

les nouveaux chemins de Bourgogne-Franche-Comté

p.10-11 **Pour aller plus loin au service des clients et des territoires**

p.12-13 **Quand la voix du client oriente la voie du Fret**

p.20 **La ligne des Horlogers poursuit sa modernisation**

p.30-31 **Entreprises locales de Travaux Publics et SNCF Réseau au diapason**

FÉVRIER 2024





Les investissements

382 M€

investis dans la modernisation
du réseau en 2024

dont 123 M€
co-financés



Les équipes

3 600
Collaborateurs



Les clients

991 entreprises
locales travaillent
pour SNCF Réseau
Bourgogne-Franche-Comté

SNCF RÉSEAU BOURGOGNE-FRANCHE- COMTÉ EN QUELQUES CHIFFRES



Le réseau ferré

3 000 km
de lignes

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

938 passages
à niveau

3 200
ponts et viaducs



Le Fret

205 km
dédiés capillaire fret

250
à 300
circulations fret
en moyenne par jour

Sommaire

TEMPS FORTS

- Rétrospective 2023 4-5
- LGV Paris-Lyon : clap de fin pour le vaste chantier de modernisation entre Vergigny (89) et Thoste (21) 6
- Première expérimentation d'un dispositif anticollision ferroviaire en France 7
- Nevers - Dijon : Sécurité, régularité et confort des voyageurs 8-9

NOS ENGAGEMENTS

- SNCF Réseau : pour aller plus loin au service des clients et des territoires 10-11
- Quand la voix du client oriente la voie du fret 12-13
- La sécurité : une priorité pour SNCF Réseau 14-15
- Cartographie 2024 des principales opérations en Bourgogne-Franche-Comté 16-17
- Réinventer la maintenance pour plus de performance et de sécurité 18
- Construire le réseau du futur sur la LGV la plus circulée d'Europe 19

NOTRE QUOTIDIEN

- La ligne des Horlogers poursuit sa modernisation 20
- L'Industrie ferroviaire au service du réseau 21
- Commande centralisée du réseau : une innovation majeure 22-23
- Les enjeux de développement de SNCF Gares et Connexions 24-25
- SNCF Réseau innove et participe à l'accélération de la transition écologique 26-27
- SNCF Réseau partenaire des acteurs de l'environnement en Bourgogne-Franche-Comté 28
- Dérèglement climatique : agir aujourd'hui 29
- Entreprises locales de travaux publics et SNCF Réseau au diapason 30-31
- Recrutements : France Travail et SNCF Réseau renforcent leur coopération 32
- Incarner l'engagement sociétal 33

NOTRE EXPERTISE

- Services tiers 34
- Expertises SNCF Réseau + Carte des travaux 2024 détachable 35



Edito

LA PAROLE À MAXIME CHATARD

Directeur territorial SNCF Réseau
Bourgogne-Franche-Comté

Avec le soutien renouvelé de l'État et du Conseil Régional Bourgogne-Franche-Comté, un ambitieux programme d'investissements se poursuit en 2024 avec 382 M€ de travaux prévus sur le réseau ferroviaire en Bourgogne-Franche-Comté.

Le ferroviaire, ça commence d'abord par le réseau.

3 600 agents SNCF Réseau œuvrent tout au long de l'année en Bourgogne-Franche-Comté, de jour comme de nuit, par tous les temps, avec un engagement indéfectible. Je souhaite saluer la compétence, l'engagement et l'esprit de coopération des équipes de SNCF Réseau. Leur rôle essentiel dans la réalisation des travaux ne doit pas être sous-estimé, c'est grâce à leur savoir-faire que les projets se concrétisent avec succès.

En 2023, SNCF Réseau a relevé avec brio les nombreux défis de modernisation à l'instar de la reprise des circulations entre Nevers et Le Creusot (plus important chantier sur la région depuis la création des LGV) et du maintien des circulations entre Paray-le-Monial et Gilly-sur-Loire, dans les coûts et les délais prévus. La régénération et la modernisation du réseau ferroviaire est un processus continu, et notre engagement persistant garantit que nous serons à la hauteur des défis à venir.



Directeur de la publication

Direction territoriale SNCF Réseau
Bourgogne-Franche-Comté

Comité de rédaction

Service communication
SNCF Réseau Bourgogne-
Franche-Comté, Voie 7

Ont contribué à ce numéro :

Maxime Chatard, Thomas Helbert,
Philippe Pottier, Michel Hardy,
Olivier Borely, Claude Bartel,
Francesco Spoto,
Stéphanie De Conto,
Sandrine Azemard, Véronique Bon,
Gérard Lhomme, Vincent Martin,
Michel Swieton, Valérie Raymond-
Laruinaz, Mickaël Kremer,
Stéphane Roy,
Christophe Bourgeade, Céline Fieux.

Production

Digital concept

Crédit photos

James Rignault, SNCF Réseau

En 2024, SNCF Réseau sera au rendez-vous des enjeux de sécurité, de performance et d'innovation. Exemple avec le projet LGV + et l'installation d'un nouveau système de signalisation de type ERTMS (European Rail Traffic Management System) : une première mondiale qui fera la fierté de SNCF Réseau et offrira à la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris-Lyon-Marseille (PLM) une capacité supplémentaire de circulations de 25% sans créer d'infrastructure nouvelle !

L'appétence pour le train nous oblige et nous encourage pour une mobilité durable qui va de pair avec les aspirations croissantes en faveur de la décarbonation et de la transition écologique durable. Face au dérèglement climatique qui impacte de plus en plus une infrastructure ferroviaire vulnérable et résiliente par nature, SNCF Réseau organisera dans les prochains mois un « **Forum Climat** » en Bourgogne-Franche-Comté.

Ensemble, nous façonnons un avenir où le ferroviaire doit être la colonne vertébrale des mobilités durables et au cœur de toute une filière industrielle au service des territoires.

9 FÉVRIER**Plus que jamais : la prévention**

Pour diminuer les collisions avec la faune sauvage, SNCF Réseau a installé le premier dispositif d'effaroucheurs sonores adapté au ferroviaire. Une innovation issue de la collaboration entre le gestionnaire d'infrastructure et la Fédération Régionale des Chasseurs. Situé sur la ligne Dijon-Saint-Amour, ce dispositif a pour but d'améliorer la régularité des trains et de diminuer les coûts de maintenance.

Voir p.7**1^{ER} AOÛT****Étang-sur-Arnoux doté d'un nouveau pont ferroviaire**

Un nouveau pont ferroviaire qui répond à tous les nouveaux critères de sécurité a été posé à Étang-sur-Arnoux. Il remplace ainsi l'ancien ouvrage construit en 1868 qui a été démantelé et recyclé. Cette opération s'intègre dans le cadre du chantier d'ampleur de la ligne Nevers-Dijon. *Voir p.8-9*

**27 AVRIL****Allongement du pont ferroviaire de Blanzay**

L'allongement du pont ferroviaire de Blanzay s'est déroulé dans le cadre du chantier de doublement de voies de la ligne Centre Europe-Atlantique (RCEA) sur la ligne Montchanin - Paray-le-Monial. Un chantier qui a été financé à hauteur de 5,9 M€ par l'État.

**RÉTROSPECTIVE 2023**

FÉVRIER

AVRIL

MAI

JUIN

JUILLET

25 MAI**7 hectares de zones humides réhabilitées**

et près de 600 mètres du ruisseau Notre-Dame restaurés. Financés et réalisés par SNCF Réseau, ces travaux de restauration ont été réalisés dans le cadre des mesures compensatoires liées la création de la Ligne à grande vitesse Rhin-Rhône (Dijon-Mulhouse).

**11 JUILLET****Top départ des travaux d'ampleur sur la ligne Nevers – Dijon !**

Le chantier de modernisation de la ligne Nevers-Dijon a débuté le 11 juillet dernier à Saincaize-Meauce (58).

Cette opération, d'un montant de 137 M€, est la plus importante réalisée depuis la construction des deux Lignes à Grande Vitesse en Bourgogne-Franche-Comté. Ces travaux mobilisent plus de 50 entreprises au quotidien ainsi que 550 personnes. *Voir p.8-9*

15 JUIN**La sécurité : une priorité de SNCF Réseau**

SNCF Réseau, en lien avec la Préfecture de Côte-d'Or et les intervenants départementaux de la sécurité routière (IDSR), a organisé une nouvelle opération de sensibilisation et de prévention auprès de 500 usagers sur la commune de Beire-le-Fort (21). Faire évoluer les comportements des usagers de la route (automobilistes, chauffeurs routiers, piétons, cyclistes) dans le respect des règles de la sécurité routière et ferroviaire était l'objectif de cette journée.

Voir pages 20-21

5 OCTOBRE

Le tunnel de Blaisy-Bas fait peau neuve



Long de 4 110 mètres et comprenant 2 voies de circulation construites au 19^e siècle, le tunnel de Blaisy-Bas, situé au nord de la ligne Paris-Lyon-Marseille nécessitait des travaux de modernisation conséquents. Objectif : renforcer la sécurité, optimiser la circulation des trains, améliorer le confort des voyageurs et pérenniser cet ouvrage d'art. Ce projet, d'un montant de 4,5 M€, a été financé à 100 % par SNCF Réseau.

9 NOVEMBRE



Quand innovation industrielle rime avec sécurité et respect des engagements

Entre les gares de Montchanin et Chagny, le renouvellement de la double voie est réalisé grâce à un train usine. SNCF Réseau se mobilise et innove afin de moderniser cette portion du réseau dans le respect de la sécurité, des engagements de délais et de coûts
Voir pages 8-9

16 NOVEMBRE

3^{ème} édition du Forum de l'économie et de l'emploi du ferroviaire : un franc succès !

150 personnes ont participé à la 3^{ème} édition du Forum de l'économie et de l'emploi du ferroviaire organisé par SNCF Réseau à Dijon. L'occasion pour le pivot du système ferroviaire régional de partager deux grands enjeux : les besoins en recrutement et faciliter le positionnement d'entreprises locales pour répondre aux appels d'offres du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire. *Voir p.30-31*



AOÛT

OCTOBRE

NOVEMBRE

DÉCEMBRE

22 NOVEMBRE

De nouvelles traverses pour la ligne Paray-le-Monial - Gilly-sur-Loire



Sur cette section, l'infrastructure a bénéficié de travaux d'urgence avec le renouvellement de 4650 traverses afin de maintenir la performance actuelle de la ligne entre Paray-le-Monial et Gilly-sur-Loire. Dernière ligne droite début 2024 avec l'évacuation et la valorisation des matières à recycler.

23 DÉCEMBRE

Des travaux réussis entre Nevers et Le Creusot

La première phase de travaux permettant la réouverture des 130 kilomètres de lignes ferroviaires reliant Nevers au Creusot s'est achevée le 23 décembre dernier. Les clients peuvent à nouveau emprunter des trains sur cette ligne. Ces travaux ont été réalisés dans le respect des coûts et des délais grâce à la mobilisation des agents et des entreprises.



LGV PARIS-LYON : CLAP DE FIN POUR LE VASTE CHANTIER DE MODERNISATION ENTRE VERGIGNY (89) ET THOSTE (21)

Un chantier colossal de 4 ans qui a représenté un investissement de plus de 300 M€ financés par SNCF Réseau. Objectifs : maintenir un haut niveau de sécurité, rendre le réseau plus fiable, plus performant et améliorer le confort des voyageurs.

L'innovation industrielle au service des voyageurs, de la performance et de la régularité

Train usine : long de 750 mètres et pouvant peser jusqu'à 2 500 tonnes, ce train est composé d'une succession d'engins permettant de renouveler les composants de la voie. Alors que l'utilisation de moyens classiques ne permet de renouveler que 200 mètres de voies par jour, sur ce chantier, ce sont plus de 500 mètres de voies qui ont été remplacés en moyenne chaque nuit. Une innovation industrielle qui permet de réduire la durée globale des travaux tout en préservant, pour les voyageurs, en journée, la performance et la régularité de la ligne.

Un chantier au prisme de l'économie circulaire

Consommatrice de matériaux, SNCF Réseau intègre dans ses chantiers les impacts de la production de matières et de déchets sur l'environnement et la biodiversité. Ainsi, SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté limite sa consommation, réduit les déchets dans l'ensemble de ses processus d'exploitation et revalorise les produits sen fin de vie.

Les travaux sur la LGV ont été envisagés sous le prisme de l'économie circulaire via le retraitement du ballast dont 65% (8 000 tonnes) seront réutilisés dans le cadre des chantiers 2024.

Le réemploi des traverses recyclées est prévu pour d'autres projets régionaux. La Recyclerie ferroviaire de Beaune reçoit également le petit matériel tel que les attaches et les boulons issus du chantier pour traitement puis réutilisation.



