'aménagement du territoire.

Dans ce cadre, SNCF Réseau s'attache à **offrir à ses clients** du fret ferroviaire la **meilleure qualité de service** possible, mais des insatisfactions demeurent.

Pour identifier les marges de progrès avec tous les acteurs qui peuvent y contribuer, SNCF Réseau a organisé pour la seconde édition un Forum sur le fret ferroviaire en Bourgogne-Franche-Comté le 14 décembre 2022 en présence notamment de Renaud DURAND, Directeur Adjoint de la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) et de Michel NEUGNOT, Premier Vice-Président de la Région Bourgogne-Franche-Comté.

Son objectif : **échanger sur le diagnostic, les enjeux, les difficultés et les solutions** à mettre en place.



LES LIGNES NON CIRCULÉES



1 - UN PATRIMOINE À VALORISER

1.1 - LES LIGNES NON CIRCULÉES REPRÉSENTENT UN PATRIMOINE DE 700 KM SUR LES 2 996 KM DU RÉSEAU DE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

Le coût de leur entretien est estimé à 500 000 € par an. Bien que ces lignes n'aient plus d'utilité ferroviaire, elles représentent un patrimoine historique à valoriser, afin de préserver un possible besoin de mobilité à long terme et garantir les corridors fonciers.

Les objectifs de la politique de valorisation de ces lignes sont pour SNCF Réseau de :

- se positionner comme partenaire des projets locaux innovants et durables de développement du territoire portés par les collectivités,
- de valoriser notre patrimoine,
- diminuer les dépenses liées à leur entretien.

Les lignes non circulées présentent de véritables enjeux pour la région. Ainsi, elles permettent de proposer des mobilités alternatives (voies vertes, vélorails, trains touristiques ...), de créer de l'activité économique et de l'emploi pour les territoires et de développer la biodiversité.

La mise à disposition du foncier pour les projets des collectivités se fait au travers d'une Convention de Transfert de Gestion (CTG) avec SNCF Réseau. Cette convention transfère à la collectivité la responsabilité de l'entretien et de la gestion de l'emprise sur une durée allant jusqu'à 25 ans. Pendant cette durée, la collectivité aménage l'emprise selon son projet et ne paie pas de redevances. Selon le statut de la ligne, la procédure de transfert de gestion prend entre 18 et 36 mois. Plusieurs projets d'aménagements ont déjà été menés en Bourgogne-Franche-Comté, comme la voie verte entre Lure et Villersexel ou les vélorails de la Vingeanne et de Cordesse.

L'accompagnement des collectivités dans le développement de leurs projets d'utilisation des anciennes lignes ferroviaires se poursuit par ailleurs.

En 2022, 3 Conventions de Transfert de Gestion ont été signées avec :

- Le département du Jura et les collectivités du territoire sur la ligne Lons-le-Saunier – Desnes pour un projet de voie verte,
- La Communauté de communes du Grand Autunois-Morvan pour un projet de voie verte entre Autun et Dracy-Saint-Loup,
- La Communauté de communes Mâconnais-Beaujolais Agglomération pour un projet de voie verte à Mâcon.

1 signature d'une CTG de site en faveur de la biodiversité a été signée sur la commune de Voulaines-les-Templiers avec le Conservatoire botanique national de Bourgogne.

