

RÉSEAU INFOS

N°1
JANVIER 2021

ÉDITORIAL

UNE ANNÉE EXCEPTIONNELLE D'INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES



“ L'année 2020 s'est achevée sur un **bilan contrasté pour SNCF Réseau** : une **perte colossale de recettes de péages** (au moins 1,7 Md€) au niveau national, notamment due à la crise sanitaire. Dans le même temps, en Bourgogne-Franche-Comté, **le programme de maintenance a été effectué à 98 %**, et **le volume d'investissement effectivement réalisé s'élève à plus de 95 %**, malgré les impacts du virus. Je remercie chaleureusement les équipes de SNCF Réseau et de nos entreprises partenaires pour cette prouesse dans des conditions fortement perturbées.

2021 quant à elle, sera une année exceptionnelle avec 423 M€ de travaux programmés⁽¹⁾, dont 173 M€ cofinancés par l'Etat, la Région et l'Union européenne. C'est plus du double

que ce qui avait été réalisé en 2018, et cela illustre **l'effort financier considérable réalisé en faveur du transport ferroviaire**. Ce programme, qui vise à offrir à nos clients voyageurs et fret la meilleure qualité de service possible, est dicté par **cinq priorités** : la sécurité, la régularité, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, le fret, l'activité économique régionale/l'emploi local.

Ce programme d'investissement, fortement soutenu par l'Etat et la Région, contribuera assurément à la relance de notre économie et favorisera, on l'espère, l'usage du train par nos concitoyens.

Excellente année à toutes et à tous !

Jérôme GRAND, Directeur territorial SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté

⁽¹⁾ Cf cartographie des travaux 2021 en page 3

DÉVELOPPEMENT DURABLE : SNCF RÉSEAU S'ENGAGE EN BFC

LES CHANTIERS VERTS À L'HONNEUR EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ



Le chantier éco-solidaire du triage de Perrigny (21)

Les **chantiers verts** font partie d'un **processus d'économie circulaire** cher à SNCF Réseau. Ils ont pour **but principal de gérer les nuisances environnementales engendrées par les différentes activités liées au chantier**. Le principe en est simple : les vieilles matières stockées depuis des années, issues le plus souvent des travaux de voie, sont triées et recyclées. Ce tri sélectif permet de

traiter l'ensemble des produits et déchets en respectant les filières de valorisation et de traitement réglementaires. Les recettes ainsi engendrées permettent de financer intégralement les dépenses liées aux chantiers : intervention d'entreprises d'insertion pour le nettoyage et le tri du site, traitement des déchets, location de bennes ...

L'humain fait partie des fondamentaux des chantiers verts, puisque les prestataires sont en priorité des entreprises ou associations locales embauchant du personnel d'insertion.

C'est le cas des trois chantiers verts réalisés en Bourgogne-Franche-Comté en 2020 à Besançon (25), Auxonne (21) et Perrigny (21).

L'objectif du chantier éco-solidaire

de Perrigny a été de nettoyer le site de tous ses déchets (traverses, rails, câbles, gaines ...) entreposées depuis plus de 30 ans, dont certaines étaient enfouies sous la végétation. **Ce chantier vert a permis de recycler et revendre 750 tonnes de rails, 6 500 tonnes de traverses béton, 100 tonnes de ferraille et 450 bouteilles de gaz.**

Pour réaliser ces travaux de nettoyage, SNCF Réseau a eu recours à une **association d'insertion professionnelle dijonnaise, Défis 21, favorisant ainsi le développement économique local.**

TÉMOIGNAGE

DAVID HORIOT, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE DÉFIS 21



David HORIOT, Directeur Général de Défis 21

Isabelle GIORDANELLA - SNCF Réseau : « **Pouvez-vous nous présenter Défis 21 en quelques mots ?** »

David HORIOT : « Défis 21 est une 'entreprise sociale apprenante à gouvernance associative'. Elle a été créée il y a plus de 20 ans, et nous n'étions à sa création que 5 personnes. Défis 21 bénéficie d'une double implantation à Langres (52) et à Dijon (21). Au total, **Défis 21 emploie 40 salariés de façon permanente** (formateurs, encadrants professionnels et agents administratifs) et **environ 160 salariés en CDDI** (Contrat à Durée Déterminée en Insertion). **Soit 200 personnes au total sur les deux sites.** »

