



GALLOY Sébastien

Magistère Aménagement 3^{ème} année

Rapport de stage

Stage individuel, réalisé au sein du
Département Aménagement et Patrimoine
de la Direction Régionale Bourgogne Franche-Comté



Année universitaire 2006-2007

Sommaire

Introduction

Dossiers de fermeture de ligne : Réalisation des documents

Dossiers de fermeture de ligne : Pilotage d'un bureau d'étude

Schéma directeur du patrimoine ferroviaire : Engagement de l'action par l'élaboration du cahier des charges

Journée porte ouverte de la LGV Rhin-Rhône du 23 Septembre 2007 : Coordinateur - Responsable de site

Contrat avec le prestataire Adyal : Participation aux réunions

Installations Terminales Embranchées (ITE) : Calcul de la redevance

Cours à marchandises (CM4) : Fiche descriptive de chaque site ferroviaire

Charte de développement : Yonne 2015 : Fiche descriptive de chaque site ferroviaire

Conclusion

Introduction

Ce rapport de stage a été réalisé suite au stage effectué au sein de la Direction Régionale Bourgogne Franche-Comté (DR BFC) de réseau Ferré de France, au Département Aménagement et Patrimoine. Ce document fait état des études et documents effectués pour la mission confiée durant les 5 mois de stage de fin d'étude de Magistère d'Aménagement 3^{ème} année, du 11 Juin au 26 Octobre 2007.

Ce rapport de stage est accompagné d'une note de présentation, relatant d'une description de l'organisme dans lequel s'est effectué la mission, sur la méthode de travail ainsi qu'un retour d'expérience sur l'entreprise et de l'apport de la formation urbanistique.

Différentes études ont été confiées dès le début du stage, avec la rédaction de document permettant la fermeture de ligne sans trafic et le cahier des charges d'un schéma directeur du patrimoine ferroviaire. D'autres dossiers ont été menés en parallèle, comme répondre à des demandes de particuliers sur des terrains de RFF, de dresser un outil permettant le calcul de redevance des Installations Terminales Embranchées, ou encore la participation aux réunions avec le prestataire en charge de la gestion du patrimoine pour le compte de RFF.

Toute ou partie de ces documents sont présentés ci-après avec, autant que possible, des extraits de fiches ou de documents permettant la remise dans son contexte des travaux effectués.

Dossiers de fermeture de ligne

Réalisation des documents

Procédure de fermeture ou retrait du réseau ferré national de lignes

Texte d'application sur les procédures de fermeture

Annexe 4 de la convention de prestation de service

Dossier de consultation interne - Ligne n°846000 Culmont - Gray

Dossier de consultation interne - Ligne n°868000 Chaugey - Lons-le-Saunier

Dossier de consultation interne - Ligne n°054000 Corbenay - Faymont

Dossier type de consultation interne

Didacticiel Dossier de consultation interne

Pour une compréhension plus simple, il est tout d'abord expliqué le cadre des études réalisées avec la procédure de fermeture et/ou de retrait des lignes ou sections de lignes du réseau ferré national, accompagné des textes d'applications et de la convention de prestation de service.

Ensuite, ont été élaboré en fonction d'une trame des dossiers de consultation interne préalable à la fermeture et pour certains dossiers, le déclassement. Ils ont été réalisés en fonction d'informations de la SNCF, de l'INSEE et en grande partie de base de données cartographiques de RFF.

Enfin, afin de montrer la démarche et démontrer que la constitution de ce genre de document est possible par les services de la direction régionale, un didacticiel et un document type ont été créés.



FERMETURE ET/OU RETRAIT DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL DE LIGNES OU SECTIONS DE LIGNES

PROCÉDURE



LES TEXTES APPLICABLES

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

Décret n° 2006-1517 du 4 décembre 2006 modifiant le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France et le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national

NOR : EQU0002198D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu la loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006, notamment son article 63 ;

Vu la loi n° 97-135 du 13 février 1997 modifiée portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire, notamment son article 11 ;

Vu l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (partie législative), notamment son article 5 ;

Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France ;

Vu le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferré national ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. – Le décret du 5 mai 1997 susvisé est modifié ainsi qu'il suit :

I. – L'article 2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« **Art. 2.** – La consistance du réseau ferré national est fixée par décret. Toutefois, sauf dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article 5 de l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (partie législative), l'incorporation de lignes ou de sections de lignes au réseau ferré national est prononcée par arrêté du ministre chargé des transports après avis de RFF.

Les caractéristiques principales du réseau ferré national sont fixées par le ministre chargé des transports. Elles comprennent les performances offertes par le réseau et les niveaux d'équipement de sécurité qu'il comporte sur ses différentes lignes.

La liste des lignes du réseau ferré national est tenue à jour par RFF. Les lignes ou sections de lignes auxquelles ont accès les entreprises ferroviaires sont précisées dans le document de référence du réseau ferré national prévu à l'article 17 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferré national. »

II. – L'article 21 est remplacé par les dispositions suivantes :

« **Art. 21.** – Lorsque RFF envisage de mettre à voie unique une ligne ou une section de ligne du réseau ferré national, il informe de son projet le ministre chargé des transports qui s'assure notamment que l'opération ne présente pas d'inconvénient au regard des impératifs de défense.

A défaut d'opposition du ministre chargé des transports dans un délai de quatre mois, RFF peut décider de mettre à voie unique la ligne ou la section de ligne considérée. »

III. – L'article 22 est remplacé par les dispositions suivantes :

« **Art. 22.** – Lorsque RFF envisage la fermeture d'une ligne ou d'une section de ligne, il soumet le projet de fermeture à la région compétente pour organiser les services ferroviaires régionaux de voyageurs sur la ligne ou la section de ligne en cause ou, le cas échéant, au Syndicat des transports d'Ile-de-France. La région ou le syndicat dispose d'un délai de trois mois pour faire connaître son avis. L'absence de réponse de l'organe délibérant dans ce délai vaut avis favorable.

Parallèlement, RFF publie dans une publication professionnelle du secteur des transports un avis relatif à ce projet de fermeture. Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure de réseaux raccordés ou embranchés et les titulaires de contrat ou de convention prévus aux articles 1^{er}-1 et 1^{er}-2 de la loi du 13 février 1997 susvisée disposent d'un délai de trois mois pour lui faire connaître leurs observations.

Dès l'engagement des consultations, RFF informe de son projet le ministre chargé des transports qui s'assure notamment que la fermeture projetée ne présente pas d'inconvénient au regard des impératifs de défense.

Après avoir recueilli les avis et observations mentionnés aux premier et deuxième alinéas et s'il entend poursuivre son projet, RFF adresse au ministre chargé des transports une proposition motivée de fermeture, accompagnée des avis reçus et du bilan des observations recueillies.

Le ministre chargé des transports dispose d'un délai de deux mois pour autoriser la fermeture et, le cas échéant, demander le maintien en place de la voie. Le silence gardé par le ministre chargé des transports pendant ce délai vaut autorisation pour RFF de fermer la ligne ou la section de ligne considérée. La décision de fermeture est publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture du département sur le territoire duquel est située la ligne ou la section de ligne considérée.

Le droit d'accès dont bénéficient les entreprises ferroviaires prévu à l'article 1^{er} du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferré national ne peut s'exercer sur les lignes ou sections de lignes fermées.

Toutefois, RFF peut autoriser à titre exceptionnel des circulations sur ces lignes ou sections de lignes ou les mettre à disposition de tiers. Les frais directement occasionnés par ces circulations ou mises à disposition sont facturés aux bénéficiaires.

IV. – Le troisième alinéa de l'article 26 est complété par les mots suivants : « , un membre est choisi en qualité de représentant des usagers ».

V. – Au dernier alinéa de l'article 31, après les mots : « – il autorise », sont ajoutés les mots : « , dans les conditions qu'il détermine, ».

VI. – Après l'article 36, il est inséré un article 36-1 ainsi rédigé :

« Art. 36-1. – Un arrêté du ministre chargé des transports fixe les catégories d'actes et de délibérations de RFF qui sont publiés et les modalités de cette publication. »

VII. – L'article 49 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 49. – L'autorisation du ministre chargé des transports de fermer une ligne ou une section de ligne vaut autorisation de procéder au déclassement des biens constitutifs de l'infrastructure de cette ligne ou section de ligne à l'exception, en cas de demande de maintien de la voie, des biens nécessaires à ce maintien.

RFF peut procéder au déclassement dans les cinq ans de l'autorisation de fermeture.

Au-delà de ce délai, RFF consulte la région ou, le cas échéant, le Syndicat des transports d'Ile-de-France, qui dispose d'un délai de trois mois pour faire connaître son avis sur le déclassement. L'absence de réponse de l'organe délibérant dans ce délai vaut avis favorable. RFF transmet cet avis au ministre chargé des transports qui dispose d'un délai de deux mois pour s'opposer au déclassement. Le silence gardé par le ministre pendant ce délai vaut absence d'opposition. RFF dispose d'un délai de cinq ans à compter de l'absence d'opposition du ministre pour procéder au déclassement. Ce délai peut être renouvelé en suivant la même procédure.

Une ligne ou une section de ligne dont les biens constitutifs de l'infrastructure ont été déclassés ne fait plus partie du réseau ferré national.

RFF communique au ministre les décisions de déclassement de ces biens. Ces décisions sont publiées au recueil des actes administratifs de la préfecture du département dont le territoire est traversé par la ligne ou section de ligne considérée. »

VIII. – A l'article 50, avant les mots : « les biens » sont ajoutés les mots : « Sauf dans le cas prévu au I de l'article 63 de la loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006, ».

IX. – A l'article 51, les mots : « et la SNCF » et les mots : « ou la SNCF » sont supprimés.

Art. 2. – L'article 33 du décret du 7 mars 2003 susvisé est abrogé.

Art. 3. – Les lignes ou sections de lignes qui ne figurent pas dans le document de référence du réseau ferré national pour l'horizon de service 2007 peuvent faire l'objet de la procédure de fermeture définie à l'article 22 du décret du 5 mai 1997 susvisé dans sa rédaction issue du présent décret, sans qu'il soit nécessaire de procéder à la publication prévue au deuxième alinéa de cet article.

L'absence d'opposition du ministre chargé des transports aux décisions de fermeture de ligne prise par RFF avant la date de publication du présent décret vaut autorisation de fermeture pour l'application de l'article 49 du décret du 5 mai 1997 susvisé dans sa rédaction issue du présent décret.

Les avis donnés par les régions dans les cinq ans précédant l'entrée en vigueur du présent décret en vue de la fermeture ou du retranchement d'une ligne ou section de ligne sont réputés avoir été donnés au titre de l'article 22 du décret du 5 mai 1997 susvisé dans sa rédaction issue du présent décret.

Art. 4. – Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 4 décembre 2006.

Par le Premier ministre :

DOMINIQUE DE VILLEPIN

*Le ministre des transports, de l'équipement,
du tourisme et de la mer,*
DOMINIQUE PERBEN



QUI FAIT QUOI ?

I. Les intervenants

- Le siège de RFF
- Les directions régionales de RFF
- La SNCF
- Un prestataire éventuel
- Le ministère des Transports
- L'acquéreur

II. Missions prises en charge par la Direction du Patrimoine de RFF

- Le pilotage du dossier jusqu'à l'autorisation de déclassement
- Le déclassement (si cession supérieure à 150 000 €)
- La cession (si cession supérieure à 150 000 €)
- Les relations avec la Direction Centrale de la SNCF
- La présentation du projet au Conseil d'Administration
- Les relations avec le ministère des Transports – le GART
- Les relations avec le Secrétariat Général pour les formalités de publication
- L'établissement et le suivi des tableaux de bord, par régions

III. Missions prises en charge par les Directions Régionales de RFF

- La décision d'engager la procédure et l'enrichissement du dossier d'information (pilotage prestataire)
- La consultation réglementaire (Conseil régional, STIF si DR IDF)
- La fourniture au siège de RFF des éléments utiles au fur et à mesure du déroulement de la procédure (établissement du bilan)
- Les relations avec les acquéreurs, éventuellement le représentant de l'Etat et les AIR ou DI SNCF
- Le pilotage du mandataire pour la constitution des dossiers de déclassement et les cessions (si inférieurs à 150 000 €)

IV. Missions prises en charge par la SNCF

- L'établissement du dossier d'information
- La fourniture de tous les éléments utiles à la procédure
- La mise à jour du fichier RESEAU

V. Missions prises en charge par le prestataire éventuel

- L'enrichissement du dossier d'information qui devient le dossier de consultation

VI. Missions du Ministère des Transports

- Il s'assure que la fermeture projetée ne présente pas d'inconvénient au regard des impératifs de Défense
- Il autorise ou non la fermeture avec ou sans maintien de la voie



LES DOCUMENTS " TYPE "

I. Le dossier d'information

II. La consultation interne

III. La consultation externe

IV. Le Bilan

V. Le tableau de bord

VI. Le dossier d'information

Ce dossier est demandé par la DPA à la SNCF (centrale) qui a un mois pour le transmettre à RFF.

Les éléments fournis par la SNCF sont :

1. une fiche de renseignements
2. une notice explicative
3. un schéma et un plan de situation
4. des pièces annexes (bilans commerciaux, valeur de récupération du matériel de voie, coût d'entretien de la section de ligne...)

Il devra être complété par la DR (cf. éléments déjà existants dans les Schémas d'Orientation Régionaux) et / ou un prestataire pour un dossier conséquent qui pourrait comporter :

1. Présentation générale de la section de ligne concernée (situation, historique, ouvrages d'arts importants, reportage photos)
2. Analyse territoriale (situation géographique, situation démographique, migrations domicile-travail, alternative de transport, potentiel fret, potentiel touristique)
3. Evolution envisagée (synthèse du diagnostic, orientation retenue)
4. Annexes (demandes d'acquisition, les comptes rendus de réunion...)

VII. La consultation interne



CONSULTATION DE LA DIRECTION REGIONALE

Objet :	
N° Ligne :	Statut :
Commune :	
Demandeur :	
Objet :	
Interlocuteur :	
Fonction :	
Date de la demande :	

* AVIS DU SERVICE GESTION DU RESEAU :

De :		Date :
A :		
Avis	<input type="checkbox"/> Favorable <input type="checkbox"/> Défavorable	
Commentaires		

* AVIS DU SERVICE PROJETS D'INVESTISSEMENT :

De :		Date :
A :		
Avis	<input type="checkbox"/> Favorable <input type="checkbox"/> Défavorable	
Commentaires		



CONSULTATION DU SECRETAIRE GENERAL

Objet :	
N° Ligne :	Statut :
Commune :	
Demandeur :	
Objet :	
Interlocuteur :	
Fonction :	
Date de la demande :	

* AVIS DU SECRETAIRE GENERAL :

De :		Date :
A :		
Avis	<input type="checkbox"/> Favorable <input type="checkbox"/> Défavorable	
Commentaires		

III. La consultation externe

Paris, le

PROJET

Monsieur le Président du ...
Conseil Régional de
Ou Président du STIF (pour la région IDF)
Rue
Code Postal

Recommandée avec AR

Objet : Ligne n° De A
Fermeture de la section comprise entre les PKet....

Références : D-06 :
Affaire suivie par :
Tél. :
Fax :
Pièce jointe : 1

Monsieur le Président du ...,

Le Conseil Général du (ou la commune de...)...m'a saisi d'un projet de...qu'il envisage de réaliser sur les emprises de ..., ancienne ligne.

Préalablement à cette cession, la ligne doit être fermée et ses terrains déclassés.

Aussi, en application des articles n°... du décret ..., RFF est il amené à consulter votre collectivité sur le projet de fermeture de la section de ligne ci-dessus référencée.

La délibération de votre assemblée donnant son avis sur ce projet, doit être transmise à RFF dans un délai de trois mois. L'absence de réponse de l'organe délibérant dans ce délai, vaudra avis favorable.

Vous trouverez, ci-joint, le dossier correspondant. M. ..., Chargé d'Aménagement Patrimoine (tel), est à votre disposition pour tout renseignement dont vous pourriez avoir besoin.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président du ..., à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur Régional

BILAN

**mené dans le cadre de la procédure de fermeture
de la section de ligne comprise entre les PK 000,000 et 000,000
de la ligne n° 000000 de ... à ...**

- Demande d'engagement de la procédure de fermeture adressée à RFF par..., dans le cadre de

IV. Le bilan

- Le bilan doit être adressé à la DPA en version électronique,
- L'avis du Conseil régional et les observations des entreprises ferroviaires doivent être adressés à la DPA par courrier.

Ligne : n° 000000 de
Projet de fermeture de la section de ligne comprise
entre les PK 000,000 et 000,000

Date consultation :

Délai réponse :

BILAN

A) CONSULTATION DU CONSEIL RÉGIONAL

Consultation du Conseil Régional	Date retour A/R	Date limite de réponse	Réponse reçue dans les formes et dans les délais	Réponse reçue dans les formes mais hors délais	Réponse non conforme mais reçue dans les délais	Réponse reçue ni dans les formes ni dans les délais	Pas de réponse	Observations
Conseil Régional du								

B) INFORMATION DES ENTREPRISES FERROVIAIRES

Texte de l'intention de fermeture : « ... »

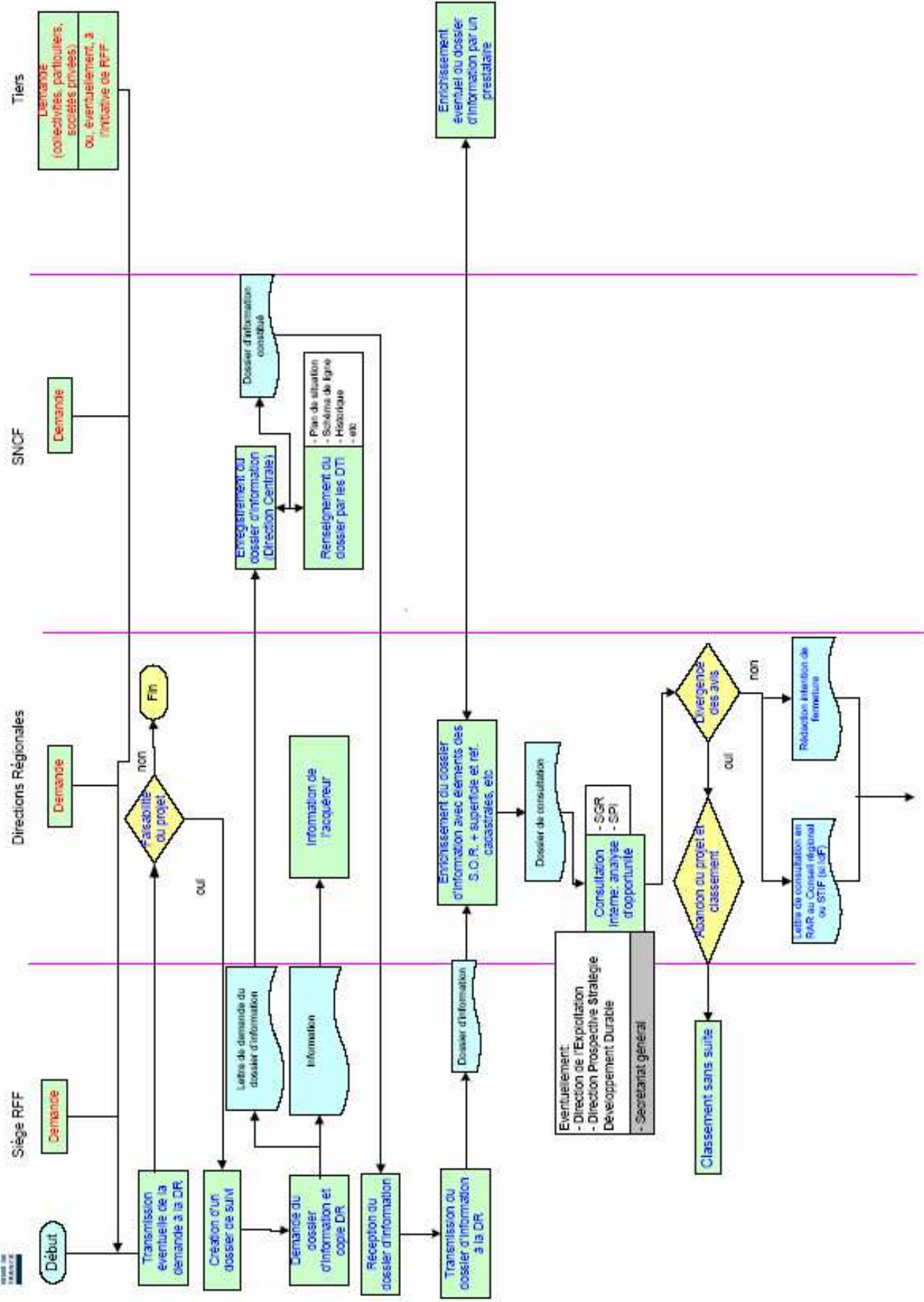
Information des entreprises ferroviaires	Publication professionnelle du secteur des transports	Date limite des observations	Observations
OUI / NON (*)			

