

Enjeux et stratégie d'actions

ÉDITO

Avec 2000 km de voies ferrées, la Bourgogne dispose d'un réseau ferré particulièrement dense. De nombreuses petites lignes irriguent finement le territoire. Outre une bonne desserte du territoire par les TER, ce réseau capillaire joue également un rôle essentiel dans le transport de fret lié à l'économie locale. Réseau Ferré de France, le Conseil régional de Bourgogne et la Direction régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement de Bourgogne ont souhaité partager une stratégie d'actions sur ces petites lignes, afin d'adapter au mieux l'offre de service dans une logique durable.

Cette étude contribue à cet objectif en présentant un état des lieux du réseau actuel et de son utilisation, une évaluation des besoins et du potentiel ainsi que les bases d'une stratégie partenariale.

Qu'est-ce que le réseau capillaire ?

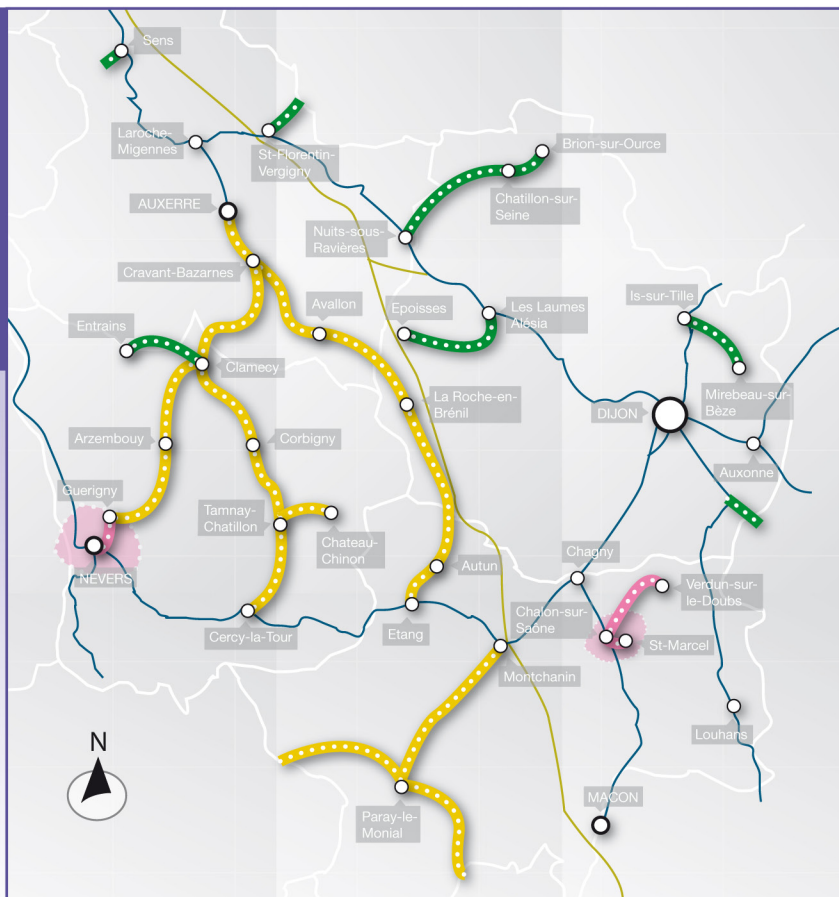
Le réseau capillaire regroupe les plus petites lignes ferroviaires, celles où circulent moins de 20 trains par jour, voire seulement 1 à 10 trains par semaine ! Certaines lignes ne sont empruntées que par des trains de marchandises. Il s'agit essentiellement d'infrastructures modestes, souvent à voie unique, pas nécessairement électrifiées et dotées d'un type de signalisation simple, fréquemment manuelle.

Nature des enjeux par famille de ligne

Les enjeux des petites lignes ferrées diffèrent suivant leur vocation « fret » ou « voyageurs » et suivant la nature des liaisons. Les lignes peuvent être regroupées en trois familles :

- **Antennes fret** : utilisation de la massification offerte par le mode ferroviaire, enjeux économiques forts voire vitaux pour les pôles et chargeurs locaux utilisant le fer.
- **Périurbain** : amélioration de l'accès aux agglomérations en train, enjeux de décongestion des réseaux routiers locaux, de gain temporel et/ou financier pour l'utilisateur.
- **Système réseau mixte** : continuité du réseau ferroviaire et de dessertes de liaisons plus structurantes pour un maillage fin du territoire.

