

DIRECTION TERRITORIALE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ



LES TRAVAUX ET PROJETS SUR LE RÉSEAU BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ EN 2022

18 JANVIER 2022



SOMMAIRE

LE RÉSEAU FERROVIAIRE EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ p.5

CARTOGRAPHIE DES PRINCIPAUX TRAVAUX EN 2022
EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ p.6

307 M€ INVESTIS EN 2022 POUR UN RÉSEAU TOUJOURS PLUS PERFORMANT p.7

LA SÉCURITÉ, LA PRIORITÉ DE SNCF RÉSEAU p.8

- 1 - LA MODERNISATION DE LA VOIE p.9
- 2 - LA MODERNISATION DES OUVRAGES p.10
- 3 - LES PASSAGES À NIVEAU p.11-12
 - 4.1 ÉTAT DES LIEUX DES PASSAGES À NIVEAU
 - 4.2 LES EXPÉRIMENTATIONS MENÉES PAR SNCF RÉSEAU
 - 4.3 LES OPÉRATIONS DE SENSIBILISATION AUX PASSAGES À NIVEAU

LA RÉGULARITÉ AU COEUR DE NOS PRÉOCCUPATIONS p.13

- 1 - LA MODERNISATION DE LA SIGNALISATION ET DES
INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES p.15
- 2 - LA MAÎTRISE DE L'ENVIRONNEMENT POUR UNE MEILLEURE RÉGULARITÉ p.15-17
 - 2.1 PARTENARIAT AVEC LA FÉDÉRATION DES CHASSEURS
 - 2.2 PARTENARIAT AVEC LA CHAMBRE D'AGRICULTURE DE CÔTE D'OR
 - 2.3 LA MAÎTRISE DE LA VÉGÉTATION



DE NOUVELLES FONCTIONNALITÉS POUR UN RÉSEAU PLUS PERFORMANT p.18

- 1 - LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DES GARES p.19
- 2 - LE PLAN FIBRE p.20
- 3 - GSMR : LA TECHNOLOGIE SANS FIL POUR UNE MEILLEURE PERFORMANCE DU RÉSEAU p.20
- 4 - L'INNOVATION AU COEUR DE LA PERFORMANCE p.21-22
 - 4.1 LES TRAINS À HYDROGÈNE
 - 4.2 MOBILITÉ AUTONOME
 - 4.3 LE RÉSEAU HAUTE-PERFORMANCE

FRET : QUATRE ATOUTS MAJEURS EN BFC p.23

LES LIGNES NON CIRCULÉES : UN PATRIMOINE À VALORISER p.25

LE PLAN BRUIT p.27

LA RECYCLERIE DE BEAUNE, UNE PREMIÈRE NATIONALE p.28

SNCF RÉSEAU : UN ACTEUR ÉCONOMIQUE MAJEUR p.29



LE RÉSEAU FERROVIAIRE EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ



307 M€

investis dans la
modernisation du réseau
en 2022



123 M€

de travaux cofinancés en 2022

3 600

collaborateurs



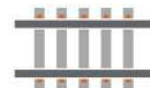
849 km

de lignes de desserte fine du
territoire soit 28% du réseau ferré
exploité en BFC



3 076 km

de lignes en BFC



650

circulations
voyageurs en
moyenne par jour



938

passages à niveau dont
4 inscrits au Programme
de Sécurisation National



3 600

ponts et viaducs

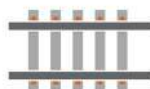
2 507 km

de lignes exploitées



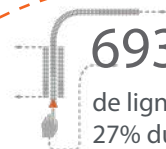
222 km

dédiés capillaire Fret



693 km

de lignes non circulées, soit
27% du réseau ferré BFC



152

circulations fret en
moyenne par jour



307 M€

DONT 123 M€ CO-FINANCÉS





307 M€ INVESTIS EN 2022 POUR UN RÉSEAU TOUJOURS PLUS PERFORMANT

EN 2022, 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 307 millions d'euros pour la modernisation du réseau en Bourgogne-Franche-Comté en 2022, dont 123 millions d'euros, soit 40 %, cofinancés notamment par l'Etat, la Région Bourgogne-Franche-Comté et l'Union Européenne. Ces investissements représentent 31 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.

LES TROIS FONDAMENTAUX DE SNCF RÉSEAU :

- **RENFORCER LA SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS : 130 MILLIONS D'EUROS*** INVESTIS EN 2022 ;
- **AMÉLIORER LA RÉGULARITÉ DES TRAINS : 144 MILLIONS D'EUROS*** INVESTIS EN 2022 ;
- **INVESTIR DANS LES NOUVELLES FONCTIONNALITÉS DU RÉSEAU : 5 MILLIONS D'EUROS*** INVESTIS EN 2022.

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

115,5 M€ INVESTIS DANS LES GRANDS CHANTIERS DE MODERNISATION DE LA VOIE EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ EN 2022

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 passage et la vitesse déforment les rails et le ballast avec le temps. On retire alors les rails, les traverses et le ballast usagés pour les remplacer par des éléments neufs.