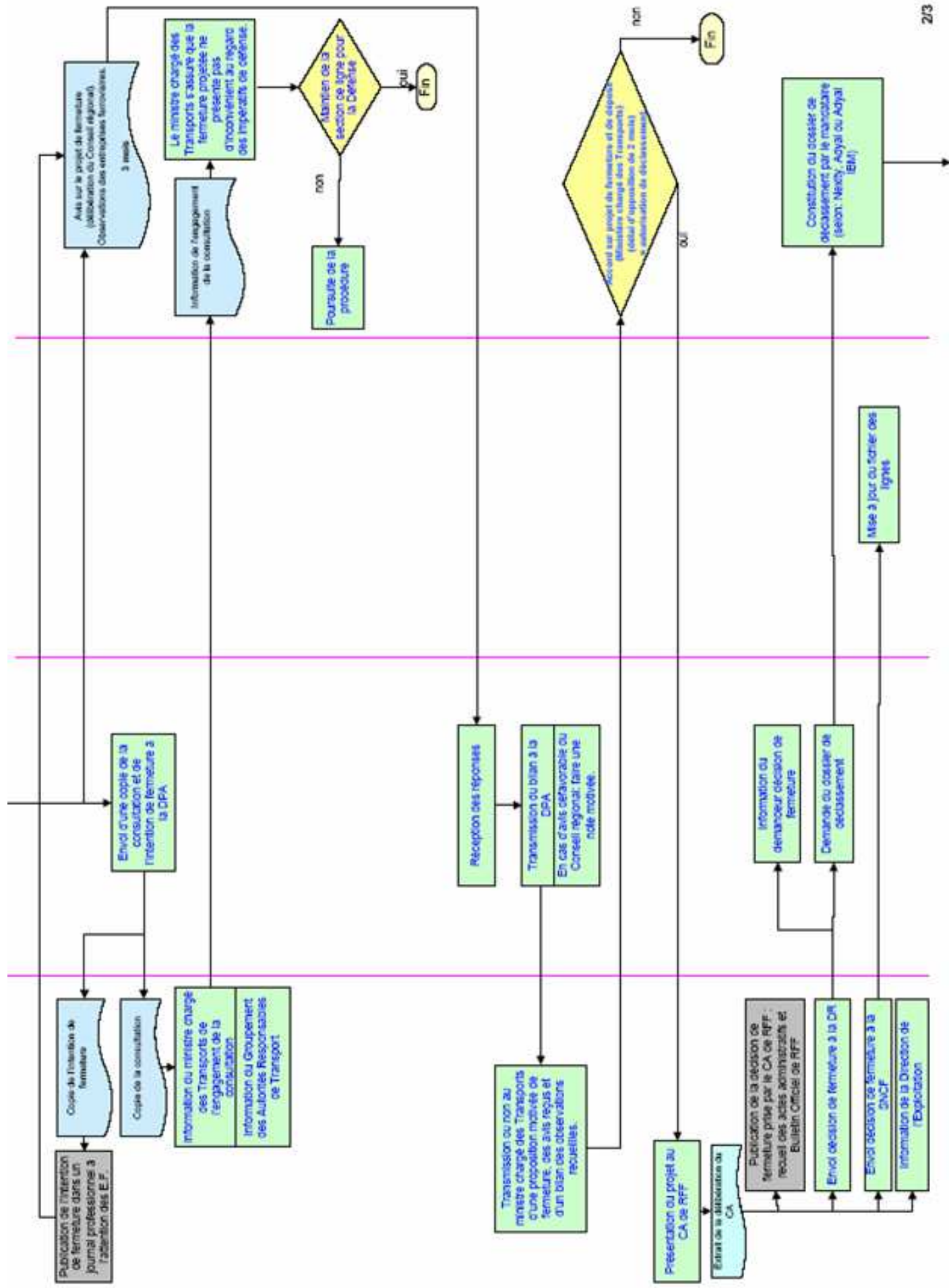
(*) Cette information est inutile dès lors que la ligne ne fait pas partie du Document de Référence du Réseau Ferré National

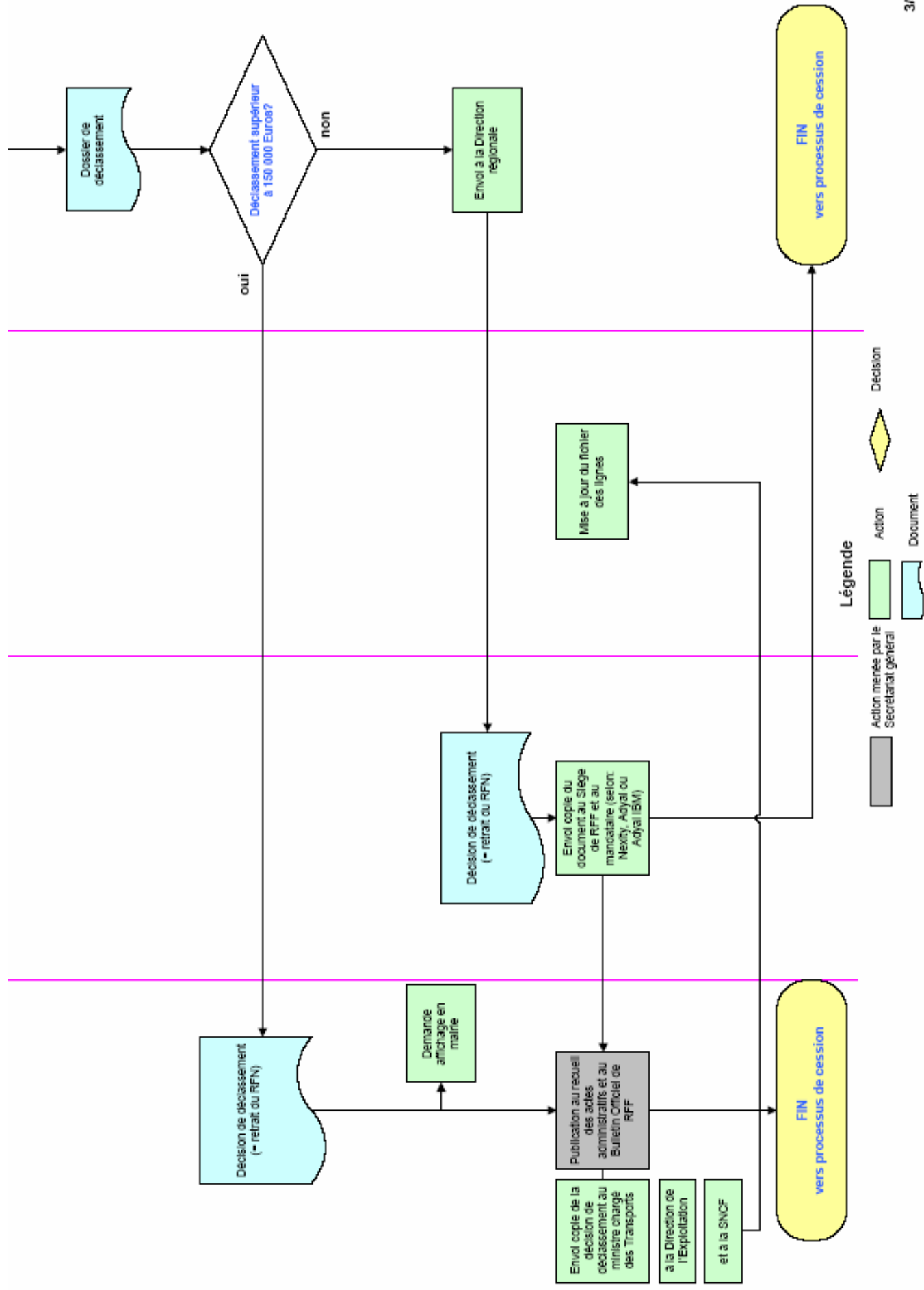
Suivi de la procédure de fermeture de lignes

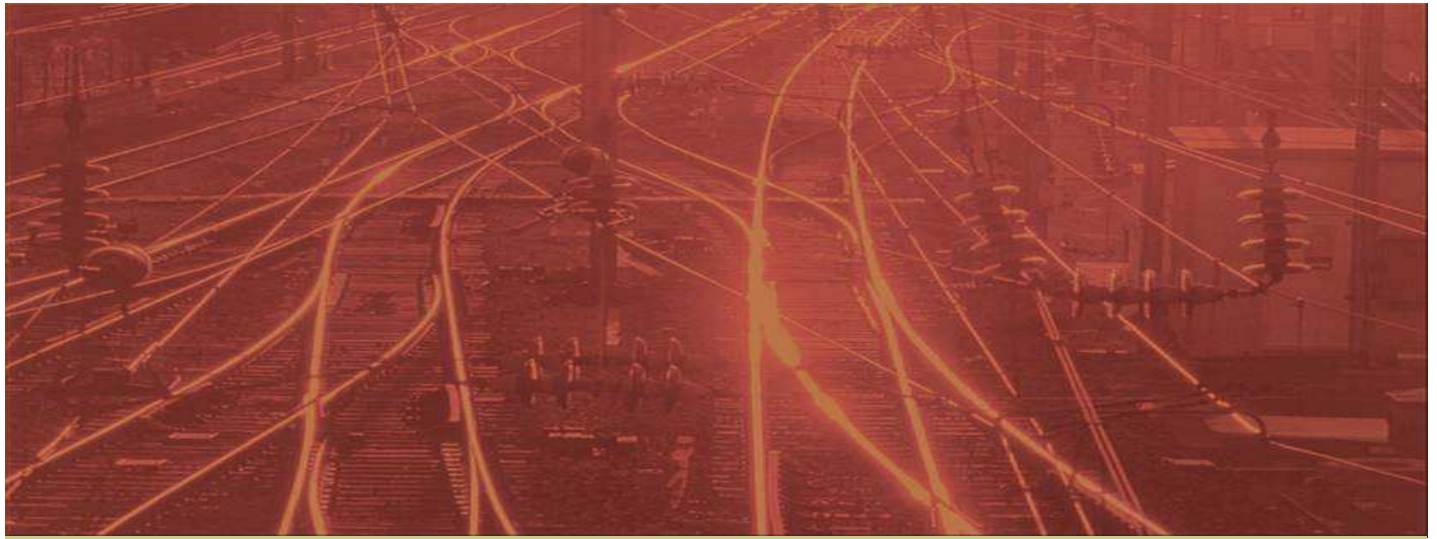
RÉGION XXX

[illegible]









LA PROCÉDURE DE FERMETURE ET /OU RETRAIT DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL DE LIGNES OU SECTIONS DE LIGNES



Journée d'animation métier du 12 décembre 2006

Direction du Patrimoine – Odile GILLO

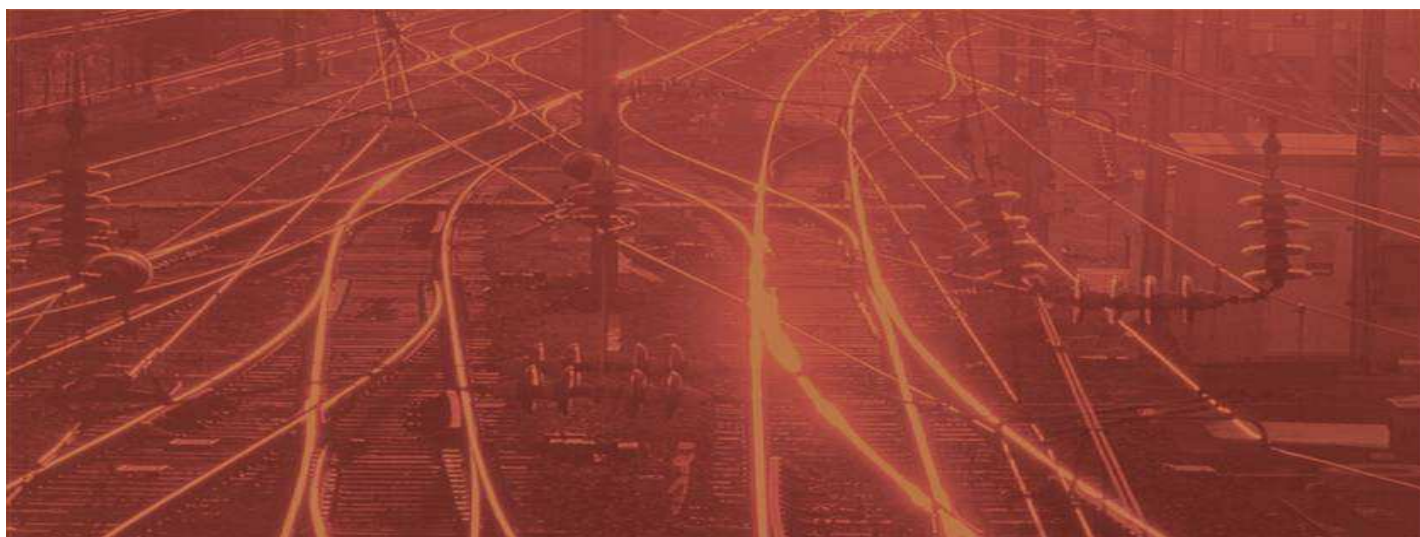
1

INTRODUCTION



- **Modification de la procédure de fermeture et/ou retrait du réseau ferré national de lignes ou sections de lignes du fait de la parution du décret de simplification**
- **et nouvelle répartition des tâches relatives à cette procédure entre les directions régionales et le siège.**

● Les modalités de consultations successives	<i>page 4</i>
● La simplification de la procédure	<i>page 8</i>
● Les différentes phases de la procédure	<i>page 16</i>
● Déclassement des terrains de lignes	<i>page 22</i>
● Dispositions transitoires	<i>page 25</i>
● Nouvelle répartition des tâches	<i>page 27</i>



LES MODALITÉS DE CONSULTATIONS SUCCESSIVES

● **Décret n°97-444 du 5 mai 1997**

● **Articles 22 et 49**



Consultations:

- **Collectivités concernées,**
- **SNCF.**

Puis, la loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité a ajouté aux consultations obligatoires initiales celle des organisations nationales représentatives des usagers des transports.

(Article 143: « Les déclassements affectant la consistance du réseau sont soumis à l'autorisation préalable de l'Etat, après avis des collectivités concernées et de la Société nationale des chemins de fer français et consultation des organisations nationales représentatives des usagers des transports. »)

Le décret d'application n°2003-194 du 7 mars 2003 de la loi démocratie de proximité modifie et complète les articles 22 et 49 du décret n°97-444 du 5 mai 1997.

Modification:

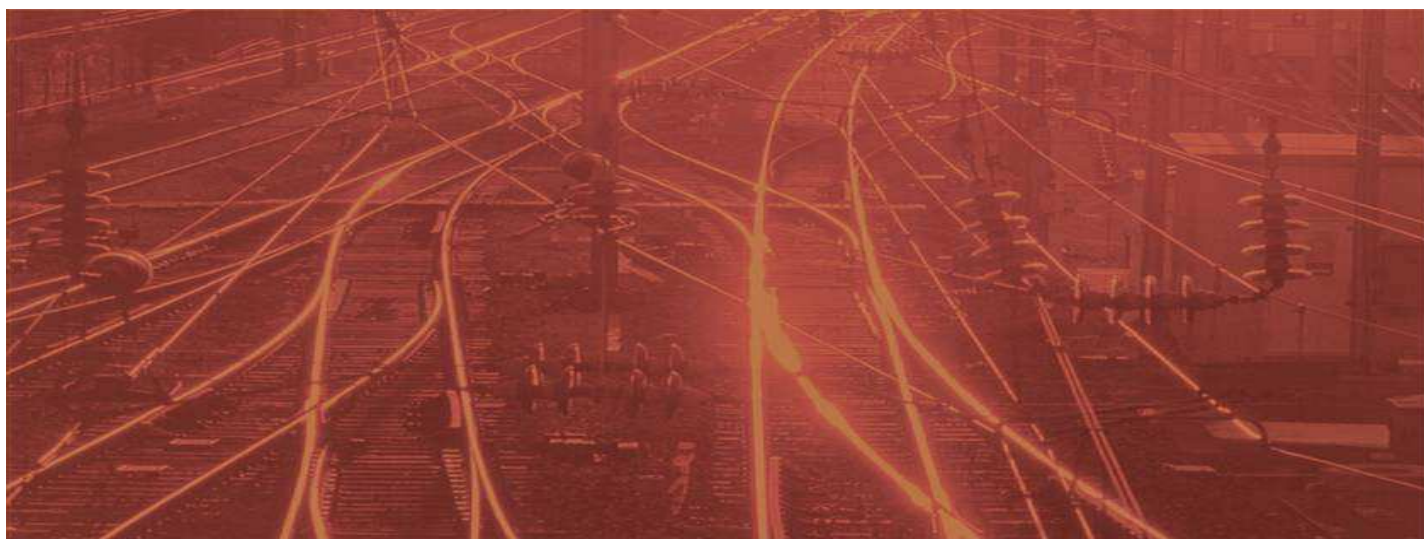
- Les collectivités dont le territoire est traversé par la ligne ou la section de ligne (et non plus l'ensemble des collectivités « concernées »).

Ajout:

- Organisations nationales représentatives des usagers des transports.

En l'occurrence, le ministre chargé des transports a précisé à RFF que les organisations à consulter seraient: la **Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports** et l'**Association des Utilisateurs de Transport de Fret**.

7



**A L'INITIATIVE DU MINISTÈRE CHARGÉ DES
TRANSPORTS, LA SIMPLIFICATION DE LA
PROCÉDURE A ÉTÉ ENVISAGÉE**

● POURQUOI?

- **Une procédure lourde:** un nombre élevé de consultations.
- **Une procédure longue:** les collectivités locales voient leurs projets retardés alors que les emprises qu'elles souhaitent acquérir ne sont plus utilisées depuis longtemps.
- **Une procédure aujourd'hui inappropriée:** la consultation de la SNCF ne pourrait aujourd'hui être justifiée que par sa qualité d'entreprise ferroviaire mais il faudrait alors consulter toutes les entreprises ferroviaires susceptibles d'utiliser le réseau ferré national.

Enfin,

- **une procédure fragilisée** par de nombreux contentieux à la requête de la FNAUT.

9

En effet, depuis 2001, la **F**édération **N**ationale des **A**ssociations d'**U**sagers des **T**ransports pratique une opposition quasi-systématique aux fermeture-retranchement de lignes et déclassement subséquent des terrains.

Il convient d'ajouter que l'impact des actions de la FNAUT (dont résultats ci-après) sur la reprise effective de services de transport ferroviaire, supprimés depuis des décennies, reste inopérant.

Résultat des recours de la F.N.A.U.T.

Année	nombre de km retranchés	nombre de km annulés	nombre de km valides
1998	86	0	86
1999	51	0	51
2000	126	0	126
2001	427	253	174
2002	195	83	112
2003	101	101	0
2004	2	0	2
2005	14	0	14
2006	61	0	61
TOTAL	1063	437	626

11

● SOLUTION

Le 8 juin 2005, le Gouvernement a adopté une ordonnance simplifiant la procédure de déclassement des lignes du réseau ferré national pour adapter les processus de consultation et de décision à l'exercice des responsabilités en matière d'organisation des transports.

En ce sens, la seule consultation réglementaire est celle du Conseil régional, collectivité compétente en matière de transports ferroviaires en tant qu'autorité organisatrice de transports régionaux.

12

Le Gouvernement a, par ailleurs, considéré que l'intérêt à agir des organisations de transports se situerait davantage au moment de la suppression du service de transports de voyageurs ou de fret que du retranchement de la ligne, il a supprimé la consultation des organisations nationales représentatives des usagers des transports.

Cette réforme a permis également la prise en compte de l'ouverture du secteur ferroviaire à d'autres opérateurs.

En ce sens, l'article 51 ne prévoit plus l'information de la SNCF.

13

Ordonnance n° 2005-659 du 8 juin 2005 simplifiant la procédure de déclassement de biens du réseau ferré national

(ratifiée par l'article 54 de la loi 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports)

Article 1^{er}:

Le dernier alinéa de l'article 11 de la loi du 13 février 1997 susvisée est remplacé par les dispositions suivantes:

« Les déclassements affectant la consistance du réseau ferré national sont soumis à l'autorisation préalable de l'Etat, après avis de la région.

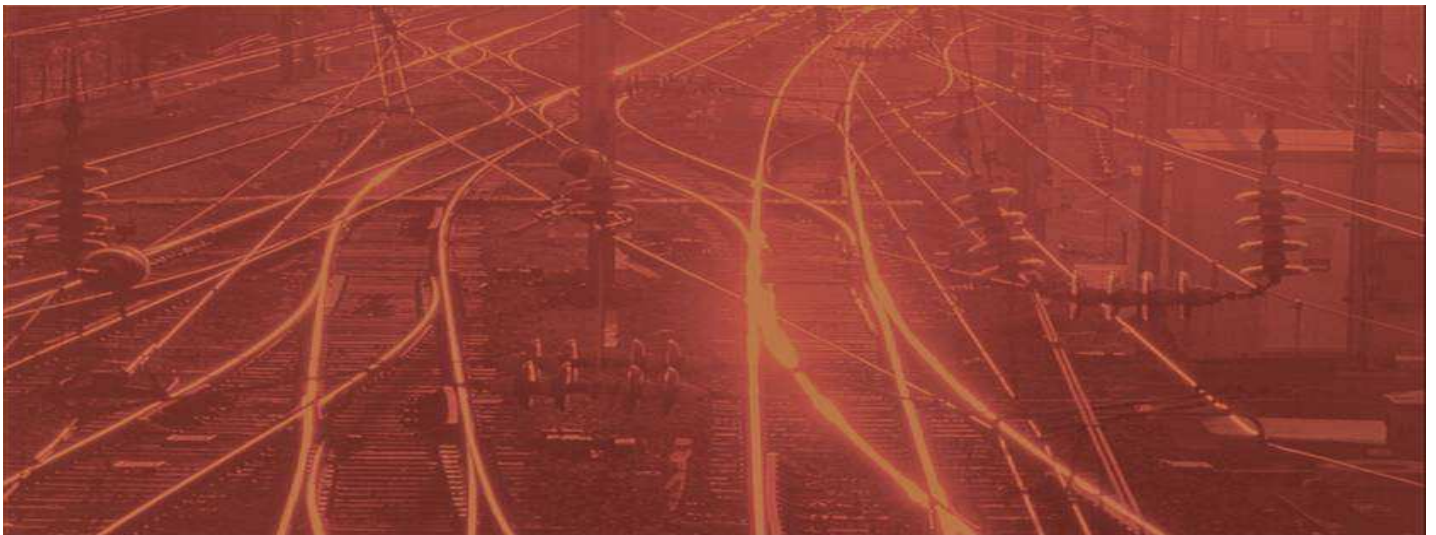
Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application de ces dispositions ».

14

Décret n° 2006-1517 du 4 décembre 2006 modifiant le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France et le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national



15



LES DIFFÉRENTES PHASES DE LA PROCÉDURE

16

ARTICLE 22:

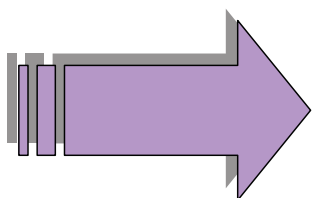
Simultanément:

1. Soumission du projet de fermeture adressée au Conseil régional sur la base d'un dossier qui comportera les réflexions menées en amont sur l'inutilité de la ligne et le fait qu'elle n'a pas d'avenir ferroviaire.