Tous ces types de lignes contribuent au développement de l'usage du train, avec un enjeu de report modal de la route vers ce mode de transport.



La mobilité « voyageurs » en Bourgogne

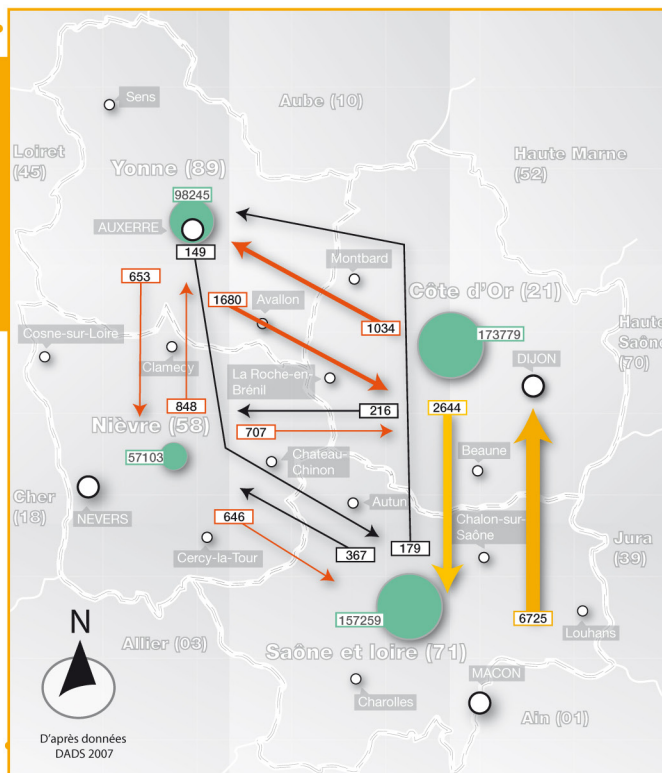
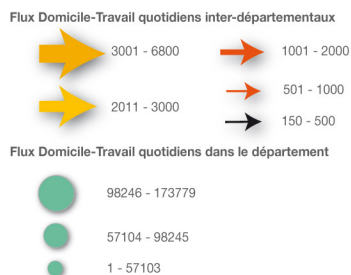
La LGV Paris-Dijon est la ligne qui supporte le plus grand nombre de circulations journalières, près de 240 trains par jour. Sur le réseau classique, les sections de lignes de l'étoile ferroviaire dijonnaise sont les plus circulées par les trains de voyageurs. Les autres sections du réseau supportent toutes des trafics plus limités.

Le réseau TER bourguignon a transporté 655 millions de voyageurs.kilomètres en 2008, soit un trafic de l'ordre de 42 500 voyageurs par jour et une fréquentation moyenne de 65 voyageurs par train.

Nature des déplacements

Les déplacements quotidiens (domicile-étude et domicile-travail) réalisés dans la région s'effectuent pour la plupart sur des courtes distance, internes aux départements, et sont orientés vers les principaux pôles d'emplois/d'études bourguignons : Dijon et dans une moindre mesure Mâcon, Nevers et Auxerre.

Légende :



Répartition des déplacements en TER

La fréquentation du réseau TER est fortement inégale selon les sections :

Sections les plus fréquentées :

- > Montereau – Laroche-Migennes : avec 5 700 voyageurs/jour et desservie par 58 trains par jour.
- > Dijon – Beaune : fréquentée par 2 800 voyageurs/jour et desservie par 83 trains par jour.
- > Laroche-Migennes – Montbard : fréquentée par 2 500 voyageurs par jour et desservie par 24 trains par jour.

Sections les moins fréquentées (réseau capillaire) :

- > Autun – Avallon : avec 50 voyageurs par jour, pour 14 dessertes par jour (6 trains + 8 autocars), soit une fréquentation moyenne d'environ 3 voyageurs par service.
- > Étang – Autun : concernée par 13 dessertes en train et 7 par autocar, accueillant 120 voyageurs par jour, soit en moyenne 6 personnes par service TER.