- **LIGNE À GRANDE VITESSE PARIS / LYON** - Modernisation de la voie sur la Ligne à Grande Vitesse Paris-Lyon ENTRE SAMBOURG ET CHÂTEL-GERARD (89) - du 4 avril au 31 août 2022 - **45,4 M€**
- **LIGNE PARIS-LYON** - Modernisation de la voie ENTRE LES LAUMES ET BLAISY-BAS (21) - du 7 mars au 26 juin 2022 - **13,7 M€**
- **LIGNE DE NEVERS (58) À CHAGNY (71)** - Modernisation de la voie ENTRE CHAGNY ET MONTCHANIN (71) - du 28 février au 23 octobre 2022 - **8,3 M€**
- **ZONE DE TRIAGE DE PERRIGNY-GEVREY (21)** - Modernisation de la zone de triage - du 14 février au 11 septembre 2022 - **7 M€**
- **LIGNE PARIS-LYON** - Modernisation de la voie à MALAIN (21) - du 1^{er} août au 24 décembre 2022 - **6,3 M€**
- **LIGNE DE MORET-VENEUX-LES-SABLONS À LYON-PERRACHE** - Modernisation de la voie ENTRE MARS-SUR-ALLIER (58) ET VILLENEUVE-SUR-ALLIER (03) - du 28 février au 16 avril 2022 - **5,9 M€**
- **LIGNE PARIS-EST À MULHOUSE** - Modernisation de la voie ENTRE GENEVREUILLE ET LA CÔTE (70) - du 10 janvier au 6 juin 2022 - **5,8 M€**
- **LIGNE PARIS-LYON** - Modernisation de la voie à CHALON-SUR-SAÔNE (71) - du 21 mars au 24 décembre - **5,4M€**
- **LIGNE PARIS-LYON** - Modernisation de la voie à PACY-SUR-ARMANÇON (89) - du 12 septembre au 22 octobre 2022 - Coupure des circulations les week-ends du 24-25 septembre et 1^{er} - 2 octobre - **2,6 M€**
- **LIGNE PARIS-LYON** - Modernisation de la voie EN GARE DE SAINT-JULIEN-DU-SAULT (89) - du 28 février au 10 avril 2022 - coupure des circulations les week-ends du 19-20 mars et 26-27 mars - **2,3 M€**
- **LIGNE DE CLAMECY À NEVERS** - Modernisation de la voie ENTRE NEVERS ET CLAMECY (58) - du 21 février au 3 avril 2022 - **1,9 M€**
- **RACCORDEMENT DE BELFORT** - Modernisation de la voie à BELFORT (90) - du 1^{er} mai au 10 juillet 2022 - **1,9 M€**
- **LIGNE DE PARAY-LE-MONIAL À MONTCHANIN** - Modernisation de la voie à Montceau-les-Mines - 25 juillet au 28 août - **1,9 M€**

2 - LA MODERNISATION DES OUVRAGES

12,2 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 **2022**



Confortement par béton projeté du tunnel de Rémonot - 07/07/2021 - Ligne des Horlogers

- ➔ **LIGNE DE DIJON À CHALON-SUR-SAÔNE** - Modernisation du tablier métallique du pont-rail sur la Dheune à **CHAGNY (71)** - du 25 juillet au 7 août - **3,3 M€**
- ➔ **LIGNE DE NEVERS À CHAGNY** - Modernisation d'un pont-rail à **ETANG-SUR-ARROUX** - début des travaux en décembre 2022 - **2,2 M€**
- ➔ **LIGNE DE DOLE-VILLE À BELFORT** - Confortement d'une tranchée entre Brevilliers (70) et Banvillars (90) - du 1^{er} août au 28 novembre 2022 - **1,5 M€**
- ➔ **LIGNE DE NEVERS À CHAGNY** - Modernisation d'un pont-rail à **CHEILLY-LÈS-MARANGES** - du 28 février au 11 septembre 2022 - Coupure des circulations du 29 juillet au 1^{er} août - **1,4 M€**
- ➔ **LIGNE DE PARAY-LE-MONIAL À MONTCEAU-LES-MINES** - Modernisation d'un pont-rail à **BLANZY** - du 4 octobre 2022 au 11 septembre 2023 - **1,3 M€**
- ➔ **LIGNE DE DOLE-VILLE À BELFORT** - Sécurisation de parois rocheuses entre Novillars et Laissey (25) - du 6 juin au 31 décembre - **1,1 M€**
- ➔ **LIGNE DE NEVERS À CHAGNY** - Modernisation d'un pont-rail à **St JULIEN-SUR-DHEUNE** - du 1^{er} janvier au 30 avril 2022 - Coupure des circulations du 19 au 20 mars - **990 K€**
- ➔ **LIGNE DE NEVERS À CHAGNY** - Modernisation d'un pont-rail à **DENNEVY** - 1^{er} janvier au 31 mai 2022 - Coupure des circulations du 9 au 10 avril et 1^{er} mai 2022 - **556 K€**

3 - LES PASSAGES À NIVEAU

3,8 M€ INVESTIS DANS LES CHANTIERS DE MODERNISATION DES PASSAGES À NIVEAU EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ EN 2022

3.1 ÉTAT DES LIEUX DES PASSAGES À NIVEAU EN BFC

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 2022, les travaux de modernisation de passages à niveau en Bourgogne-Franche-Comté représentent un investissement de 3,8 millions d'euros.

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

Des travaux de modernisation ont été réalisés en 2021 sur la ligne :

- BESANCON - LE LOCLE : PN 24 (Épenoy) et 43 (Les Combes)
- NEVERS - MOULINS : PN 118 (Chantenay-St-Imbert). Ce PN a été aménagé pour les piétons et les cyclistes.

Des travaux de modernisation seront engagés pour 2022 - 2023 sur les lignes :

- PARAY-LE-MONIAL - MONTCHANIN : PN 83 (Genelard), 96 (Blanzay), 98 (Les Bizots), 99 et 100 (Torcy)
- MOULINS - MONTCHANIN : PN 42 (Vitry-en-Charollais)
- NEVERS - CHAGNY : PN 59 (St-Didier-sur-Arroux), 60 et 64 (Étang-sur-Arroux) - 69 (Mesvres) et 76 (Marmagne)
- CLAMECY - CERCY-LA-TOUR : PN 73 (Montaron)
- BLAINVILLE - LURE : PN 70 (La Chapelle-lès-Luxeuil), 73 (Citers), 77 et 78 (Quers) et 81 (Adelans-et-le-Val-de-Bithaine).