📊 Les chiffres

+300 M€
financés par SNCF Réseau

350
agents SNCF Réseau et 10
entreprises mobilisées

160 km
de voies modernisées

3
visites chantiers organisées
pour les élus locaux

PREMIÈRE EXPÉRIMENTATION D'UN DISPOSITIF ANTICOLLISION FERROVIAIRE EN FRANCE

Depuis février 2023, la ligne Dijon-Saint-Amour bénéficie d'un dispositif innovant destiné à lutter contre les collisions avec la faune sauvage. Zoom sur l'effaroucheur sonore.

Protection de la biodiversité, performance de la régularité et maîtrise des coûts sont au cœur des priorités de SNCF Réseau. L'impact des collisions avec la faune sauvage est l'un des facteurs externes qui pèsent le plus sur la régularité des trains. Pour diminuer les collisions avec la faune sauvage, SNCF Réseau expérimente le premier dispositif d'effaroucheur sonore adapté au ferroviaire.

Un partenariat avec la Fédération Régionale des Chasseurs

Issu de la collaboration entre SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté et la Fédération Régionale des Chasseurs, ce dispositif test est lié au Plan Faune qui prévoit des actions et des aménagements pour limiter les collisions avec la faune sauvage.

Sons et images

Le système d'effaroucheurs sonores, qui existe déjà dans les aéroports, a été adapté au contexte ferroviaire avec pour objectif d'éloigner les animaux de la voie ferrée avant l'arrivée d'un train. Les balises placées le long des voies, vont émettre différents sons. Équipé d'une caméra infrarouge, le dispositif est capable d'enregistrer le passage des animaux. Les données recueillies seront ensuite analysées. Elles permettront de mieux comprendre la réaction des animaux lors du déclenchement du dispositif et de vérifier son efficacité.

Améliorer la régularité des trains et diminuer les coûts de maintenance

Dégâts matériels, coûts de maintenance, impacts sur les voyageurs et les conducteurs, les collisions avec les animaux coûtent 1,2 million d'euros par an à l'entreprise. Chaque collision cause, en moyenne, 90 minutes de retard.

170 000 euros investis en phase test

La phase test a nécessité un important travail d'adaptation du système au contexte ferroviaire et de calibrage. Si le résultat de cette expérimentation, qui s'est déroulée sur 12 mois, s'avère concluant, le dispositif pourrait être déployé dans d'autres régions.



Le saviez-vous ?

Sur tout le territoire national, les heurts d'animaux ont fortement augmenté par rapport à l'année précédente, mais la région a réussi à contenir cette expansion, en partie grâce à la mise en place d'aménagements, tel que l'effaroucheur sonore. En 2023, en Bourgogne-Franche-Comté, 150 incidents avec des animaux sauvages et plus de 640 trains impactés ont été dénombrés. Ces chiffres restent stables par rapport à 2022 et l'impact des collisions avec la faune sauvage reste l'un des facteurs externes qui pèsent le plus sur la régularité des trains en France.

La parole à



GÉRARD LHOMME
Régulateur faune, SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté

L'objectif du dispositif des effaroucheurs sonores est d'éviter les collisions sans empêcher les animaux de traverser les voies pour la bonne continuité de la biodiversité.

Ce système en expérimentation consiste à déclencher un capteur en amont à 1,5km lors du passage du train sur la zone à sécuriser. L'effaroucheur reçoit le signal et déclenche un bruit sonore adapté et varié à la saison (bruit de chiens, de chasseurs...) pour dissuader ou faire fuir les animaux des voies avant l'arrivée des circulations.

Dans ce projet, j'ai réalisé un travail de repérage sur les zones fréquentées par la faune, avec leurs habitudes et le type d'animaux présents. J'ai accompagné sur le terrain, l'entreprise qui développe ce système.

J'espère que cette expérimentation sera bénéfique et concluante pour améliorer encore plus la sécurité et la régularité des circulations, éviter un coût supplémentaire de réparations du matériel et préserver la vie des animaux.

NEVERS - DIJON : SÉCURITÉ, RÉGULARITÉ ET CONFORT DES VOYAGEURS

La ligne TER entre Nevers et Dijon bénéficie, depuis février 2023, d'importants travaux pour garantir la sécurité des circulations et le confort des voyageurs. Retour sur ce chantier inédit de 7 mois pour un investissement global de 137 M€, co-financé à hauteur de 75 millions d'euros par SNCF Réseau et qui a mobilisé 550 personnes. **Réouverture complète de la ligne prévue le 17 février 2024.**

Ce vaste chantier a couvert le renouvellement de 121 kilomètres de rails et de 168 000 tonnes de ballast ainsi que le remplacement de 104 000 traverses et du pont d'Étang-sur-Arroux.

Cette opération hors norme inclut également le renouvellement des ouvrages d'art et aqueducs, la réalisation de travaux hydrauliques, le remplacement de 50 kilomètres de pistes avec du géotextile anti-végétation et la modernisation de 16 passages à niveau. Sur la section Montchanin-Chagny, les travaux ont notamment consisté à mettre aux normes les gares de Saint-Léger-sur-Dheune, Cheilly-lès-Maranges et Santenay avec la mise en accessibilité des quais.

Innovation industrielle et recyclage des matériaux

Afin de renouveler les rails, traverses et ballast, de respecter les délais de livraison des travaux, SNCF Réseau a déployé un engin industriel, un « train usine », véritable usine roulante, sur la section Montchanin-Chagny. Ce concentré d'innovation permet aux 450 agents mobilisés de renouveler 1 km de voie par jour contre 200 mètres si

des moyens classiques sont utilisés. Au total, ce sont 50 kilomètres de voies (100 km de rails), 100 000 tonnes de ballast et 85 000 traverses qui sont en train d'être renouvelés sur cette portion de la ligne.

Planning et coût respectés

Conformément aux engagements de SNCF Réseau et de ses partenaires, le planning des travaux et des coûts ont été respectés avec une réouverture de la ligne entre Nevers et Le Creusot le 23 décembre dernier et une mise en service totale à partir du samedi 17 février 2024, avec huit allers-retours par jour.

10% du ballast retiré a été réinjecté dans la nouvelle voie. Quant aux 35 000 tonnes de ballast issues des LGV, elles sont traitées et triées pour retrouver une seconde vie.

% Les chiffres

137 M€

co-financés par l'État, la Région Bourgogne-Franche-Comté et SNCF Réseau

121 km

de rails renouvelés

13 000

heures d'insertion réalisées

550

personnes mobilisées en moyenne

155 km

de ligne ferroviaire entre Nevers et Chagny



« Un chantier collaboratif d'ampleur au bénéfice des territoires ! »

○ La parole à



THOMAS HELBERT
Directeur Agence Projets,
SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté

Quel a été le rôle de l'Agence Projets ?

Thomas Helbert / L'Agence Projets est le pivot du management de projet, de la phase études au pilotage du chantier jusqu'à la remise de la ligne à l'exploitant. En phase études, il s'agit de concevoir l'opération, de tout anticiper, de coordonner les expertises afin que la phase chantier et la reprise des circulations se déroulent sans accro. L'équipe est constituée de 26 personnes en Bourgogne-Franche-Comté. Nous y trouvons les métiers de pilote d'opérations et de chef de projets ainsi que des collègues venant en appui (sécurité, budget, planning, ...). Nous travaillons en particulier avec le Pôle Régional Ingénierie, les Infrapôles et les services transverses SNCF Réseau pour les maîtres d'ouvrage. Le binôme pilote d'opérations/chef de projets est garant de la sécurité, de la tenue du programme travaux dans les délais, du financement et participe à la concertation avec les parties prenantes.

En quoi ce chantier est-il inédit ?

T.H. / C'est d'abord un investissement de 137 millions d'euros dont 55% pris en charge par SNCF Réseau. Pendant les travaux, la ligne entre Nevers et Chagny a été coupée pendant 7 mois, ce qui est en soi inédit. Ce dispositif a permis de regrouper toutes les natures de travaux à réaliser, d'optimiser l'organisation, les ressources humaines et les coûts associés par rapport à l'option de plusieurs fermetures sur plusieurs années. Côté industriel, l'Agence Projets reste garante de l'alignement des planètes, sécurité/planning/programme/coût et pilote 2 typologies de travaux, des travaux dits

classiques et ceux réalisés par un train usine. Cette ligne quasi neuve est répartie pour une durée de 30 à 50 ans.

La réponse aux besoins des voyageurs et la concertation avec les parties prenantes locales ont nécessité un énorme travail de préparation et d'organisation pour faciliter la période du chantier. Les retombées économiques pour le territoire sont également importantes avec la création d'emplois (plus de 10 000 h d'insertion), achat de matériaux en local, hébergements, restauration.

De quels autres travaux de modernisation a bénéficié cette ligne ?

T.H. / Outre les travaux de plateforme ferroviaire, il faut nommer le remplacement du pont-rail d'Étang-sur-Aroux, la mise en accessibilité des gares de Decize et de Montchanin, la mise aux normes des gares de Saint-Léger-sur-Dheune, Cheilly-lès-Maranges, Santenay, le renouvellement des ouvrages d'art et des travaux hydrauliques, ainsi que le remplacement de 16 passages à niveau avec amélioration du profil routier.

Combien de personnes ont été mobilisées ?

T.H. / En moyenne, ce sont 550 personnes qui ont été mobilisées durant ce chantier ! La force de cette organisation réside aussi dans le collectif et la coopération d'un panel d'experts et d'entreprises dont un nombre important d'entreprises locales.

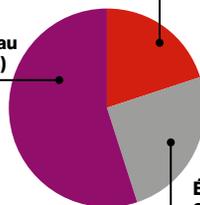
Comment intégrez-vous l'aspect environnemental dans ce type de chantier ?

T.H. / Le respect de la réglementation environnementale intervient dès la phase étude. Nous avons bénéficié de l'expertise des sachants : écologues, associations et fédérations environnementales. Le suivi de nos engagements, validés par les services de l'Etat, perdure en période travaux et à l'issue avec la remise en état de certains sites, la protection de la faune et de la flore. Nous avons également créé 50 km de pistes en géotextiles (anti-végétatif) le long des voies pour la maîtrise de la végétation.

137 M€

montant global des investissements

SNCF Réseau
75 M€ (55%)



Conseil Régional
Bourgogne-
Franche-Comté
27 M€ (20%)

État
35 M€ (25%)

○ La parole à

FRANCK ROBINE

Préfet de la Région
Bourgogne-
Franche-Comté,
Préfet de la Côte-
d'Or



L'État a décidé de soutenir ces travaux pour maintenir une voie ferrée transversale Est-Ouest (St Nazaire - Allemagne - Budapest) évitant Paris : la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique.

L'objectif des travaux est de maintenir un axe performant, tant pour le trafic de marchandises que pour les circulations voyageurs TER Dijon-Nevers-Tours.

Nous continuerons d'accompagner l'aménagement de cet axe ferroviaire. C'est en effet un exemple concret de la mise en œuvre de la planification écologique dans le domaine des mobilités : en réalisant ces travaux ferroviaires de grande ampleur, l'enjeu est bien de favoriser l'usage du train au détriment de la voiture individuelle.

MARIE-GUITE DUFAY

Présidente de la
Région Bourgogne-
Franche-Comté



La Région Bourgogne-Franche-Comté est engagée dans le développement d'une politique des mobilités fondée sur l'intermodalité entre les moyens de transports (train, car interurbain, covoiturage et autopartage) et l'innovation. Le transport ferroviaire en est évidemment un axe majeur ; c'est la raison pour laquelle la Région investit fortement, aux côtés de l'Etat et de SNCF Réseau, dans les infrastructures telles que la VFCEA. Cette politique, construite à partir des besoins des territoires, contribue aux objectifs de décarbonation et de transition écologique fixés par la Région. Et pour faciliter l'accès des voyageurs à cette chaîne de mobilité, la Région déploie l'application Mobigo, qui permet de déterminer les trajets et d'acheter les titres de transport sur smartphone.

POUR ALLER PLUS LOIN AU SERVICE DES CLIENTS ET DES TERRITOIRES

Face aux défis de demande croissante en mobilité, d'ouverture à la concurrence, de transition écologique et de retour à l'équilibre financier, SNCF Réseau définit deux enjeux prioritaires : la performance du réseau lié à la qualité de service pour ses clients et sa contribution à l'activité économique régionale.

À l'issue d'une année historique en termes d'investissement - 421 millions d'euros -, SNCF Réseau poursuit sa stratégie et investit 382 millions d'euros en 2024. Au programme ? Des opérations nécessaires pour renforcer la performance du réseau, garantir la régularité des circulations en toute sécurité et répondre aux besoins croissants des voyageurs et des entreprises qui acheminent leurs marchandises.

Pragmatique et responsable, SNCF Réseau s'engage dans le développement du ferroviaire et se positionne comme un acteur économique du territoire, proche de ses clients, engagé et fiable.