Les échanges de marchandises en Bourgogne

Sur toutes les marchandises échangées en Bourgogne, plus de la moitié le sont avec les régions limitrophes. Les échanges se font notamment avec les deux grands pôles de production et de consommation que sont l'Île-de-France et la région Rhône-Alpes. Les objets manufacturés, les matériaux de construction, les denrées alimentaires et les produits agricoles représentent près de 90% des expéditions, la Bourgogne générant principalement des céréales, du bois et des granulats.

Le transport de marchandises en Bourgogne

CHIFFRES-CLEFS

- 55 millions de tonnes (Mt.) échangées avec les autres régions françaises sur les 106 millions au total
 - > 47% sont des échanges internes à la Bourgogne
 - > 47% sont des échanges avec les autres régions françaises
 - > 6% sont des échanges en import/export.
- Répartition par mode de transport :
 - Route : 90% des tonnes et 81% des tonnes.Km
 - Fer : 7% des tonnes et 14% des tonnes.Km
 - Fluvial : 3% des tonnes et 5% des tonnes.Km
- Une vingtaine de silos « embranchés » pouvant charger des trains complets avec des volumes

de production annuels de 1,5 Mt. dont environ 350 000 t. sur le réseau capillaire.

La quasi totalité des carrières bourguignonnes sont embranchées avec 4 carrières agréées « ballast LGV » et un volume de production annuel de 2,7 Mt dont environ 500 000 t. sur le fer capillaire.

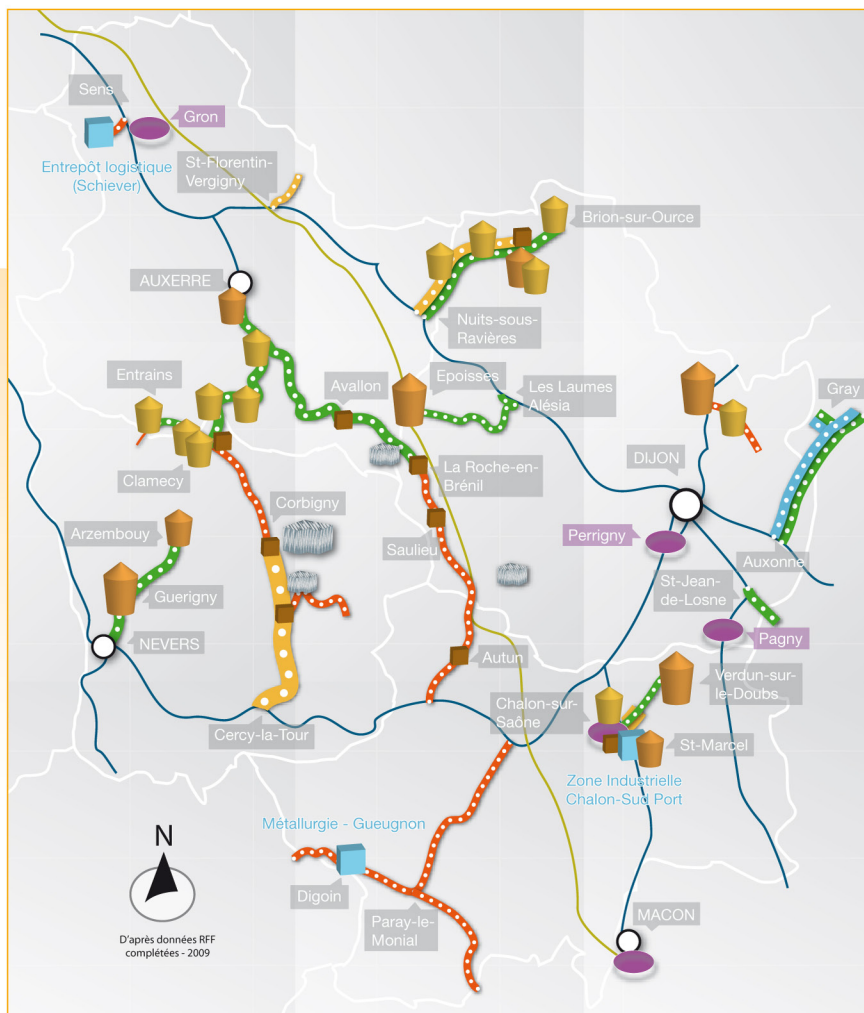
- 9 gares bois « stratégiques » dont celles d'Autun et de Châtillon drainant un volume annuel d'environ 10 Mt dont 300 000 t. sur le réseau capillaire (70% pour les gares du Morvan).