2. Publication de l'intention de fermeture:

dans une publication professionnelle du secteur des transports à l'attention des entreprises ferroviaires.

- ☞ Si la ligne n'est pas dans le document de référence du réseau ferré national, cette publication n'est pas à faire.



RFF informe de son projet le ministre chargé des transports « qui s'assure que la fermeture projetée ne présente pas d'inconvénient au regard des impératifs de défense. »

17

3. Réception de:

- ❖ l'avis du Conseil régional – l'absence de réponse de l'organe délibérant dans le délai de 3 mois vaut avis favorable –
- ❖ des observations des entreprises ferroviaires - délai de 3 mois –

- ☞ Cet avis et ses observations sont transmis au ministre chargé des transports.

4. Le ministre chargé des transports dispose de 2 mois pour faire part de sa non-opposition à la fermeture, avec ou sans demande de maintien de la voie - l'absence de réponse dans le délai de 2 mois vaut avis favorable –

ARTICLE 49:

5. L'autorisation du ministre chargé des transports de fermer une ligne vaut autorisation de procéder au déclassement des biens constitutifs de la ligne (sauf s'il a demandé le maintien de la voie).

18

6. Le dossier est ensuite soumis au Conseil d'Administration de RFF qui prononce la fermeture de la section concernée.

7. Publication de la décision de fermeture au recueil des actes administratifs de la préfecture du département

et dans le Bulletin Officiel du site internet de Réseau ferré de France (dans l'attente de la parution de l'arrêté ministériel prévu dans le décret).

19

8. Déclassement des terrains d'emprise.

9. Publication au recueil des actes administratifs de la préfecture du département de la décision de déclassement

et dans le Bulletin Officiel du site internet de Réseau ferré de France (dans l'attente de la parution de l'arrêté ministériel prévu dans le décret).

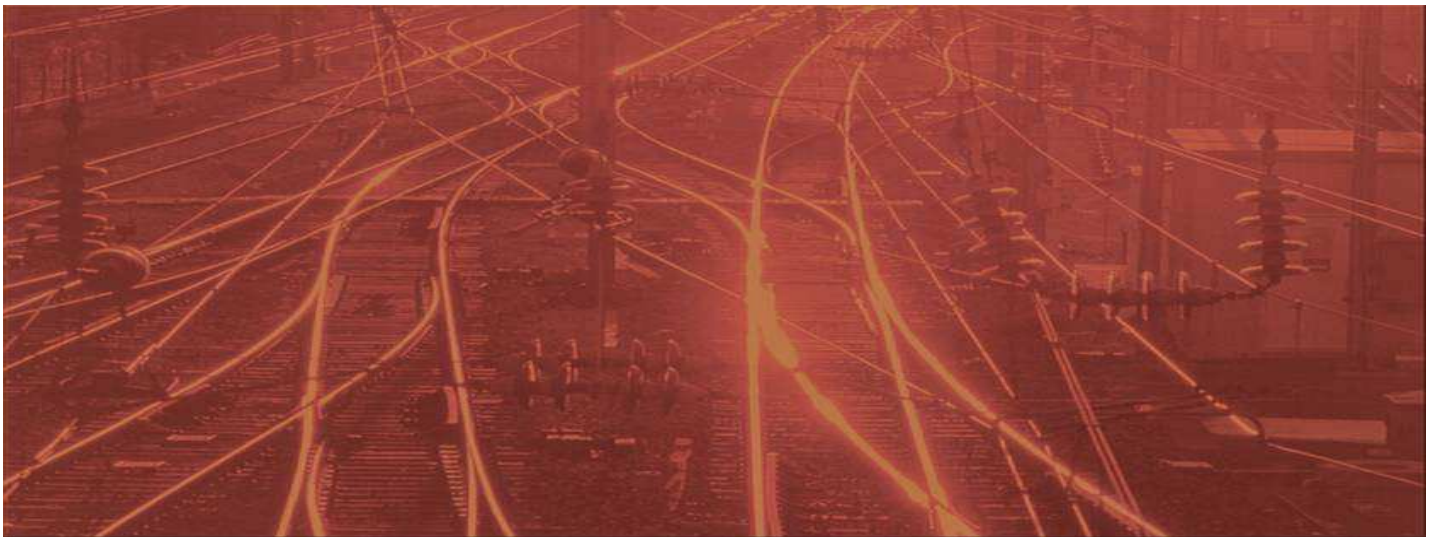
10. Transmission des décisions de déclassement au ministre chargé des transports.

20

Le décret prévoit un arrêté du ministre chargé des transports qui « fixe les catégories d'actes et de délibérations de RFF qui sont publiés et les modalités de cette publication. »

Il y a donc lieu d'attendre cet arrêté ministériel pour connaître les obligations de RFF quant aux documents à publier relatifs à la procédure de fermeture, à savoir, décision de fermeture et décision de déclassement.

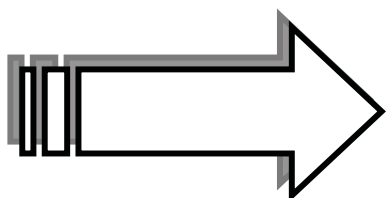
21



DÉCLASSEMENT DES TERRAINS DE LIGNES APRÈS FERMETURE

22

Dans les 5 ans de l'autorisation de fermeture, RFF peut déclasser si une vente est envisagée.



Une ligne ou une section de ligne dont les biens ont été déclassés **NE FAIT PLUS PARTIE DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL.**

(passé le délai de 5 ans, RFF doit consulter le Conseil régional pour connaître son avis sur le déclassement (délai de 3 mois). L'absence de réponse de l'organe délibérant vaut avis favorable. RFF transmet cet avis au ministre chargé des transports qui dispose d'un délai de 2 mois pour s'opposer au déclassement. Le silence gardé par le ministre pendant ce délai vaut absence d'opposition.)

23

- Une ligne fermée demeure dans le réseau ferré national tant qu'une décision de déclassement des biens constitutifs de cette ligne par RFF n'est pas intervenue.
- Lorsque cette décision intervient, les biens correspondants peuvent être cédés.

24



DISPOSITIONS TRANSITOIRES DU DÉCRET N° 2006-1517 DU 4 DÉCEMBRE 2006



25



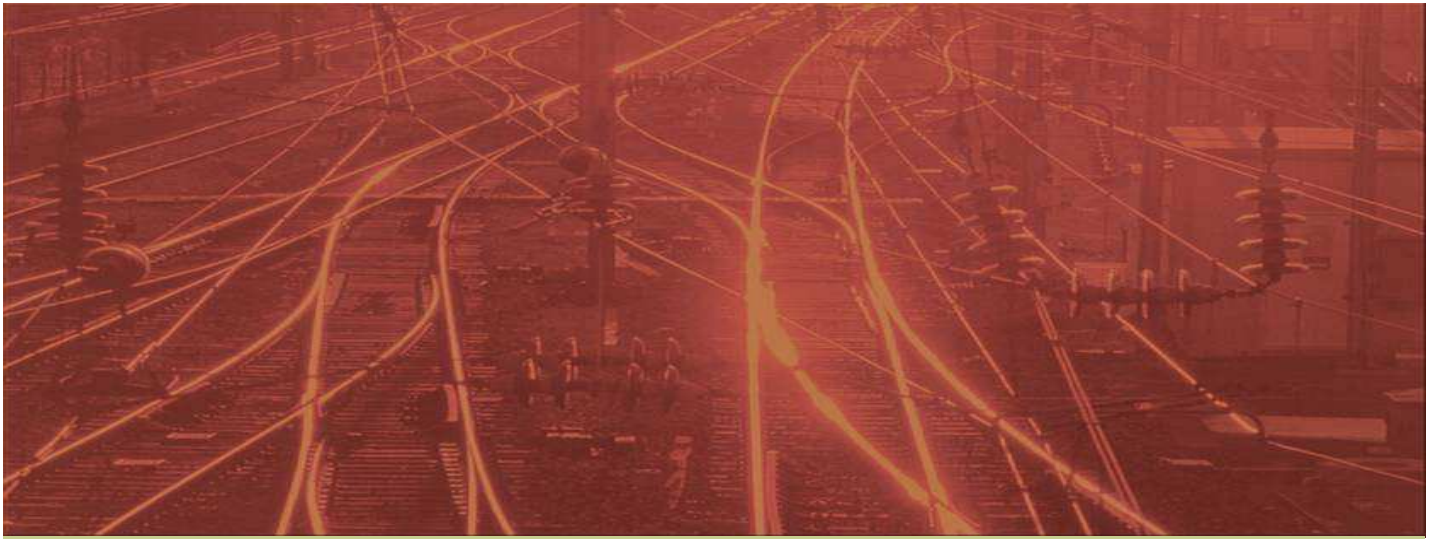
- Ⓢ Les décisions de fermeture prononcées avant l'entrée en vigueur du décret: si l'accord donné préalablement à cette décision n'excède pas 5 ans, cet accord vaut autorisation de fermer et déclasser la ligne ou section de ligne.

Exemple: les lignes ou sections de lignes dont la fermeture a été prononcée par le Conseil d'Administration du 14 septembre 2006 et du 16 novembre 2006 et pour lesquelles RFF avait proposé le retranchement.

- Ⓢ Les avis donnés par les régions dans les 5 ans précédant l'entrée en vigueur du décret sont réputés avoir été donnés au titre de l'article 22 modifié du décret du 5 mai 1997.

Exemple: une ligne ou section de ligne dont la fermeture n'a pas aujourd'hui été prononcée, alors que les consultations ont été réalisées sous l'égide de la procédure antérieure.

26



UNE NOUVELLE RÉPARTITION DES TÂCHES SIÈGE / DIRECTIONS RÉGIONALES



27

Organisation de RFF pour la fermeture des lignes et/ou retrait du réseau ferré national de lignes ou sections de lignes



- Décision prise lors de la réunion des Directeurs régionaux du 7 septembre 2005:

« Après la parution du nouveau décret, consultations réglementaires réalisées par les directions régionales. »

Ci-après:

- intervenants
- logigramme

28



**Siège de
RFF**



**Pilotage de la
procédure**



**Directions
régionales
de RFF**



**Consultation du
Conseil régional**

29



SNCF



**Réalisation du
dossier
préalable à
l'engagement
de la procédure**



Prestataire



**Enrichissement
du dossier établi
par la SNCF**



**Ministre chargé
des transports**



- « s'assure que la fermeture projetée ne présente pas d'inconvénient au regard des impératifs de défense. »
- autorise la fermeture avec ou sans maintien de la voie

30

Une procédure de simplification Conclusion:

◆ avec la consultation officielle limitée au Conseil régional mais sur la base d'un dossier conséquent,

qui ➡ permettra de faciliter une nouvelle utilisation du réseau

et ➡ fera que les projets des collectivités (voies vertes, pistes cyclables, etc) se concrétiseront plus rapidement pour une utilisation nouvelle des lignes **INUTILES** et **SANS AVENIR POUR LE FERROVIAIRE.**



**DOSSIER D'INFORMATION EN VUE DE LA FERMETURE DE LIGNES
DU RESEAU FERRE NATIONAL**

Le dossier d'information réalisé par la SNCF est constitué des éléments suivants (dans le dossier dont la page de garde portant la mention « dossier d'information » est présentée ci-après) :

A. La fiche de renseignements

La fiche de renseignement présente les informations suivantes :

I) RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LA LIGNE :

Région et Service concerné, nom et n° de la ligne ; région(s) économique(s) concernée(s) ; Département(s) traversé(s) ; date de déclaration d'utilité publique ; de concession ; date de mise en service.

II) RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LA FERMETURE ET LE DECLASSEMENT :

Dates d'arrêt des trafics voyageurs, et marchandises ; section de ligne à fermer et à déclasser ; du Pk ... au Pk ... ; longueur de ligne ; identification du demandeur et motif de la demande.

B. Notice explicative

I) SITUATION ACTUELLE DE LA LIGNE :

La notice précise la situation actuelle de la ligne et les collectivités concernées par le sujet.

II) AVENIR DE LA LIGNE :

III) ORIGINE DE LA DEMANDE :

IV) RETOMBEES SOCIALES :

V) INFORMATIONS DIVERSES :

C. Schéma de ligne et plan de situation

D. Pièces annexes

Le dossier est accompagné de pièces annexes à fournir pour la bonne compréhension du dossier :

Bilan commercial des trois années précédentes (le cas échéant),

Coût d'entretien annuel de la ligne ou de la section de ligne,

Valeur de récupération du matériel voie,

Liste et copie des contrats d'occupation temporaire (le cas échéant),

Plans des terrains et bâtiments de la gare et répartition des propriétés SNCF et RFF (le cas échéant).



Ligne:

Fermeture et déclassement de la section

de (PK) à (PK)

Demande d'acquisition par

Dossier d'information

BORDEREAU DES PIECES JOINTES

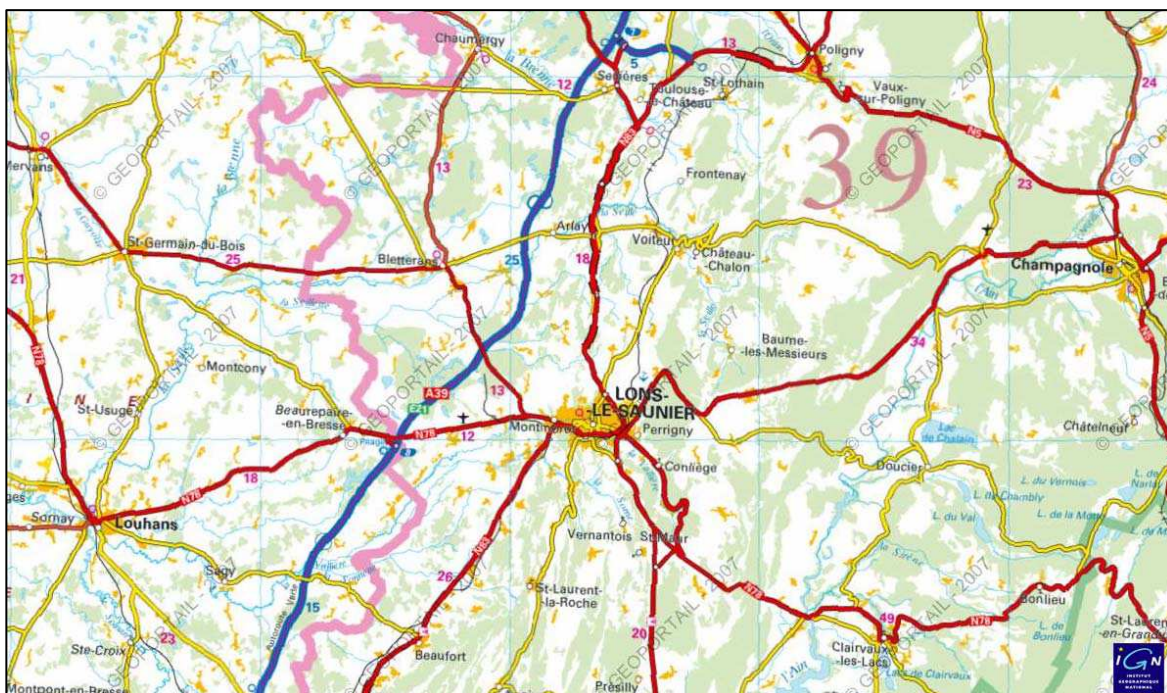
A – Fiche de renseignements	
B – Notice explicative	
C – Schéma et plan de situation	
D – Pièces annexes	
le . Le Directeur Délégué Infrastructure	le .. Le Directeur de la Région



Réseau Ferré de France
Département Aménagement et Patrimoine

Direction Régionale Bourgogne Franche-Comté
3, allée de l'île aux moineaux
Avenue Edouard Droz
25042 Besançon Cedex

Ligne n°868000 de Chaugey à Lons-le-Saunier
Fermeture de la section
Desnes (PK 392,500) à Lons-le-Saunier (PK 406,959)



DOSSIER DE CONSULTATION INTERNE

Sommaire

Sommaire	2
Préambule.....	3
Présentation générale de la section de ligne	4
I. Situation	4
II. Historique	6
III. Ouvrages d’arts.....	8
IV. Reportage photos.....	8
Analyse territoriale	11
I. Situation géographique.....	11
II. Situation démographique.....	12
III. Migrations domicile-travail	15
IV. Alternatives de transport	15
V. Potentiel fret	17
VI. Potentiel touristique	18
VII. Potentiel issu de l’analyse partenariale	19
Evolution envisagée	20
I. Synthèse du diagnostic	20
II. Orientation retenue	20
Annexes	21

Préambule

La ligne 868000 entre Lons-le-Saunier et Desnes constituait un maillon ferroviaire entre la Côte d'Or (Dijon) et le Jura (Lons-le-Saunier).

D'une longueur de 15 km, cette ligne se compose d'une seule voie non électrifiée.

Une partie de cette ligne n°868000 est encore exploitée pour le trafic FRET entre Chaugey et St-Aubin. Sur le reste de la ligne, elle a été déclassée par décret en 1973 entre St-Aubin et Desnes, et enfin neutralisée jusqu'à Lons-le-Saunier, le tronçon étudié dans ce dossier de consultation.

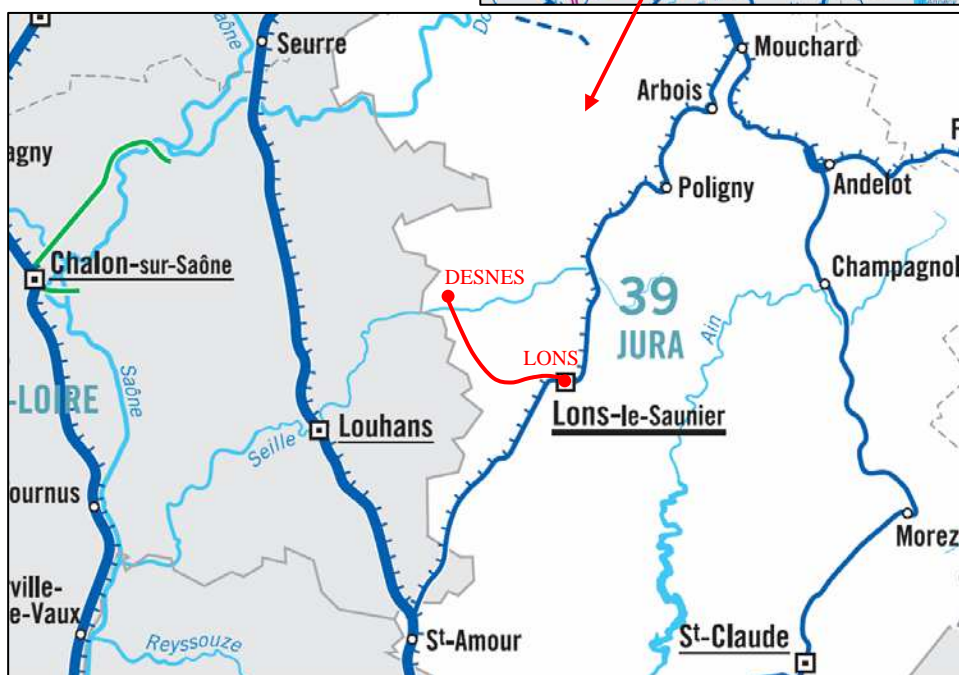
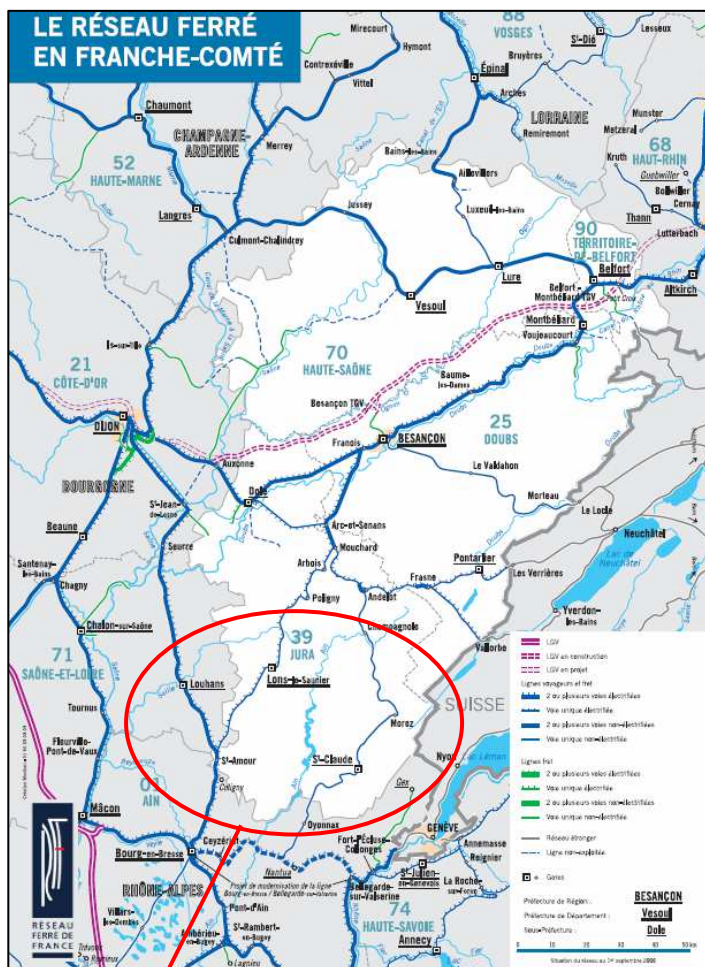
Ce dossier de consultation a été constitué suite à la demande de collectivités. Les communes de Villevieux et de Bletterans, accompagné des Communauté de Communes de Foulletons et du Bassin de Lons-le-Saunier ont faits part de leurs intérêts pour des portions d'emprise ferroviaire aux fins de réaliser une voie verte.