3.2 EXPÉRIMENTATIONS MENÉES PAR SNCF RÉSEAU EN BFC

- ➡ Des filets sous barrières seront installés sur 13 PN au cours de l'année 2022.
- ➡ Des barrières à Leds équiperont 7 PN en 2022.
- ➡ Des feux à diodes sont installés sur les passages à niveau afin d'améliorer la visibilité et la sécurité. Les travaux consistent notamment à :
 - ➡ mettre en place une signalisation automatique lumineuse et sonore (feux rouge clignotants et sonnerie à la fermeture des barrières).
 - ➡ installer la signalétique d'annonce du passage à niveau avec panneaux et balises.
- ➡ 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.
- ➡ Des dalles anti-intrusion.



Double passage à niveau (piéton et routier)



Passage à niveau équipé de filets sous barrières

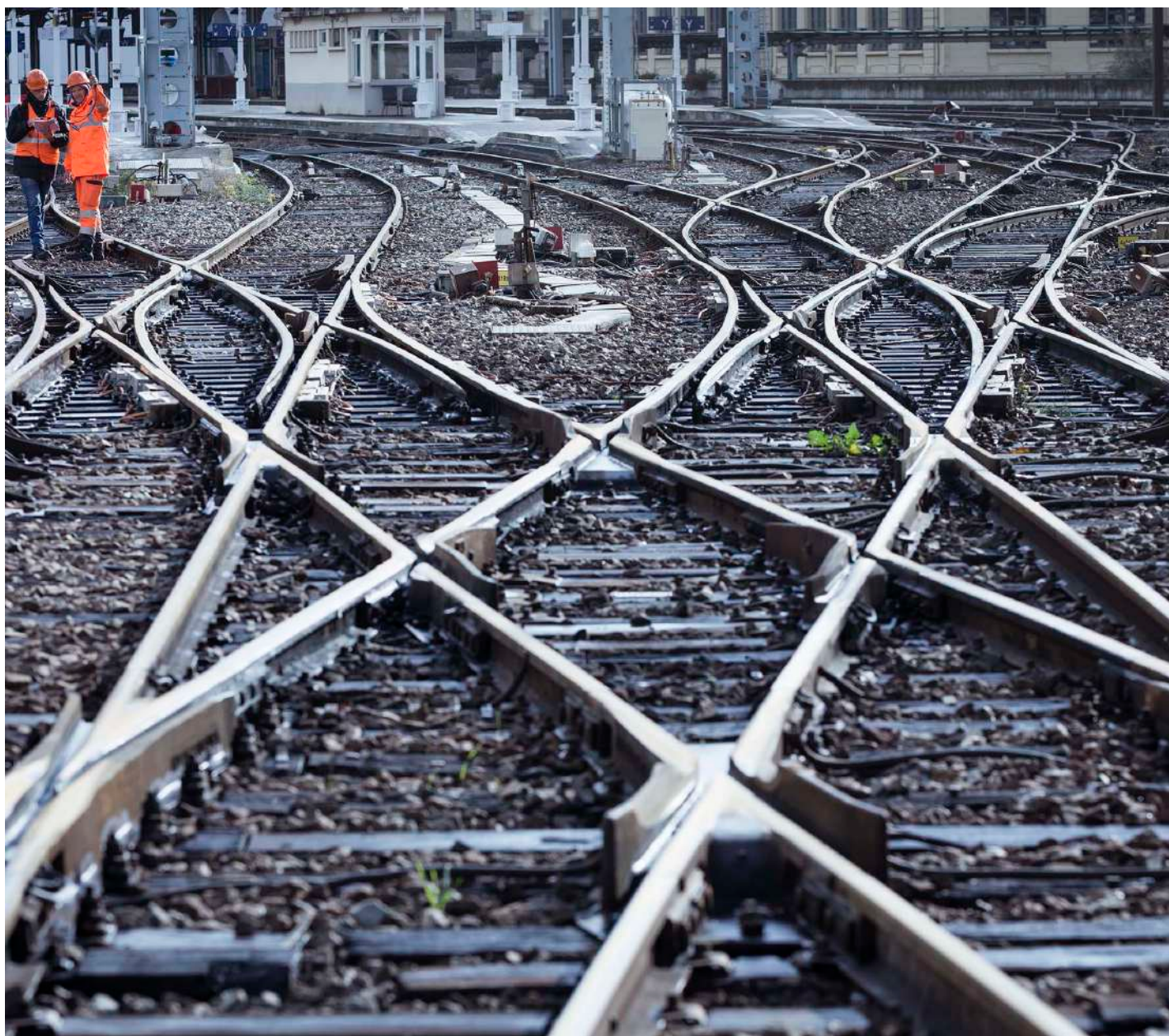
3.3 LES OPÉRATIONS DE SENSIBILISATION AUX PASSAGES À NIVEAU ORGANISÉES EN BFC

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 2022.