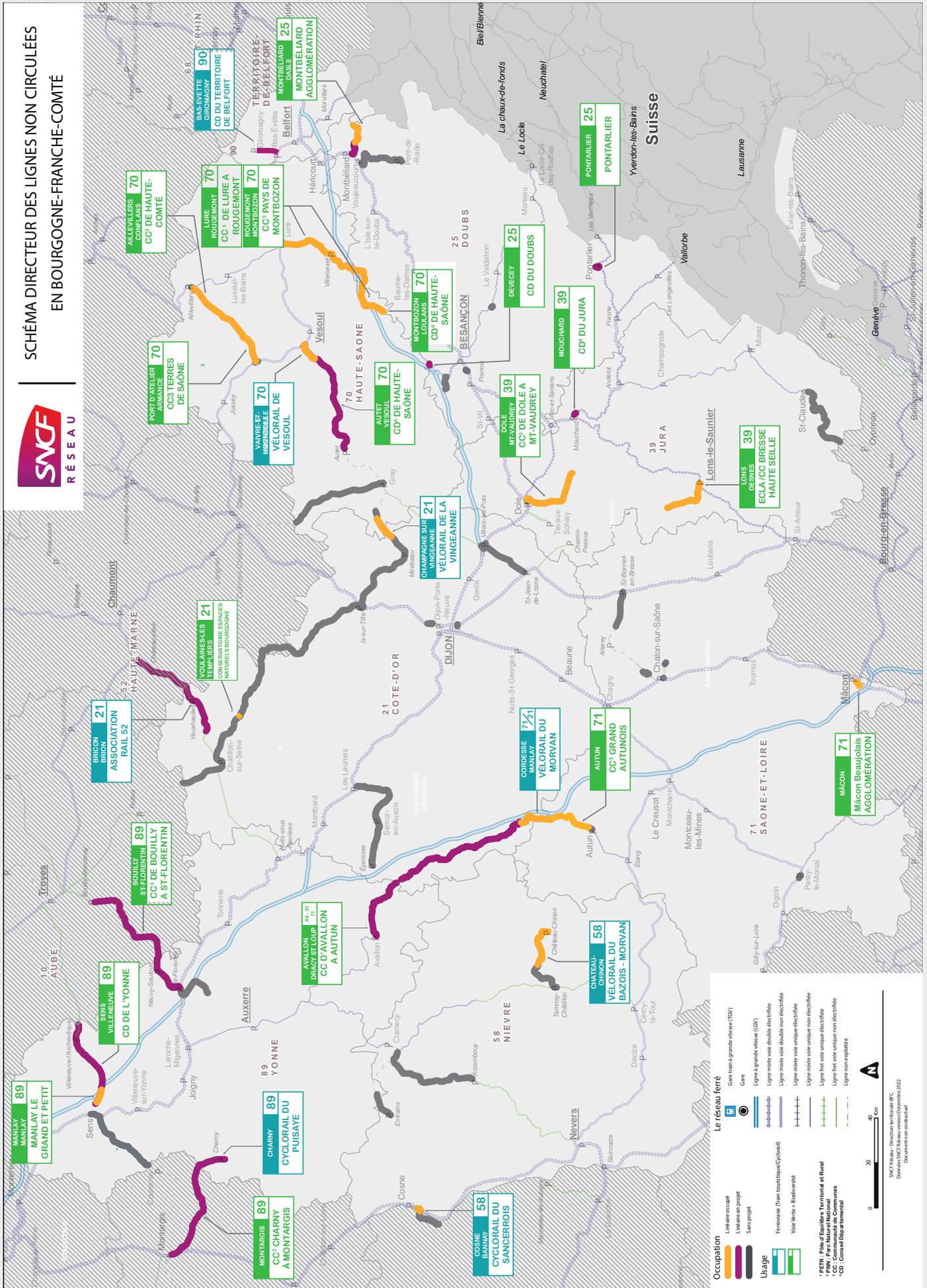
LES PROJETS 2023

- La voie verte entre Montargis (Centre Val de Loire) et Charny dans l'Yonne (30km),
- La voie verte entre St Julien (Grand Est) et St Florentin dans l'Yonne (40Km),
- Un train touristique entre Bricon (52) vers Chaumont et Brion sur Ource (21) avec 30km de projet,
- Une demande de prolongement pour le vélorail de la Vingeanne en Côte-d'Or.



2 - CARTE DES LIGNES NON CIRCULÉES EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

SCHEMA DIRECTEUR DES LIGNES NON CIRCULEES
EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE



Le réseau ferré

Occupation

- Ligne occupée
- Ligne en projet
- Sans projet

Usage

- Tramway
- Grande vitesse (TGV)
- Grande vitesse (GV)
- Mixte voie double électrifiée
- Mixte voie double non électrifiée
- Mixte voie unique électrifiée
- Mixte voie unique non électrifiée
- Ferroviale (Train touristique/Cyclable)
- Voie Verte - Biodiversité
- Parcs Nationaux, Territoires et Ruraux
- Parcs Nationaux
- Communes de Communes
- Communes de Communes
- Communes de Communes

0 20 40 Km

SNCF Réseau - Direction territoriale BFC
Document SNCF Réseau version Décembre 2022
Document contractuel



3 - LE PLAN BRUIT : RÉSORPTION DES POINTS NOIRS DU BRUIT

3.1 - 417 POINTS NOIRS DU BRUIT VONT ÊTRE TRAITÉS EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

Afin d'améliorer la situation des riverains concernés par le bruit ferroviaire, un vaste programme de résorption des points noirs du bruit ferroviaire a été engagé. SNCF Réseau et les services de l'Etat (la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) ont recensé les actions à mener (nombre et identification des Points Noirs Bruit) en Bourgogne-Franche-Comté et établi un programme d'opérations.