Réseau Ferré de France souhaite donner une suite favorable à ce projet. Toutefois, afin de préserver la continuité et dans l'éventualité d'une reprise de trafic, RFF ne cédera pas cette emprise. Il sera procédé à une mise à disposition par l'intermédiaire d'une convention d'occupation temporaire après fermeture de cette section.

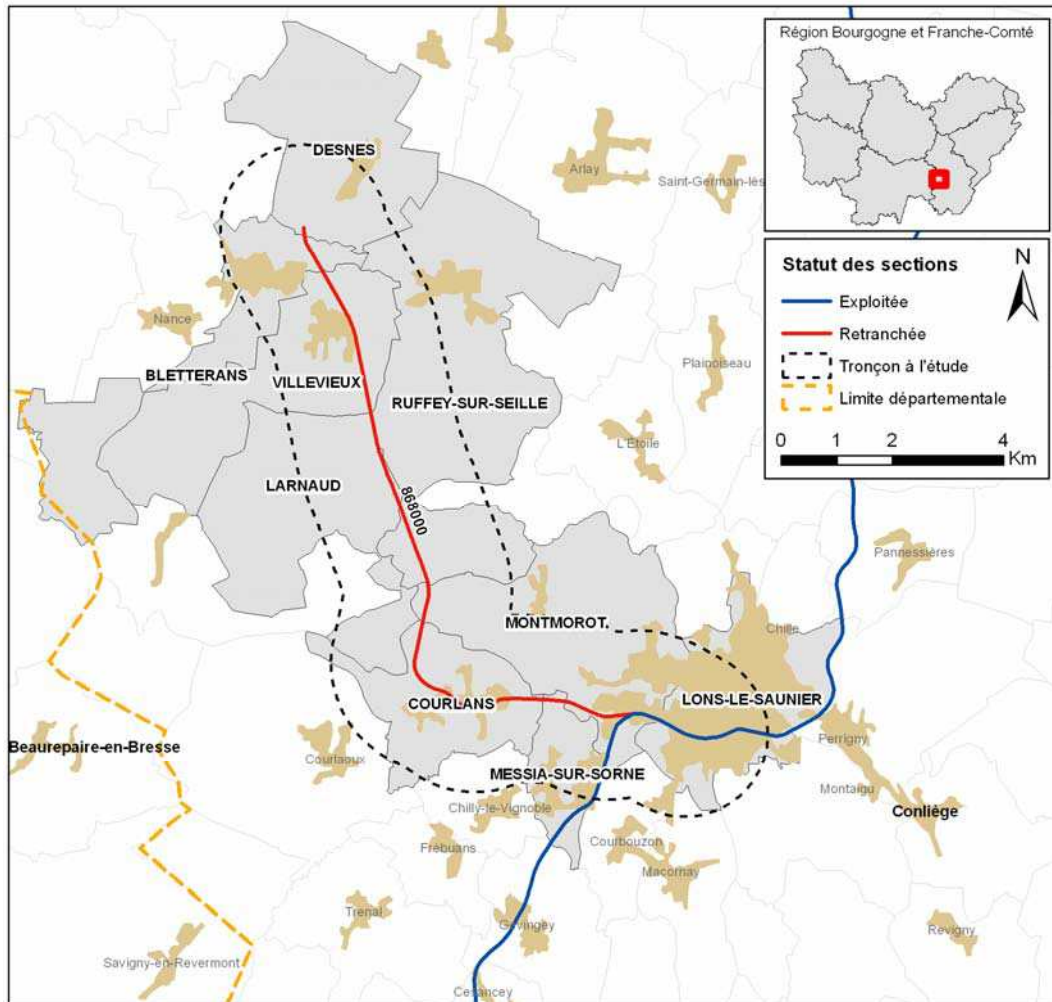
Présentation générale de la section de ligne

I. Situation

- **Ligne :** CHAUGEY – LONS-LE-SAUNIER
- **Département :** JURA (39) et COTE D'OR (21)
- **Origine :** DESNES (PK 392,500)
- **Fin :** LONS-LE-SAUNIER (PK 406,959)
- **Linéaire :** 14,459 km
- **Date d'arrêt du trafic :**
 - trafic voyageurs : 1970
 - trafic fret : 1970
- **Continuité :** La section de voie est sans issue et ne dessert pas d'entreprise. Aucun ouvrage tiers n'a été édifié sur la ligne. La continuité de la ligne est donc assurée.



- **Points particuliers :** A l'Est de Lons-le-Saunier, sur quelques dizaines de mètres, les lignes n°868000 (Chaugey – Lons-le-Saunier) et n°880000 (Mouchard – Bourg-en-Bresse) ont une assiette commune. Il est important de séparer par une clôture, à soumettre à validation du GID (gestionnaire d'infrastructure délégué) les 2 infrastructures.
- **Communes traversées :** DESNES, BLETTERANS, VILLEVIEUX, LARNAUD, RUFFEY-SUR-SEILLE, MONTMOROT, COURLANS, MESSIA-SUR-SORNE et LONS-LE-SAUNIER.



Carte 1 : Communes traversées par la ligne Chaugey - Lons-le-Saunier n°868000

Source : RFF DR BFC 2007, IGN BD Carto, RGI V.11

II. Historique

- **Evolution du statut et de la consistance de la ligne dans le département :**
 - Section du PK 347,043 au PK 357,900 ouverte au trafic (entre St-Aubin et Chemin-Peseux) ;
 - Section du PK 357,900 au PK 367,400 déclassée par décret du 25 février 1993, vendue à l'entreprise INTERVAL le 4 mai 2000 et aux communes ayant l'emprise sur leur territoire ;
 - Section du PK 367,400 au PK 373,150 déclassée par décret du 29 octobre 1970, vendue aux services fiscaux le 14 juillet 1968 ;
 - Section du PK 373,150 au PK 392,500 déclassée le 26 juillet 1973, vendue en lot aux communes ayant l'emprise sur leur territoire entre 1980 et 1984 ;
 - Section du PK 392,500 au PK 406,959 retranché du RFN le 17 octobre 2001, annulé par arrêté du Conseil d'Administration pour vice de forme.

Schéma de ligne

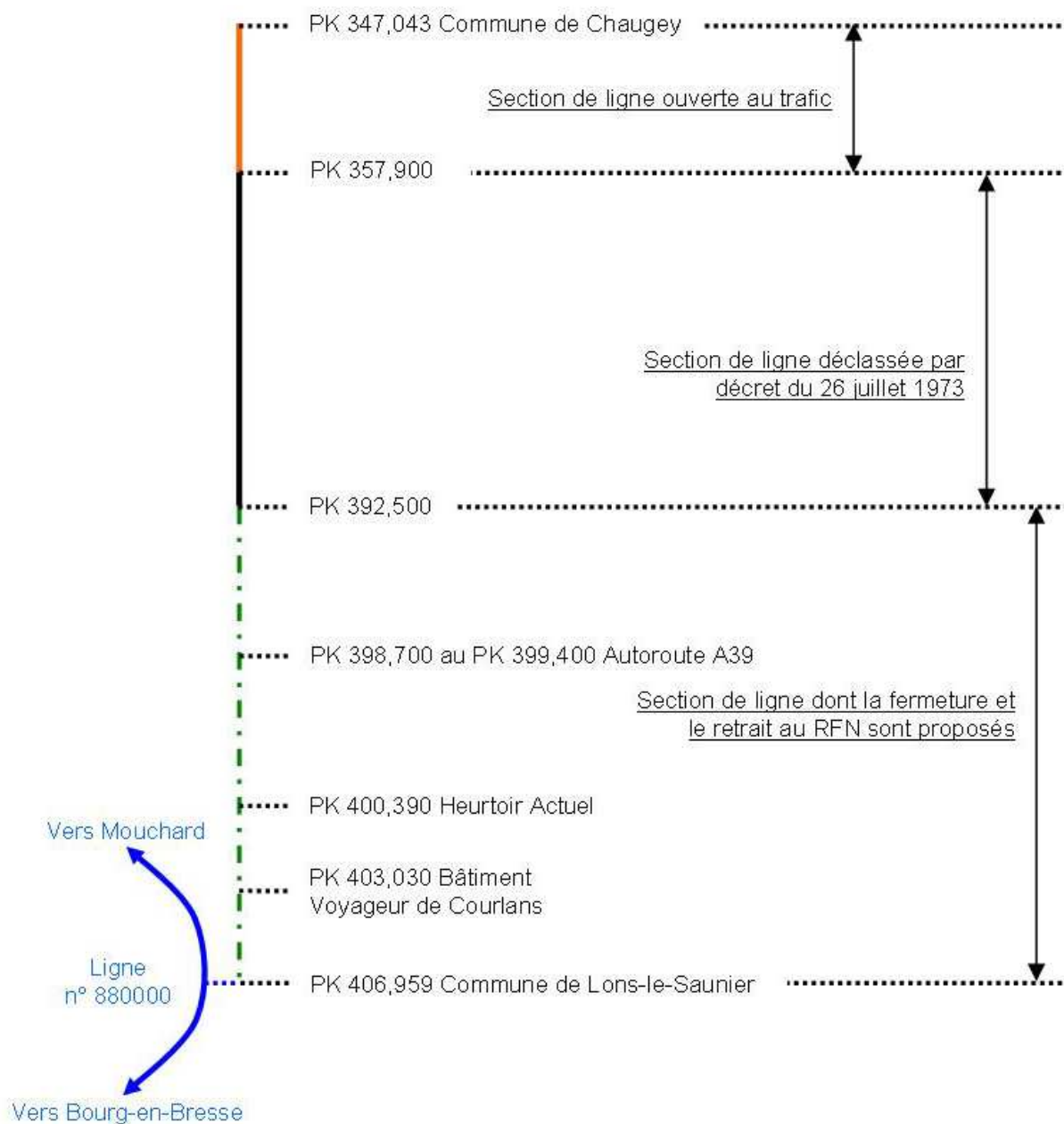


Schéma 1 : Schéma de la ligne entre Chaugey et Lons-le-Saunier n°868000

Source : RFF DR BFC 2007, SNCF DI

III. Ouvrages d'arts

- PK 394,980 : Pont-rail de 8 ml traversant la rivière la Seillette ;
- PK 396,697 : Pont-rail de 9 ml traversant le ruisseau le Sedan ;
- PK 397,237 : Pont-rail de 7 ml traversant le ruisseau de la Madeleine ;
- PK 402,628 : Pont-rail de 14 ml traversant la RN 78 ;
- PK 403,449 : Pont-rail de 4 ml traversant le chemin du Moulin ;
- PK 403,748 : Viaduc de Courlans de 330 ml traversant la rivière la Vallière ;
- PK 404,203 : Pont-rail de 4 ml traversant le CV 3 ;
- PK 404,793 : Pont-route servant de chemin agricole ;
- PK 405,547 : Pont-rail de 10 ml traversant la RN 83.

IV. Reportage photos (Sources : RFF DR BFC 2007)

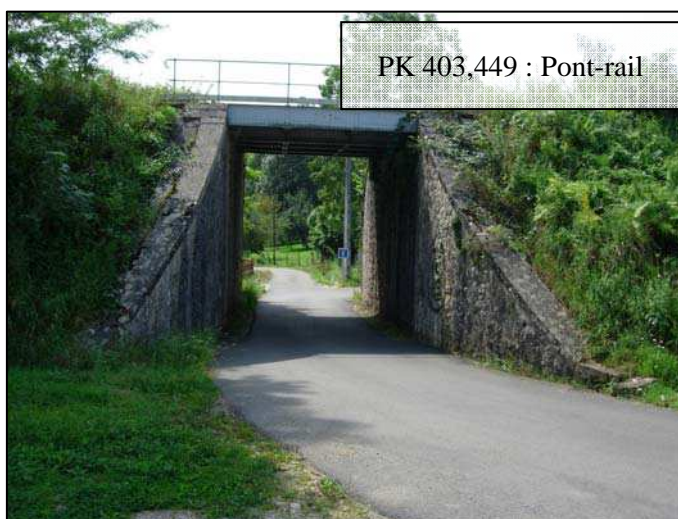




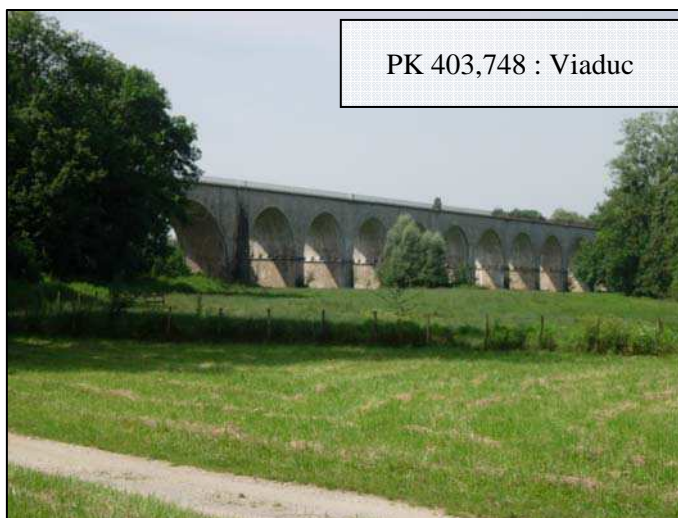
PK 397,237 : Pont-rail



PK 402,628 : Pont-rail



PK 403,449 : Pont-rail



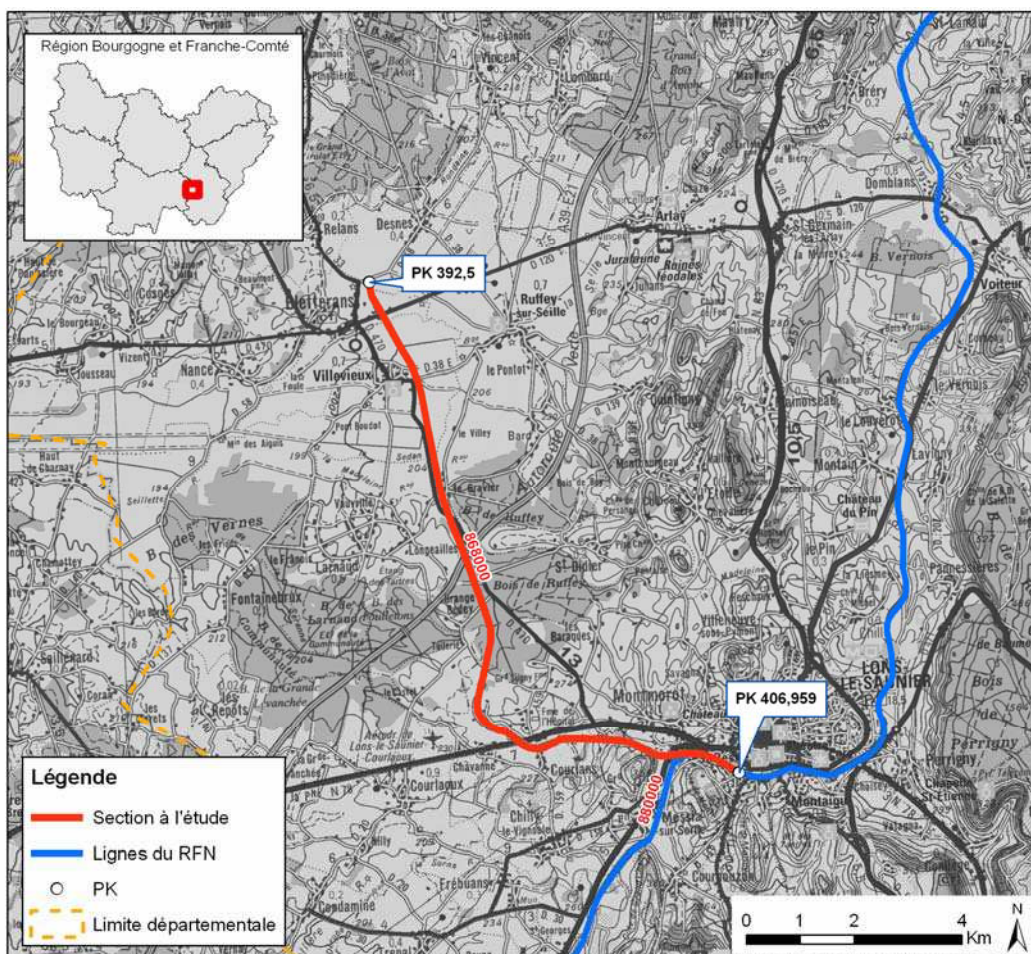
PK 403,748 : Viaduc



PK 405,547 : Pont-rail

Analyse territoriale

I. Situation géographique



Carte 2 : Situation géographique de la ligne n°868000

Source : RFF DR BFC 2007, RGI V.11, IGN SCAN 100

A l'origine, la ligne s'étendait de la commune de Lons-le-Saunier, capitale départementale du Jura, jusqu'à Chaugey en Cote d'Or. En majorité dans le département du Jura, elle constituait un maillon ferroviaire entre Lons-le-Saunier et Chaugey.

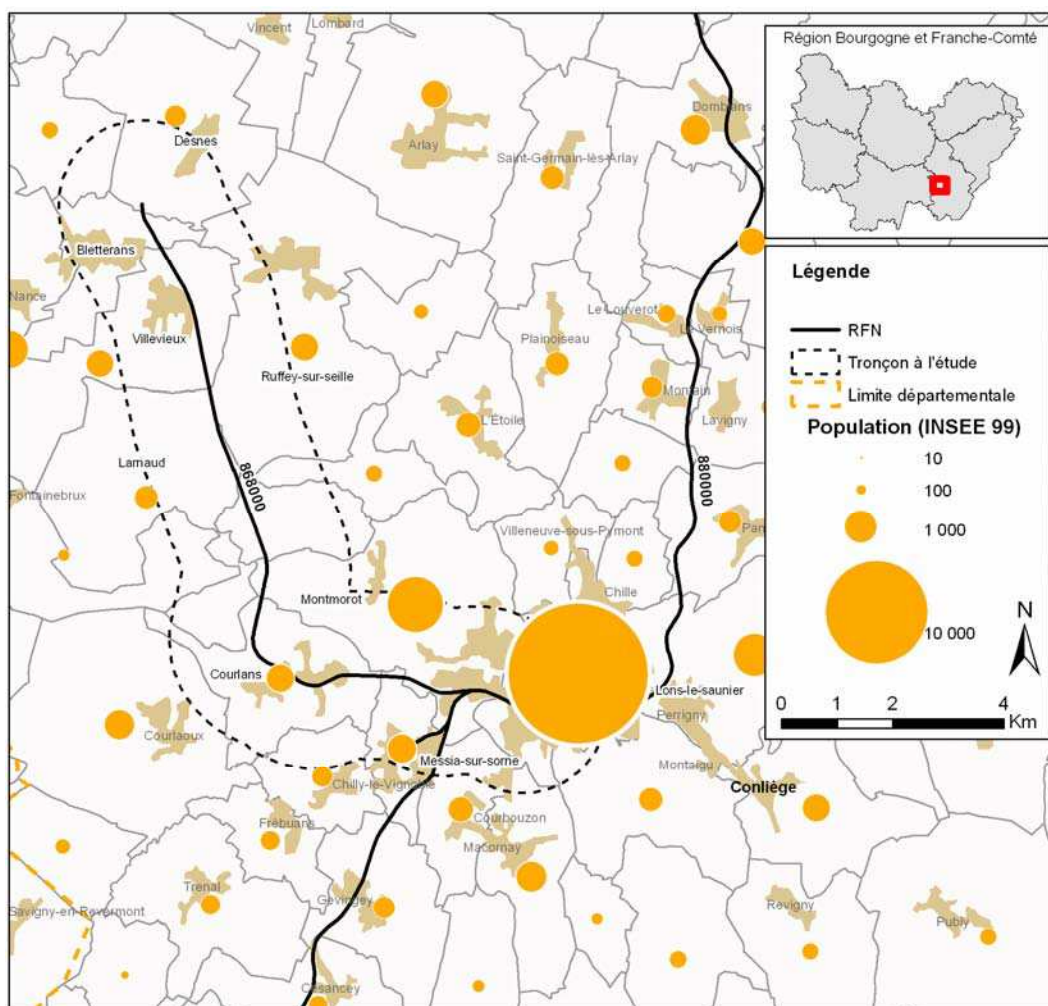
La section de ligne concernée par la procédure de fermeture se situe en zone périurbaine de Lons-le-Saunier, et part en direction de la Côte d'Or. Elle longe la N78 entre Chalon-sur-Saône à St-Laurent-en-Grandvaux, puis traverse l'autoroute A39 entre Dijon et Bourg-en-Bresse, et longe la RD470 entre Courlans et Desnes.

II. Situation démographique

- **Situation actuelle :**

La ville de Lons-le-Saunier est assise au pied du premier plateau du massif jurassien à l'est et au sud, tandis que s'étend à l'ouest la plaine de la Bresse et au nord le vignoble, où la ligne est située. La préfecture du Jura est à égale distance de Besançon, Dijon, Bourg-en-Bresse et Genève en traversant le massif. Lons-le-Saunier est desservie par l'autoroute A39, ce qui la met à 1h de Dijon et à 1h30 de Lyon. Sa gare principale se trouve sur la ligne Strasbourg-Lyon.

La section de ligne est située à l'Ouest – Nord-Ouest de Lons-le Saunier, partant de cette dernière vers la frontière avec la Cote d'Or. La population de l'aire d'influence de la ligne atteint 8030 habitants sur une superficie de 75,79 km². Cela représente une densité de population de 105 hab/km², nettement supérieure à celle du département du Jura qui est de 50 hab/km².



Carte 3 : Population des communes impactées par la ligne n°868000
Source : RFF DR BFC 2007, IGN BD Carto, RGI V.11, INSEE RGP 99

La ligne traverse des communes périurbaines ayant une population assez faible. La carte ci-après illustre la situation de cette ligne qui part dans des territoires de plus en plus ruraux du département du Jura.