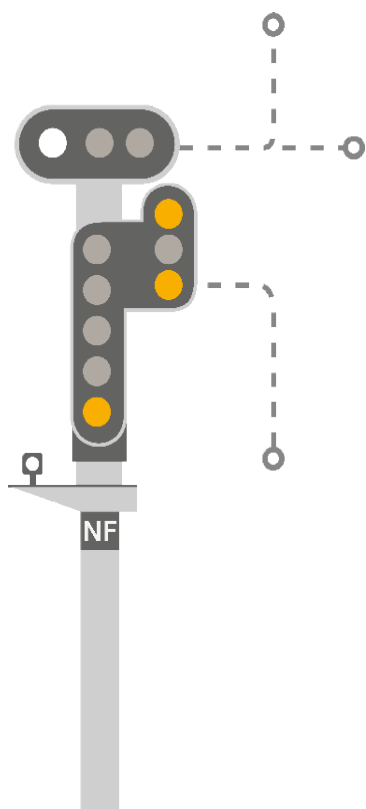
Opération de sensibilisation au passage à niveau de Valdoie (90) le 6 mai 2021.



LA RÉGULARITÉ
AU CŒUR
DE NOS PRÉOCCUPATIONS

1 - LA MODERNISATION DE LA SIGNALISATION ET DES INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

144,1 M€ INVESTIS DANS LES GRANDS CHANTIERS DE MODERNISATION DE LA SIGNALISATION ET DES INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ EN 2022



- LIGNE À GRANDE VITESSE PARIS-LYON - Travaux Haute Performance - toute l'année - **102,6 M€**
- LIGNE DE PARIS-LYON - Modernisation de la signalisation ENTRE FAIN-LÈS-MONTBARD (21) ET NUITS-SOUS-RAVIÈRES (89) - du 17 janvier 2022 au 16 décembre 2022 - Coupure des circulations les week-ends du 19-20 et 26-27 mars - **14,6 M€**
- LIGNE DE DIJON-VILLE À VALLORBE - Modernisation de la signalisation dont 7 postes d'aiguillages ENTRE DOLE (39) ET VALLORBE (SUISSE) - du 1^{er} janvier au 9 octobre - Coupure des circulations les 8 et 9 octobre - **6,9 M€**
- LIGNE DE MOUCHARD À BOURG-EN-BRESSE - Modernisation de la ligne du Revermont (GSMR) - toute l'année - **4,1 M€**
- LIGNE DE PARIS-EST À MULHOUSE - Enfouissement de câbles ENTRE CULMONT-CHALINDREY (52) ET VESOUL (70) - toute l'année - **4 M€**
- LIGNE À GRANDE VITESSE PARIS-LYON - Installation de dispositifs de sécurité contre la faune sauvage sur la Ligne à Grande Vitesse Paris-Lyon - toute l'année - **2,9 M€**
- LIGNE À GRANDE VITESSE PARIS-LYON - LIGNE DE DIJON-VILLE À ST-AMOUR - LIGNE DE DIJON-VILLE À VALLORBE - Remplacement de fils électriques ENTRE ANCY-LE-FRANC (89) ET LA CHAPELLE-DE-GUINCHAY (71), JOUDES (71) ET BOURG-EN-BRESSE (01), DIJON (21) ET ST-AMOUR (39) ET DIJON (21) ET ROCHEJEAN (25) - du 10 janvier au 2 octobre 2022 - **2,3 M€**
- LIGNE DE FRANÇOIS À ARC-ET-SENANS - Déploiement de la fibre optique sur toute la ligne - du 17 janvier au 31 décembre - **2,3 M€**
- LIGNE DE MORET-VEAUX-LES-SABLONS À LYON-PERRACHE - Modernisation de la signalisation à NEUVY-SUR-LOIRE ET GARCHIZY (58) - 2^{ème} semestre 2022 - **1,7 M€**
- LIGNE DE PARIS-LYON - Modernisation de la sous-station de Verrey-sous-Salmaise (21) - Coupure des circulations les week-ends des 25-26 septembre, 2-3, 9-10, 16-17 octobre - toute l'année - **1,6 M€**
- LIGNE DE DOLE-VILLE À BELFORT - Modernisation de la signalisation à Saint-Vit (25) - **1,1 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 leur impact 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).

En 2021, les collisions avec la faune sauvage représentent 50 % des incidents avec les animaux sur le réseau ferroviaire, soit 111 incidents, qui ont engendré près de 313 heures de retard et impactés 647 trains en Bourgogne-Franche-Comté.

Pour le matériel roulant, les conséquences sont importantes. A titre d'illustration, l'activité 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 trois points :

- Période accidentogène : de septembre à janvier
- Plus de collisions recensées à l'aube ou au crépuscule

Plusieurs axes sensibles 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.

LA RÉGULARITÉ AU CŒUR DE NOS PRÉOCCUPATIONS

En Bourgogne-Franche-Comté, plusieurs réalisations ont ainsi vu le jour telles que l'installation de Strail Grid à Chatillon-le-Duc et à Geneuille sur les raccordements à la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône dans le secteur de Besançon. Ce système anti-intrusion a pour objectif de réduire le nombre d'intrusions et d'incidents.

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



Strail Grid sur le raccordement Est de la LGV Rhin-Rhône



Strail Grid sur le raccordement Ouest de la LGV Rhin-Rhône

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

Les divagations d'animaux d'élevage représentent environ 40 % 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 2021, SNCF Réseau et la profession agricole ont déploré 79 incidents sur le réseau ferroviaire régional dus aux animaux d'élevage, entraînant près de 103 heures de retard et 238 trains impactés.

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.

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.

Un bilan des actions mises en place est réalisé une fois par an.

2.3 LA MAÎTRISE 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 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 :

- **L'utilisation de géotextile** pour empêcher les mauvaises herbes de pousser sur les pistes a été faite dans le cadre du chantier entre Laroche-Migennes et Auxerre en 2021.