Ce dispositif s'inscrit dans le cadre du programme de financement de la **Résorption des Points Noirs du Bruit (PNB) Ferroviaire intégré au Plan de Relance 2020-2025** de l'Etat.

La volonté de l'Etat de poursuivre le traitement du bruit ferroviaire a été retranscrite dans la trajectoire financière de la loi d'orientation des mobilités via des fonds Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France hors CPER depuis 2020. Les crédits du plan de relance doivent permettre d'accélérer les études et travaux de résorption des PNB.

En région Bourgogne Franche-Comté, des premières études acoustiques ont été conduites par SNCF Réseau sur des lignes choisies en raison de l'importance du nombre de trains qui y circulent :

- En 2018 et 2019 sur la ligne Dijon - Marseille (dite PLM Sud), qui a permis la pré identification de 417 PNB potentiels entre Dijon et Mâcon,
- En 2021 sur la ligne Dijon – Belfort.
- A venir en 2023 sur la section de ligne Dijon - Sens (dite PLM Nord),
- Après 2023 sur la section de ligne Dijon – Bourg-en-Bresse

Leur résorption consiste pour partie à conduire des travaux d'isolation acoustique des façades des bâtiments collectifs ou individuels éligibles concernés pour 314 d'entre eux si les isolations sont insuffisantes.

Ce programme est complété pour 103 PNB (secteur Saône-et-Loire : 41 PNB, secteur Côte-d'Or : 62 PNB) par des projets de construction de murs acoustiques.

Pour 314 PNB, la résorption de ces Points Noirs du Bruit ferroviaire va consister notamment à conduire des travaux d'isolation acoustique des façades des bâtiments collectifs ou individuels éligibles par remplacement des huisseries dont les performances acoustiques seraient insuffisantes. Les bâtiments concernés sont situés dans 38 communes en Côte-d'Or et en Saône-et-Loire

Une convention de financement a été signée pour les isolations acoustiques le 30 décembre 2021 entre l'État et SNCF Réseau. Le montant de l'opération est évalué à 7,2 M€ financés par SNCF Réseau (75%) et par l'État (25%).

Pour les murs acoustiques, les opérations complexes et très coûteuses seront réservés aux zones d'habitation denses. Elles peuvent être fortement contraintes en fonction de l'environnement ferroviaire et urbain dans lequel elles s'inscrivent. Les études acoustiques conduites en 2019 et 2020 ont permis d'identifier des sites potentiels situés sur les communes de Mâcon, Saint-Albain, Tournus, Beaune, Bligny-lès-Beaune et Dijon.

Une convention de financement a été signée pour les murs anti-bruit le 20 juillet 2022 entre l'État et SNCF Réseau portant sur une étude de faisabilité technique et financière. Le montant de l'étude est évalué à 120 000€ financés par SNCF Réseau (50%) et par l'État (50%).



4 - LA PREMIERE RECYCLERIE FERROVIAIRE DE FRANCE EST IMPLANTÉE A BEAUNE



SNCF Réseau déploie depuis 2018 une stratégie d'économie circulaire pour atteindre l'objectif ambitieux de réemployer, réutiliser ou valoriser 100% des produits et matériaux issus de l'exploitation du réseau d'ici 2025, contre 44% en 2020. Il souhaite également réduire de 25 % les émissions de CO₂ indirectes, dues à la fabrication ou au transport des matériaux utilisés. Dans cette démarche, la 1^{ère} recyclerie ferroviaire de France a été mise en place à Beaune en septembre 2020.

Auparavant dédié aux équipes de maintenance de la voie, le site de la recyclerie était sans activité et sur le point d'être vendu. Afin d'équiper le bâtiment, du matériel et des installations, tels que des transpalettes et des armoires, ont été récupérés dans des établissements SNCF pour leur donner une seconde vie, dans une logique d'économie circulaire.

Tous les produits déclassés, non repris ou non identifiés sont vérifiés conformes dans la recyclerie et réutilisés sur les lignes de desserte fine du territoire ou sur les lignes dédiées au fret pour des activités industrielles.

Les principales activités de la recyclerie de Beaune sont :

- La valorisation des produits déclassés pour éviter la production de déchets et positionner les produits sur des usages adaptés à leur classe technique ou de tester des solutions de réparation répondant aux normes des produits neufs ;
- La récupération des produits de chantiers ou de surplus de commandes qui sont acheminés en sacs, en vrac ou encore palettisés ;
- Le tri et le reconditionnement de produits, enregistrés dans une base de données, qui sont effectués principalement par du personnel en insertion ;
- Le contrôle qui permet une vérification technique et d'identifier la référence du produit. Le réemploi se fait en fonction de l'état des produits. Les produits ne garantissant pas une sécurité pour l'exploitation ferroviaire sont décomposés en matière et valorisés.