1/3 du trafic ferroviaire fret d'échanges emprunte le réseau capillaire.

Principaux générateurs de trafic fret sur le réseau capillaire

Légende :

- Lignes du réseau capillaire
- Lignes du réseau principal
- Lignes du réseau LGV
- Marchandises agricoles (céréales, bois, engrais)
- Carrières et matériaux de construction
- Produits industriels et matières premières
- Pas de type dominant de circulation
- Tonnage < 100 000 t.
- Tonnage entre 100 000 t. et 250 000 t.
- Tonnage > 250 000 t.
- Carrière
- Gare bois
- Industrie/Logistique
- Plateforme multimodale
- Silos - Capacité > 50 Kt
- Silos - 30 Kt > Capacité > 50 Kt
- Silos - Capacités < 30 Kt



Les antennes fret

Les perspectives de développement du fret sur les lignes capillaires bourguignonnes



Matériaux de construction (granulats) > développement de l'activité.

La demande actuelle en transport ferroviaire est encore à satisfaire : près de 600 000 tonnes de matériaux de construction sont transportées par la route chaque année faute d'offre ferroviaire compétitive. D'ici 5 à 10 ans, environ 400 000 tonnes résultantes du développement de l'activité s'ajouteraient à ce potentiel.



Bois > développement de l'activité.

Les produits connexes des scieries (granulés, pâte, papier...) apparaissent aujourd'hui comme le seul véritable marché pour le transport ferroviaire de bois. Les objectifs en Bourgogne consistent en un doublement de la production de bois d'ici 2020. Un éco-pôle bois (35 ha) est en développement à La Roche-en-Brénil.



Produits agricoles > maintien des hauts niveaux de production actuels et du dynamisme des silos bourguignons.



La parole aux chargeurs

Des entretiens avec les chargeurs de la région, il ressort que trois paramètres influent sur le choix ou non du transport ferroviaire de marchandises :

- **le facteur économique** : le transport ferroviaire restant en général un mode cher si les flux ne sont pas suffisamment massifiés,
- **la qualité de service** : une baisse de qualité ressentie ces dernières années avec notamment la fermeture de nombreuses gares, l'insuffisance de l'information sur les acheminements et la dégradation de la fiabilité,
- **l'inadaptation de l'offre ferroviaire pour des chargements isolés** : réduction de l'offre de wagons isolés, dégradation de l'état des voies ferrées, mauvaise connaissance de l'offre.

Le développement des Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP)

L'Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) peut assurer des prestations :

de surveillance et d'entretien sur les petites lignes exclusivement fret

de gestion opérationnelle des circulations sur les petites lignes exclusivement fret

pour l'acheminement de trains complets ou wagons isolés sur périmètre local

Prestataire, gestionnaire de l'infrastructure (PGI) pour Réseau Ferré de France

Transport pour les entreprises ferroviaires traditionnelles

Les créations récentes ou en cours des OFP démontrent l'intérêt particulier porté par les chargeurs au sujet du maintien de l'activité fret sur les lignes capillaires.

Véritables PME ferroviaires, les OFP ont pour objectif de mutualiser les flux et de créer des convois au sein d'un territoire. Ils sont garants de l'équilibre financier et de la pérennité des lignes sur lesquelles ils opèrent.

Les plateformes multimodales

Les grands bassins céréaliers du Nord et du Sud sont bien irrigués par le fluvial à grand ou moyen gabarit. Certaines coopératives organisent sur les plateformes logistiques (Pagny, Chalon-sur-Saône, Mâcon et Gron) l'export fluvial ou fluviomaritime, notamment vers l'étranger via les ports de Fos-sur-Mer ou du Havre. Plus généralement, la création de ces « PME ferroviaires » (OFP) pourrait offrir un service adapté par leur irrigation du territoire pour massifier/démassifier les flux vers ces plateformes multimodales régionales et améliorer la connexion de la Bourgogne vers les bassins de la Saône et de la Seine.

Enjeux spécifiques de la desserte du Morvan

- Fret ferroviaire, notamment pour les produits de carrière et le bois.
- Développement des OFP.
- Lignes touristiques, desservant le parc naturel régional.
- Amélioration de la liaison ferroviaire Nevers-Auxerre pour une dynamisation des échanges entre les deux préfectures et un élargissement de la desserte jusqu'à Auxerre dans l'hypothèse d'une nouvelle liaison LGV Paris-Lyon via Nevers (LGV POCL).