I.G. : « **Comment se déroulent le recrutement et la formation de vos salariés en contrat d'insertion ?** »

David HORIOT : « Nous travaillons en partenariat étroit avec de nombreuses structures : Pôle Emploi, le service RSA du Conseil Départemental, les Missions Locales, la Maison de l'Emploi entre autres. Dans le cadre de leur suivi, ces structures identifient et orientent vers nous des personnes pouvant bénéficier d'une mise en situation de travail. Et contrairement aux idées reçues, les personnes placées sous la main de la justice ne représentent pas la majorité de nos salariés ! Les personnes bénéficiant d'un CDDI, si elles sont toutes dans des situations sociales précaires, ont cependant des profils très variés : outre la justice, **la cause de leur situation peut être l'endettement, la perte d'emploi, l'absence de logement, des problèmes de mobilité ou de santé, ou encore une inaptitude à parler la**

langue française. Des personnes en situation de fragilité trouvent ici une occasion de reprendre confiance en eux, avant de regagner le chemin de la réinsertion sociale grâce à l'emploi.

Notre rôle est d'aider ces personnes à se réinsérer en douceur dans le monde du travail, grâce notamment à **des formations** dispensées dans nos centres, et à un **suivi individualisé** réalisé par nos accompagnatrices sociales et professionnelles.

Je vois donc mon entreprise comme un trait d'union entre l'inactivité/ l'exclusion et la vie active en entreprise ; c'est un peu l'anti-chambre d'un retour à la vie normale. »

I.G. : « **En quoi consiste le travail de vos salariés en contrat insertion ?** »

David HORIOT : « Il faut garder à l'esprit une notion importante : en tant qu'entreprise sociale apprenante, nous nous devons de fournir une qualité de prestation équivalente à celle que l'on trouve dans le privé. Il s'agit d'une condition sine qua non à la réalisation des contrat que nous signons avec les entreprises.

Nos activités s'articulent autour de 4 secteurs différents : le petit patrimoine (bâti), le maréchage, le textile (fabrication de masques par exemple), et l'entretien d'espaces ruraux et d'espaces verts.

C'est dans le cadre de cette dernière activité que SNCF Réseau a contractualisé avec Défis 21 pour la réhabilitation du site de Perrigny. »

I.G. : « **Le chantier vert de Perrigny est désormais terminé et grâce à cela, SNCF Réseau bénéficie d'une plateforme de stockage propre de 50 000 m². Quel bilan tirez-vous de la collaboration entre Défis 21 et SNCF Réseau ?** »

David HORIOT : « Pendant 2 semaines, **4 et 8 personnes en situation d'insertion ont débroussaillé, nettoyé et trié les déchets selon leur nature dans des containers parfaitement identifiés.**

Nous travaillons depuis de nombreuses années avec SNCF Réseau, et une fois de plus, **la collaboration a été fructueuse, malgré une dimension sécuritaire très pregnante et parfois contraignante.** »