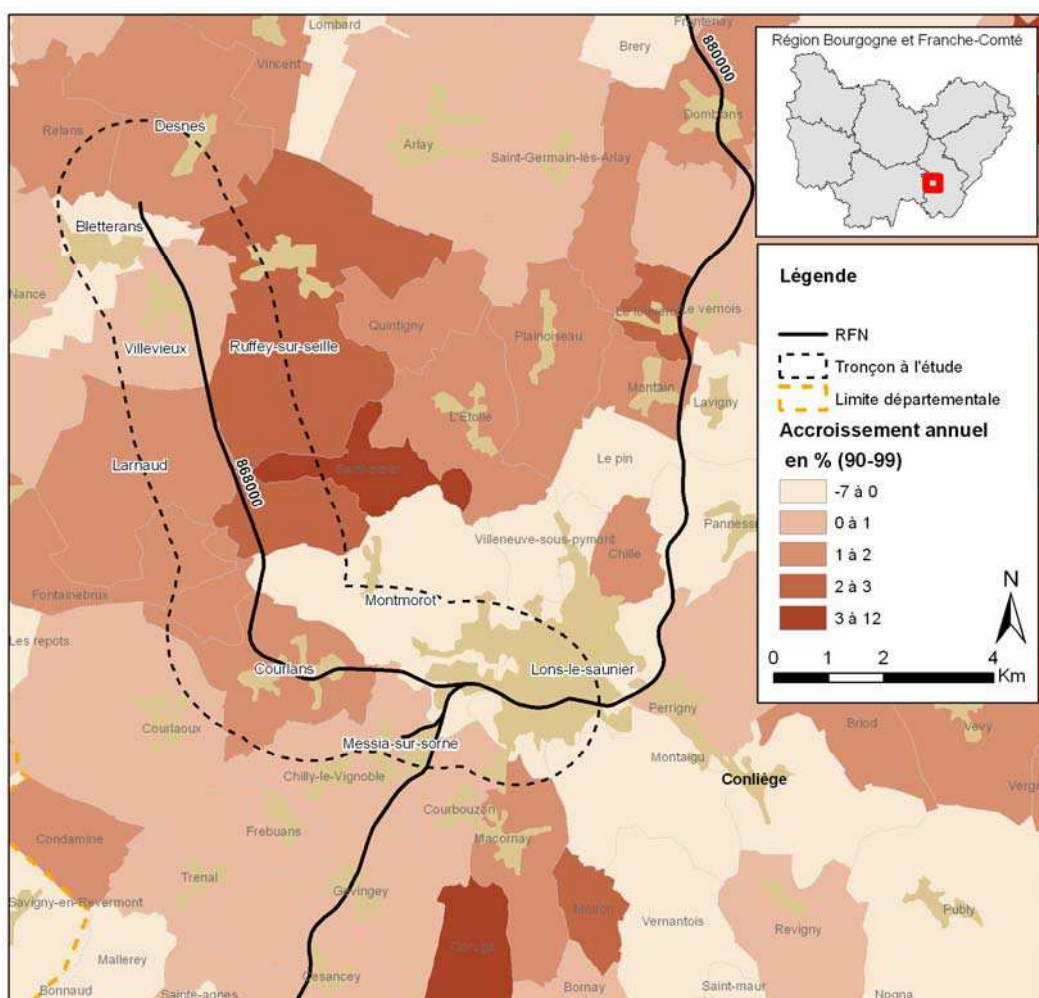
L'évolution démographique entre 1990 et 1999 permet de dire que la population des communes desservies par la section de ligne a diminué avec un taux de - 0,15 % par an, alors que le département du Jura enregistrait sur cette même période une légère augmentation (+ 0,09 %).

<i>Communes</i>	<i>Population 1990</i>	<i>Population 1999</i>	<i>Taux d'évolution annuel</i>
DESNES	369	425	+1,64 %
BLETTERANS	1423	1359	-0,51 %
RUFFEY-SUR-SEILLE	602	736	+2,26 %
VILLEVIEUX	631	670	+0,67 %
LARNAUD	449	493	+1,04 %
COURLANS	640	737	+1,58 %
MESSIA-SUR-SORNE	739	804	+0,94 %
MONTMOROT	3177	3090	-0,31 %
LONS-LE-SAUNIER	19144	18483	-0,39 %
<i>TOTAL</i>	<i>27174</i>	<i>26797</i>	<i>-0,15 %</i>

Tableau 1 : Evolution de la population entre 1990 et 1999

Source : RFF DR BFC 2007, INSEE RGP 90 et RGP 99

Les communes traversées représentent un bassin de population de 26797 habitants. Entre 1990 et 1999, les communes de ce périmètre ont connu une diminution démographique avec 377 habitants en moins. Cette diminution peut être attribuée à la préférence de la population à résider dans des communes périurbaines, plutôt qu'en ville. Cette hypothèse est vérifiable avec le taux d'évolution annuel où les chiffres positifs se retrouvent pour la majorité dans les communes de première ou seconde couronne de l'agglomération de Lons-le-Saunier.



Carte 4 : Accroissement naturel des communes impactées par la ligne n°868000

Source : RFF DR BFC 2007, IGN BD Carto, RGI V.11, INSEE RGP 99

- **Perspectives d'évolution :**

Selon l'INSEE, la population du Jura devrait d'ici 2030 connaître une croissance négative de l'ordre de 3,6%. Mais la tendance d'évolution pour les communes de la section de lignes devraient voir leur population augmenter puisque Lons-le-Saunier est la préfecture du département, et qui plus est, relativement bien desservie par les axes de communication.

Selon les projections de l'INSEE d'octobre 2001, le périmètre d'influence de la ligne devrait connaître une augmentation de la population de l'ordre de 2,5 % au cours des prochaines années. Par conséquent, entre 1999 et 2030, la population de ce périmètre augmenterait d'environ 670 personnes, soit 27467 habitants au regard des chiffres présentés.

III. Migrations domicile-travail

Grâce au tableau ci-dessous issu des données INSEE du recensement de 1999, on s'aperçoit que la plupart des habitants des communes traversées par la section de ligne vont travailler dans leur zone d'emploi, à savoir Lons-le-Saunier. Néanmoins, les chiffres montrent que certains résident dans ces communes mais vont travailler dans le département dans d'autres zones d'emploi, voire hors département. Ce dernier point peu s'expliquer par la proximité des régions Bourgogne et Rhône-Alpes.

<i>Communes de domicile</i>	<i>Communes de travail</i>		
	<i>Lons-le-Saunier</i>	<i>Dans Département</i>	<i>Hors Département</i>
	<i>VP</i>	<i>VP</i>	<i>VP</i>
DESNES	135	10	7
BLETTERANS	349	27	25
RUFFEY-SUR-SEILLE	240	14	20
VILLEVIEUX	216	17	7
LARNAUD	181	7	12
COURLANS	270	6	15
MESSIA-SUR-SORNE	260	12	9
MONTMOROT	1017	55	49
LONS-LE-SAUNIER	4449	322	259
TOTAL	7117	470	403

Tableau 2 : Migrations domicile-travail de la population de 1999

Source : INSEE RGP 99

IV. Alternatives de transport

- **Transports en commun (lignes de cars départementaux)**

De nombreuses lignes départementales desservent les communes traversées par la ligne de chemin de fer concernée. Toutes permettent de rejoindre le bassin d'emploi de Lons-le-Saunier. Néanmoins, des dessertes vers les villes de Bourg-en-Bresse et Chalon-sur-Saône sont possibles, avec des temps de trajet excédant 1h40.

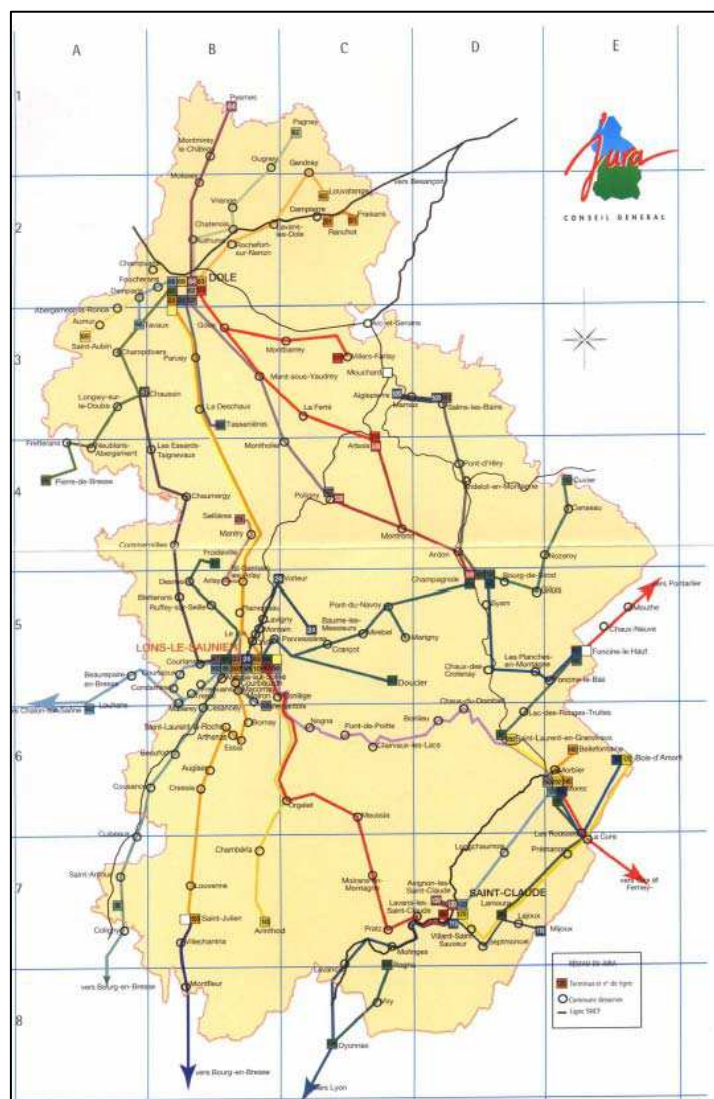
Une seule ligne traverse les communes de Desnes, Bletterans, Villevieux, Larnaud, Ruffey-sur-Seille et Messia-sur-Sorne, à savoir les lignes 67, 81, et 88. En ce qui concerne les autres communes, elles sont desservies par au moins 2 lignes de bus (67 et 88 ou 502 et 67).

Au regard des données fournis par JURABUS selon les indicateurs horaires des lignes routières départementales, deux catégories de lignes se distinguent. La première assure les relations entre les grandes villes évoquées précédemment (Chalon-sur-Saône et Bourg-en-Bresse). L'offre et les horaires sont cadencés tout au long de la journée avec des départs et arrivées échelonnés depuis ou en direction de Lons-le-Saunier. La seconde catégorie a une vocation de « ligne domicile-travail ». En effet, les horaires permettent de rejoindre la ville de Lons-le-Saunier le matin vers 7h, et d'avoir des retours programmés le soir vers 18h.

<i>Sens de la ligne</i>	<i>Ligne n°</i>	<i>L</i>	<i>M</i>	<i>Me</i>	<i>J</i>	<i>V</i>	<i>S</i>
LONS-LE-SAUNIER – VINCENT	81	3	3	2	4	3	1
VINCENT – LONS-LE-SAUNIER	81	2	2	3	3	2	1
LONS-LE-SAUNIER – CHAUSSIN	67	5	6	4	5	5	1
CHAUSSIN – LONS-LE-SAUNIER	67	4	5	4	4	5	1
LONS-LE-SAUNIER – CHALON-SUR-SAONE	502	10	10	8	10	10	5
CHALON-SUR-SAONE – LONS-LE-SAUNIER	502	8	8	8	6	6	3
LONS-LE-SAUNIER – BOURG-EN-BRESSE	88	7	6	6	6	6	4
BOURG-EN-BRESSE – LONS-LE-SAUNIER	88	8	8	6	8	8	4

Tableau 3 : Nombre de trajets par jour des lignes départementales

Source : JURABUS (indicateur horaire des lignes routières départementales)



Carte 5 : Lignes de bus départementaux

Source : JURABUS (indicateur horaire des lignes routières départementales)

- **Réseau routier**

<i>Destination</i>	<i>Itinéraire pour aller à Lons-le-Saunier</i>	<i>Jusqu'à Lons-le-Saunier</i>	
		<i>Distance (en km)</i>	<i>Temps (en min)</i>
DESNES	D58, D33, D470 puis N78	15	17
BLETTERANS	D470 puis N78	13	15
RUFFEY-SUR-SEILLE	D38E2, D470 puis N78	13	14
VILLEVIEUX	D470 puis N78	11	12
LARNAUD	D137, D470 puis N78	9,5	11
COURLANS	N78	5	7
MESSIA-SUR-SORNE	D158 puis N78	3	4
MONTMOROT	N78	2	3

Tableau 4 : Distances et temps des communes traversées pour Lons-le-Saunier

Source : VIAMICHELIN

La route nationale 78, de Chalon-sur-Saône à St-Laurent-en-Grandvaux, constitue l'axe principal permettant de desservir l'ensemble des communes traversées par la section de ligne. Ensuite, le réseau départemental avec la D470 permet de rejoindre les communes au Nord-Ouest à une dizaine de kilomètres de Lons-le-Saunier.

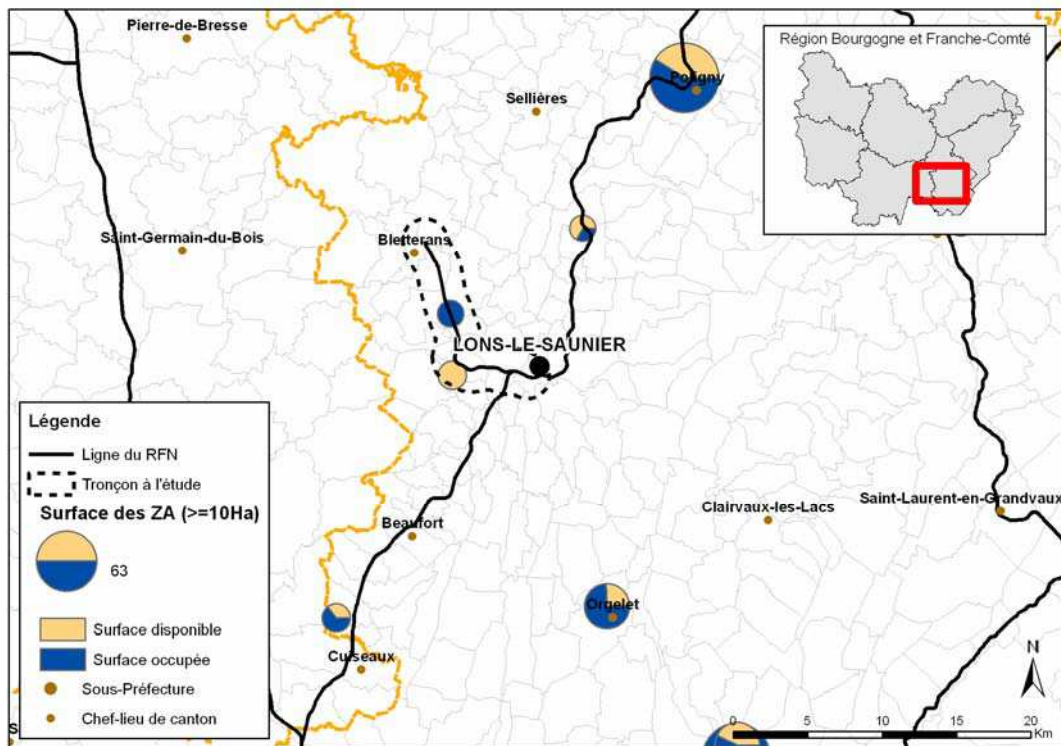
Pour les temps de parcours cités précédemment, le train ne pourrait concurrencer la voiture. Le temps en train serait de même ordre si tous les arrêts étaient effectués. De ce fait, en raison de la faible distance entre les communes de Lons-le-Saunier et Desnes, le mode ferroviaire ne présente pas une alternative pertinente face au mode routier en termes de temps de parcours.

V. Potentiel fret

Aucune entreprise n'est embranchée sur la section de ligne entre Desnes et Lons-le-Saunier. Néanmoins, la ligne n°868000 comprend l'entreprise INTERVAL située sur la commune de PESEUX. Aujourd'hui, cette entreprise de commerce de gros de céréales et aliments pour le bétail affrète des trains en direction de Chaughey pour répartir les wagons pour d'autres destinations. L'entreprise est à ce jour la seule à faire du FRET sur la ligne Chaughey - Lons-le-Saunier.

En raison de la situation « périurbaine » de Lons-le-Saunier, les perspectives de développement économique de ce territoire sont orientées vers le tourisme et les activités de loisirs.

La carte suivante décrit la concentration des zones d'activités de plus de 10 ha sur le Sud de la Franche-Comté.



Carte 6 : Localisation des zones d'activités à proximité de la ligne n°868000

Source : RFF DR BFC 2007, IGN BD Carto, RGI V.11, ARD FC

VI. Potentiel touristique

Principaux sites touristiques à proximité immédiat de la ligne :

- Bresse Jurassienne
- La forêt de chaux
- Vignoble et Revermont
- Les vins du Jura (Château Chalon, le vin jaune, l'Arbois)
- Pays des lacs et petite montagne
- Cascades du Hérisson
- Les lacs du Jura et les pays du Haut-Jura
- Les Hautes Combes
- Plaisirs de l'hiver, avec la neige et les activités de loisirs

VII. Potentiel issu de l'analyse partenariale

La démarche engagée par RFF sur les perspectives d'évolution de la section de ligne Chaugey – Lons-le-Saunier a permis de rencontrer les acteurs et de juger l'intérêt qu'ils portent sur son devenir. Les rencontres et réunions avec les acteurs locaux ont permis de décrire les projets qu'ils souhaitent élaborer suite à la fermeture de la ligne.

La synthèse des entretiens et des réunions réalisés a permis de mettre en évidence l'intérêt pour une valorisation du cadre urbain de l'emprise de la ligne.

Le projet est porté par les Communauté de Communes du Foulletons et du Bassin de Lons-le-Saunier, ainsi que des communes de Villevieux et de Bletterans qui souhaitent déposer les voies et aménager l'emprise de la voie en une voie verte.

Evolution envisagée

I. Synthèse du diagnostic

- **Etat de la ligne** : continuité assurée
- **Potentialité ferroviaire** : l'analyse territoriale et partenariale ne permet pas d'envisager une reprise du trafic ferroviaire (voyageurs et/ou fret)
- **Potentialité touristique** : le potentiel touristique de la ligne est réel. Les différentes collectivités ont affirmé leurs souhaits d'acquérir l'emprise de la voie ferrée pour un aménagement de voie verte.
- **Piste de valorisation identifiée** : Projet de voie touristique.

La section de ligne comprise entre Desnes (Pk 392,500) et Lons-le-Saunier (Pk 406,959) ne présente aucun intérêt de reprise de trafic, voyageur et Fret. L'unique intérêt mis en évidence par les acteurs locaux est leur projet de voie touristique.

II. Orientation retenue

Les communes de Villevieux et de Bletterans et les Communauté de Communes des Foulletons et du Bassin de Lons-le-Saunier ont rappelés plusieurs fois leurs intérêts pour l'acquisition de la section de ligne en vue de réaliser une voie verte.

RFF propose donc la fermeture en vue d'une convention d'occupation temporaire aux Communauté de Communes de Foulletons et du Bassin de Lons-le-Saunier et aux communes de Villevieux et de Bletterans pour une reconversion en voie verte

Annexes

COPIE

17 NOVE 1971

Géomètre VB.3

Section de ligne déclassée
CHAUSSIN - FLEURE

1 dossier

Monsieur L. ROUSSEL
Ingénieur Principal H.C.
Chef du 3ème Arrondissement
Voie et Bâtiments
Cour de la Gare
21 - DIJON-VILLE

à

Monsieur le Directeur
des Services Fiscaux
Affaires Foncières et Domaniales
Cité Administrative
39 - LONS-LE-SAUNIER

Monsieur le Directeur,

Un décret ministériel en date du 29 Octobre 1970 (JO du 18 Novembre 1970) a prononcé le déclassement de la ligne CHAUGEY - LONS-LE-SAUNIER entre les points kilométriques 367,400 et 373,150 - Section CHAUSSIN - FLEURE.

En application de la Convention du 15 Mai 1954, de son avenant en date du 10 Juin 1955 et du protocole du 9 Juin 1957 fixant les conditions de liquidation des lignes d'intérêt général déclassées, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le dossier général de remise à votre Administration des éléments d'infrastructure et de superstructure constituant la section de ligne en cause sise sur le territoire des communes de CHAUSSIN, ASNANS, GATEY, LA-CHAÎNÉE-DES-COUPIS et FLEURE.

Si la teneur du présent dossier reçoit votre agrément, je vous serais obligé de me retourner, après avoir daté et revêtu de votre signature, un exemplaire du procès-verbal de remise des éléments d'infrastructure et de superstructure à l'Administration des Services Fiscaux du JURA.

L'exemplaire vous revenant des procès-verbaux de remise de passages à niveau, passage supérieur et de chemins latéraux est joint dans le sous-dossier de chaque commune intéressée.

Enfin lorsque cette section de ligne sera remise à votre Service, je vous ferais parvenir les archives en cause.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments distingués.

LE CHEF DU 3^e ARRONDISSEMENT
Signé : L. ROUSSEL

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Réseau du SUD-EST

Région de DIJON -- Division de l'Equipement.

Ligne de CHAUGEY à LONS-le-SAUNIER

Section déclassée de CHAUSSIN à PLEURE

PROCES-VERBAL

de remise à l'Administration des Services Fiscaux du JURA, par la Société Nationale des Chemins de Fer Français, des éléments d'infrastructure de la Section de ligne déclassée et située sur le territoire des Communes de : CHAUSSIN, ASNANS, GATEY, LA CHAINEE des COUPIS et PLEURE entre les PK : 367,400 et 373,150.

+(1) quatorze L'An mil neuf cent soixante ~~trois~~ le huit

du mois de juillet

les soussignés :

1°) Monsieur COINTAULT, Ingénieur Principal, Chef de la Division de l'Equipement à DIJON, représentant la Société Nationale des Chemins de Fer français.