Les chiffres

140 000

infos riverains distribuées en 2023 en Bourgogne-Franche-Comté

31

communiqués de presse envoyés en 2023

19

visites chantiers en présence des élus du territoire et de la presse locale



L'AMBITION DE SNCF RÉSEAU SUR LE TERRITOIRE :

- être à l'écoute et au service de l'État, du Conseil Régional Bourgogne-Franche-Comté, des territoires et de leurs habitants ;
- pérenniser et développer le ferroviaire pour des mobilités durables ;
- attirer, développer et fidéliser un panel de fournisseurs créateurs de valeurs selon nos fondamentaux : performance économique, décarbonation, engagement territorial, sociétal et environnemental, sécurité et management des risques ;
- donner de la visibilité et rendre attractive l'ensemble de la filière ferroviaire.

Les clés de la stratégie de SNCF Réseau en Bourgogne-Franche-Comté :

I - AGIR POUR LA PERFORMANCE DU RÉSEAU ET LA QUALITÉ DE SERVICE POUR NOS CLIENTS

Grâce à la mobilisation de ses 3 600 collaborateurs, SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté s'engage à :

- **Garantir la sécurité d'exploitation du réseau**

Afin de répondre aux impératifs de sécurité et de sûreté de l'exploitation et des infrastructures, 183 M€ seront investis en 2024 pour assurer les circulations ferroviaires en toute sécurité.

- **Améliorer la régularité**

La régularité des trains est un objectif de qualité de service pour les clients et la satisfaction clients est au cœur des activités de SNCF Réseau.

- **Développer la part du transport fret ferroviaire du 9 à 25 % d'ici 2050**

SNCF Réseau souhaite asseoir sa performance au bénéfice de ses clients et contribuer au développement économique du territoire en s'appuyant sur un maillage territorial dense qui accueille une circulation annuelle moyenne de 18 500 trains de marchandises.

- **Accompagner le Conseil régional dans l'ouverture à la concurrence sur le marché de transport express régional (TER)**

SNCF Réseau s'engage pleinement aux côtés de son autorité organisatrice et accompagne la transition vers un marché TER ouvert, efficient et axé sur les besoins des voyageurs.

- **Renforcer la résilience du réseau ferroviaire**

Face au dérèglement du climat, SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté adopte une stratégie d'adaptation qui intègre les enjeux de décarbonation et de report modal.

II - CONTRIBUER À L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE RÉGIONALE ET À L'EMPLOI LOCAL

SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté joue un rôle essentiel dans la stimulation de l'économie locale et la création d'emplois. Cap sur 2024 !

- **Impliquer les entreprises régionales**

Simplifier les accès aux appels d'offres et augmenter la part des commandes réalisées auprès des PME et entreprises locales, sont les 2 objectifs de SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté.

- **Booster le recrutement en Bourgogne-Franche-Comté**

Avec plus de 100 collaborateurs recrutés chaque année et plus de 20 000 heures d'insertion dénombrées en 2023, la signature d'un partenariat structurant avec France Travail favorise le recrutement de collaborateurs sur des métiers en tension.

- **Contribuer à l'attractivité du territoire**

SNCF Réseau conseille et accompagne les projets de Service Express Régional Métropolitain (SERM) portés par la Région, les métropoles concernées et l'État afin de renforcer l'offre de mobilité. L'entreprise crée aussi l'alternative et participe au développement du tourisme, de l'emploi et de l'économie du territoire en valorisant les lignes qui ne sont plus circulées.

- **Innover pour transformer le réseau**

SNCF Réseau poursuit ses actions d'innovation industrielle, d'expérimentations et de coopérations sur le territoire régional en faveur du développement du transport ferroviaire comme par exemple avec le train hydrogène.



🔗 Le saviez-vous ?

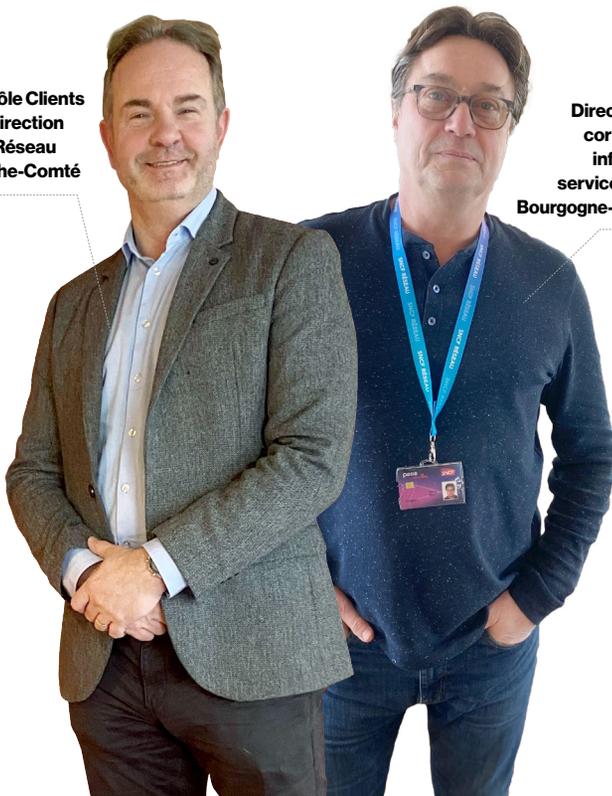
Au total, au niveau régional, ce sont 991 entreprises qui ont travaillé en 2022 pour SNCF Réseau, dont 67 % de PME régionales.

QUAND LA VOIX DU CLIENT ORIENTE LA VOIE DU FRET

Le développement du fret ferroviaire en Bourgogne-Franche-Comté est un axe de développement prioritaire pour SNCF Réseau. Le gestionnaire d'infrastructure calque ses orientations sur les besoins des entreprises.

Philippe Pottier

Responsable du Pôle Clients et Services de la Direction territoriale SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté



Michel Hardy

Directeur technique, correspondant des infrastructures de service, SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté

Comment se traduit l'engagement de SNCF Réseau dans le secteur du fret en BFC ?

PHILIPPE POTTIER / Actuellement, en France, les trains assurent environ 10 % du transport de marchandises, avec une ambition claire de porter cette part à 20 % d'ici 2030. Avec la gestion de plus de 200 km de lignes spécifiques et plus de 15 000 trains annuels en moyenne en Bourgogne-Franche-Comté en transit ou dessertes terminales, le fret ferroviaire représente une opportunité majeure pour le territoire. Dans ce cadre, SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté a décidé de rassembler tous les deux ans, l'ensemble des acteurs du fret de la région lors d'un forum. Le prochain forum «Régiofret» se déroulera à Dijon

à l'automne 2024. L'objectif ? Entretenir un dialogue et encourager les échanges avec nos clients et les divers acteurs du fret sont des éléments clés pour ajuster nos actions selon leurs besoins spécifiques. Dans cette perspective, la qualité de l'infrastructure doit s'harmoniser avec les impératifs de mobilité liés au transport de marchandises.

MICHEL HARDY / Lors du dernier forum en décembre 2022, nous avons pu constater que nos clients attendaient de nous une très grande réactivité et des réponses à leurs besoins. Notamment, qu'ils puissent avoir des sillons fiabilisés. Concrètement que les créneaux d'autorisation de circulation alloués à leur train sur un parcours précis à un instant précis soient sécurisés.

Le saviez-vous ?

Un train de marchandises permet d'éviter la circulation de 40 camions sur les routes, ce qui représente 14 fois moins de CO2 dans l'air.

Les chiffres

Tous les modes de fret ferroviaire sont présents en BFC

15 000

trains de fret par an en moyenne

205 km

de lignes fret

80

Installations Terminales Embranchées (ITE)

1

arrêt à Mâcon sur l'autoroute ferroviaire Calais-Le Boulou

1

Chantier de transport Combiné à Gevrey

18

cours marchandises à disposition des entreprises ferroviaires pour effectuer du chargement/déchargement

« Avec la gestion de plus de 200 km de lignes spécifiques et le transit de plus de 18 500 trains annuels en moyenne en Bourgogne-Franche-Comté, le fret représente une opportunité majeure pour le territoire. »

Philippe Pottier

Responsable du Pôle Clients et Services de la Direction territoriale SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté

Quels sont les atouts du Fret en BFC pour vos clients ?

P. P. / En Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Réseau tire parti d'un maillage territorial dense qui constitue un véritable atout dans le domaine du fret avec notamment le centre de triage de Gevrey. Celui-ci se positionne comme un site stratégique majeur pour le fret national et international car il est situé sur l'axe Nord-Sud et également sur l'axe reliant l'Allemagne à l'Espagne. Il dispose de plus de 80 km de voies de service et accueille entre 310 et 350 trains par semaine.

M. H. / Nous avons donc remis en état de nombreuses voies de service pour une pérennité d'au moins 30 ans et neutralisé 25% des voies de service dans le but de limiter les coûts de maintenance. Cette démarche vise à offrir un service plus performant à nos clients en focalisant nos efforts sur les voies les plus stratégiques et les plus utiles pour eux.

De nombreuses entreprises ferroviaires utilisent ce site comme : Fret SNCF, DB Cargo ou encore Europorte France. Ces derniers se chargent d'assurer toutes les dessertes locales vers les entrepôts pétroliers de Dijon, les Raffineries du Midi ou encore Tétrapack.

P. P. / Parmi les axes de développement du fret, les autoroutes ferroviaires constituent une opportunité importante pour la région Bourgogne-Franche-Comté qui bénéficie désormais - grâce aux travaux que nous avons réalisés - d'arrêts journaliers à Mâcon en provenance de Calais. Des nouvelles dessertes seront prochainement lancées depuis ce site.

M. H. / Une autoroute ferroviaire est un type de transport combiné consistant à transporter des poids lourds sur des trains spéciaux. Nous réfléchissons également, au développement d'autoroutes ferroviaires depuis Chalon-sur-Saône jusqu'au port de Mâcon. D'importants travaux ont été menés sur ce port pour accueillir des trains fret de 750 mètres de long. 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. Nous avons pour ambition de créer des trains de plus de 850 m pour transporter plus de volume plus de marchandises, nous serons donc plus compétitifs ce qui sera très intéressant pour nos clients.

P. P. / Enfin, la Bourgogne-Franche-Comté offre un cadre propice à l'intermodalité, en particulier avec les voies navigables du Rhône et de la Saône, présentant ainsi une opportunité exceptionnelle de favoriser les modes de transport écologiques pour les marchandises, en misant sur une synergie plutôt qu'une opposition entre ces différents moyens de transport.

Quid des projets futurs ?

P. P. / Un diagnostic prospectif a été réalisé pour identifier les investissements nécessaires sur 10 ans et les budgets nécessaires à allouer dans le but de conserver ce réseau capillaire à niveau de performance égal et à trafic constant. Pour cela, l'Etat, la Région, les collectivités locales et les industriels seront les premiers acteurs associés pour définir un programme de travaux et les investissements nécessaires en lien avec le Contrat Plan État-Région.

M. H. / Nous travaillons sur le prochain forum «Régiofret» qui se déroulera à Dijon à l'automne 2024. Nous serons à l'écoute de l'évolution de la demande de nos clients qui évolue constamment en fonction de la conjoncture. Nous allons également valoriser tous les travaux qui ont été faits comme la CCR de Dijon qui offre désormais un réseau plus fluide ou encore la remise en route de voies de service à Perigny, Gevrey et Dole qui permettent par exemple le bon acheminement de matières dangereuses.



LA SÉCURITÉ : UNE PRIORITÉ POUR SNCF RÉSEAU !



Des travaux de modernisation ont été réalisés en 2023 :

- Mise en place de filets sous barrières aux PN 1 à Besançon sur la ligne des Horlogers et PN 215 à Vesoul sur la ligne Paris-Est – Mulhouse.
- Mise en service des 5 derniers PN nouvelle génération (automatisation des PN 59 – 60 – 64 – 69 et 76 sur la ligne Nevers – Chagny).
- Suppression du PN 62 à Fontaine-lès-Luxeuil (PN routier) sur la ligne Lure – Épinal.
- Suppression du PN 82a à Torcy (PN piétons) sur la ligne Nevers – Chagny.

1 - Modernisation de l'infrastructure

1.1 - 183 M€ INVESTIS DANS LES GRANDS CHANTIERS DE MODERNISATION EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ EN 2024

Pour assurer les circulations ferroviaires en toute sécurité, des travaux d'entretien, de rénovation de la voie ferrée ainsi que des ouvrages 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 être remplacés par des éléments neufs.

2 - Les passages à niveau

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

SNCF Réseau fait de la sécurité routière aux passages à niveau (PN) l'une de ses priorités, 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 ont représenté un investissement de 2,3 millions d'euros et ils seront en légère augmentation en 2024 avec un montant de 2,5 millions d'euros.