L'OFP du Morvan

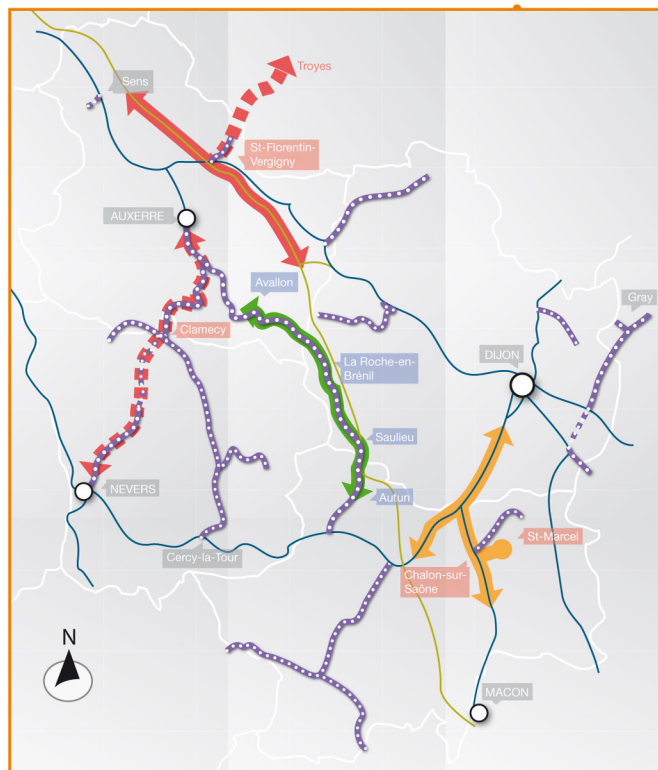
L'OFP concerne la ligne **Corbigny-Cercy-la-Tour**. Il regroupe les carriers Lafarge et Eiffage, la Compagnie Ferroviaire Régionale (CRF) et Cassier.

RFF a investi **5 millions d'euros** pour maintenir l'activité de la ligne.

L'OFP s'engage en contrepartie à y **développer le fret ferroviaire**. CFR exploite la ligne. Les circulations ont démarré au dernier trimestre 2010, avec un **objectif de report modal sur le fer de 250 000 à 300 000 tonnes de produits de carrières** d'ici à 2012. Cette nouvelle offre devrait accroître la compétitivité des entreprises en offrant un service performant.



ZOOM



Légende :

- | | |
|------------------------------|--|
| ● Ligne du réseau capillaire | ● Conversion en ligne touristique |
| ● Ligne du réseau principal | ● Extension des services ferroviaires à St Marcel |
| ● Ligne du réseau LGV | ● Aménagement potentiel dans le cadre de projets LGV |

Enjeux spécifiques périurbains

Autour de Nevers

- Amélioration de l'accessibilité du centre-ville de Nevers.
- Report modal.
- Potentiel d'ouverture d'une liaison ferroviaire Nevers-Auxerre.

Autour de Chalon-sur-Saône

(Ligne Chalon-sur-Saône – Saint-Marcel)

- Décongestion des traversées de la Saône en profitant de l'ouvrage de traversée ferroviaire existant.
- Renforcement de la position de Chalon-sur-Saône comme centre de l'agglomération.
- Amélioration de l'accessibilité fret et voyageurs à la ZI de Chalon Sud et rapprochement de ce pôle d'emplois au centre-ville.
- Desserte de la Bresse.
- Complémentarité avec le bus à haut niveau de service (BHNS) de Chalon en cours d'étude.