* (2)

+(2) MEYNIER 2°) Monsieur ~~DEMAZERY~~, Directeur divisionnaire des Impôts, (Affaires Foncières et Domaniales) du JURA, représentant l'Administration des Services Fiscaux,

ont exposé ce qui suit :

Par décret de M. le Ministre des Transports en date du 29.10.1970 (JO du 18.11.1970) la section de ligne de CHAUSSIN à PLEURE a été déclassée - PK 367,400 à 373,150.

La Convention du 15 Mai 1954 et son avenant en date du 10 Juin 1955 a fixé les conditions de liquidation des éléments d'infrastructure et de superstructure des lignes déclassées, notamment en ce qui concerne les lignes construites aux frais de l'Etat et qui ont été incorporées aux concessions des Anciennes Compagnies.

Le protocole du 9 Juin 1957 intervenu entre les représentants du Ministère des Travaux Publics, du Ministère des Finances (Service des Domaines) et la S.N.C.F. a déterminé les modalités d'application de cette convention et de son avenant.

Ceci exposé :

Monsieur COINTAULT es qualités déclare faire remise, à l'Administration des Services Fiscaux, des éléments d'infrastructure de la Section de ligne déclassée, dont il s'agit, située sur le territoire des Communes de : CHAUSSIN, ASNANS, GATEY, LA CHAINEE des COUPIS et PLEURE, à Monsieur ~~DEMAZERY~~ es qualités qui déclare l'accepter aux conditions ci-dessous énoncées.

.../...

CONDITIONS GENERALES

Les immeubles remis ont été acquis par l'Etat en suite d'un jugement d'expropriation du Tribunal civil de DOLE en date du 15 Mars 1899 transcrit au bureau des hypothèques de DOLE le 21.9.1905, volume 926 et divers actes de ventes amiables.

La présente remise ne concerne que les éléments d'infrastructure compris entre les PK 367,400 et 373,150 de ladite ligne.

Les droits des tiers sont réservés, et l'Administration des Services Fiscaux sera subrogée aux droits comme aux obligations de la Société Nationale des Chemins de Fer Français envers les ayants droit.

L'Administration des Services Fiscaux assurera la gestion et l'entretien des divers éléments d'infrastructure remis à dater de la signature du présent P.V.

L'administration des Services Fiscaux sera chargée de procéder à la liquidation de ces éléments par vente, conformément aux dispositions des lois relatives aux ventes des immeubles domaniaux.

Conformément au protocole du 9 Juin 1957, le produit des aliénations afférentes aux éléments d'infrastructure sera encaissé par les Services Fiscaux à titre définitif (entre les PK 367,400 et 373,150).

La Société Nationale des Chemins de Fer Français sera déchargée des impôts afférents aux éléments remis à partir du 1er Janvier qui suivra la date du présent P.V.

CONDITIONS PARTICULIERES

TERRAINS

Les terrains remis figurent sur l'état indicatif, pièce n° 2. Les contenances indiquées pour les diverses parcelles sont celles figurant à la matrice cadastrale, d'une part, et résultant des titres de propriété, d'autre part.

PASSAGE A NIVEAU

L'assiette des voies publiques aux passages à niveau a fait l'objet de remise séparée aux Services Publics ayant la charge des voies routières.

Ci-joint les procès-verbaux de remise.

OUVRAGES D'ART

Les ouvrages remis à l'Administration des Services Fiscaux sont désignés au tableau n° 3.

Après visite contradictoire, effectuée par les représentants qualifiés des deux Administrations, il a été convenu que tous ces ouvrages sont remis dans leur état actuel. Ils ont été reconnus comme étant dans l'ensemble, en état convenable d'entretien et de conservation.

En ce qui concerne le Pont supérieur établi au PK 371,014, il a été remis à la Commune de GATEY, suivant PV de remise en date du 13 Septembre 1971.

.../...

CONSTRUCTIONS

- INFRASTRUCTURE

Maison de garde, abris de cantonniers...

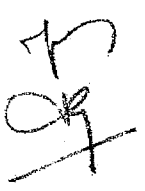
Ces bâtiments désignés au tableau n° 4 sont remis dans leur état actuel.

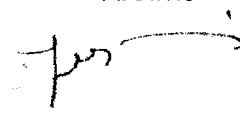
Le montant des loyers et redevances des dits éléments sera encaissé directement par la S.N.C.F. jusqu'au 1er Janvier qui suivra la date du présent P.V.

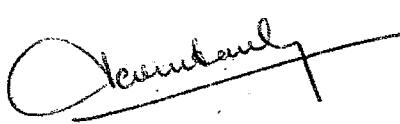
Le tableau n° 6 comporte les indications relatives à la location dont les bâtiments et les terrains remis font l'objet.

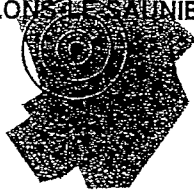
Les différents documents se rapportant à la remise de cette ligne sont consignés au bordereau des pièces annexées au dossier de chacune des communes de : CHAUSSIN, ASNANS, GATEY, LA CHAÎNÉE des COUPIS et PLEURE.

approuvé trois Fait et clos à DIJON, les jour, mois et an que ci-dessus.
mots rayés
nuls.


Le Représentant de la
Société Nationale des
Chemins de Fer Français

Le Représentant de
l'Administration des
Services Fiscaux


Le Chef de la Division
de l'Équipement,




LONS-le-SAUNIER, le 20 novembre 2001

Monsieur le Président
RESEAU FERRE DE FRANCE
Tour Pascal A
6, Place des degrés
la Défense 7
92 045 LA DEFENSE CEDEX

A l'attention de Madame Anne FLORETTE
et Madame Odile GILLO

FST/PV

N/Réf. : 2001 - 0590 D

Objet : ligne n°868 000 de Lons-le-Saunier à Bletterans
fermeture et retranchement de la ligne
cession des terrains d'assiette au profit de la Communauté de communes

Affaire suivie par : Frank STEYAERT

Monsieur le Président,

Par délibération en date du 27 novembre 2000, la Communauté de communes du Bassin de Lons-le-Saunier a décidé de se porter acquéreur d'une partie des emprises de la ligne citée en objet.

Par courrier en date du 28 mars 2001, vous nous informiez que la procédure de fermeture de la ligne puis de retranchement de cette ligne du réseau ferré national était engagée depuis le 6 février 2001. Or, à ce jour, nous sommes sans nouvelles de ce dossier.

Je vous confirme l'intérêt que manifeste la Communauté de communes pour une cession des terrains d'assiette à son profit et je vous saurais reconnaissant de bien vouloir m'informer de l'état d'avancement de la procédure.

Je vous prie d'accepter, Monsieur le Président, l'assurance de mes très courtoises salutations.

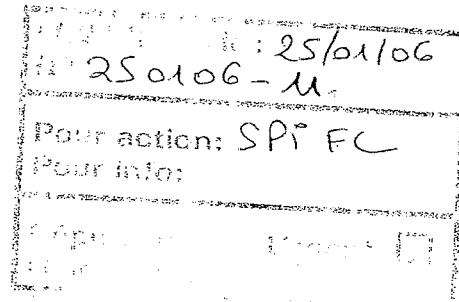
Le Président,

Jacques PELISSARD

Copie pour information
à M. le Directeur régional de la SNCF

**COMMUNAUTE DE COMMUNES
LES FOULLETONS**

Mairie de RUFFEY-SUR-SEILLE
1, rue du Général Lecourbe
39140 RUFFEY-SUR-SEILLE
Tél. 03.84.85.03.35
Fax 03.84.85.05.17



RUFFEY-SUR-SEILLE, le 23 janvier 2006

Réseau Ferré de France
3, allée de l'île aux moineaux
25 042 BESANCON CEDEX

Objet : demande récupération emprise voie ferrée
section ligne LONS LE SAUNIER - BLETTERANS

à l'attention de M. Pascal GUILLAUME

Monsieur,

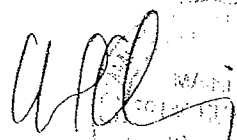

Suite à notre conversation téléphonique d'il y a quelques semaines, je vous confirme que nous sommes intéressés pour disposer d'une partie de l'ancienne voie ferrée Lons le Saunier – Saint Jean de Losne.

Cette partie se trouve sur les Communes de LARNAUD et RUFFEY (voir plan joint). Elle est déjà traversée par l'autoroute A39 et occupée par 2 entreprises.

Nous sommes intéressés par l'achat de cette emprise ou, à défaut, par une mise à disposition dans le cadre d'un bail de très longue durée. Le plus urgent pour nous est la partie longeant notre zone artisanale que nous avons l'intention d'étendre très rapidement.

Je vous remercie de l'attention que vous voudrez bien porter à notre demande et vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Président,


Daniel URBAIN




Lons-le-Saunier, le 5 avril 2007

LGV RR reçu le : 19/4/07	
N° 190407-33	
Pour action:	YS (2x)
Pour info:	NS
Réponse:	Urgent <input type="checkbox"/>
Signataire:	

Monsieur Marc SVETCHINE
Directeur Régional
de Réseau Ferré de France
Bourgogne-Franche-Comté
3, allée de l'île aux moineaux
25 000 BESANCON

JP/OM

N/Réf. : 2007 -- 0309 - D

Objet : Convention démontage des voies

Affaire suivie par : Olivier MARTIN

Monsieur le Directeur,

Lors de notre rencontre en date du 26 mars dernier, nous avons convenu d'une mise à disposition de l'emprise de la voie Lons-Chaugey au profit de la Communauté de Communes du Bassin de Lons le Saunier pour une période de dix ans, RFF s'engageant de son côté à prendre en charge la part de travaux non amortie si au terme des 10 ans il y a nécessité de reprendre l'emprise.

avant le 10/04/07

J'ai le plaisir de vous informer que c'est sur cette base d'accord, que le conseil communautaire s'est prononcé favorablement pour la prise en charge des travaux de démontage des voies et la mise à disposition du terrain..

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la convention dûment remplie pour le financement du démontage des voies, ainsi que la délibération prise par la communauté de communes.

Je me permets également de solliciter votre bienveillance pour que nous puissions signer la convention de mise à disposition des voies dans les meilleurs délais, afin de pouvoir engager les travaux de réalisation de la voie verte.

En vous remerciant de la prise en compte de nos remarques, je vous prie d'accepter, Monsieur le Directeur, l'assurance de mes très courtoises salutations.

Le Président de la Communauté de Communes
du Bassin de Lons le Saunier,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Pelissard', written over a horizontal line.

Jacques PELISSARD

Copie à :
Madame le Directeur Régional de la SNCF
M. CHOULOT Vice-Président délégué à l'environnement

**DELEGATION TERRITORIALE
de l'IMMOBILIER SUD-EST**
Pôle Valorisations/ Transactions
5 et 6 Place Charles BERAUDIER
69428 LYON cedex 03



RESEAU FERRE de FRANCE
3,allée de l'île aux moineaux
avenue Edouard Droz
25042 BESANCON cedex

LYON, le 9 août 2007

Affaire suivie par Pierre Debard - ☎ 04 78 65 53 62

Objet : **Votre demande du 02/08/07 de recherche en archives sur la ligne 868000 Chaugey à Lons-Le-Saunier**

Voici les éléments que j'ai pu trouver, il n'existe pas de dossiers commerciaux permettant de dater secteur par secteur l'arrêt des trafics de voyageurs ou de marchandises.
En tout état de cause quand une ligne est déclassée c'est qu'il n'y a plus de trafic, ni d'espoir de reprise depuis quelques années déjà.

Pk origine / Pk fin	Déclassement	Acheteur	Date
357.900 / 367.400	25/02/93 JO 05/03/93		
358.252 / 359.100		coop agri Interval acte not.04/05/00 (transmis à rff le 10/05/00)	
359.206 / 362.230	" "	commune de Peseux	acte not. 27/12/95
362.357 / 367.400		commune de Chaussin	acte not. 08/11/95
367.400 / 373.150	29/10/70 JO 18/11/70	remis aux services fiscaux	08/07/74
373.150 / 392.500	26/07/73		
373.150 / 379.530		commune de Pleure	acte not. 11/12/81
		commune de Sergenon	acte not. 24/03/82
		commune de Sergenon	acte not. 27/11/80,
		commune des Deux-Fays	acte not. }27/11/80
		commune de Chassagne	remembrement 1981
		commune des Deux-Fays	remembrement 1981
379.530 / 381.410		commune de Foulénay	remembrement 1980
381.410 / 381.600		commune de Chaumergy	acte not. 23/05/84
382.025 / 384.410		commune de Chaumergy	remembrement 1980
384.410 / 385.210		commune de La Chaux en Bresse	remembrement 1981
385.210 / 387.410		commune de Commenailles	acte not. 26/05/83
387.490 / 388.356		tuileries Jacob	acte not. 04/03/80
389.374 / 392.500		communes de Desnes	acte not. 09/03/82

392.500 / 406.959

Ce tronçon est RETRANCHE du RFN, la procédure de déclassement a été annulée pour vice de forme suite à un recours de la FNAUT. Le DECLASSEMENT n'est toujours pas prononcé, mais la décision appartient à RFF.
La communauté de Commune du Bassin Lédonien a demandé en 2005 l'achat du tronçon allant des pk 393.093 à 406.959.

Le dernier trafic de fret sur ce tronçon date de 1995.

Je reste à votre disposition pour d'autres précisions concernant cette affaire

Pierre DEBARD

Besançon, le 21 septembre 2007

Monsieur le Président du Conseil régional
de Franche-Comté
Hotel de région
4 Square de Castan
25031 BESANÇON Cedex

Direction régionale
Bourgogne Franche-Comté
Lettre recommandée avec A.R.

Objet : Ligne n° 868000 de Desnes à Lons-le-Saunier
Fermeture de la section comprise entre les PK 392.500 et 406.959

Références : D07-303 – BFC/DAP
Affaire suivie par : Yann SAURET - ☎ 03.81.21.37.12
Pièce jointe : 1

Monsieur le Président,

Les communautés de communes de Foulletons et du bassin de Lons-le-Saunier ainsi que les communes de Villevieux et Bletterans m'ont saisi d'un projet de reconversion en voie verte qu'elles envisagent de réaliser sur les emprises de l'ancienne ligne n° 868 000 entre Desnes et Lons-le-Saunier.

Cette ligne, aujourd'hui sans trafic, pourrait présenter un intérêt stratégique à long terme, par exemple comme liaison entre la future gare bressane de la branche Sud et le centre de Lons-le-Saunier. Toutefois, afin de donner une suite favorable à ce projet touristique, Réseau Ferré de France propose une simple fermeture sans déclassement, afin de conserver cette section dans le domaine public ferroviaire. Une convention d'occupation temporaire, révocable à tout moment, permettra ainsi de concilier les intérêts de chacun.

Aussi, en application du décret n°2003-194 du 7 mars 2003, modifiant et complétant l'article n°22 du décret n°97-444 du 5 mai 1997, Réseau Ferré de France est amené à consulter votre collectivité sur le projet de fermeture de la section de ligne ci-dessus référencée.

La délibération de votre assemblée donnant son avis sur ce projet, doit être transmise à Réseau Ferré de France dans un délai de trois mois. L'absence de réponse de l'organe délibérant dans ce délai vaudra avis favorable.

Vous trouverez, ci-joint, le dossier constitué par mes services. M. Yann SAURET, Chargé d'Aménagement et Patrimoine, est à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur régional
Bourgogne/Franche-Comté

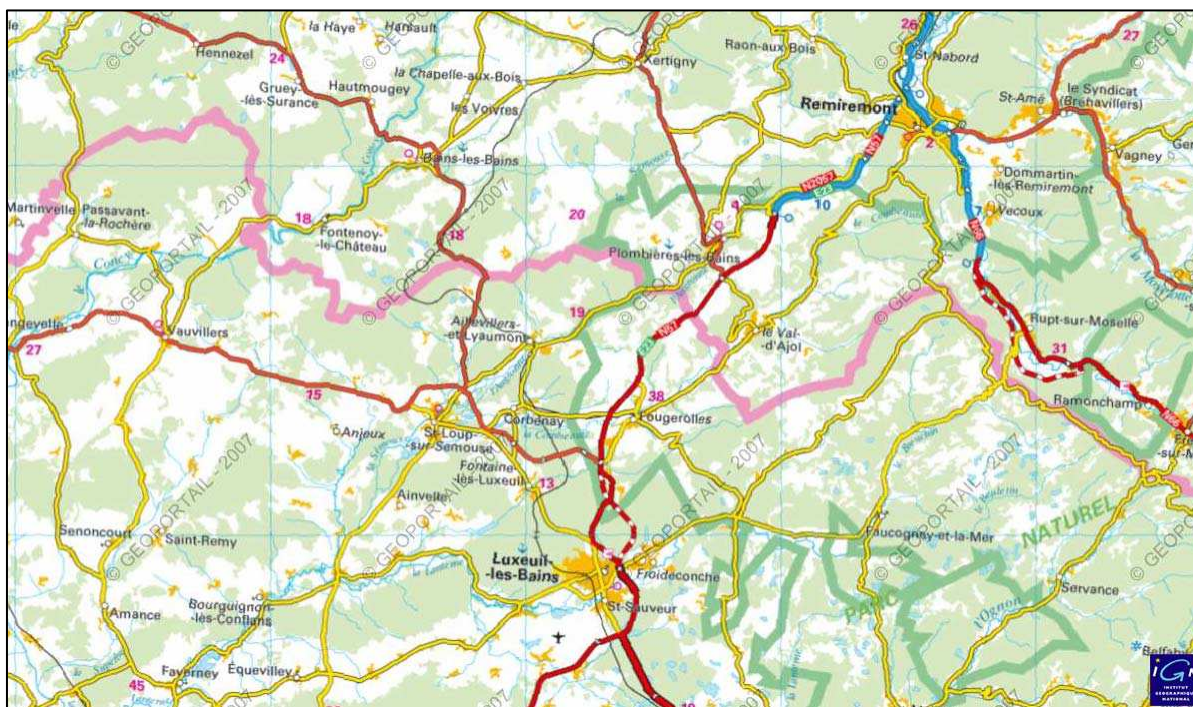
Marc SVETCHINE

Copie : M. le Préfet du Jura



Direction Régionale
Bourgogne Franche-Comté
Département Aménagement et Patrimoine
3, allée de l'île aux moineaux
Avenue Edouard Droz
25042 Besançon Cedex

Ligne n°054000 de Corbenay à Faymont
Fermeture de la section de ligne
Corbenay (PK 95,590) à Fougerolles (PK 103,200)



DOSSIER DE CONSULTATION INTERNE

Sommaire

Préambule.....	3
Présentation générale de la section de ligne.....	4
I. Situation	4
II. Historique.....	5
III. Ouvrages d’arts	7
IV. Reportage photos	7
Analyse territoriale	9
I. Situation géographique.....	9
II. Situation démographique.....	9
III. Migrations domicile-travail	11
IV. Alternatives de transport	12
V. Potentiel fret	14
VI. Potentiel touristique	15
VII. Potentiel issu de l’analyse partenariale	15
Evolution envisagée	16
I. Synthèse du diagnostic	16
II. Orientation retenue	16
Annexes.....	17

Préambule

La ligne n°054000 entre Corbenay et Fougerolles constituait un maillon ferroviaire entre le Nord de la Haute-Saône et les Vosges, reliant Ailevillers et Faymont via le Val d'Ajol et indirectement Remiremont.

D'une longueur de 8 km, cette ligne comprenant une seule voie n'est pas électrifiée.

La section de ligne n'est plus exploitée pour le trafic voyageur depuis la seconde guerre mondiale, alors que le fret a vu son trafic arrêter en 2005. Aujourd'hui, cette ligne dans un état moyen voire mauvais mais avec des ouvrages en meilleur état que la ligne.

Ce dossier de consultation a été constitué suite à la demande de tiers, puisque le Conseil Général de Haute-Saône a fait état de son intérêt pour la totalité de l'emprise neutralisée pour en faire une voie verte, les entreprises SA PEUREUX et SA FER ET METAUX pour acquérir une portion de terrain à proximité de leurs sites respectifs.

Réseau Ferré de France souhaite donner une suite favorable à ce projet. Ce présent document permet de procéder à la fermeture de cette section de ligne du Réseau Ferré National (RFN).

Présentation générale de la section de ligne

I. Situation

- **Ligne** : CORBENAY – FAYMONT
- **Département** : HAUTE-SAONE (70)
- **Origine** : CORBENAY (PK 95,590)
- **Fin** : FOUGEROLLES (PK 103,200)
- **Linéaire** : 7,610 km
- **Date d'arrêt du trafic** :
 - trafic voyageurs : 1^{er} mai 1942
 - trafic fret : juin 2005
- **Continuité** : La section de voie est sans issue et ne dessert pas d'entreprise. Aucun ouvrage n'a été édifié sur la ligne. La continuité de la ligne est donc assurée.