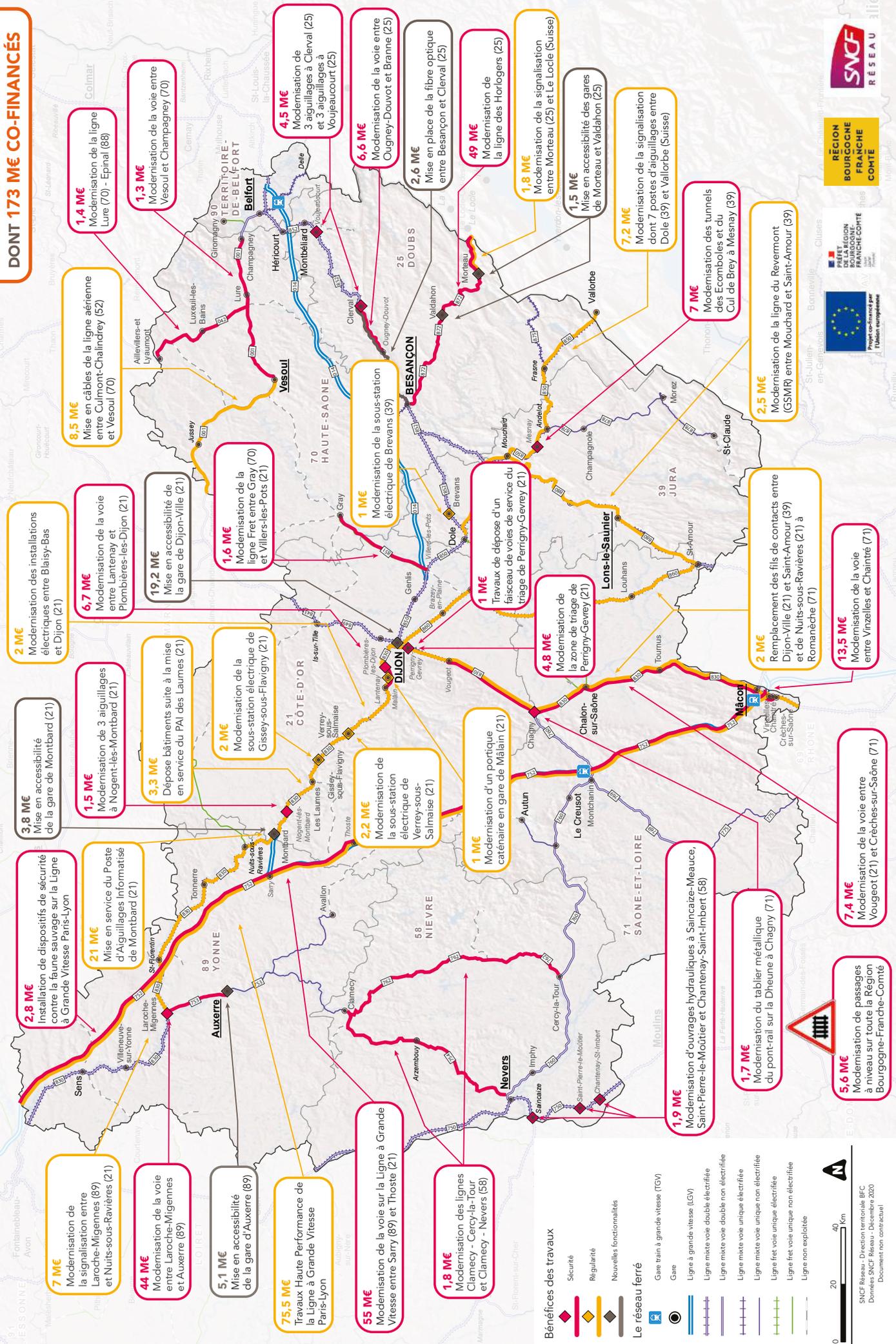
L'INSERTION EST L'ANTI-CHAMBRE D'UN RETOUR À L'EMPLOI ET À UNE VIE SOCIALE NORMALISÉE



CARTOGRAPHIE 2021 DES PRINCIPAUX TRAVAUX EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

CHANTIERS SUPÉRIEURS À 1M€

423 M€
MONTANT TOTAL DES TRAVAUX
DONT 173 M€ CO-FINANCÉS



2 M€
Modernisation des installations électriques entre Blaisy-Bas et Dijon (21)

6,7 M€
Modernisation de la voie entre Lantenay et Plombières-les-Dijon (21)

19,2 M€
Mise en accessibilité de la gare de Dijon-Ville (21)

1,6 M€
Modernisation de la ligne Fret entre Gray (70) et Villers-les-Pots (21)

1 M€
Modernisation de la sous-station électrique de Brevans (39)

2,6 M€
Mise en place de la fibre optique entre Besançon et Clerval (25)

49 M€
Modernisation de la ligne des Horlogers (25)

1,8 M€
Modernisation de la signalisation entre Morteau (25) et Le Locle (Suisse)

1,5 M€
Mise en accessibilité des gares de Morteau et Valdahon (25)

7,2 M€
Modernisation de la signalisation dont 7 postes d'aiguillages entre Dole (39) et Vallorbe (Suisse)

7 M€
Modernisation des tunnels des Ecoles et du Cul de Brey à Mesnay (39)

2,5 M€
Modernisation de la ligne du Revermont (GSMR) entre Mouchard et Saint-Amour (39)

3,8 M€
Mise en accessibilité de la gare de Montbard (21)

1,5 M€
Modernisation de 3 aiguillages à Nogent-lès-Montbard (21)

3,3 M€
Dépose bâtiments suite à la mise en service du PAI des Laumes (21)