- **L'éco-pâturage** est une autre alternative. En effet, 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. Depuis 2015, 3 sites en talus ont fait l'objet d'éco-pâturage dans l'Yonne. En 2022, 30 000€ de prestations d'éco-pâturage seront réalisés dans l'Yonne sur 5 sites différents et 240 000€ investis pour l'installation de 2 parcs.

- **La gestion sélective**, 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.

- **Le train désherbeur** à grand rendement avec un système de régulation programmable.

Pour chaque type d'intervention (abattage, débroussaillage, fauchage) la question de l'impact sur les milieux est prise en compte par l'application des "bonnes pratiques" :

- la saisonnalité des interventions en dehors des périodes de nidification. Aucun abattage est effectué entre mars et septembre.
- l'adéquation des matériels et des modalités d'usage

En 2022, 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. À partir de 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 5000 m². 16 mélanges de semis sont testés sur ce site. Le même type d'expérimentation est mené sur des talus de robiniers proche de Tonnerre.

Ces travaux de maîtrise de la végétation représentent un investissement de 4 M€ par an depuis 3 ans.



DE NOUVELLES
FONCTIONNALITÉS
POUR UN RÉSEAU
PLUS PERFORMANT

1 - L'ACCESSIBILITÉ DES GARES EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

En 2021, sur 66 millions de Français, on évalue à **40% la part des personnes qui sont soit handicapées, soit à mobilité réduite**. Quel que soit leur profil, ces personnes éprouvent une gêne dans leurs mouvements et dans leurs déplacements. Rendre une gare accessible, c'est permettre à tous les usagers d'accéder au transport collectif. Les travaux de mise en accessibilité d'une gare consistent généralement, notamment à :

- ➡ réhausser les quais,
- ➡ mettre en place des ascenseurs,
- ➡ créer des rampes d'accès aux quais, des rampes à vélos,
- ➡ mettre aux normes les escaliers, l'éclairage et la signalisation,
- ➡ mettre en place des dalles béton podotactiles d'éveil à la vigilance.



On compte 205 gares en Bourgogne-Franche-Comté, dont 13 gares nationales et 20 gares régionales inscrites au Schéma Directeur Régional d'Accessibilité.

RETOUR SUR LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DES GARES EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ EN 2021

- ➡ **MORTEAU** : 50 000 € financés par l'Etat (50%), et la Région Bourgogne-Franche-Comté (50%),
- ➡ **VALDAHON** : 650 000 € financés par l'Etat (50%), et la Région Bourgogne-Franche-Comté (50%),
- ➡ **L'HÔPITAL-DU-GROSBOIS** : 226 000 € financés par l'Etat, la Région Bourgogne-Franche-Comté et SNCF Réseau,
- ➡ **ÉTALANS** : 300 000 € financés à 100% par la Région Bourgogne-Franche-Comté,
- ➡ **DIJON** : 39,4 M€ financés par l'État (56%), la Région Bourgogne-Franche-Comté (39%) et Dijon métropole (5%),
- ➡ **AUXERRE** : 5,7 M€ financés par l'État (20%) et la Région Bourgogne-Franche-Comté (80%),
- ➡ **MONTBARD** : 6,3 M€ financés par l'État (25%) et la Région Bourgogne-Franche-Comté (75%),
- ➡ **DOLE** : 11,1 M€ financés par l'État (75 %) et la Région Bourgogne-Franche-Comté (25 %),
- ➡ **BELFORT** : 5,5 M€ financés par l'Etat (27%), la Région Bourgogne-Franche-Comté (38%), la Région Grand-Est (11%) et SNCF Réseau (24%),
- ➡ **LONS-LE-SAUNIER** : 4,4 M€, financés par l'État (75 %) et la Région Bourgogne-Franche-Comté (25 %),
- ➡ **COSNE-SUR-LOIRE** : 3 M€ financés par l'Etat (20%) et la Région Bourgogne-Franche-Comté (80%),

LES TRAVAUX DE MISE EN ACCESSIBILITÉ SE POURSUIVENT EN 2022

➡ **GARE DE DIJON-VILLE (21)** : De janvier à août 2022 - **3,6 M€** - financés par l'Etat (56%), la Région Bourgogne-Franche-Comté (39%) et Dijon métropole (5%).

➡ **AUXERRE** : De janvier à avril 2022 - **580 K€** financés par l'Etat (20%) et la Région Bourgogne-Franche-Comté (80%).

➡ **MONTBARD** : De janvier à avril 2022 - **660 K€** financés par l'Etat (75%) et la Région Bourgogne-Franche-Comté (25%) .

14 autres gares régionales sont à l'étude par SNCF Gares & Connexions : Chalon-sur-Saône, Mâcon, Nevers, Besancon-Viotte quai 2, Vesoul, Pontarlier, Lure, Tournus, Saint-Jean-de-Losne, Sens, Saint-Claude, Mouchard, Decize et Montchanin.

2 - 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 Informatisé 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 2022, les travaux de déploiement de la fibre optique sur le réseau se poursuivent dans la région et plus précisément entre Franois et Arc-et-Senans (25) pour un montant de 2,3 millions d'euros et entre Mâcon (71) et Pont-de-Veyle (01) pour un montant de 1,3 million d'euros. En complément, des travaux d'enfouissement de câbles auront lieu entre Vesoul (70) et Culmont-Chalindrey (52) pour un montant de 4 millions d'euros.