Le site de la recyclerie est aujourd'hui valorisé et créateur d'une activité industrielle et économique pour le territoire.

En 2022, ce site a permis :

- la création de **4 nouveaux emplois** en 2021, portant l'effectif total à **11 employés**,
- 257 k€ de **produits d'occasion vendus**
- 450 k€ de **produits neufs sauvés**
- La mise en place d'une **market place** depuis le 21 novembre 2022 <https://laboutiqueeco.sncf.fr/>



SNCF RÉSEAU : ACTEUR ÉCONOMIQUE MAJEUR DANS LA RÉGION



1 - CONTRIBUER À L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET À L'EMPLOI LOCAL

En investissant 2 milliards d'euros entre 2021 et 2026, avec une moyenne de plus de 350 M€ chaque année et en recrutant plus d'une centaine de personnes chaque année, SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté est un acteur majeur du dynamisme économique et de l'emploi local. Cet investissement, dont une partie est cofinancée par l'État et la Région, alimente puissamment la machine économique régionale, non seulement pour les entreprises locales spécialisées dans les travaux ferroviaires, mais aussi pour de nombreux sous-traitants ou entreprises d'insertion.

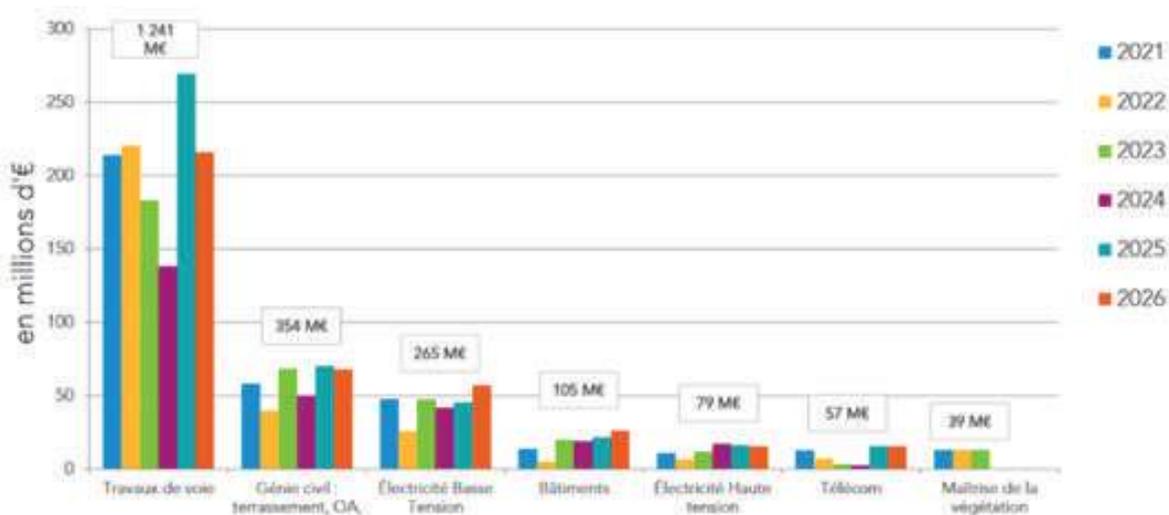
En 2019 et 2021, SNCF Réseau BFC a organisé des Forums sur le thème de l'économie et de l'emploi du ferroviaire en région. Suite au succès de ces rencontres, le Groupe SNCF a décidé de poursuivre cette démarche de rencontres territoriales regroupant tous les métiers de l'Entreprise, dans toutes les régions, dans une volonté de renforcer la proximité avec ses fournisseurs. Le 12 octobre 2022, cette convention fournisseurs s'est déroulée à Dijon, réunissant plus de 250 participants

Cet événement contribue à ancrer l'entreprise au plus près des territoires dans toutes leurs composantes, et notamment celles du tissu économique local. Fournisseurs sous contrat, en vivier, mais aussi acteurs

socio-économiques, représentants des syndicats professionnels, et bien sûr Directeurs territoriaux et Achats du Groupe SNCF y étaient présents.

Cette rencontre s'est articulée autour de différentes thématiques telles que la stratégie de la SNCF et de ses sociétés/activités, le partage des enjeux et priorités de l'ensemble des responsables, les besoins, ambitions et attentes de SNCF vis-à-vis de ses fournisseurs, les réussites et bonnes pratiques, le fonctionnement des achats SNCF et enfin les perspectives de marchés pour les mois à venir.