2 M€
Modernisation de la sous-station électrique de Gissey-sous-Flavigny (21)

1 M€
Modernisation de la sous-station électrique de Verrey-sous-Salmaise (21)

1 M€
Travaux de dépose d'un faisceau de voies de service du triage de Perrigny-Gevrey (21)

4,8 M€
Modernisation de la zone de triage de Perrigny-Gevrey (21)

2 M€
Remplacement des fils de contacts entre Dijon-Ville (21) et Saint-Amour (39) et de Nuits-sous-Ravières (21) à Romanèche (71)

13,5 M€
Modernisation de la voie entre Vinzelles et Chaintre (71)

2,8 M€
Installation de dispositifs de sécurité contre la faune sauvage sur la Ligne à Grande Vitesse Paris-Lyon

21 M€
Mise en service du Poste d'Aiguillages Informatisés de Montbard (21)

2,2 M€
Modernisation de la sous-station électrique de Verrey-sous-Salmaise (21)

1 M€
Modernisation d'un portique caténaire en gare de Mâlain (21)

1,9 M€
Modernisation d'ouvrages hydrauliques à Saincaize-Meaube, Saint-Pierre-le-Moutier et Chantenay-Saint-Imbert (58)

1,7 M€
Modernisation du tablier métallique du pont-rail sur la Dheune à Chagny (71)

7,4 M€
Modernisation de la voie entre Vougeot (21) et Crèches-sur-Saône (71)

7 M€
Modernisation de la signalisation entre Laroche-Migennes (89) et Nuits-sous-Ravières (21)

44 M€
Modernisation de la voie entre Laroche-Migennes et Auxerre (89)

5,1 M€
Mise en accessibilité de la gare d'Auxerre (89)

75,5 M€
Travaux Haute Performance de la Ligne à Grande Vitesse Paris-Lyon

55 M€
Modernisation de la voie sur la Ligne à Grande Vitesse entre Sarry (89) et Thoste (21)

1,8 M€
Modernisation des lignes Clamecy - Cercy-la-Tour et Clamecy - Nevers (58)

Bénéfices des travaux

- ◆ Sécurité
- ◆ Régularité
- ◆ Nouvelles fonctionnalités

Le réseau ferré

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

0 20 40 km

SNCF Réseau - Direction territoriale BFC
Données SNCF Réseau - Décembre 2020
Document non contractuel

SNCF RÉSEAU

RÉGION BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ

PRÉFECTURE BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ

Union européenne

LE CLIENT AU CŒUR DE NOS PRÉOCCUPATIONS



GÉRER DES CRISES PROLONGÉES DISPOSITIF SONAR : S'ADAPTER ENSEMBLE, PENDANT LA CRISE



Déployé depuis le début de la crise du Covid-19 en coordination avec les clients et les entreprises ferroviaires, le dispositif Sonar permet de gérer les capacités disponibles pour optimiser le plan de transport. Grâce à lui, SNCF Réseau peut se projeter dans la durée et trouver des solutions alternatives au plus près des besoins. Ce dispositif d'écoute permanente et d'échanges vise à s'adapter en temps réel aux nouvelles données qu'imposent les phases de confinement/déconfinement. Sa vocation est d'instaurer un dialogue permanent avec les clients et les autres gestionnaires d'infrastructure de manière à répartir la capacité en tenant compte de leurs besoins, et à maintenir « l'exploitabilité » du réseau grâce à la mobilisation des équipes, comme les horairistes et les agents circulation.

Pour assurer tous les plans de transport prévus par les clients Fret et Voyageurs malgré la crise, et assurer la réussite du changement de service du 14 décembre, ce dispositif spécifique de concertation, qui a déjà montré son efficacité, a été renforcé.

PARLONS BUSINESS

BAROMÈTRE DE SATISFACTION CLIENT ANNUEL, PHASE 2

A l'écoute de tous ses clients, qu'ils soient entreprises de transport Fret et Voyageurs, chargeurs et ports, ou autorités organisatrice de mobilités, SNCF Réseau a réalisé fin 2020, avec l'institut KANTAR, la 2^{ème} vague de son baromètre annuel de satisfaction. Objectifs : mesurer l'évolution sur deux ans ainsi que la perception de la qualité de services de l'entreprise, tout au long du parcours d'accès et d'utilisation du réseau.

Les résultats par région sont attendus pour ce début d'année.