3 - GSMR : LA TECHNOLOGIE SANS FIL POUR UNE MEILLEURE PERFORMANCE DU RÉSEAU



Mât GSMR installé à Arbois (39)

Le **système GSM-R** est un **standard européen de télécommunications ferroviaires sans fil** déployé dans 18 pays permettant de relier les équipes à bord des trains aux équipes au sol chargées de la régulation, de la circulation et de la maintenance du réseau. Il a pour objectif d'améliorer la communication entre les conducteurs des trains et les agents en charge de la régulation du trafic, permettant ainsi une meilleure réactivité des équipes en cas d'incident.

Dans le cadre du **Contrat de Plan Etat-Région**, le déploiement du GSMR est prévu sur 2 lignes en Bourgogne-Franche-Comté, dont la ligne du Revermont entre Mouchard et Saint-Amour avec l'implantation de 13 mâts d'ici 2022. Un premier mât a été implanté à Arbois en février 2021. **A ce jour, les sites des 12 autres mâts sont définis et les autorisations d'implantation sur les terrains privés ont été attribués par actes notariés pour pouvoir débiter les travaux en 2022 pour un montant de 7,1 millions d'euros financés par l'Etat et la Région Bourgogne-Franche-Comté. La mise en service est prévue fin 2022.**

Le déploiement du GSMR est également à l'étude sur la ligne entre Nevers et Chagny (sur la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique). Des rencontres avec les communes concernées se sont déroulées en 2021 pour concerter sur les sites d'implantation des mâts GSMR. Elles se poursuivent en 2022.

4 - L'INNOVATION AU COEUR DE LA PERFORMANCE

4.1 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, etc.

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 2025.

4.2 LA MOBILITÉ AUTONOME À L'ÉTUDE SUR LA LIGNE ÉTANG-SUR-ARROUX /AUTUN

Sur les 3 076 kilomètres de voies que compte le réseau ferré de Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau est le propriétaire de 693 km de lignes non circulées. Ces emprises ferroviaires, sur lesquelles les circulations commerciales ont cessé, peuvent néanmoins connaître une deuxième vie.

Une réflexion commune a été engagée entre SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté, la Région Bourgogne-Franche-Comté et les élus locaux concernant un projet de navette autonome sur la ligne Etang-sur-Arroux / Autun fermée aux circulations depuis juillet 2020.

Cette ligne, d'environ 20 kilomètres, est adaptée à ce type de projet qui fait l'objet d'un appel à Manifestation d'Intérêt par l'Etat.



4.3 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 Informatisé (PAI) de Montbard/Nuits-sous-Ravières qui ont débuté en 2021 pour un montant de 14,6 millions d'euros se poursuivent en 2022, avec une mise en service prévue en septembre 2024.



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.

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 ATOUTS MAJEURS EN BFC

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.



Un objectif stratégique : augmenter le trafic Fret en BFC grâce à 4 atouts majeurs :

- **Le centre de triage de Gevrey-Perrigny** 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 diminuer d'un tiers le nombre 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 2021, 2,6 millions d'euros ont été investis à part égale par l'Etat, 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 à hauteur de 2,5 M€ par an, soit 14,5 M€, est nécessaire, afin d'optimiser l'exploitation du triage et de concentrer les circulations des trains sur un nombre de voies réduit.

Ainsi, 25% des voies de service, soit 24 voies, sont neutralisées et les coûts de maintenance limités, afin d'offrir un meilleur service à nos clients sur les voies qui leur sont utiles.

- **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 de deux arrêts journaliers à Mâcon. D'importants travaux ont été menés au port de Mâcon pour accueillir des trains fret de 750 mètres de long, en cofinancement 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 aux possibles co-financeurs, 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 30 M€. Afin de conserver ce réseau capillaire à niveau de performance égal et à trafic constant, SNCF Réseau entend offrir aux 1 300 trains qui y circulent chaque année un service de qualité. Pour cela, des programmes d'investissement de modernisation des lignes sont cofinancés 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 territoire propice à l'intermodalité

Le corridor entre Marseille et Dijon draine plus de 300 000 tonnes de marchandises par jour et se divise en trois vers le Nord. Les plateformes multimodales portuaires de Mâcon, Chalon-sur-Saône et Pagny présentent la particularité d'être raccordées à la fois au fleuve, au réseau autoroutier et au réseau ferroviaire. Aujourd'hui, sur ces trois plateformes, la répartition du trafic est à peu près la même : 52 % pour la route, 34 % pour le fleuve, 14 % pour le fer. Le ferroviaire a donc encore des perspectives de développement.

LES CHIFFRES CLÉS DU FRET EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ



1 axe

AUTOROUTE FERROVIAIRE AVEC ARRÊT MÂCON



1 chantier

DE TRANSPORT COMBINÉ



15 entreprises

FERROVIAIRES DU FRET



1 triage

STRATÉGIQUE GEVREY/PERRIGNY



18500 trains
de marchandises

EN MOYENNE CHAQUE ANNÉE



10,5 millions
de tonnes

DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES EN 2020



205 kilomètres

DE LIGNES DÉDIÉES AU FRET



80 installations

TERMINALES EMBRANCHÉES

DÉVELOPPEMENT DURABLE : SNCF RÉSEAU POURSUIT SES ENGAGEMENTS EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

LES LIGNES NON CIRCULÉES : UN PATRIMOINE À VALORISER

LES LIGNES NON CIRCULÉES REPRÉSENTENT UN PATRIMOINE DE 693 KM SUR LES 3 076 KM DU RÉSEAU DE BFC

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, pistes cyclables...), 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.