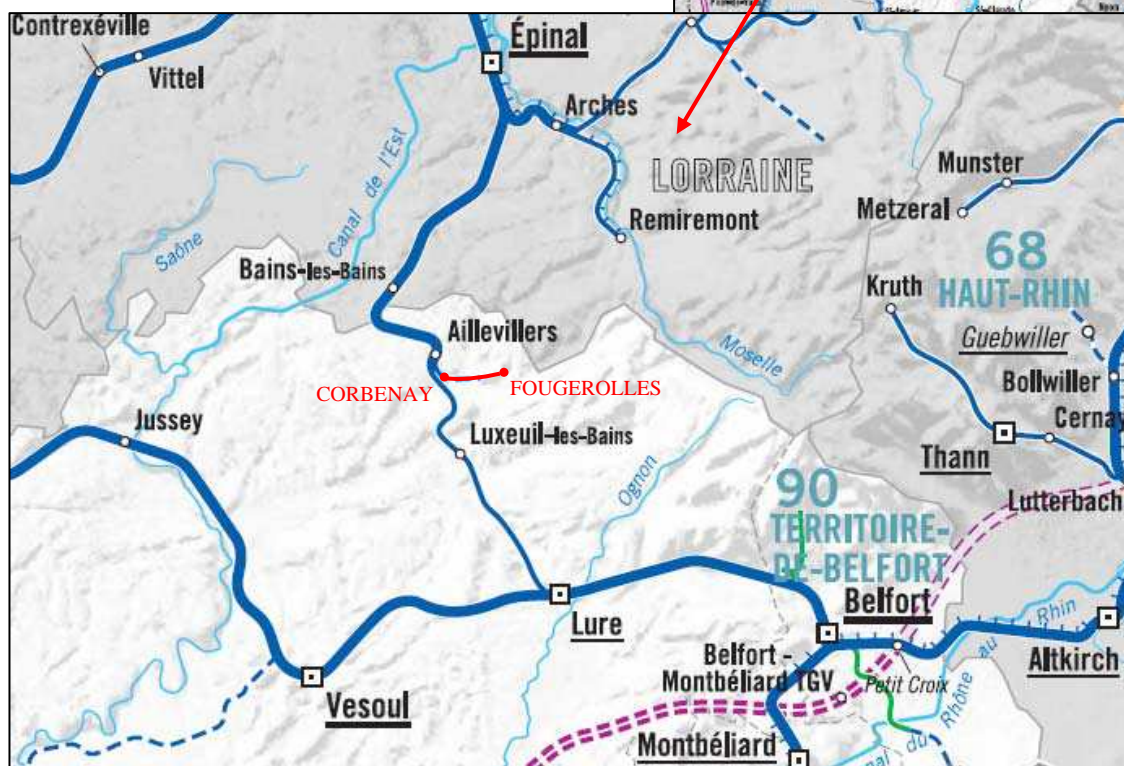
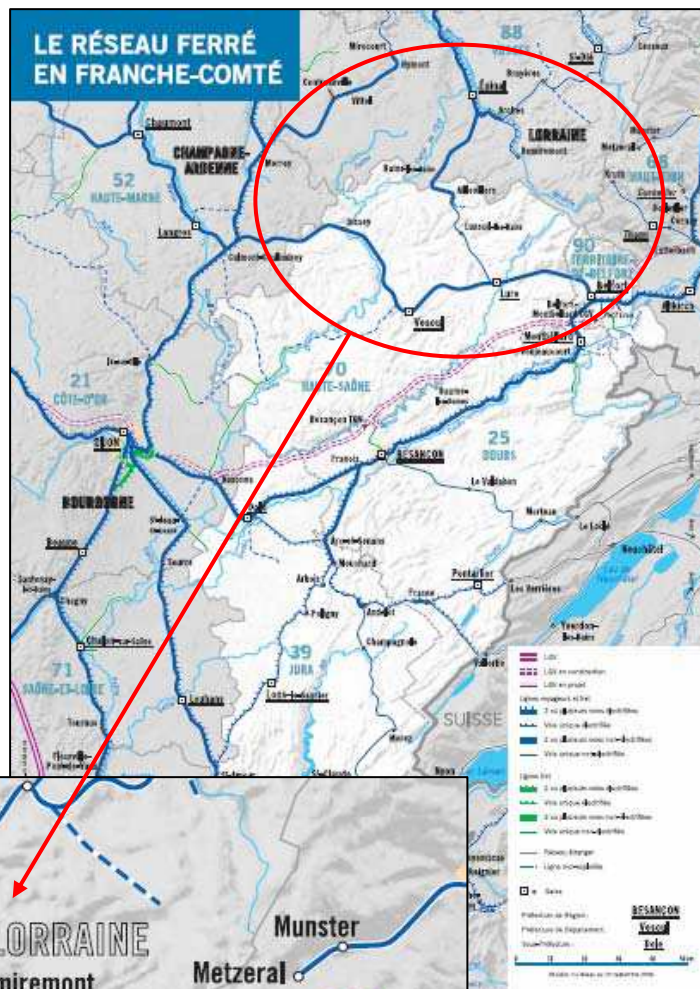


Schéma de ligne

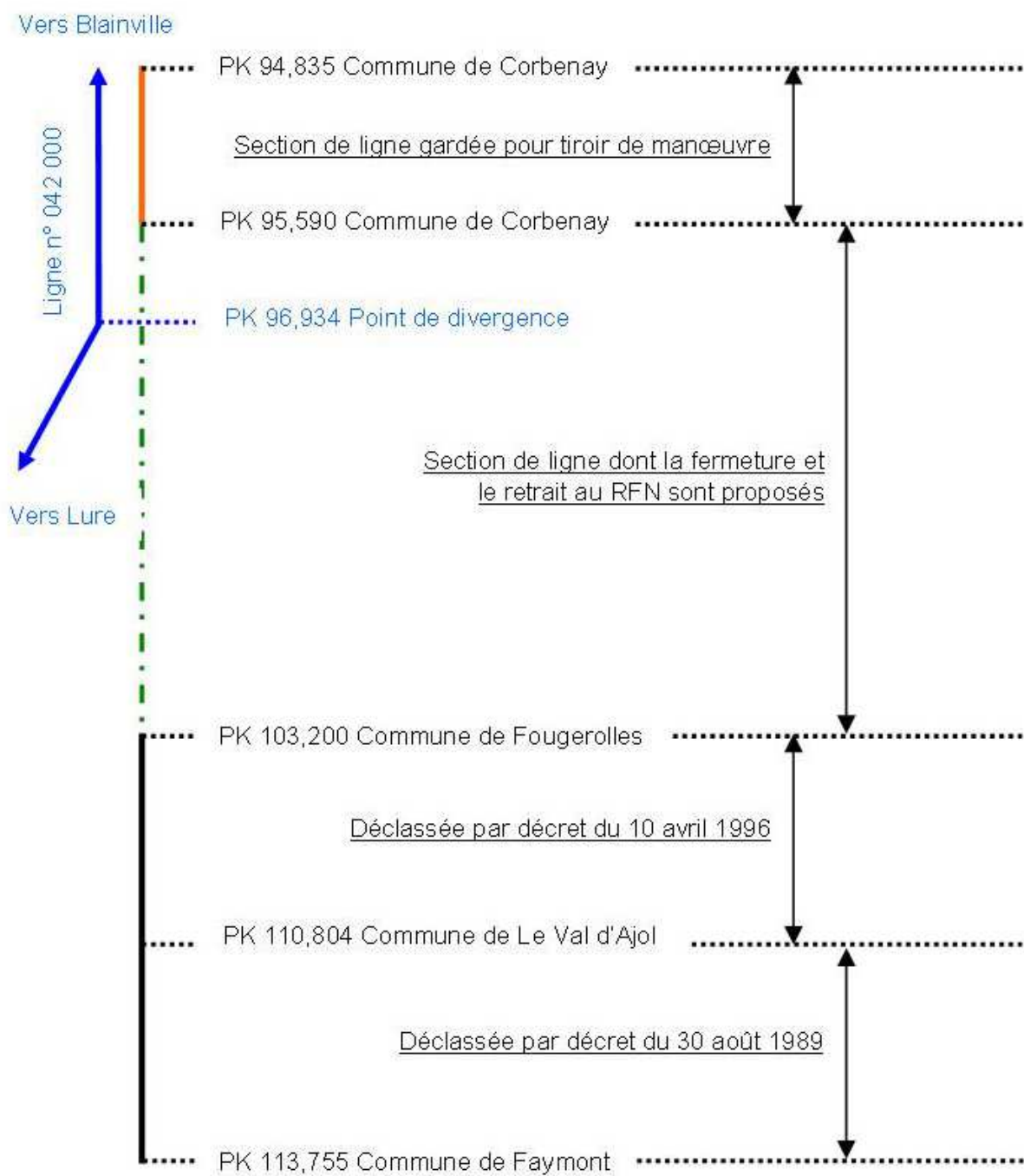


Schéma 1 : Schéma de la ligne entre Corbenay et Faymont n°054000

Source : RFF DR BFC 2007, SNCF DI

III. Ouvrages d'arts

- PK 100,805 : Pont-route composé de 1 travée
- PK 101,730 : Pont-rail de 16 ml de longueur composé de 1 travée
- PK 101,857 : Pont-rail de 25 ml de longueur composé de 1 travée

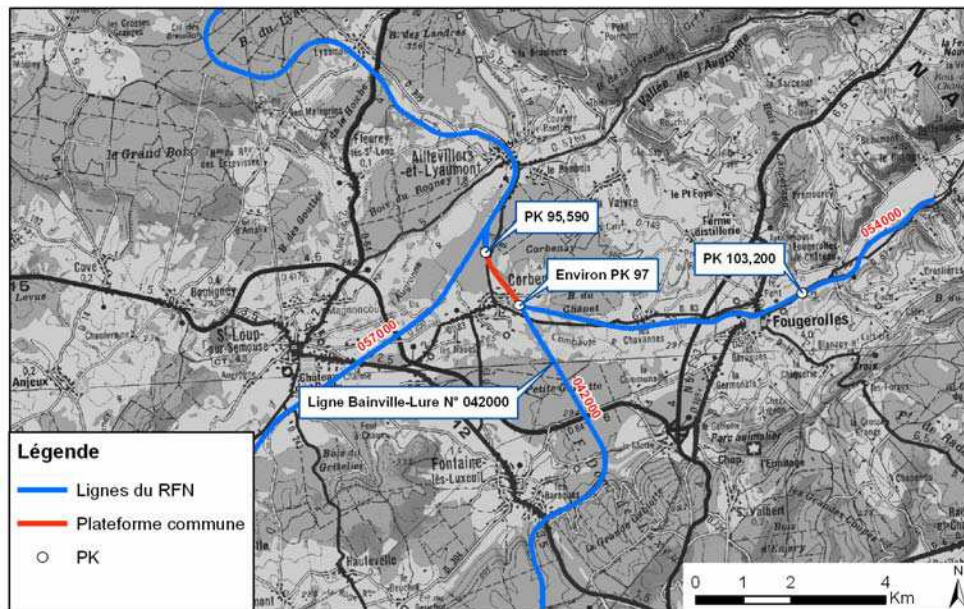
IV. Reportage photos (Sources : RFF DR BFC 2007)





Analyse territoriale

I. Situation géographique



Carte 2 : Situation géographique de la ligne n°054000

Source : RFF DR BFC 2007, RGI V.11, IGN SCAN 100

Au préalable la ligne s'étendait de la commune de Corbenay, département de la Haute-Saône, jusqu'à Faymont, département des Vosges. Aux frontières Nord de la Franche-Comté et Sud de la Lorraine, cette ligne ferroviaire traversait en zone rurale les communes de Faymont et Fougerolles.

La section se situe en secteur semi rural, dont Fougerolles fait partie du Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges. Fougerolles est traversée par la rivière la Combeauté qui descend de la commune limitrophe du Val d'Ajol dans le quartier du Château, puis traverse le centre-ville et le quartier des Chavannes avant de quitter la ville en direction de Corbenay. Ces communes sont limitrophes de la région Lorraine, et est au porte d'entrée du Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges.

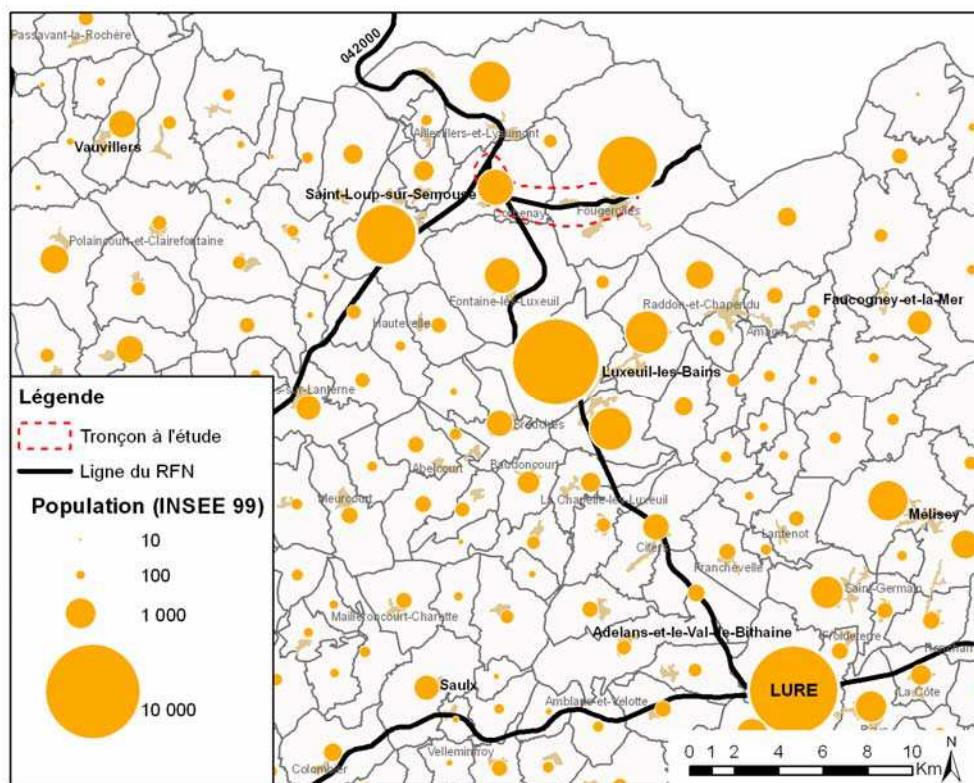
La ligne ferroviaire en question traverse la commune de Fougerolles, ses hameaux du Château et des Chavannes et la commune de Corbenay. Surnommé le « pays de la cerise », il est renommé pour son alcool, le kirsch, et pour son attrait touristique avec le parc animalier de Fougerolles – Saint-Valbert.

II. Situation démographique

• Situation actuelle :

La section de ligne est située le long de la rivière la Combeauté, en partie dans le Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges. La population de l'aire d'influence de la ligne atteint 5369 habitants sur une superficie de 67 km². Cela représente une densité de population de 83 hab/km², nettement supérieure à celle du département de la Haute-Saône qui est de 43 hab/km².

La ligne traverse des communes rurales ayant une population assez faible. La carte ci-après illustre la situation excentrée de cette ligne par rapport aux grands bassins de population du département de la Haute-Saône.



Carte 3 : Population des communes impactées par la ligne n°054000

Source : RFF DR BFC 2007, IGN BD Carto, RGI V.11, INSEE RGP 99

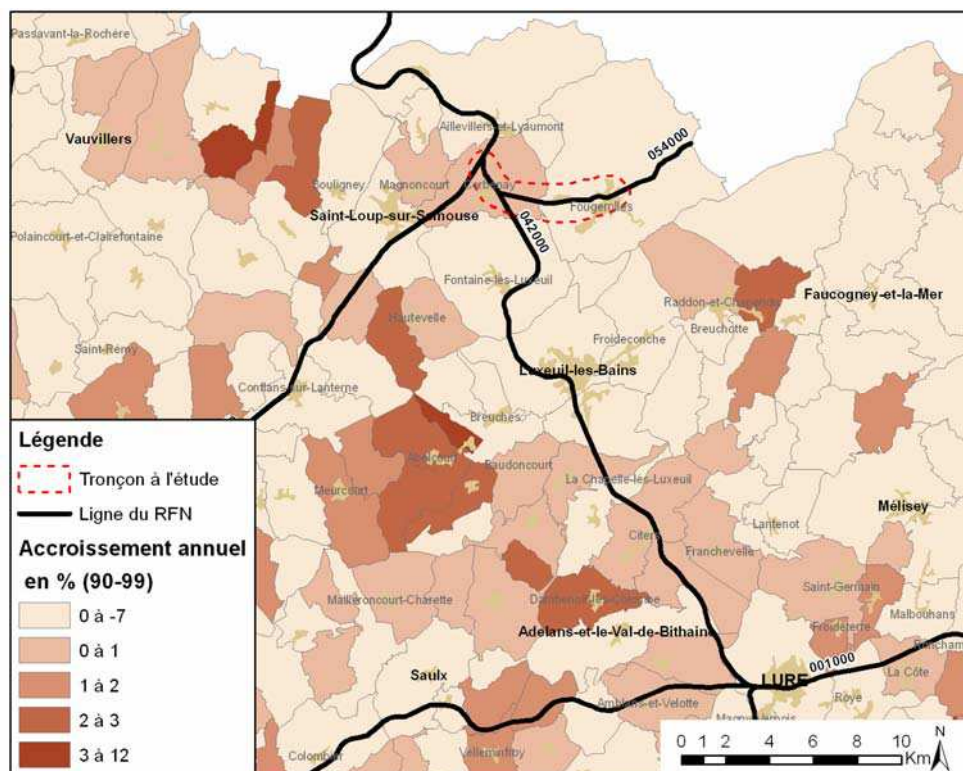
L'évolution démographique entre 1990 et 1999 permet de dire que la population des communes desservies par la section de ligne a diminué avec un taux de - 0,37 % par an, alors que le département de la Haute-Saône enregistrait sur cette même période une stagnation (0 %).

<i>Communes</i>	<i>Population 1990</i>	<i>Population 1999</i>	<i>Taux d'évolution annuel</i>
CORBENAY	1377	1392	+ 0,12 %
FOUGEROLLES	4167	3967	- 0,53 %

Tableau 1 : Evolution de la population entre 1990 et 1999

Source : RFF DR BFC 2007, INSEE RGP 90 et RGP 99

Les communes traversées représentent un bassin de population de 5359 habitants. Entre 1990 et 1999, les communes de ce périmètre ont connu une diminution démographique avec 185 habitants en moins. Cette diminution de population peut être attribué par le fait que ces communes sont excentré par rapport aux bassins plus importants que sont Luxeuil-les-Bains, St-Loup-sur-Semouse voire Epinal. De façon plus précise, on s'aperçoit que la commune proche de la ligne Bainville-Lure avec sa gare d'Aillevillers, Corbenay, a connu une faible croissance, alors que Fougerolles, plus éloigné a connu une croissance négative entre 1990 et 1999.



Carte 4 : Accroissement naturel des communes impactées par la ligne n°054000

Source : RFF DR BFC 2007, IGN BD Carto, RGI V.11, INSEE RGP 99

- **Perspectives d'évolution :**

Selon l'INSEE, la population de la Haute-Saône devrait d'ici 2030 connaître une croissance négative de l'ordre de 3,8%. Mais la tendance d'évolution pour les communes de la section de lignes devraient voir leur population avoir une régression plus importante. Il est à noter que les territoires sont plus peuplés et ont une situation géographique ne permettant pas d'apercevoir de grands changements.

Selon les projections de l'INSEE d'octobre 2001, le périmètre d'influence de la ligne devrait connaître un amoindrissement de l'ordre de 11.9% au cours des prochaines années. Par conséquent, entre 1999 et 2030, la population de ce périmètre diminuerait d'environ 635 personnes.

III. Migrations domicile-travail

Grâce au tableau ci-dessous issu des données INSEE du recensement de 1999, on s'aperçoit que la plupart des habitants de Corbenay et Fougerolles se déplacent en VP (Véhicule particulier) dans la zone d'emploi dont les communes font parties. Cependant, peu vont travailler dans le département de la Haute-Saône. Néanmoins, la proximité avec la région Lorraine laisse apercevoir que des habitants de ces communes vont travailler hors du département.

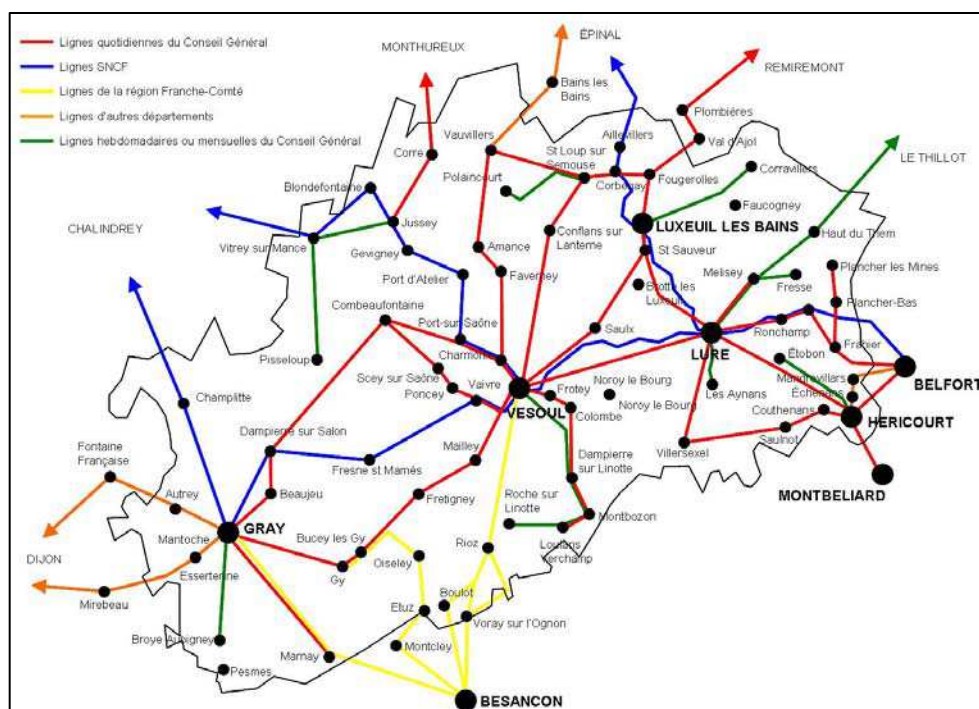
Communes de domicile	Communes de travail		
	Luxeuil-les-Bains - Lure	Dans Département	Hors Département
	VP	VP	VP
CORBENAY	397	13	25
FOUGEROLLES	1007	44	150
TOTAL	1404	57	175

Tableau 2 : Migrations domicile-travail de la population de 1999

Source : INSEE RGP 99

IV. Alternatives de transport

- Transports en commun (lignes de cars départementaux)



Carte 5 : Lignes de bus départementaux

Source : CG70 (indicateur horaire des lignes routières départementales)

Fougerolles et Corbenay sont desservies par des lignes allant à Vesoul via Aillevillers, mais également sur la ligne Luxeuil – Val d'Ajol. Deux lignes desservent la commune de Fougerolles et une seule pour Corbenay. La ligne 4 dessert les deux communes successivement. Ainsi, le tableau ci-après montre le nombre de bus départementaux partant pour ces directions, sachant que les horaires sont pour la plupart le matin entre 7h et 8h, et le soir entre 17h et 19h.