2.2 - DES INNOVATIONS AU SERVICE DE LE SÉCURITÉ EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

Chaque année, SNCF Réseau mène de nombreuses expérimentations pour améliorer la sécurité aux passages à niveau. Dans notre région, plusieurs actions sont réalisées au service de la sécurité comme :

- **l'équipement de feux à diodes aux PN.** Cette signalisation automatique, lumineuse et sonore permet d'améliorer la visibilité et la sécurité,
- **l'installation de détecteurs d'obstacles** et de stickers réfléchissants «barrières cassables» pour inciter les automobilistes coincés entre les barrières à les franchir et éviter les collisions avec un train,
- **le déploiement de la vidéoprotection** pour amener les usagers à modifier leur comportement dans un souci de prévention,
- **la mise en place de pictogrammes** lumineux sur des PN piétons,
- **la demande d'ouverture d'enquêtes publiques** indispensables à la suppression de PN.



Les consignes de sécurité à l'approche d'un passage à niveau :

- Ralentissez.
- Arrêtez-vous avant le feu dès qu'il clignote au rouge, sous peine d'être en infraction.
- Ne vous arrêtez jamais sur la voie ferrée.
- Avant de vous engager sur le passage à niveau, assurez-vous de pouvoir vous dégager rapidement du passage à niveau, en particulier si la route est encombrée.

🚫 Le saviez-vous ?

Un train lancé à 100 km/h = 1 km pour s'arrêter !

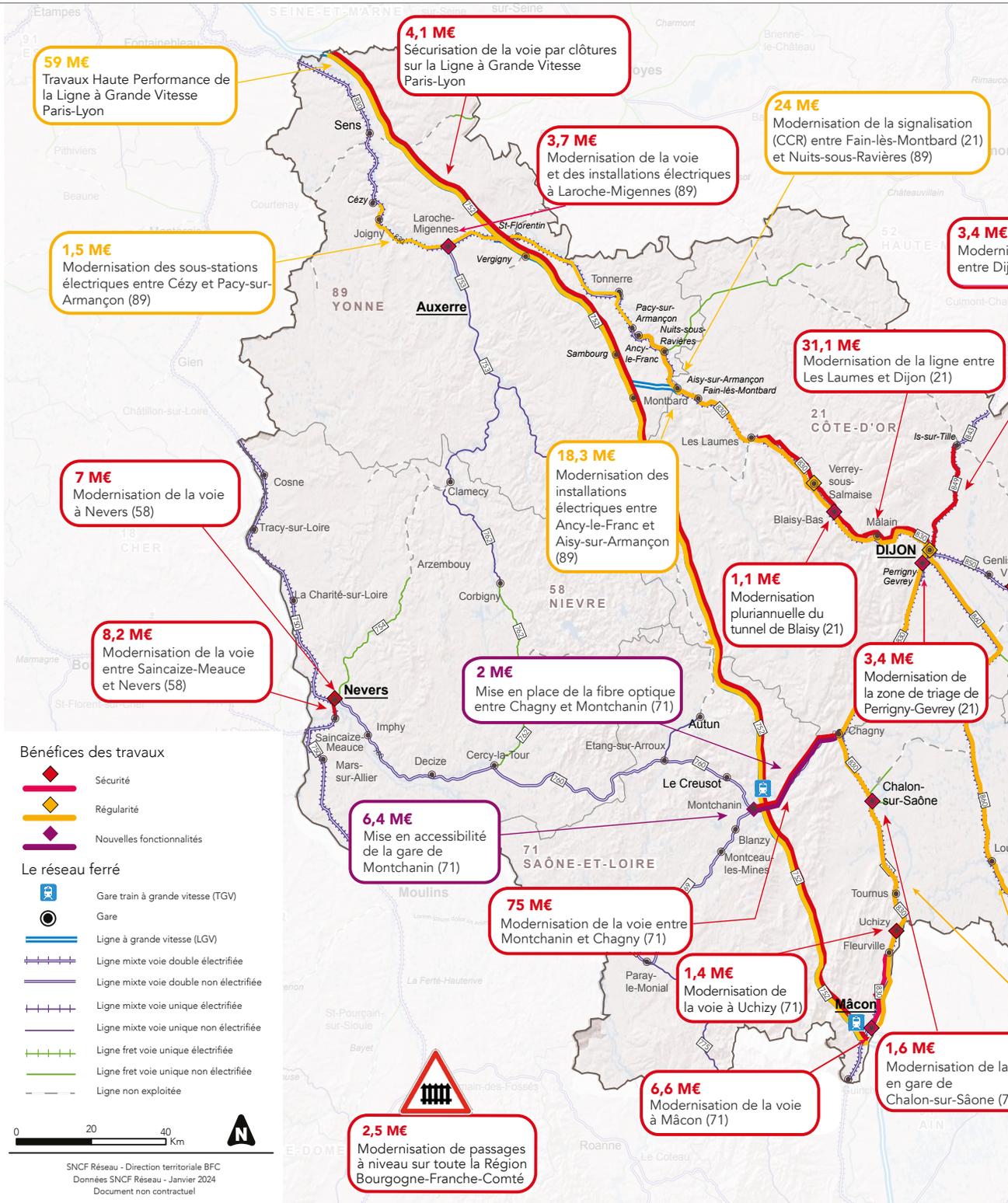
98 % des accidents routiers aux passages à niveau sont dus aux comportements des usagers de la route.

🔍 Le focus

Zoom sur l'opération de sensibilisation au passage à niveau de Beire-le-Fort (21)

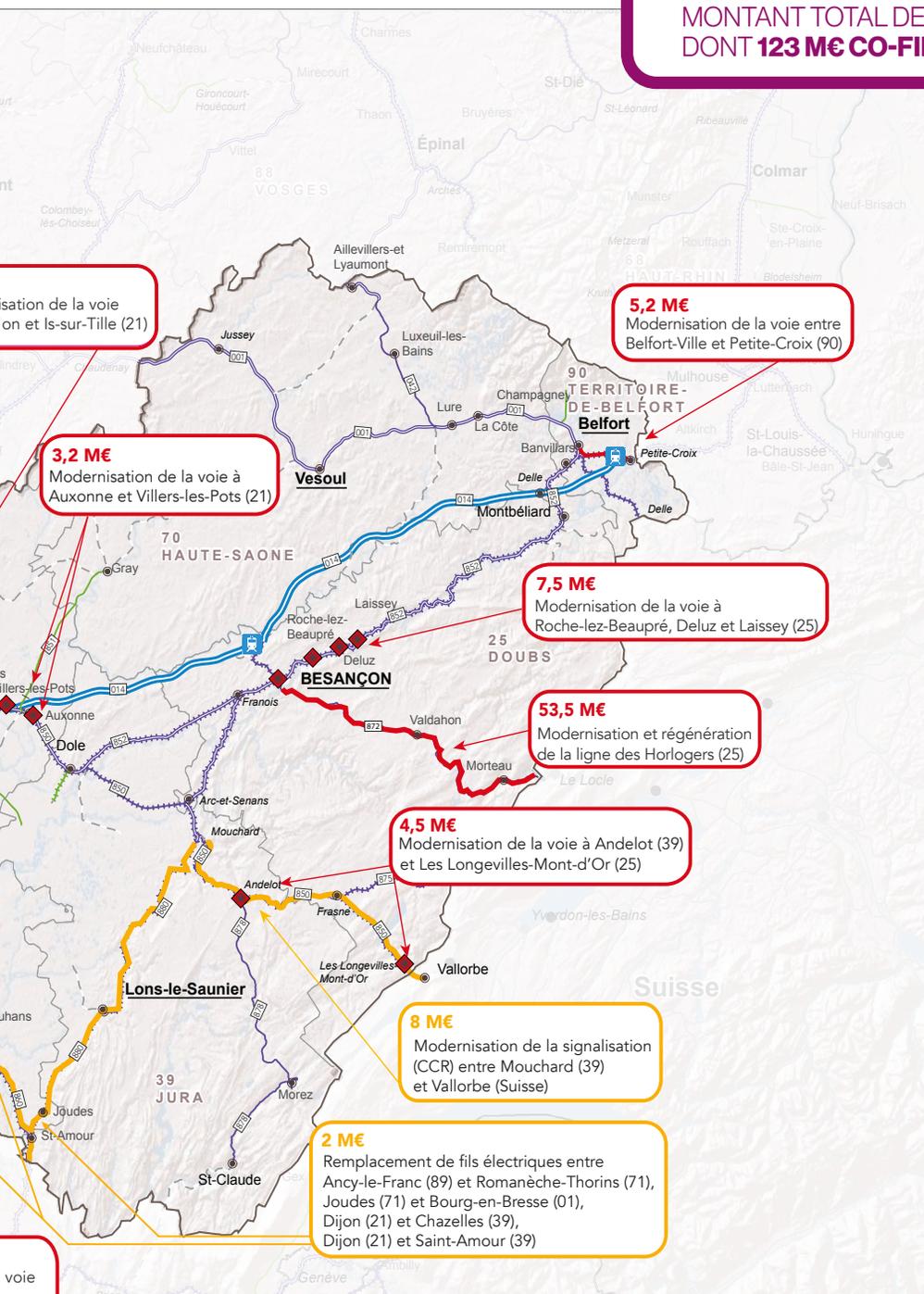
Le 15 juin 2023, SNCF Réseau a organisé une opération de sensibilisation aux règles de sécurité à respecter aux abords du passage à niveau de Beire-le-Fort. Cette matinée dédiée à la prévention a permis de sensibiliser plus de 500 personnes (automobilistes, cyclistes et piétons).

CARTOGRAPHIE 2024 DES PRINCIPALES OPÉRATIONS EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ



382 M€

MONTANT TOTAL DES OPÉRATIONS
DONT **123 M€ CO-FINANCÉS**



RÉINVENTER LA MAINTENANCE POUR PLUS DE PERFORMANCE ET DE SÉCURITÉ

Afin que les trains puissent circuler correctement et en toute sécurité, l'entretien permanent du réseau ferroviaire est essentiel : les travaux et la maintenance des voies permettent d'assurer la performance et de renforcer la sécurité des équipements ferroviaires.

Zoom sur l'Infrapôle Bourgogne-Franche-Comté, établissement de maintenance au cœur du territoire.

Étendu sur un périmètre de 32 390 km², l'Infrapôle Bourgogne-Franche-Comté mène différentes missions sur son secteur. Chantier de maîtrise de la végétation en Vallée du Doubs, renouvellement d'aiguillages en gare de Besançon-Viotte, renouvellement de la voie entre Montchanin et Chagny et modernisation des ouvrages à Blanzay et à la Motte Saint-Jean en sont l'illustration. Ces travaux variés répondent tous à la volonté d'obtenir un réseau encore plus fiable et performant.

Plus largement, l'Infrapôle a pour missions la planification, l'organisation, la réalisation et le pilotage des opérations de maintenance tout en veillant à la sécurité sur ses chantiers. La gestion des aléas ainsi que les opérations de dépannage font également parti de son rôle.

Repenser la gestion des réseaux grâce à l'intelligence artificielle

Pour SNCF Réseau, l'un des principaux enjeux de la maintenance est de pouvoir anticiper les anomalies avant même qu'elles ne soient détectées. Les nouvelles technologies et l'intelligence artificielle ont contribué au développement de la maintenance prédictive au sein de l'entreprise. Automatisée, elle

permet la collecte de données directement recueillies sur les trains et le réseau ferroviaire. La récolte de ces données peut se faire grâce à des systèmes de mesure par laser sur les caténaires ou encore avec le déploiement de drones qui facilitent la surveillance des parois rocheuses situées au-dessus des voies. Des algorithmes analysent ensuite les éléments recensés pour identifier tous les signaux de risques et décider d'une intervention. Ainsi, la maintenance prédictive permettra d'obtenir un réseau plus sûr avec une meilleure régularité des circulations ferroviaires.



Le focus

Pour surveiller les différentes infrastructures comme des ouvrages d'art, des plateformes ferroviaires ou encore des glissements de terrain, l'établissement dispose de 4 agents habilités pour effectuer des vols de drone sur le périmètre Bourgogne-Franche-Comté. Le matériel utilisé, le MAVIC 3, dispose d'une autonomie de vol de 20 minutes environ. Ce type de drone réalise des images thermiques. Ces données permettent ainsi de desceller une défaillance sur des isolateurs caténaires, sur les câbles ou encore sur des sous-stations par exemple. Les températures peuvent être lues sur les images prises. L'utilisation du drone, en complément du travail du régulateur faune, donne la possibilité de localiser la faune à proximité des voies afin d'adapter les aménagements à mettre en place pour maintenir la régularité des circulations.

Les actions menées permettent d'obtenir des données inédites et précieuses pour mener à bien les missions de maintenance du réseau en toute sécurité.