INVESTISSEMENT PAR NATURE DE TRAVAUX D'ICI 2026 2 milliards d'euros investis entre 2021 et 2026



2 - SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DE LA RÉGION BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ



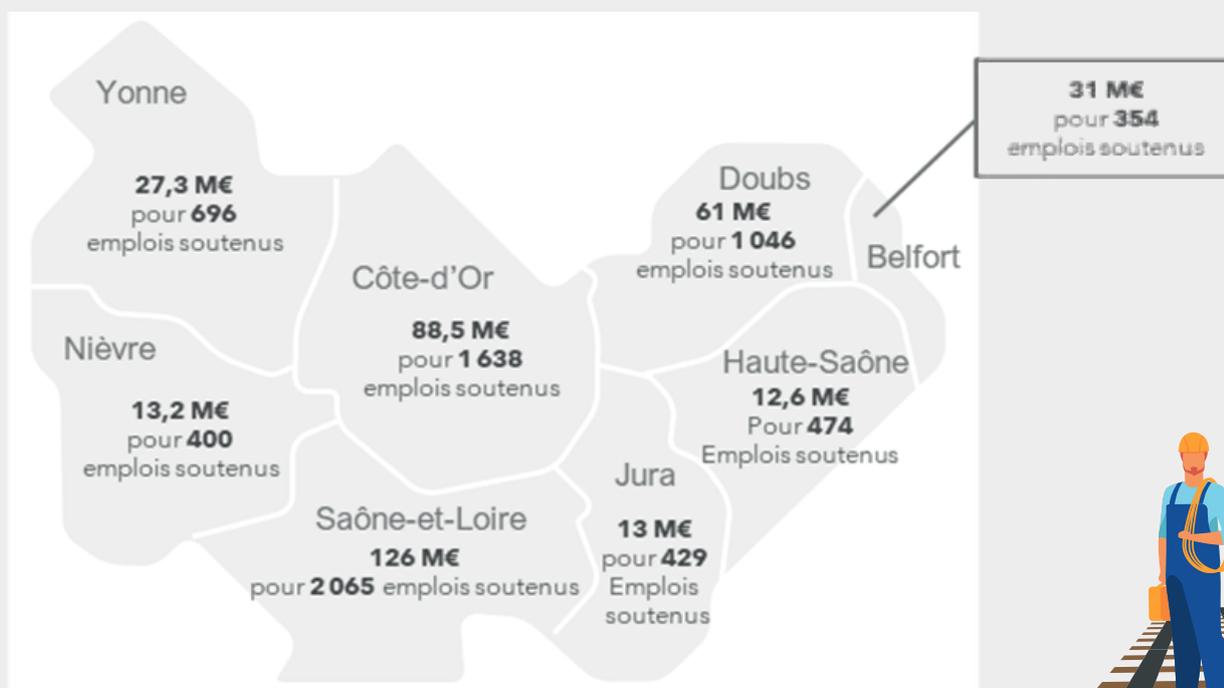
En 2021, les achats du Groupe auprès des fournisseurs en Bourgogne - Franche - Comté ont représenté plus de 373 millions d'euros. Ces achats ont été réalisés auprès de 1 260 entreprises régionales.

Concernant ces entreprises, 748 sont des PME : l'illustration même de la possibilité pour tout type d'entreprise de devenir un fournisseur de SNCF.

SNCF soutient également la politique d'achats solidaires avec environ 1 million d'euros d'achats effectués sur le territoire régional.

Les secteurs des entreprises ayant bénéficiés de ces commandes concernent essentiellement les travaux de voies, l'aménagement des gares, fournitures industrielles réseau et matériels roulants, fournitures informatiques, gardiennage des rames...

Par ailleurs, ces achats sur le territoire irriguent l'ensemble des Départements et soutiennent les emplois des différents bassins :



3 - SNCF RÉSEAU RECRUTE

SNCF Réseau c'est plus de **150 métiers** avec des équipes reconnues pour leur savoir-faire, leurs compétences « métier » pour maintenir le réseau et gérer les circulations ferroviaires sur plus de 3 000 km de lignes dans notre région.

C'est aussi **3 600 collaborateurs** en Bourgogne-Franche-Comté qui contribuent au quotidien à la fiabilité et au développement des circulations tout en garantissant la sécurité du réseau.

SNCF Réseau, c'est **+ de 80 recrutements** dans notre région en 2022, principalement dans les métiers de la circulation ferroviaire, du génie-mécanique, du génie-électrique et du du génie-civil.