POLITIQUE RSE DE SNCF RÉSEAU

PRODUITS PHYTOSANITAIRES, SECONDE PHASE DE LA CONCERTATION

Afin d'encadrer l'utilisation des produits phytopharmaceutiques pour l'entretien de ses 30 000 kilomètres de lignes, SNCF Réseau a organisé du 23 novembre au 23 décembre une deuxième phase de concertation nationale. En ligne et ouverte au public, celle-ci a pour objectif d'aboutir à des actions de protection des riverains.



Cette démarche est une illustration concrète de l'engagement responsable de l'entreprise en faveur de l'environnement, de la santé et de la sécurité, ancré au cœur des territoires.

SERVICE AUX PARTIES PRENANTES

L'ANALYSE TECHNIQUE DES RISQUES, CLÉ DE LA RÉALISATION DES TRAVAUX PAR DES TIERS

L'instruction technique des dossiers de travaux sous maîtrise d'ouvrage tiers et touchant aux emprises ferroviaires (ex : pont-route) est assurée par le Service aux Parties Prenantes SNCF Réseau qui réceptionne les dossiers. Avec l'aide technique du Pôle Régional Ingénierie SNCF Réseau (PRI), SNCF Réseau s'assure que l'analyse technique des risques, préalablement réalisée par le tiers, est satisfaisante.

Cette analyse technique est déterminante puisqu'elle permet de garantir que les travaux réalisés par les tiers n'occasionneront aucun risque :

- pour les circulations ferroviaires,
- pour le personnel intervenant sur le chantier,
- pour la pérennité des ouvrages qui font l'objet de ces travaux.



ACTUALITÉS

LIGNE DU REVERMONT : LE PREMIER MÂT GSMR INSTALLÉ AVEC SUCCÈS À ARBOIS

SNCF Réseau a réalisé des travaux de déploiement du système de télécommunications GSM-R sur la ligne du Revermont entre Mouchard (39) et Arbois (39). Ainsi, un 1^{er} pylône a été installé avec succès fin 2020 à Arbois.

Le GSM-R est un standard européen de télécommunications ferroviaires sans fil, qui a pour objectif d'améliorer la communication entre les conducteurs des trains et les agents en charge de la régulation du trafic. La sécurité et la performance du réseau sont ainsi renforcées grâce au dialogue en temps réel entre les équipes et la fréquence de circulation des trains est améliorée.

La commune d'Arbois est ainsi la première commune dotée d'un pylône GSM-R. A terme, 14 pylônes seront installés le long de la ligne ferroviaire d'ici fin 2022.



Ces travaux, qui s'inscrivent dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, représentent un investissement de 13 M€ co-financés avec l'État et la Région Bourgogne-Franche-Comté.

UNE EXPÉRIMENTATION SUR LA LIGNE BELFORT-DELLE POUR RENFORCER LA SÉCURITÉ AUX PASSAGES À NIVEAU

À la suite de la réouverture de la ligne Belfort-Delle en 2018, des dispositifs expérimentaux ont été installés sur 6 passages à niveau (Danjoutin, Bourogne, Morvillars, Grandvillars,



Joncherey et Delle). L'expérimentation porte sur les dispositifs suivants :

- La vidéoprotection (pour les 6 passages à niveau),
- Les barrières équipées de LED (Bourogne, Morvillars, Joncherey),
- Un panneau de rappel d'attention d'interdiction de s'immobiliser sur les voies ferrées (Danjoutin, Bourogne, Joncherey, Delle).

Du 7 au 31 décembre 2020, SNCF a réalisé une enquête digitale sous forme de jeu concours auprès des habitués afin d'évaluer leur perception de ces nouveaux équipements. Objectif : étudier la pertinence d'un déploiement de ces équipements sur d'autres passages à niveau à l'échelle nationale afin de renforcer la sécurité aux passages à niveau.