Les chiffres

1314

aiguillages

805km

de caténaires

54

sous-stations

938

passages à niveau

98

tunnels couvrant 39 km

CONSTRUIRE LE RÉSEAU DU FUTUR SUR LA LGV LA PLUS CIRCULÉE D'EUROPE

Le projet LGV +, sur la ligne à grande vitesse Paris-Marseille-Lyon, consiste à l'installation d'un nouveau système de signalisation de type ERTMS permettant ainsi une augmentation du trafic de 25% sans nouvelle infrastructure. Une première mondiale !



Olivier Borely
Directeur du Projet LGV+
Paris-Lyon chez SNCF Réseau

Qu'est-ce que le projet LGV + ?

OLIVIER BORELY / C'est un projet lancé en 2018, de près de 820 millions d'euros financés par SNCF Réseau et par l'Union Européenne à hauteur de 120 millions. La LGV entre Paris et Lyon est saturée. Construite à la fin des années 70 à une époque où on ne se projetait pas sur le trafic «voyageurs» actuel, il était indispensable de la moderniser. Aujourd'hui, la LGV ne peut accueillir que 13 trains par heure et par sens, ce qui ne suffit plus, pour répondre aux demandes. Le projet LGV+, c'est de trouver une solution pour pouvoir mettre plus de trains sur cette ligne pour développer le trafic et faciliter l'arrivée de nouveaux opérateurs ferroviaires. L'Union européenne soutient ce projet dans le but de créer des corridors ferroviaires européens, favoriser la concurrence entre les compagnies ferroviaires pour que cela bénéficie à terme aux consommateurs.

Cela se concrétise comment ?

O. B. / Il s'agit de déployer un nouveau système de signalisation que l'on appelle l'ERTMS (European Rail Traffic Management Système). Ce système européen de gestion du trafic ferroviaire qui est le standard actuel permet de mettre plus de trains sur la ligne en les rapprochant les uns des autres. Concrètement, nous allons pouvoir monter à 14 trains par heure et par sens dès 2025 et 16 par heure et par sens en 2030, donc plus de trains en direction de Dijon, de Mâcon, du Creusot par exemple. Nous allons en profiter également pour moderniser la ligne car elle représente un tiers du trafic national soit 240 trains par jour, c'est la plus chargée du réseau européen. Cela se traduit ainsi par la modernisation des 58 postes d'aiguillage et la centralisation de la supervision de la ligne en un lieu unique à Lyon grâce à la Commande Centralisée de Réseau (CCR). Nous allons

augmenter la puissance électrique de la ligne pour faire face à l'augmentation du trafic et créer également des aménagements à la sortie de Paris et de Lyon afin de les adapter aux trains supplémentaires.

Où en sommes-nous des travaux ?

O. B. / Nous sommes à quelques mois de la mise en service de la nouvelle ligne avec un événement majeur en novembre 2024. En effet, du samedi 9 au mardi 12 novembre inclus, nous arrêterons la ligne pendant quatre jours. L'objectif, c'est de mettre en service la nouvelle salle d'exploitation CCR de Lyon.

Cela fait cinq ans que nous réalisons des travaux sur cette ligne de façon totalement transparente pour les voyageurs car nous travaillons de nuit, mais là nous sommes obligés de fermer. Près de 1 000 personnes seront ainsi mobilisées en continu jour et nuit pour finaliser les dernières étapes de la bascule technologique. La ligne ne sera pas pour autant inoccupée car il y aura plusieurs trains d'essais, surveillés par un large dispositif de sécurité, pour éviter tout acte de malveillance. Nous allons pendant ces 4 jours diminuer de trois quart les TGV, qui emprunteront de plus petites lignes, ce qui aura un impact sur la durée des trajets qui elle sera doublée et certaines gares TGV seront fermées, comme Le Creusot ou Mâcon TGV. Après cela, les travaux de la ligne vont se poursuivre jusqu'en 2025 avec la mise en service de la nouvelle signalisation qui se déroulera en septembre 2025.

L'ERTMS : une avancée forte de l'UE



Elaboré par l'ensemble des pays membres de l'UE, ce système de gestion du trafic ferroviaire a l'avantage d'apporter un haut niveau de sécurité

d'une part et de performance d'autre part. Il permet par exemple de connaître en temps réel la position et la vitesse de tous les trains ce qui permet donc de rapprocher les trains entre eux et donc d'en mettre plus sur la ligne. Ce standard européen, permettra à tous les trains de l'Union Européenne de circuler sur la ligne Paris-Lyon.

LA LIGNE HISTORIQUE DES HORLOGERS POURSUIT SA MODERNISATION !

Après le renouvellement de 35 km de voie et le confortement d'ouvrages en 2021, cette année marque la poursuite de la modernisation de cette ligne historique. L'enjeu ? Maintenir les circulations en toute sécurité et améliorer la régularité des circulations.

Depuis la fin du 19^e siècle, cette voie de chemin de fer constitue une liaison importante entre deux villes qui partagent le même savoir-faire pour l'horlogerie (d'où elle tire son nom).

Cette ligne de 75 kilomètres de long relie Besançon dans le Doubs à la Chaux-de-Fonds en Suisse. Ce sont 31 TER qui circulent chaque jour dont 15 circulations entre la France et la Suisse.

Une première phase de modernisation réalisée entre 2019 et 2021

Les travaux effectués entre 2019 et 2021 ont permis le confortement et la rénovation d'ouvrages (tunnels, ponts, ouvrages en terre, tranchées...), le renouvellement de 37 kilomètres de voie, la mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite des gares de Morteau et Valdahon ainsi que la modernisation de la signalisation. Un programme de travaux dense qui a permis de régénérer la ligne à hauteur de 56,2 M€, financés par la Région Bourgogne-Franche-Comté, l'Etat et SNCF Réseau.

Des travaux nécessaires en 2024 pour la pérennité de la ligne

A compter du 4 mars et jusqu'au 31 octobre 2024, la ligne des Horlogers connaîtra à nouveau d'importants travaux qui engendreront une coupure de ligne avec une interruption totale des circulations. Sans ces travaux, des réductions de vitesse (donc un allongement des temps de parcours) voire un arrêt des circulations seraient inéluctables.

Les travaux prévus sur la ligne des Horlogers en 2024 représentent un investissement de 53,5 M€ et sont financés par la Région Bourgogne-Franche-Comté, l'Etat ainsi que SNCF Réseau. Ils ont pour objectifs de pérenniser et optimiser la circulation des trains, améliorer le confort des voyageurs et rendre accessible aux personnes à mobilité réduite les gares de Besançon-Mouillière et Saône.

🔗 Le saviez-vous ?

2 réunions publiques se sont respectivement tenues à Besançon le 19 décembre 2023 et le 16 janvier dernier à Valdahon pour informer les riverains sur la nature des travaux. Des courriers d'informations seront envoyés aux riverains durant le chantier et des visites seront également proposées aux élus de la ligne.

📊 Les chiffres

53,5 M€

co-financés par l'État, la Région Bourgogne-Franche-Comté et SNCF Réseau

22 km

de voie modernisés

75

personnes mobilisées en chaque jour en moyenne sur le chantier

13 600

heures d'insertion prévues sur le chantier

28

entreprises intervenant sur le chantier

L'équipe projet des travaux sur la ligne des Horlogers



Céline Fieux
Responsable Maîtrise d'ouvrage
SNCF Réseau Bourgogne-
Franche-Comté



David Molaro
Chef de projet
SNCF Réseau Bourgogne-
Franche-Comté



Daniel Koenig
Directeur d'opération
SNCF Réseau Bourgogne-
Franche-Comté

L'INDUSTRIE FERROVIAIRE AU SERVICE DU RÉSEAU

Avec ses 30 000 km de lignes en France, ses chantiers de modernisation du réseau et de nouvelles LGV, la production de rails, grande émettrice de CO₂, pose des défis majeurs en matière d'environnement et d'industrie. Tri, réemploi, recyclage, SNCF Réseau mise, depuis 2012, sur les sites de Saulon-la-Chapelle et de Venarey-Les-Laumes pour réduire l'empreinte carbone de ses activités et transformer durablement le réseau ferroviaire français.

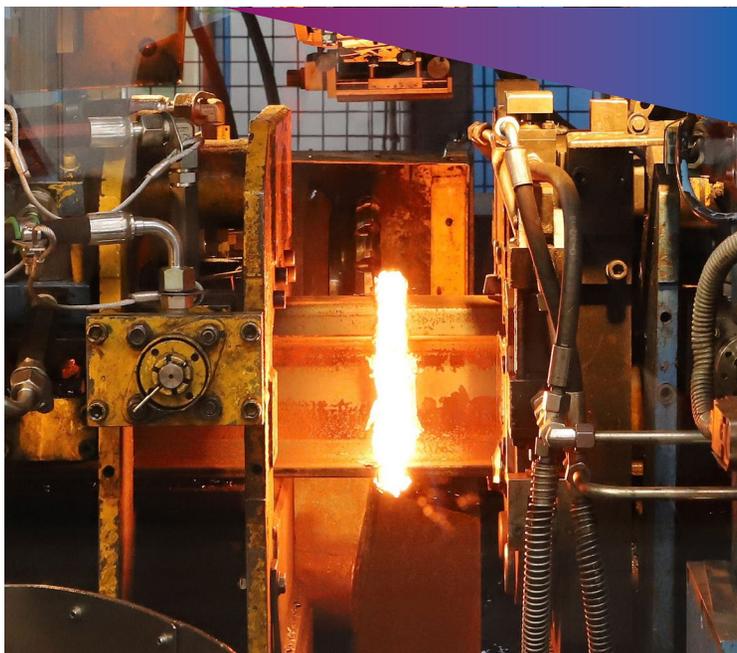
Dans les années 50, c'est en Bourgogne-Franche-Comté que SNCF fait le choix stratégique d'implanter son savoir-faire industriel au bénéfice des entreprises ferroviaires françaises et européennes. Aujourd'hui, l'excellence ferroviaire est incarnée par 375 experts en électronique, mécanique, électrotechnique et métallurgie répartis sur 2 sites de production, Les Laumes et Saulon-la-Chapelle.

Objectif d'ici 2030 : produire un rail neutre en carbone.

A Saulon-la-Chapelle, les rails du réseau ferroviaire français sont acheminés pour y être recyclés. Une fois triés sur base de leur qualité matérielle et sécuritaire, deux procédés sont mis en œuvre.

D'un côté, des portions de rails sans défaut, d'une longueur d'origine de 36 mètres, sont soudés grâce à un procédé unique en Europe, pour obtenir une longueur finale de 108 à 432 mètres. Les Longs Rails Soudés (LRS) présentent l'avantage d'être plus robustes, fiables et plus confortables pour les voyageurs. Ils sont ensuite acheminés vers les différents chantiers de construction ou de modernisation, comme la ligne des Horlogers par exemple. Pour ce projet, le déchargement des Longs Rails Soudés (LRS), a eu lieu le 25 octobre 2023 à Saône. Chaque année, plus de 1 500 Km de Longs Rails Soudés sont produits à Saulon-la-Chapelle.

Les autres rails, mis au rebut, sont quant à eux fondus et valorisés en acier recyclé après un passage en four électrique. Bilan de cette innovation : suppression de l'importation de matières premières, de l'utilisation de hauts fourneaux et diminution de l'empreinte carbone avec 200 000 tonnes de CO₂ en moins rejetées dans l'atmosphère. Objectif d'ici 2030 : produire un rail neutre en carbone.



Les experts

Saulon-la-Chapelle c'est aussi l'antre de la « mécano-soudure », de la fabrication de poteaux caténaires et des pièces qui les accompagnent. Réalisées par des experts, ces structures essentielles qui soutiennent les fils électriques alimentant les trains électriques participent à la sécurité et au confort du voyage.

Venarey-Les-Laumes se distingue dans le domaine de la maintenance des équipements de signalisation ferroviaire en raison de sa capacité à prendre en charge une vaste gamme de matériels et de technologies. Cette spécificité se manifeste par la gestion aussi bien des produits datant du début du 20^e siècle que des postes radio numériques intégrés aux derniers TGV.

Le saviez-vous ?

375 agents dont 270 à Venarey-Les-Laumes et 125 à Saulon-la-Chapelle travaillent dans le respect de la qualité et process certifiés ISO 9001, ISO 45001 et ISO 14001



COMMANDE CENTRALISÉE DU RÉSEAU : UNE INNOVATION MAJEURE POUR LA RÉGULARITÉ ET LE CONFORT DES VOYAGEURS

SNCF Réseau poursuit les travaux de modernisation de la signalisation sur la ligne Paris - Lyon. Ce chantier de grande ampleur s'achèvera en 2025 pour un investissement global de 80 M€ avec comme objectif une meilleure régularité. Le point avec Francesco Spoto, Directeur de l'Établissement Circulation SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté.

« Tout le monde sera rassemblé à Dijon dans une même salle, nous raccourcissons ainsi les circuits d'information, ce qui facilitera la prise de décision en cas d'aléas ou d'incidents. Un véritable bénéfice pour le confort des voyageurs »

Quels sont les principaux enjeux des travaux de signalisation à Nuits-sous-Ravières ?