STRATÉGIE D' ACTIONS

Les types d'actions retenues

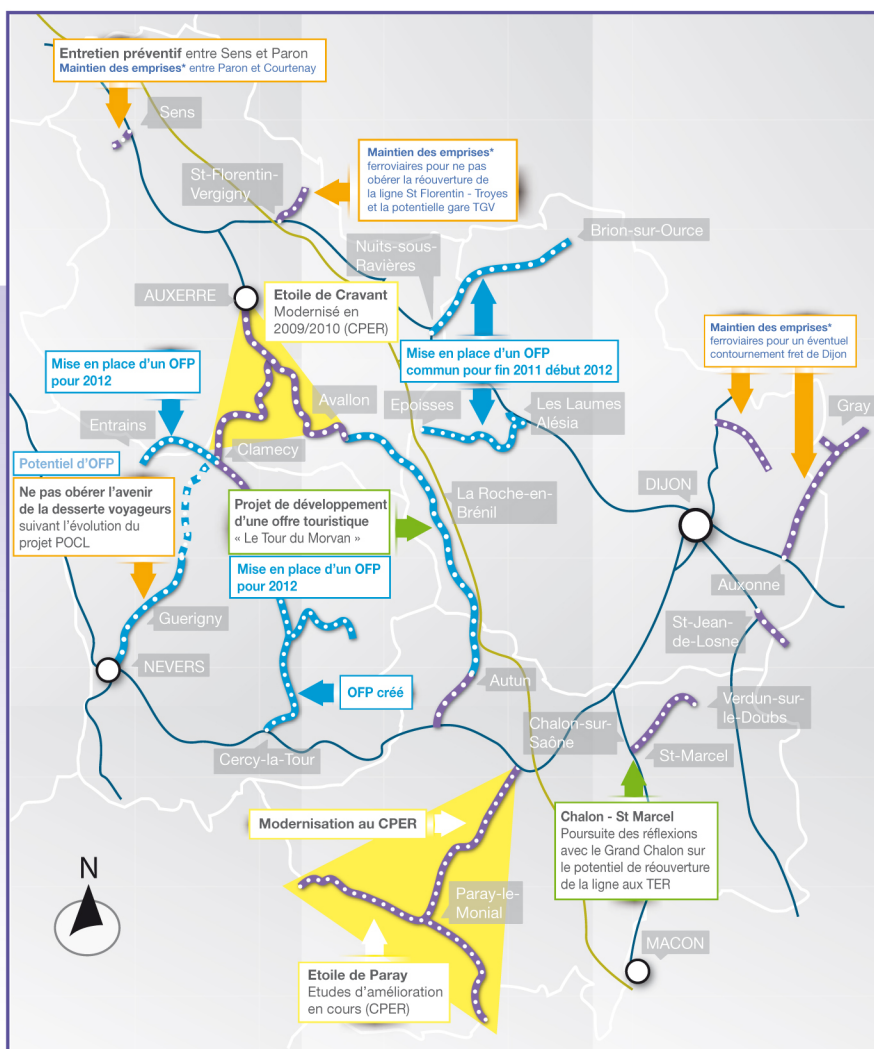
- Poursuivre les investissements sur le réseau :
 - moderniser les étoiles ferroviaires de Cravant et de Paray-le-Monial,
 - décliner en Bourgogne le programme de régénération des voies (engagement national pour le fret ferroviaire signé entre l'État et RFF).
- Soutenir l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité, notamment dans le Morvan et le Nord Côte d'Or.
- Engager avec le Grand Chalon des études opérationnelles sur le projet de réouverture de la ligne Chalon-St Marcel.
- Préserver l'avenir en maintenant a minima le patrimoine ferroviaire des lignes non circulées aujourd'hui.

Synthèse du plan d'actions

Légende :

- Ligne du réseau capillaire
- Ligne du réseau principal
- Ligne du réseau LGV
- Travaux prévus ou réalisés sur l'infrastructure
- Actions stratégiques à court terme (d'ici 5 ans)
- Actions stratégiques à moyen ou long terme (plus de 5 ans)
- Création d'OPF

* **Maintien des emprises** traitement a minima de l'infrastructure, à savoir : conservation des emprises dans le réseau ferré national, entretien a minima de la végétation (débroussaillage) et mise en sécurité des passages à niveau.



Date de parution : novembre 2011

Rédaction, conception : Ingerop/DREAL Bourgogne

Création graphique et cartographie : Dorothee AUBIN-LEVY 06 14 99 21 53

Crédit photo : DREAL Bourgogne, RFF, CFR, Conseil Régional

Impression : Darantier Imprimerie

Sur papier 100% recyclé

Encres végétales



Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
Bourgogne

19 bis-21 Bd Voltaire - BP 27805 - 21078 Dijon Cedex
Tél. : 03 45 83 22 22

dreal-bourgogne@developpement-durable.gouv.fr
www.bourgogne.developpement-durable.gouv.fr