LES GARES DE DOLE (39), LONS-LE-SAUNIER (39) ET BELFORT (90) DÉSORMAIS ACCESSIBLES AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

L'année 2020 aura vu l'achèvement des travaux de mise en accessibilité des gares de Dole, Lons-le-Saunier, et Belfort, inscrits au Contrat Plan Etat Région 2015-2020 :

- **GARE DE DOLE** : 2 300 voyageurs par jour - 18 mois de travaux - Coût des travaux : 11,1 M€ (dont 0,5 M€ d'études), financés par l'État (75 %, soit 8,33 M€) et la Région Bourgogne-Franche-Comté (25 %, soit 2,77 M€) ;



La gare de Dole

- **GARE DE BELFORT** : 2 900 voyageurs par jour - 11 mois de travaux - Coût des travaux : 5,5 M€ :
 - 2 M€ pour la mise en accessibilité de la gare, dont 1,5 M€ par l'État (75%) et 500 000 € par la Région BFC (25%),
 - 2,2 M€ pour le renouvellement des abris parapluies, dont 1,6 M€ par la Région BFC (72,2%) et 600 000 € par la Région Grand-Est (27,8%),
 - 1,3 M€ pour le rehaussement des quais par SNCF Réseau



La gare de Belfort

- **GARE DE LONS-LE-SAUNIER** : 1 000 voyageurs par jour - 18 mois de travaux - Coût des travaux : 4,4 M€, financés par l'État (3,3 M€, soit 75 %) et la Région Bourgogne-Franche-Comté (1,1 M€, soit 25 %).



La gare de Lons-le-Saunier

Ces trois gares offrent désormais la possibilité pour tous de se déplacer du parvis jusqu'aux quais et aux trains en toute facilité et en autonomie.

DOSSIER

FAVORISER LA BIODIVERSITÉ DANS LES PROJETS

Dans le cadre de la construction de la LGV Rhin-Rhône, qui relie Dijon à Mulhouse, SNCF Réseau a acquis une peupleraie de 30 hectares en zone humide sur les communes d'Auxonne et de Flammerans (21). En s'appuyant sur l'expertise du Conservatoire d'Espaces Naturels de Bourgogne, SNCF Réseau réalise des travaux de restauration des milieux naturels humides sur le site de la Corne Jacquin située dans la vallée de la Saône, du 1^{er} septembre 2020 au 31 mars 2021.

Les milieux humides sont affectés par la pression des activités humaines (urbanisation, fragmentation des habitats, agriculture intensive, usages inadaptés...). Or, ils jouent un rôle d'éponge et de filtration pour une eau de qualité préservée et en quantité. Par leur capacité de rétention de l'eau, les zones humides diminuent l'intensité des crues, et, à l'inverse, soutiennent le débit des cours d'eau en période de sécheresse.

Le chantier consiste à déboiser 22 hectares de peupliers. En effet, lors des périodes chaudes, les peupliers pompent l'eau du milieu humide qui perd alors son rôle de réservoir. A l'inverse, en automne et en hiver, les peupliers ne supportent pas de conserver les pieds dans l'eau trop abondante.

Les travaux permettront de retrouver à terme les divers milieux naturels typiques de cette région du Val-de-Saône en augmentant la surface des prairies humides et de boisement alluvial.



Le site en août 2020



Le site en octobre 2020

PRÈS DE CHEZ VOUS L'AGENDA TRAVAUX



► COSNE-COURS-SUR-LOIRE (58) D'AVRIL 2019 À MARS 2021

Travaux de mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite de la gare de Cosne-Cours-sur-Loire

• **5,1 M€** financés par l'Etat, la Région BFC

► DIJON-VILLE (21) DE FÉVRIER 2020 À AVRIL 2022

Travaux de mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite de la gare de Dijon-Ville

• **39,4 M€** financés par l'Etat, la Région BFC et Dijon métropole

► GISSEY-SOUS-FLAVIGNY (21) DE JANVIER À DÉCEMBRE 2021

Modernisation de la sous-station électrique de Gissey-sous-Flavigny

• **2 M€** financés par SNCF Réseau

► BREVANS (39) DE JANVIER À DÉCEMBRE 2021

Modernisation des installations électriques à Brevans

• **1 M€** financés par SNCF Réseau

► BESANÇON (25) - CLERVAL (25) DE JANVIER À DÉCEMBRE 2021

Mise en place de la fibre optique entre Besançon et Clerval

• **2,6 M€** financés par SNCF Réseau



La gare d'Auxerre

► AUXERRE (89) DE JANVIER 2021 À AVRIL 2022

Travaux de mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite de la gare d'Auxerre

• **5,7 M€** financés par la Région BFC, et l'Etat

► LIGNE À GRANDE VITESSE PARIS/LYON

DE JANVIER À DÉCEMBRE 2021

Travaux Haute Performance

• **75,5 M€** financés par SNCF Réseau et l'Union européenne