FRANCESCO SPOTO / Ces travaux, situés entre Fain-lès-Montbard et Nuits-sous-Ravières ont pour objectif de moderniser les installations de signalisation de la ligne qui seront télécommandées depuis la Commande Centralisée du Réseau (CCR) de Dijon. Ces travaux débutés en 2022, se termineront en octobre 2025. En 2023, ce chantier a consisté à moderniser la signalisation sur 24 km pour un montant de 22,6 M€ financés par SNCF Réseau. Cette opération vise à contribuer à une plus grande performance du réseau en garantissant des conditions optimales de sécurité et de régularité des circulations ferroviaires. Ces travaux permettront de réduire le nombre d'incidents techniques sur la ligne et de gérer avec une plus grande efficacité les situations perturbées. La CCR BFC basée à Dijon commande actuellement les installations de Mâcon à Montbard (via Dijon). En octobre 2025, elle commandera également la section des Laumes à Nuits-sous-Ravières.



Francesco Spoto
Directeur de l'Établissement Circulation
SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté



Quels sont les atouts d'une Commande Centralisée du Réseau ?

F. S. / Il s'agit d'une innovation majeure qui révolutionne nos méthodes d'exploitation en simplifiant et modernisant la gestion des circulations. Les bénéfices sont nombreux et concourent tous à une meilleure régulation du trafic. Les trains sont mieux ordonnancés grâce à la programmation informatique des itinéraires, les agents anticipent plus facilement les conflits de circulation car la CCR supervise une plus grande zone géographique. Les risques d'incidents sont détectés plus tôt grâce à la télésurveillance des installations et si incident il y a, la reprise des circulations est facilitée par une meilleure priorisation des trains. Dans le cas précis de Nuits-sous-Ravières, la gare actuelle n'aura plus d'agents sur place, et ce sera la même chose à Fain-lès-Montbard. Tous les acteurs seront réunis dans la même salle d'exploitation à Dijon ce qui permettra de réduire les circuits d'information et de faciliter la prise de décision en cas de situation perturbée. Un véritable bénéfice pour nos clients Voyageurs et Fret.

Où en sommes-nous de l'évolution du chantier ?

F. S. / Nous allons continuer à moderniser la ligne sur 24 km, dérouler 120 km de câbles électriques, installer de nouveaux centres techniques, remplacer une quarantaine de nacelles de signalisation et moderniser les installations électriques, de télécommunication et d'énergie, nous allons poursuivre nos actions jusqu'en octobre 2025. Mais ce projet n'est pas uniquement technique, il est aussi humain. Nous devons nous consacrer désormais, à la quinzaine d'agents des deux gares concernées, en les accompagnant dans leur évolution professionnelle : changement d'outil et de lieu de travail. Ce transfert prévu le 12 octobre 2025, jour de la mise en exploitation, fera notamment suite au renouvellement des postes d'aiguillage. Le coût global du projet s'élève à 81 M€.



Les chiffres

22,6 M€ financés par SNCF Réseau en 2024

20 agents

120 km de câbles électriques

11 entreprises mobilisées

24 km de travaux de signalisation

SNCF GARES & CONNEXIONS : POUR UNE QUALITÉ DE SERVICES AU BÉNÉFICE DE TOUS

Tournées vers l'intermodalité, les gares se doivent aujourd'hui d'être efficaces, pratiques, modernes et remarquables. Le point sur les enjeux de développement de SNCF Gares et Connexions avec Sandrine Azemard, Directrice Régionale des gares d'Auvergne-Rhône-Alpes et Bourgogne-Franche-Comté.



Sandrine Azemard
SNCF Gares et Connexions
Directrice régionale des gares d'Auvergne-Rhône-
Alpes et Bourgogne-Franche-Comté

Quelles sont les missions de SNCF Gares et Connexions ?

SANDRINE AZEMARD / La première mission de SNCF Gares & Connexions est d'offrir un service public de qualité non discriminatoire pour toutes les entreprises ferroviaires. La deuxième est de favoriser l'intermodalité. Nous travaillons par exemple sur la valorisation des modes actifs, comme le vélo ou la marche à pied. Et enfin nous participons avec les collectivités à développer l'attractivité de l'ensemble du territoire, autour des grandes gares comme des plus petites. L'objectif est de favoriser l'attrait pour le ferroviaire et de décarboner les mobilités.

Quelles sont les initiatives entreprises pour améliorer l'expérience globale des voyageurs ?

S. A. / Nous avons deux angles d'attaque dans nos gares. Le premier est serviciel, avec une information voyageurs mieux ciblée et un confort d'attente adapté. Cela se traduit par l'installation de nouveaux écrans, de nouvelles assises, des abris sur les quais. Ce sont des actions que nous menons sur les gares régionales avec le financement de la Région Bourgogne-Franche-Comté qui injecte chaque année 5,25 M€ sur ces projets. Le deuxième angle concerne la mise en accessibilité des gares. Ce qui représente 12 M€ d'investissement pour l'année 2023. Le territoire BFC est en effet, très actif dans ce domaine, grâce à l'implication de l'Etat et la Région. Nous devons favoriser l'accès au train, à tous. En 2023, six gares ont bénéficié de travaux d'accessibilité dont la gare de St-Jean-de-Losne* et début 2024 les trois quarts du programme national d'accessibilité auront été réalisés sur la région grâce aux financements Etat/Région. Nous avons également doté 6 gares de services de proximité, dans le cadre du programme national de développement « Places de la Gare** ».

Quelles sont les mesures d'évaluation de la satisfaction client ?

S. A. / Des baromètres de satisfaction clients ont lieu deux fois par an sur des sujets notamment lié à la sûreté, le confort, la propreté, l'information voyageur et, de façon plus générale, les services proposés en gare. Les gares de la région sont globalement toujours bien notées. Les quatre gares TGV de BFC : Mâcon-Loché TGV, le Creusot TGV, Besançon-Montbéliard TGV et Belfort TGV, font partie du top cinq des gares les mieux notées de France !

En quoi les gares sont-elles remarquables ?

S. A. / Acteur de la préservation de l'environnement, nous avons innové en 2023 avec l'installation de panneaux photovoltaïques



sur le pôle multi modal de Mouchard qui est désormais totalement autonome en consommation. Une première en France !

Quels sont les projets à venir ?

S. A. / Dans le Contrat de Plan État-Région 2023-2027, un volet d'investissements importants pour les gares est prévu à ce jour. Le programme de mise en accessibilité devrait ainsi pouvoir être finalisé. Les chantiers vont débuter cet été sur les gares de Mâcon, Chalon-sur-Saône, Tournus et Nevers. Les travaux s'échelonnent sur un peu plus d'une année, essentiellement la nuit pour ne pas impacter les usagers et riverains. Les usagers retrouveront une gare totalement nouvelle et adaptée à leurs besoins.



Le focus

► LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DE LA GARE DE ST-JEAN-DE-LOSNE COMPORTE

- le rehaussement des quais et la suppression des marches pour faciliter l'accès aux trains,
- l'installation de bandes podotactiles,
- la conception et l'installation de la première passerelle légère économe en matériaux (- 40% de métal et -80% de béton) équipée d'ascenseurs permettant d'accueillir des vélos et de traverser les voies en toute sécurité.

► **LE PROGRAMME « PLACE DE LA GARE »

Ce programme a pour objectif de réinventer les gares en y implantant des activités et services à destination des voyageurs et riverains. Il vise à soutenir le développement économique local et à maintenir des gares animées sur tout le territoire.



SNCF RÉSEAU INNOVE ET PARTICIPE À L'ACCÉLÉRATION DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Réhabilitation des zones humides, suppression des produits phytosanitaires, limitation de la végétation, régulation de la présence des animaux aux abords des voies ou encore renforts des partenariats avec les parties prenantes, SNCF Réseau innove et participe à l'accélération de la transition écologique. Entretien.

📍 Le saviez-vous ?

TER Bourgogne-Franche-Comté

estime que les dommages générés par la faune sauvage et les animaux d'élevage ajoutés aux incidents liés à la végétation engendrent un coût de plus d'un million d'euros par an pour les réparations et l'immobilisation des trains.



Véronique Bon
Directrice du Pôle Développement Durable
SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté

Quelle place occupe la protection de l'environnement au sein de l'entreprise ?

VÉRONIQUE BON / La protection de l'environnement et de la biodiversité est l'une des priorités de la politique de transition écologique de l'entreprise. Notre empreinte au sol et notre impact sur les espaces naturels est un sujet d'importance pour SNCF Réseau comme pour la société dans son ensemble. En Bourgogne-Franche-Comté, le développement durable est inscrit au cœur de notre stratégie. SNCF Réseau agit pour les territoires et pour l'environnement par le biais de différents leviers : la transition énergétique, l'économie circulaire, la biodiversité, la réduction des nuisances sonores, la conformité environnementale et l'écoconception.

Quelle a été la ligne directrice en 2023 ?

VB / Notre fil rouge a été la protection de la biodiversité. Cela passe par des actions de sensibilisation des équipes à ces enjeux avec notamment l'organisation d'un Forum interne Environnement. Il s'est déroulé en octobre dernier sur le site de la Minoterie, à Dijon et a réuni plus de cent collaborateurs opérationnels. 2023 est une année d'acculturation, d'appropriation des outils. À compter de 2024, nous poursuivons dans une dynamique d'amélioration continue.

En quoi consiste le Forum Environnement ?

VB / Il s'agit d'une journée de sensibilisation des collaborateurs à la thématique de l'environnement. Sujet qui touche particulièrement les agents de maintenance et ce, au quotidien. Outre la sensibilisation et le rappel des enjeux environnementaux, l'objectif est d'appliquer les procédures et de partager les bonnes pratiques, de démontrer l'efficacité des techniques alternatives. La clé, c'est l'anticipation dans les chantiers opérationnels ! L'idée est de ne plus aborder les questions environnementales comme une contrainte. Désormais, SNCF Réseau ne commence pas un seul projet sans une étude auprès d'un écologue qui évalue les impacts du projet ferroviaire sur la biodiversité.

Quelles ont été les thématiques abordées ?

VB / La journée a été rythmée par des présentations pratiques, des conférences et des moments d'échanges autour de la maîtrise de la végétation sous l'angle maintenance et réglementation ; les alternatives aux pratiques courantes de lutte contre les espèces invasives,



la gestion du risque faune sauvage, les risques chimiques ou encore l'entretien des ouvrages hydrauliques, et la gestion des biodéchets.

Comment SNCF Réseau prend-elle concrètement en compte la gestion de l'eau ?

VB / Nous devons gérer la double contrainte : la raréfaction d'un bien commun et notre dépendance à ce bien pour avoir la capacité de délivrer le service ferroviaire. Cela se traduit par la mise en place d'outils de détection de fuites, des usages stricts de l'eau pour le mouillage du ballast par exemple, pour le lavage du matériel ou l'arrosage des espaces verts, la récupération de l'eau de pluie et sa réutilisation... Et naturellement, encourager dans toute l'entreprise les gestes simples au quotidien pour économiser l'eau.

Comment appréhendez-vous le plan sobriété de l'eau en cas de sécheresse ?

VB / L'une de nos mesures, c'est l'élaboration d'une cartographie des niveaux d'alertes sécheresse en collaboration avec les Directions départementales des Territoires. Construit sur la base d'une veille des «arrêts sécheresse», cet outil innovant permet d'anticiper, de rationaliser et de coordonner nos chantiers.

Quels sont les partenariats renforcés cette année et à venir ?

VB / En 2023, nous avons reconduit notre partenariat avec la Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO) en signant une convention pour une durée de 5 ans. L'expertise de la LPO est structurante pour SNCF Réseau en Bourgogne-Franche-Comté pour mieux prendre en compte la biodiversité dans notre activité. 2024 sera également l'année d'une nouvelle convention de partenariat avec la Chambre d'Agriculture du Jura.

Qu'en est-il de l'expérimentation d'effaroucheurs sonores ?

VB / En 2024, nous élaborerons le bilan de l'expérimentation en cours sur la ligne Dijon-Saint-Amour, à Thorey-en-Plaine. Nous dresserons également un bilan de tous les aménagements en collaboration avec la Fédération

Régionale des Chasseurs. Missionnée par SNCF Réseau pour cibler les zones les plus problématiques concernées par les heurts de faune sauvage ou d'élevage sur nos infrastructures, la fédération propose des aménagements adaptés qui permettent d'améliorer la régularité des trains et de diminuer les coûts liés aux réparations du matériel en particulier.

Quelles sont les périodes et les axes les plus accidentogènes en BFC ?