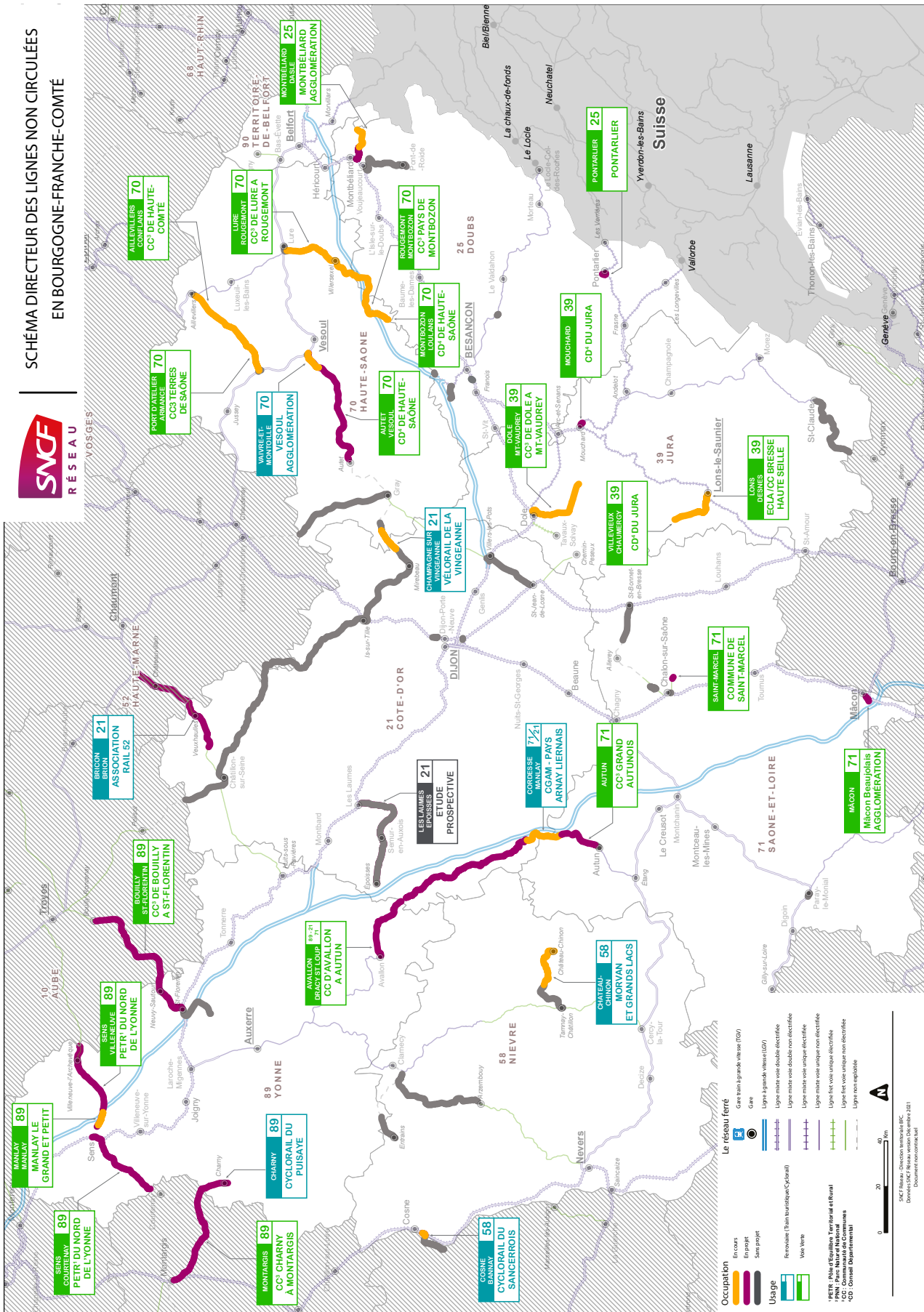
LES PROJETS 2022

- **Mâcon (71)** : Transfert de gestion pour une voie verte de 1,6 km avec Mâconnais-Beaujolais Agglomération ;
- **d'Autun (71) à Dracy-Saint-Loup (71)** : Transfert de gestion pour une voie verte de 6,3 km avec la Communauté de Communes Grand Autunois Morvan ;
- de **Bricon (52) à Brion-sur-Ource (21)** : Transfert de gestion pour une voie de train touristique de 29,3 km avec les communautés de communes des Trois Forêts et du Pays Châtillonnais.
- **Mouchard (39)** : Transfert de gestion pour une voie verte de 1 km avec le Conseil Départemental du Jura.
- de **Bar-le-Régulier (21) à Manlay (21)** : Transfert de gestion pour une extension du Vélorail du Morvan de 4,7 km avec la Communauté de Communes du Pays Arnay Liernais ;
- **Pontarlier (25)** : Transfert de gestion pour une voie verte de 1,1 km avec la Commune de Pontarlier
- de **Montbéliard (25) à Beaucourt (25)** : Transfert de gestion pour une extension de voie verte de 10 km avec le Pays Montbéliard Agglomération.

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



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



DÉVELOPPEMENT DURABLE : SNCF RÉSEAU POURSUIT SES ENGAGEMENTS EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

LE PLAN BRUIT : RÉSORPTION DES POINTS NOIRS DU BRUIT

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

Le plan de relance ferroviaire, faisant suite à la crise sanitaire de 2020 et 2021, a pour objectif d'offrir une alternative attractive et efficace au transport routier, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises. Ce soutien, favorisant donc le report modal, contribue à la diminution de l'empreinte carbone et environnementale des transports. Le plan de relance confirme la volonté de l'État de voir affecter des crédits pour la résorption des Points Noirs du Bruit.