VB / Les périodes accidentogènes identifiées s'étirent de septembre à janvier, à l'aube et au crépuscule. Sans compter la LGV Paris-Lyon qui bénéficie déjà d'un programme spécifique, les axes Paris-Dijon, Paris-Clermont et Dijon-Belfort sont particulièrement sensibles en Bourgogne-Franche-Comté. La mise en œuvre des aménagements qui permettent la réduction des collisions avec la faune sauvage demande un investissement d'environ 500 000€ chaque année. Un suivi est prévu pour tester l'efficacité des dispositifs équipés d'appareils photos ou de caméras qui enregistrent les déplacements des animaux.

Quels sont les autres aménagements réalisés pour lutter contre les collisions avec la faune sauvage ?

VB / Depuis 2021, huit STRAILgrid ont été installés. Nous en projetons quatre autres d'ici 2026. Il y a également des opérations sur l'entretien et la maîtrise de la végétation telle que celle menée au sein de la gare de triage de Gevrey en 2022 pour éviter le regroupement d'une trop grande population de sangliers au sein même du site.

Existe-t-il des relais opérationnels dédiés à l'environnement au sein de SNCF Réseau ?

VB / Un collaborateur est dédié à la prévention des divagations des animaux d'élevage et à la régulation de la faune sauvage. Il s'agit du régulateur faune. Il représente la pierre angulaire de notre dispositif de prévention. Il est sur le terrain, connaît les parties prenantes, dialogue avec les exploitants. Des tournées de drones permettent également de surveiller certaines zones accidentogènes et de cibler nos actions.

La Fédération Régionale des Chasseurs propose 5 types d'aménagement afin de réduire les collisions :

- aménagement de la végétation pour inciter les animaux à traverser plus rapidement les voies,
- sécurisation des zones accidentogènes,
- concertation avec les propriétaires riverains pour mener des actions coordonnées,
- aménagements pour guider les animaux vers des ouvrages existants pour traverser sur et sous les voies,
- expérimentation d'effaroucheurs sonores pour prévenir les animaux de l'arrivée d'un train.

SNCF RÉSEAU PARTENAIRE DES ACTEURS DE L'ENVIRONNEMENT EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ



Chambre d'Agriculture de Côte-d'Or

Convention signée le 10 mars 2021

Objectifs : limiter les divagations et collisions avec les animaux d'élevage sur le réseau ferré par la mise en œuvre d'actions de communication, de sensibilisation, de prévention auprès de la profession agricole et la mise en place d'expérimentations.

Un accord sera également conclu cette année avec la Chambre d'Agriculture du Jura.



Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO) Bourgogne-Franche-Comté

Convention renouvelée le 31 mars 2023

Objectifs : partage des connaissances, coordination, communication et appuis à la prise en compte de la biodiversité dans les activités ferroviaires.



Fédération Régionale des Chasseurs Bourgogne-Franche-Comté

Partenariat historique

Objectifs : partager les connaissances et les bonnes pratiques visant à réduire les incidents causés par la faune sauvage, identifier les points de discontinuité écologiques terrestres ; favoriser la contribution de la fédération à la surveillance des clôtures LGV ; encourager la gestion raisonnée du foncier et communiquer les actions réalisées.



L'Agence Régionale de la Biodiversité

Convention signée en mai 2022,

Objectifs : intégrer la biodiversité à travers des études conjointes, des actions de sensibilisation des collaborateurs SNCF Réseau et des outils d'évaluation du foncier axés biodiversité.



Conservatoire Botanique National (CBN) de Franche-Comté

Objectifs : mieux connaître la faune, la flore, et leurs habitats via une cartographie des enjeux sur le réseau ferroviaire et sur le périmètre des gares.



France Nature Environnement (FNE) Bourgogne-Franche-Comté

Convention établie en 2019

Objectifs : dialogue, socle commun de connaissances, valorisation des orientations communes.



Fédération Régionale de Pêche de Côte-d'Or

Convention signée en juin 2022.

Objectifs : démarche pluriannuelle de sensibilisation sur la fermeture des clôtures afin de limiter les divagations d'animaux d'élevage sur le réseau ferré. La fourniture de dispositifs de franchissement des clôtures a été financée par SNCF Réseau.

DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE : AGIR DÈS AUJOURD'HUI

Comment adapter les infrastructures du réseau ferroviaire sur le long terme dans un scénario de crise environnementale ? Il s'agit de penser demain pour agir aujourd'hui. SNCF Réseau anticipe les transformations de son environnement et identifie les actions à poursuivre. Quand l'impact du dérèglement climatique se conjugue au présent, c'est l'objet du Séminaire interne Climat Résilience organisé en juin dernier à Nuits-Saint-Georges impliquant les collaborateurs de l'entreprise.

Confronté à de multiples aléas climatiques, SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté fait évoluer ses process, méthodes avec une stratégie d'adaptation qui intègre les enjeux de décarbonation, de report modal.

La récurrence accrue d'événements météorologiques intenses : précipitations, tempêtes, vagues de chaleurs intenses et de sécheresses, entraîne des dégradations, altère le fonctionnement des infrastructures, impacte les voyageurs via des retards ou arrêts de circulations.

Les salariés de SNCF Réseau sont également impactés par une gestion de crise quasi quotidienne, avec le risque accru de conditions de travail dégradées et des perturbations sur l'économie du territoire.

Évolution des pratiques depuis 2015

Des évolutions de pratiques de maintenance sont adoptées depuis 2015 comme le renfort des équipes en périodes sensibles, la vérification préventive des matériels, les tournées chaleur. Plus globalement, le Groupe SNCF s'est engagé en 2021 à élaborer un plan d'adaptation de ses activités au changement climatique. En 2022, l'analyse du risque climat a été approfondie à l'occasion de la mise à jour annuelle de la cartographie des risques majeurs du Groupe. En 2023, il s'agissait de coordonner la prise en compte du changement climatique dans les activités via un plan d'actions où chaque métier, chaque direction, chaque collaborateur est fer de lance.

Priorités stratégiques en Bourgogne-Franche-Comté

On ne part pas de zéro, souligne Véronique Bon, Directrice du Pôle Développement Durable de SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté. De nombreuses actions sont déjà entreprises. Il est crucial de quantifier l'accroissement des risques pour mieux nous préparer et développer une communication plus efficace autour de cette nouvelle réalité, qui va devenir la norme, vers les clients et les équipes.

Anticiper pour ne pas subir

Dans le cadre des chantiers de modernisation de l'infrastructure, SNCF Réseau déploie des composants plus adaptés aux aléas climatiques. Des analyses de vulnérabilité, de compréhension des phénomènes climatiques et de défaillances de l'infrastructure ainsi que des études des coûts d'action et d'inaction sont enclenchées. Elles permettront de construire les indicateurs de pilotage et les bases de données pour les alimenter. Nous sommes engagés à limiter les effets des perturbations sur le réseau et à gérer les conséquences de façon soutenable. Forts de ce constat, un forum climat résilience est programmé en 2024 pour sensibiliser les parties prenantes de l'entreprise au dérèglement climatique et à la résilience du réseau ferroviaire, conclut Véronique Bon.

Aléas climatiques et risques associés :

- **fortes chaleurs** > risques pour les équipements électriques et électroniques, pour la voie, et pour les conditions de travail des agents ;
- **feux de végétation** > risques pour l'exploitation et conséquences fortes en termes d'entretien des abords et des moyens mobilisés ;
- **retraits et gonflements des argiles** > risques pour les structures et les bâtiments ;
- **inondations** > risques pour l'exploitation, les structures et les équipements.

Projeter l'évolution des aléas au cours du siècle pour adapter le réseau

- **connaître les vulnérabilités** du réseau, les localiser, les qualifier/quantifier,
- **connaître les évolutions** des aléas météo en fonction de différents scénarios climatiques,
- **investir par ordre de priorité** pour maintenir le niveau de résilience du réseau.

🔗 Le saviez-vous ?

Forum Résilience Climat

Un forum sur la thématique de la résilience du réseau ferroviaire face au dérèglement climatique, sera organisé par SNCF Réseau en présence de l'État et de la Région Bourgogne-Franche-Comté à l'été 2024.

ENTREPRISES LOCALES DE TRAVAUX PUBLICS ET SNCF RÉSEAU AU DIAPASON

C'est le 16 novembre dernier, à Dijon, que SNCF Réseau donnait le coup d'envoi de son troisième Forum de l'économie et de l'emploi du ferroviaire en Bourgogne-Franche-Comté. 150 personnes étaient présentes pour évoquer un meilleur accès à la commande publique pour les entreprises et pour faciliter le recrutement de profils adaptés localement. Vincent Martin, Président de la Fédération Régionale des Travaux Publics (FRTP) revient sur cet événement qui a permis d'aborder les bilans et perspectives des entreprises fournisseurs de SNCF Réseau. Entretien.

% Les chiffres

Chiffres clés de la Fédération Régionale des Travaux Publics de Bourgogne-Franche-Comté

1 100
entreprises

11 000
salariés

1,8 M€
de CA sur la région BFC



Vincent Martin
Président de la Fédération Régionale des Travaux Publics de Bourgogne-Franche-Comté

Quel est pour la FRTP l'enjeu de ce Forum ?

VINCENT MARTIN / Il s'agit d'un moment privilégié puisque les élus, les représentants des collectivités, nos entreprises de travaux publics, fournisseurs du premier donneur d'ordre public sur le territoire et les métiers de la Holding SNCF sont présents. Au vu des investissements de SNCF Réseau dans la modernisation des infrastructures ferroviaires (ndlr 350 millions d'euros par an en moyenne jusqu'en 2026), bien comprendre les contraintes des uns et des autres, est vraiment important.

Quelles avancées soulignez-vous ?

V. M. / Depuis les deux derniers forums, on note des avancées, notamment sur l'allotissement des marchés. En effet, SNCF

Réseau souhaite travailler, quand cela est possible et dans le cadre réglementaire, travailler avec les entreprises locales : les grands groupes d'une part, mais aussi les PME. Cela permet aux entreprises de gagner en visibilité et ainsi de se positionner sur ce marché prometteur.

Toutes les problématiques ont-elles pu être abordées ?

V. M. / Oui, à livre ouvert, en toute transparence entre clients et fournisseurs. Deux sujets importants sont en passe d'être réglés. D'abord, la révision des délais de paiement, véritable enjeu pour les entreprises. Les règlements arrivent vraiment trop tardivement. Je pense que nous avons été entendus par les services Achats de SNCF Réseau. Second sujet : la formation à la sécurité ferroviaire de collaborateurs qui ne sont pas issus du secteur. Les formations ont débuté en lien avec Mecateamcluster, la FRTP et SNCF Réseau. SNCF Réseau a bien compris nos contraintes et les intègre.

Rendez-vous l'an prochain pour un bilan des actions initiées ?

V. M. / Nous nous rencontrons plusieurs fois par an pour valider les évolutions et bien s'assurer que les engagements pris de part et d'autre sont respectés. Nous sommes complètement ouverts à entretenir un partenariat gagnant-gagnant avec SNCF Réseau. La qualité des échanges est excellente.

En accord avec l'ensemble des parties prenantes, un tel Forum prendra le format d'une rencontre tous les deux ans. Donc rendez-vous en 2025.



Des retombées économiques pour les collectivités locales

○ La parole à



SÉBASTIEN LAURENT
Maire de Chagny

C'est une chance et une opportunité de bénéficier d'investissements importants sur notre commune. Malgré les perturbations provoquées par les travaux, le bilan de la collaboration est très positif. Nous travaillons en bonne intelligence avec l'ensemble des parties prenantes : SNCF Réseau, État, Région, entreprises et élus locaux. Ces travaux génèrent de nombreux emplois localement et grâce à une très bonne communication faite en amont par SNCF Réseau, les riverains ont la possibilité de s'organiser pour limiter les désagréments.



RECRUTEMENTS : FRANCE TRAVAIL ET SNCF RÉSEAU RENFORCENT LEUR COOPÉRATION

Une convention de partenariat unissant SNCF Réseau et France Travail (ex-Pôle Emploi) a été signée le 3 avril 2023, d'une durée de 3 ans, afin de faciliter les embauches.

Recrutements sur les métiers en tension dans un contexte inédit depuis 30 ans, renfort de l'attractivité territoriale et des métiers spécifiques ferroviaires (souvent méconnus), sont des thématiques communes pour SNCF Réseau et France Travail. Le point avec **Michel Swieton**, Directeur Régional de France Travail Bourgogne-Franche-Comté.



Michel Swieton
Directeur Régional de France Travail Bourgogne-Franche-Comté

En quoi le contexte actuel du marché de l'emploi est-il si particulier ?