À la suite des études acoustiques conduites par SNCF Réseau en 2018 et 2019, des points noirs du bruit ferroviaires ont été identifiés entre Dijon et Mâcon sur la ligne Paris - Marseille.

La résorption de ces points noirs du bruit ferroviaire consiste notamment à conduire des travaux d'isolation acoustique des façades des bâtiments concernés proches de la voie afin d'améliorer le cadre de vie des riverains de 38 communes en Côte d'Or et Saône-et-Loire. Ceci représente au total, 314 Points Noirs du Bruit à traiter.

Une convention de financement est en cours de signature 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%).

ACTIONS CONTRE LE BRUIT LE LONG DES VOIES FERRÉES



DÉVELOPPEMENT DURABLE : SNCF RÉSEAU POURSUIT SES ENGAGEMENTS EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

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 2021, ce site a permis :

- 7 emplois dont 2 en insertion professionnelle,
- 2,2 M€ de produits revalorisés,
- 2 000 palettes réexpédiées.



La première recyclerie ferroviaire de France située à Beaune (21)

SNCF RÉSEAU : ACTEUR ÉCONOMIQUE MAJEUR EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

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

En investissant 307 M€ pour la modernisation du réseau de Bourgogne-Franche-Comté en 2022, avec une moyenne de plus de 350 M€ chaque année pour les 5 prochaines années, et en recrutant plus d'une centaine de personnes chaque année, SNCF Réseau 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.

Afin de mieux répondre à ces besoins, SNCF Réseau a réuni, avec la Fédération Régionale des Travaux Publics, près de 120 personnes dont Marie-Guite Dufay, Présidente de la Région Bourgogne-Franche-Comté et Eric Pierrat, Secrétaire Général pour les Affaires Régionales, le 12 octobre 2021 à Dijon à l'occasion d'un Forum de l'économie et de l'emploi du ferroviaire en Bourgogne-Franche-Comté dont les deux grands enjeux étaient :

- ➔ Comment permettre à des entreprises locales de remporter encore plus d'appels d'offres pour les études et travaux ferroviaires ?
- ➔ Comment développer l'insertion dans la filière ferroviaire ?

Cette rencontre sur le thème de l'économie et de l'emploi du ferroviaire a permis de partager sur ces enjeux avec l'ensemble des acteurs du système ferroviaire, à savoir : les élus locaux, les partenaires, les entreprises locales du ferroviaire et des travaux publics, les sous-traitants, Pôle Emploi, des entreprises d'insertion, des acteurs du marché de l'emploi et de la formation, des agences d'intérim, des écoles et des associations.

Pour mener à bien ses chantiers, SNCF Réseau a simplifié depuis 2 ans ses procédures administratives pour faciliter l'accès aux entreprises régionales à ses appels d'offres. En développant ses relations avec les acteurs des Travaux Publics, plusieurs entreprises régionales ont ainsi remporté des marchés, dont notamment DVF et SNCTP, et développer leurs compétences en matière de ferroviaire, comme les entreprises Heitmann et Bonnefoy qui ont pu témoigner de leur expérience.

Au total, au niveau régional, ce sont 870 entreprises régionales qui ont travaillé en 2020 pour SNCF Réseau, dont 70 % de PME. Le montant des achats de SNCF Réseau en 2020 représente 134 M€, dont 80 M€ d'achats auprès des PME.



Forum de l'économie et de l'emploi du ferroviaire

12 octobre 2021 à Dijon

De gauche à droite :

- ➔ Amandine Ibled, animatrice du forum
- ➔ Michel Neugnot, Premier Vice-Président Région BFC
- ➔ Vincent Martin, Président FRTP BFC
- ➔ Eric Cinotti, Directeur régional SNCF Voyageurs
- ➔ Eric Pierrat, Secrétaire Général pour les Affaires Régionales
- ➔ Jérôme Grand, Directeur territorial SNCF Réseau

SNCF RÉSEAU : ACTEUR ÉCONOMIQUE MAJEUR EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

550 000 euros sont consacrés aux achats solidaires en Bourgogne-Franche-Comté, notamment grâce à l'intégration de clauses d'insertion dans les marchés de travaux. Le Service Achats de SNCF Réseau a rappelé aux nombreuses entreprises présentes la procédure pour devenir fournisseur et consulter l'ensemble des appels d'offres de SNCF.

Les 5 priorités achats ont pour objectif de :

- Renforcer la performance économique de SNCF Réseau
- Impliquer nos fournisseurs dans la définition du besoin
- Créer de la valeur grâce aux propositions d'innovation de nos fournisseurs
- Développer nos achats auprès des PME
- Renforcer notre politique achats RSE

En matière d'emploi, les enjeux pour SNCF Réseau sont de pouvoir répondre aux besoins de recrutement qui représentent 130 emplois en 2021 en BFC, dont 60 en alternance, répartis notamment sur 6 domaines d'activités :

- La circulation ferroviaire
- L'énergie
- Le BTP / Génie Civil
- La mécanique
- Les télécoms
- La conception et méthode

Grâce à la mise en place de clauses dans les marchés, 17 800 heures ont été réalisées par des personnes en insertion professionnelle. Le développement de l'insertion favorise ainsi les retombées économiques et l'emploi sur le territoire.

Ce Forum de l'économie et de l'emploi ferroviaire a permis à SNCF Réseau de faire connaître ses besoins en matière de travaux, de recrutement et d'insertion auprès des acteurs concernés. Ces échanges ont facilité l'émergence de nouvelles approches et le partage de bonnes pratiques afin de mettre en œuvre des actions concrètes en faveur du développement de l'économie et de l'emploi en Bourgogne-Franche-Comté.