MICHEL SWIETON / Nous vivons une situation inédite de fortes tensions où les besoins en recrutements sont extrêmement élevés. Du jamais vu depuis 1973 ! Le taux de chômage en Bourgogne-Franche-Comté est de 6,3%, sachant que le « plein emploi » est caractérisé à hauteur de 5%. C'est donc plus compliqué pour les entreprises de

recruter leurs talents, de trouver des profils adéquats sur des compétences rares et de valoriser des conditions de travail pour des métiers qui se pratiquent aussi la nuit et par tous les temps. C'est dans ce contexte que nous accompagnons SNCF Réseau. Il y a quelques années, l'employeur était en position de force, aujourd'hui la situation s'est équilibrée. La vision du travail a fortement évolué et rime aujourd'hui avec une exigence de qualité de vie, de sens, que l'on ne trouvait pas forcément avant. Le CDI n'est pas forcément recherché à tout prix. Les entreprises doivent redoubler d'agilité, d'innovation pour attirer les candidats et fidéliser les salariés nouvellement embauchés.

Quel est le process adopté entre France Travail et SNCF Réseau pour faciliter les recrutements ?

M. S. / France Travail Bourgogne-Franche-Comté possède une réelle expertise sur les métiers des travaux publics. Nos deux institutions se connaissent bien et nous souhaitons aller plus loin dans la formalisation de nos actions communes. Notre objectif final est bien sûr le recrutement mais cela doit passer par une dynamique globale qui intègre l'attractivité de l'entreprise, de ses métiers, de la qualité de vie au travail ainsi que de l'attractivité du territoire, qui sont également des travaux conduits en lien avec la Préfecture de région.

Quelles sont les actions spécifiques mises en œuvre ?

M. S. / Réaliser une analyse partagée des besoins en

recrutement est une des approches concrètes pour faciliter la mobilisation de l'offre de services de France Travail. SNCF Réseau communique ses besoins prévisionnels de recrutements permettant à France Travail Bourgogne-Franche-Comté d'adapter son sourcing et d'optimiser la satisfaction des recrutements à venir. Le candidat parfaitement adapté aux exigences de métiers spécifiques reste difficile à trouver. Il est donc nécessaire qu'une analyse soit partagée pour que les spécificités du profil attendu soient redéfinies et qu'un travail ciselé de formation puisse être initié. Nous travaillons également sur les sujets de mobilité géographique, et incitons les entreprises à travailler sur leur marque employeur, à anticiper leurs recrutements et se rendre attractifs en favorisant la qualité de vie professionnelle. C'est un avantage non négligeable pour les futurs collaborateurs de travailler pour une entreprise qui porte des valeurs et qui donne du sens. Ainsi, SNCF Réseau, acteur de la décarbonation des transports, donne du sens au travail.

Un premier bilan a-t-il été établi ?

M. S. / La dynamique est lancée et a été partagée en novembre dernier à l'occasion du Forum de l'économie et de l'emploi du ferroviaire organisé par SNCF Réseau, à Dijon. Sur le recrutement, nous avons activé des réunions de suivi et de coordination. Un premier bilan des actions, ainsi qu'un ajustement de notre feuille de route commune devraient avoir lieu au premier trimestre 2024.

En Bourgogne-Franche-Comté, ce sont 3 600 collaborateurs SNCF Réseau qui contribuent au quotidien à la fiabilité et au développement des circulations tout en garantissant la sécurité du réseau. SNCF Réseau, c'est plus de 150 métiers avec des équipes reconnues pour leur savoir-faire, leurs compétences métier afin de maintenir le réseau et gérer les circulations ferroviaires sur plus de 3000 km de lignes dans notre région. SNCF Réseau recrute ! Pour en savoir plus : www.emploi.sncf.com

INCARNER L'ENGAGEMENT SOCIÉTAL

SNCF Mixité : un réseau avec comme leitmotiv la transmission d'expériences



Valérie Reymond-Laruinaz
Responsable Maîtrise d'ouvrage
à la Direction territoriale SNCF
Réseau Bourgogne-Franche-
Comté

Quand avez-vous adhéré au réseau SNCF Mixité ?

VALÉRIE REYMOND-LARUINAZ / Je suis rentrée chez SNCF Réseau, appelée alors Réseau Ferré de France, en 2007 comme planificateur horaire. J'ai rapidement adhéré à SNCF Mixité⁽¹⁾ qui venait d'être créée. Tout juste sortie de l'Université, seule jeune femme au sein d'une équipe masculine, le réseau mixité m'a aidée à gagner en confiance. Dans le cadre de mes fonctions aujourd'hui, j'ai une sensibilité accrue au management transversal. Je continue de bénéficier des retours d'expériences et conseils des adhérents ou conférenciers. La vraie force de ce réseau est la transmission d'expériences.

Depuis 2012, avez-vous observé une évolution des mentalités ?

V. R-L / L'entreprise favorise l'accès des femmes

à des postes techniques et nous forme à acquérir les compétences attendues. Les profils se féminisent, c'est une bonne chose ! Aujourd'hui Responsable Maîtrise d'ouvrage, j'assure le suivi de projets cofinancés pour le compte de l'État et de la Région BFC, entre autres. Je m'assure de la bonne gestion des coûts sur les projets ferroviaires co-financés, des procédures administratives et environnementales afférentes et je réalise de la concertation locale les cas échéants. Lorsque j'ai été nommée et sans aucune expérience en tant que Maître d'ouvrage, mon manager m'a fait confiance et a dépassé les a priori. Je perçois aussi une évolution positive dans les réunions ou dans les relations entre collègues : les manières d'être changent. Tout n'est plus permis.

Ressentez-vous un devoir d'exemplarité ?

V. R-L / Vis-à-vis des jeunes générations ? Tout à fait. J'interviens auprès des élèves de Master, duquel je suis moi-même issue, à l'Université de Bourgogne et je leur répète que le monde du travail est un monde d'opportunités où chacun est capable de se frayer un chemin, qui plus est quand on est une femme.

(1) SNCF Mixité a été créée en 2012. L'association regroupe 11 000 adhérents dont 22% d'hommes sur le territoire national.

« Coup de cœur citoyens » pour « Les bébés de la Chouette »



Mickaël Kremer
Responsable Adjoint du Service
aux Parties Prenantes à la
Direction territoriale
SNCF Réseau Bourgogne-
Franche-Comté

Pouvez-vous nous présenter l'association ?

MICKAËL KREMER /

«Les bébés de la Chouette» est une association créée par les soignants du CHU de Dijon. Elle œuvre en faveur des bébés et enfants hospitalisés. Au-delà des soins, ils ont à cœur de pouvoir apporter du confort et du bien-être aux enfants et aux parents pendant les périodes d'hospitalisation de l'enfant.

Vous êtes directement impliqué ?

M.K. / Je suis sympathisant et très concerné puisque notre fils Nils a été hospitalisé dès la naissance dans le service de réanimation néonatale. Nous avons pu, avec ma compagne, nous rendre compte de l'importance de leurs actions, de leur bienveillance et confectionner 50 couvertures pour les remercier.

Et vous avez pensé tout de suite à la Fondation SNCF ?

M.K. / J'ai pensé que mon entreprise, profondément engagée dans l'humain, pouvait accompagner cette association. J'en ai parlé à mon Directeur, qui m'a aiguillé vers le contact local de la Fondation SNCF⁽²⁾. J'ai ensuite déposé un dossier de candidature pour une éventuelle subvention dans le cadre des « coups de cœur citoyens »

La Fondation s'est prononcée sur le résultat des lauréats ?

M.K. / Oui ! Le correspondant régional, Olivier GERMAIN, m'a informé que j'étais lauréat régional. Une subvention de 2 000€ a été versée au mois de juin. Je suis ravi ! Cela permet à l'association de doubler le montant de sa dotation annuelle. La remise des prix a été effectuée le 31 août 2023 à Dijon.

(2) La Fondation SNCF encourage et soutient le mécénat de compétences, réalisé sur le temps de travail des collaborateurs. Les «Coups de Coeur Citoyens» leur permettent de faire bénéficier d'une dotation financière les projets associatifs auxquels ils participent.

SERVICES TIERS

Vous avez un projet de travaux aux abords des voies ? SNCF Réseau est là pour vous aider à respecter la réglementation.

Toutes les opérations réalisées à proximité des infrastructures ferroviaires sont susceptibles d'avoir un impact sur :

- la sécurité des circulations ferroviaires,
- la pérennité des installations ferroviaires,
- la sécurité de votre chantier.

Pour ces raisons, SNCF Réseau porte un regard sur les travaux sous maîtrise d'ouvrage externe.

Un accompagnement souvent nécessaire

Les risques ferroviaires susceptibles d'être rencontrés sont multiples et très spécifiques :

- heurts et collisions avec un train (engin, personnel de chantier, riverain),
- électrocution / électrisation (personnel de chantier, riverain),
- risques de basculement sur les voies,
- instabilité de la plateforme ferroviaire lors de terrassements, de fondations, de forages,
- vibrations engendrées par l'utilisation d'engins mécaniques puissants pouvant déstabiliser les voies et générer des déraillements.

Alors anticipons !

Entre 6 mois et 3 ans avant la date prévisionnelle souhaitée de réalisation de vos travaux et cela en fonction :

- des interfaces avec le domaine ferroviaire,
- de la complexité technique du projet,
- de son impact éventuel sur les circulations ferroviaires.



Les grandes phases

Comment s'effectue l'accompagnement ?



Vous nous contactez par mail afin que nous puissions appréhender votre projet.



contact-affaires-tiers@reseau.sncf.fr



En fonction de la teneur de celui-ci et de ses impacts potentiels sur les infrastructures, nous vous demandons de nous faire parvenir un Dossier de Conception Spécifique (DCS) qui décrit les modalités de réalisation de votre chantier. Ce DCS a pour objectif de vérifier la conformité de votre chantier avec la réglementation en vigueur. Pour vous aider, les référentiels SNCF Réseau (IG 94589, IG 90033 et IG 91884) sont téléchargeables en ligne en amont de nos échanges.



Nous établissons une prestation contractuelle d'étude de votre dossier si cela est nécessaire.



À réception de l'ensemble du Dossier de Conception Spécifique, nous nous engageons à vous fournir un avis technique validé par notre bureau d'étude dans un délai moyen de 3 mois.



Lors de la réalisation de vos travaux, du personnel SNCF Réseau assure une surveillance et vous accompagne selon le besoin (présence lors de réunions sur site, rédaction du plan de prévention, rédaction de consignes de sécurité ferroviaire, de notices particulières,...).

UN CHANTIER SÛR POUR TOUS

En savoir plus

Si vous devez emprunter du foncier ferroviaire, il conviendra de prendre contact avec le service immobilier via le guichet des emprunts et traversées.

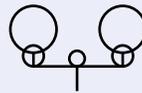
Adresse mail : guichet.emprunt@sncf.groupe-nat.com

Exemples de chantiers concernés :

- + Projet immobilier (création de parking, d'immeuble, ...)
- + Installation de réseaux (fibre optique, câble électrique, réseau d'eau ou de gaz, ...)
- + Travaux de voirie (en réfection de chaussée sur ou sous un pont, aux abords d'un passage à niveau, ...)
- + Entretien et construction d'ouvrages
- + Travaux divers (démolition, forage, création de pistes cyclables, ...)

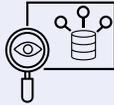
Sillons

Pour vous aider à concrétiser vos plans de transport en vous fournissant une offre de sillons adaptés, standardisés et robustes.



Études & conseils

Pour analyser et fournir des avis techniques sur vos projets de circulation.



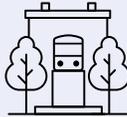
Data & SI

Pour que nos data et SI vous soient accessibles, utiles et exploitables tout au long de votre parcours



Installations de services

Pour répondre à vos besoins en stationnement, en maintenance ou en énergie, depuis votre gare de départ jusqu'à votre gare d'arrivée



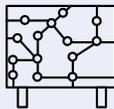
Circulation

Pour assurer la meilleure fluidité de vos circulations et faire arriver chaque train à sa destination à l'heure et en toute sécurité



Comptabilité du matériel roulant

Pour vous aider à vérifier que votre matériel roulant soit bien compatible avec notre infrastructure ferroviaire et vous trouver des solutions



NOTRE OFFRE DE SERVICES

L'ambition de SNCF Réseau : faire circuler plus de trains sur un réseau plus performant.
Pour tendre vers cet objectif, nos équipes ont développé une offre de services.
Chacun de ces services vise à faciliter l'accès au réseau pour nos clients actuels et futurs et à permettre la mise en œuvre de leur projet de transport.



CONTACT

Philippe POTTIER

Directeur Pôle Clients et Services

ph.pottier@reseau.sncf.fr



TRAVAUX ENTRE MONTCHANIN ET CHAGNY RÉALISÉS AVEC LE TRAIN- USINE SUR LA LIGNE NEVERS-DIJON

Après 7 mois de travaux, la réouverture complète de la ligne Nevers-Dijon est prévue pour le 17 février 2024.

Direction territoriale
SNCF Réseau
Bourgogne-Franche-Comté
22 rue de l'Arquebuse
21000 DIJON
contact.bfc@reseau.sncf.fr