Cependant, les horaires en direction de Vesoul (ligne n°4), sont uniquement le matin pour un retour le soir, ceci permettant aux scolaires et aux personnes travaillant à Vesoul de se déplacer. Ce sont ainsi 2 départs possibles le matin et 3 retours le soir en semaine, sauf le samedi où ce sont des bus de retour pour

13h. Pour ce qui est de la ligne n°13, les départs sont possibles 1 à 2 fois le matin, et avec 2 retours possibles le soir vers la commune de Fougerolles.

<i>Sens de la ligne</i>	<i>Ligne n°</i>	<i>L</i>	<i>M</i>	<i>Me</i>	<i>J</i>	<i>V</i>	<i>S</i>
VESOUL – CORBENAY	4	3	3	3	3	3	2
CORBENAY – VESOUL	4	2	2	2	2	2	2
VESOUL – FOUGEROLLES	4	1	1	2	1	1	1
FOUGEROLLES – VESOUL	4	2	2	2	2	2	2
LUXEUIL – FOUGEROLLES – VAL D’AJOL	13	4	4	5	4	4	2
VAL D’AJOL – FOUGEROLLES – LUXEUIL	13	3	3	3	3	3	1

Tableau 3 : Lignes de bus départementaux

Source : CG70 (indicateur horaire des lignes routières départementales)

- **Réseau routier**

La route nationale 57 constitue l’axe routier permettant de relier les villes de Luxeuil-les-Bains et Lure qui constituent le bassin d’emploi pour les communes de la section de ligne. Cette route traverse du Nord au Sud l’axe de la ligne Corbenay – Faymont. Elle a fait l’objet d’un réaménagement et d’une sécurisation au début des années 2000 pour relier Epinal à Lure. Cette infrastructure routière est notamment passée en 2x2 voies sur une large partie de son tracé.

<i>Communes</i>	<i>Luxeuil-les-Bains</i>		<i>Lure</i>	
	<i>Distance (km)</i>	<i>Temps (min)</i>	<i>Distance (km)</i>	<i>Temps (min)</i>
CORBENAY	13	13	32	27
FOUGEROLLES	9	10	28	24

Tableau 4 : Distances et temps des communes traversées pour Luxeuil-les-Bains et Lure

Source : VIAMICHELIN

Pour rejoindre la commune d’Aillevillers depuis Fougerolles, il faut emprunter la route départementale 83 jusqu’à Corbenay, puis la RD 19. Ceci étant la route qui longe la voie ferrée, il y a une route alternative qui est direct entre ces deux communes, la RD 149. Pour les deux alternatives, les temps de parcours en voiture sont quasiment les mêmes.

<i>Communes</i>	<i>Aillevillers</i>	
	<i>Distance (km)</i>	<i>Temps (min)</i>
CORBENAY	4	5
FOUGEROLLES	7.5	9

Tableau 5 : Distances et temps des communes traversées pour Aillevillers

Source : VIAMICHELIN

Pour des temps comme ceux qui sont mentionnés, on ne peut pas dire que le train puisse concurrencer la voiture si la ligne était ouverte. Le temps en train serait de même ordre. De ce fait, en raison de la faible

distance entre ces villes de Corbenay et Fougerolles, mais également avec Aillevillers, le mode ferroviaire ne présente pas une alternative pertinente face au mode routier en termes de temps de parcours.

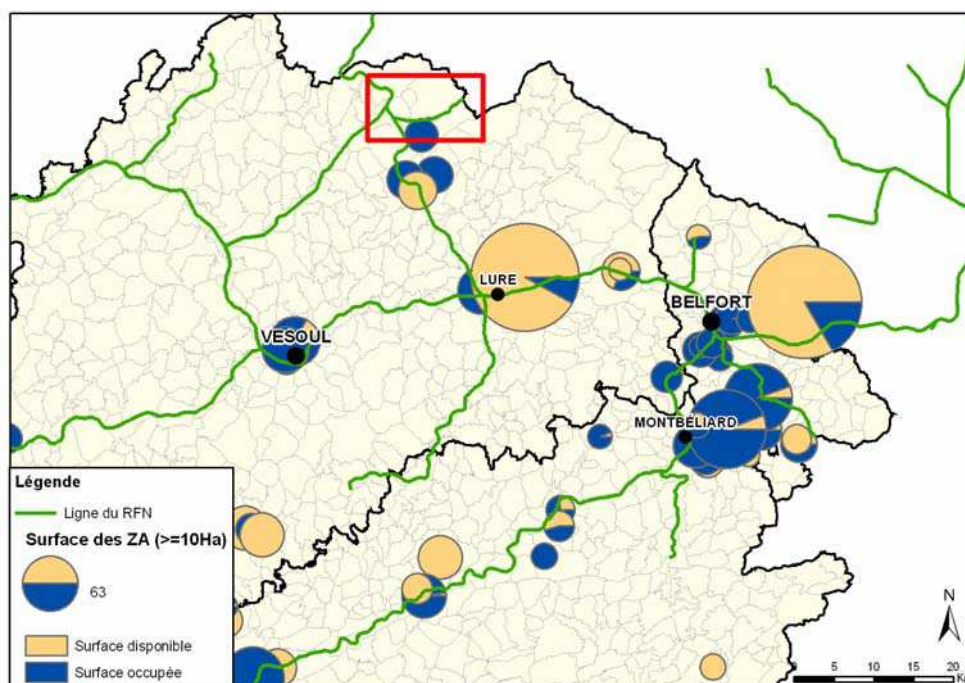
V. Potentiel fret

Le long de la ligne concernée entre Corbenay et Fougerolles, une zone d'activité pourrait être susceptible d'être intéressée. Il s'agit des Distilleries PEUREUX, située à Fougerolles. Or, leurs chargement s'étalant principalement des mois de Mai à Septembre, il ne semble pas opportun de réouvrir cette section de ligne pour du fret. Cependant, il expédie leurs livraisons par fret en gare d'Aillevillers. Pour ce faire, des camions permettent de faire ce trajet d'une dizaine de kilomètres.

Une seconde entreprise serait potentiellement intéressée par cette voie ferrée. La société SA BLAUD (FER ET METAUX) expédie également par fret en gare d'Aillevillers des tonnes de ferrailles et métaux. Il y a une dizaine d'année, la ligne permettait l'expédition de leur matière, mais leur faible fréquence a motivé la SNCF a reconsidéré cette tâche et donc de faire acheminer à eux aussi leur matière en gare d'Aillevillers.

Les perspectives de développement économique de ce territoire sont orientées vers le tourisme et les activités de loisirs. Cela ne présage pas l'implantation de nouvelles activités potentiellement intéressées par le mode ferroviaire.

La carte suivante décrit la concentration des zones d'activités de plus de 10 h sur le Nord de la Franche-Comté.



Carte 6 : Localisation des zones d'activités à proximité de la ligne n°054000

Source : RFF DR BFC 2007, IGN BD Carto, RGI V.11, ARD FC

VI. Potentiel touristique

Principaux sites touristiques à proximité immédiat de la ligne :

- Ermitage de Saint-Valbert (VIIe s.) - Eglise classée (XVIIIe s.) - 54 croix dont une classée au monument historique - Oratoires - Chapelles ;
- Sentier écologique des Pierres de Roûge ;
- Circuit patrimonial de Fougerolles-le-Château au petit moulin ;
- Parc animalier de Fougerolles St-Valbert ;
- Parcours de santé (Sentiers pédestres balisés, circuits VTT, quad) ;
- Ecomusée du Pays de la Cerise.

VII. Potentiel issu de l'analyse partenariale

La démarche engagée par RFF sur les perspectives d'évolution de la section de ligne Corbenay – Faymont a permis de rencontrer les acteurs et de juger l'intérêt qu'ils portent sur son devenir. Les rencontres et réunions avec les acteurs locaux ont permis de décrire les projets qu'ils souhaitent élaborer suite à la fermeture de la ligne.

La synthèse des entretiens réalisés a permis de mettre en évidence l'intérêt pour une valorisation touristique de l'emprise de la ligne.

Le projet est porté par le Conseil Général de la Haute-Saône qui souhaite déposer les voies et aménager une voie verte permettant de relier Corbenay à Fougerolles, et pour ensuite rejoindre la commune du Val d'Ajol. Ceci consisterait à créer un lieu de convivialité mais aussi un lieu sécurisé par rapport à la route départementale passant à proximité.

Evolution envisagée

I. Synthèse du diagnostic

- **Etat de la ligne** : continuité assurée
- **Potentialité ferroviaire** : l'analyse territoriale et partenariale ne permet pas d'envisager une reprise du trafic ferroviaire (voyageurs et/ou fret)
- **Potentialité touristique** : le potentiel touristique de la ligne est réel. Au-delà du PK 103,200, le Conseil Général de la Haute-Saône souhaite acquérir l'emprise de la ligne jusqu'au PK 107,000.
- **Piste de valorisation identifiée** : Projet de voie verte

La section de ligne comprise entre Corbenay (95,590) et Fougerolles (103,200) présente un intérêt touristique, mis en évidence par les acteurs locaux et leur projet de voie verte. Sa localisation à proximité des Vosges, partiellement dans le Parc Naturel du Ballon des Vosges est un réel atout.

II. Orientation retenue

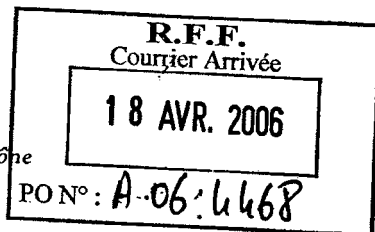
Le Conseil Général de la Haute-Saône a rappelé plusieurs fois son intérêt pour l'acquisition de la section de ligne pour un projet touristique.

**RFF propose donc la fermeture en vue de la cession au Conseil
Général de Haute-Saône pour reconversion en voie verte**

Annexes

Conseil général de la Haute-Saône

Le Président,
Sénateur de la Haute-Saône



VESOUL, le 12 AVR. 2006

MONSIEUR MICHEL BOYON
PRÉSIDENT DE RESEAU FERRE
DE FRANCE
92, AVENUE DE FRANCE
75648 PARIS CEDEX 13

Affaire suivie par Fernand BURKHALTER
tél. 03.84.96.71.50

Monsieur le Président,

Par lettre du 21 avril 2005, le Département de la Haute-Saône vous a confirmé son intention d'acquérir l'ancienne voie ferrée déclassée de CORBENAY à FAYMONT.

Or, récemment, deux entreprises sises sur la commune de FOUGEROLLES ont fait part de leur souhait d'acquérir les emprises ferrées qui traversent leurs établissements respectifs.

Il s'agit d'une part, de la S.A. Distilleries PEUREUX, représentée par son Président M. BAUD et de la S.A. « Fer et Métaux », représentée par son Président directeur général, M. VIALIS.

Pour des raisons évidentes de sécurité, il serait évidemment impossible d'envisager un autre usage dans l'enceinte même de ces entreprises.

Par ailleurs, la commune de FOUGEROLLES sollicite la rétrocession des emprises S.N.C.F. situées à hauteur du passage à niveau, dans le cadre de l'aménagement de la grande rue, pour y créer des parkings de part et d'autre.

Ces demandes locales ne font pas obstacle au projet départemental de reprise de cette ancienne voie ferrée.

En conséquence, il me serait agréable que la S.N.C.F. et Réseau Ferré de France puissent, d'ores et déjà, envisager la rétrocession des emprises mentionnées d'une part aux deux entreprises locales, ainsi qu'à la commune de FOUGEROLLES.

Je vous remercie de bien vouloir me tenir informé de la décision que vous aurez pu prendre.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Bien à vous,

Yves KRATTINGER

HÔTEL DU DÉPARTEMENT
23 RUE DE LA PRÉFECTURE
BP 349
70006 VESOUL CEDEX
Tél. 03 84 96 70 70
Fax 03 84 76 73 73
mel : y.krattinger@cg70.fr

L'avenir se construit en Haute-Saône





RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE

Besançon, le 12 mai 2006

Monsieur Yves KRATTINGER
Sénateur de la Haute-Saône
Conseil Général de la Haute-Saône
Hôtel du Département
23 Rue de la Préfecture
B.P. 349
70006 VESOUL CEDEX

Direction régionale
Bourgogne Franche-Comté

Objet : Ancienne voie ferrée de Corbenay à Faymont

Référence : D06-170 - BFC/DAP
Affaire suivie par : Yann SAURET

Monsieur le Sénateur,

Par votre courrier en date du 12 avril 2006, vous me rappelez l'intérêt que le département de la Haute-Saône porte à la ligne n° 054 000 de Corbenay à Faymont. Deux entreprises ainsi que la commune de Fougerolles ont fait part de leur souhait d'acquérir une partie de l'emprise de cette même ligne sans que cela ne soit rédhibitoire pour votre projet.

Le plan Fret SNCF a mis fin à l'ensemble des dessertes sur cette ligne. Réseau Ferré de France n'a donc pas vocation à conserver cette section de ligne dans le domaine publique ferroviaire. A priori, nous pouvons donner une suite favorable à ces différentes demandes.

Une réunion est programmée le 23 mai prochain avec vos services afin de recenser, sur l'ensemble du département, les lignes permettant le développement de voies vertes.

Je vous propose donc que la demande d'acquisition des emprises ferrées par les tiers cités précédemment soit abordée au cours de cette réunion.

La définition du périmètre de chaque projet permettra d'engager le processus de déclassement puis de cession.

Je reste à votre disposition pour tout complément d'information,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Sénateur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur Régionale
Bourgogne Franche-Comté

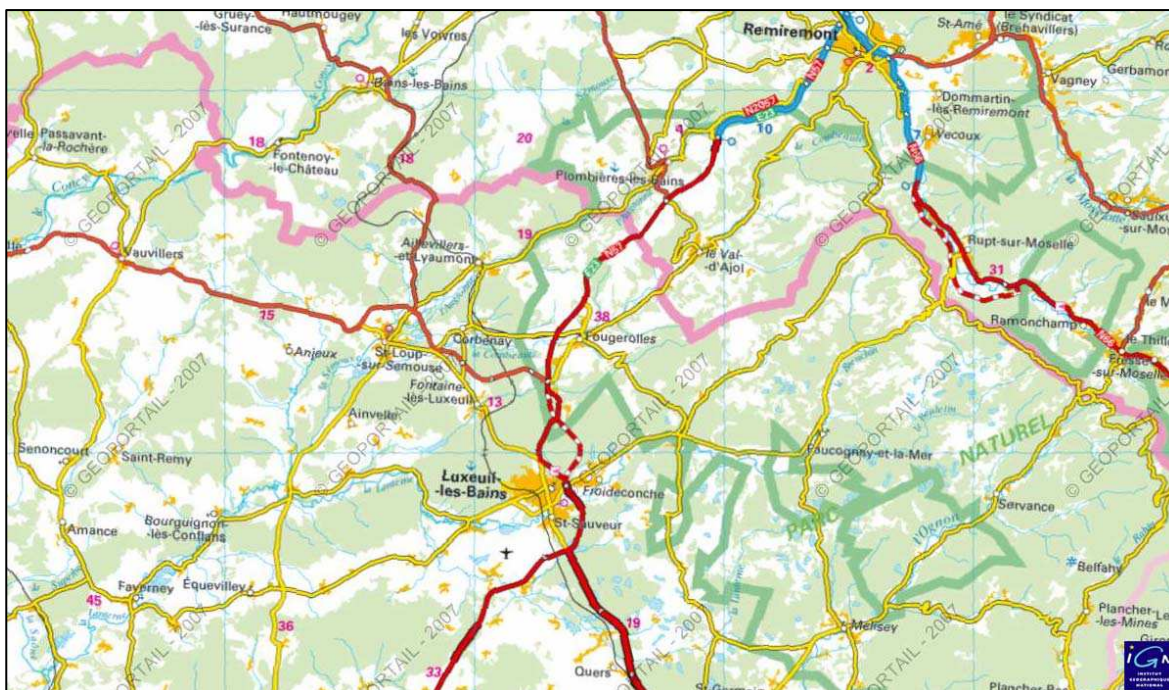
Marc SVETCHINE



Réseau Ferré de France
Département Aménagement et Patrimoine

Direction Régionale Bourgogne Franche-Comté
3, allée de l'île aux moineaux
Avenue Edouard Droz
25042 Besançon Cedex

Ligne n°868000 de Culmont à Gray
Fermeture de la section
Leffond (PK 323,876) à Gray (PK 352,210)



DOSSIER DE CONSULTATION INTERNE

Sommaire

Préambule

La ligne n°846000 entre Gray et Culmont constituait un maillon ferroviaire entre la Haute-Saône et la Haute-Marne.

D'une longueur de 30 km environ, cette ligne se compose d'une seule voie non électrifiée.

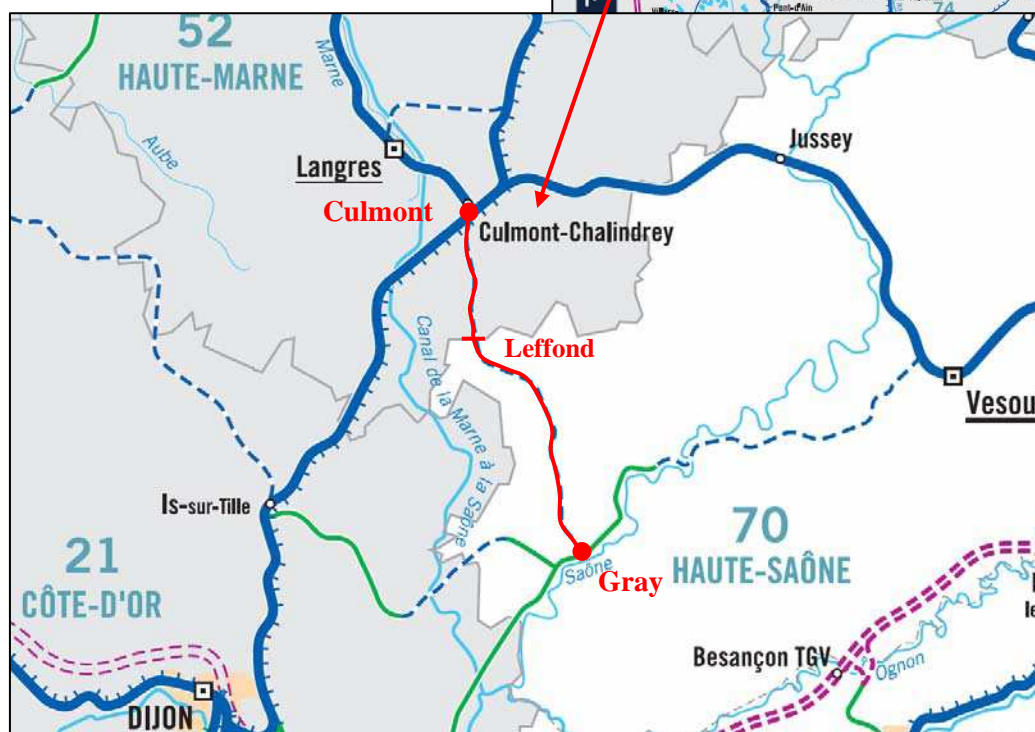
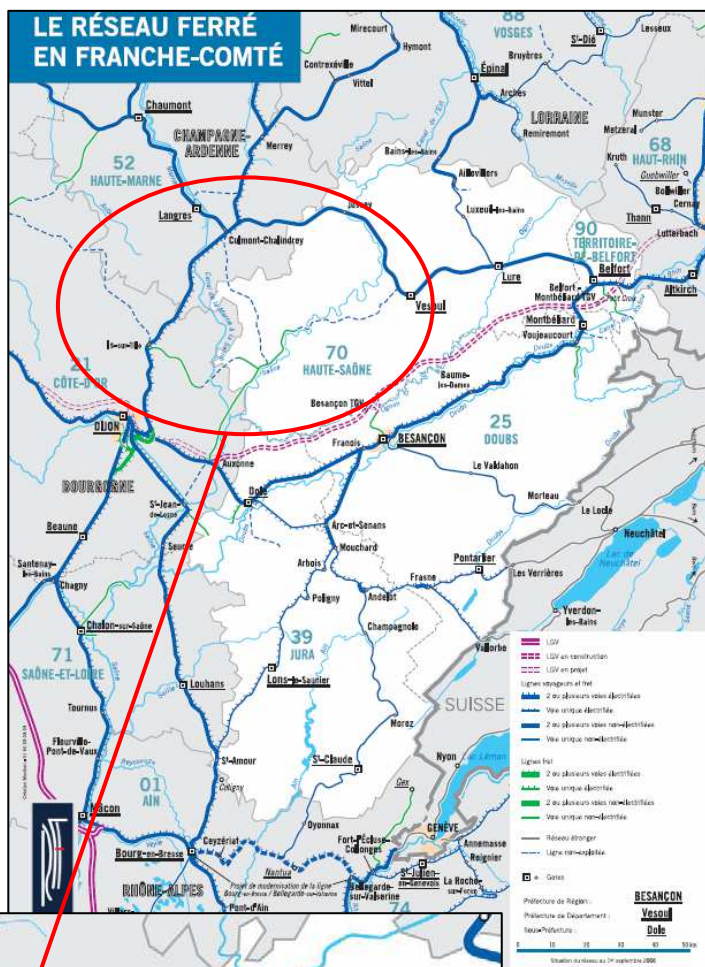
Cette ligne n'est plus exploitée depuis Ce dossier de consultation, pour la section de ligne entre Gray et Leffond, a été constitué suite à la demande de collectivité, puisque la commune d'Arc-les-Gray a fait part de son intérêt pour la section de ligne sur son territoire communal pour réaliser une voirie communale pour désenclaver un quartier et de construire un groupe scolaire.

Réseau Ferré de France souhaite donner une suite favorable à la demande de la commune. Toutefois, afin de préserver la continuité et dans l'éventualité d'une reprise de trafic, RFF ne cédera pas cette assiette. Il sera procédé à une mise à disposition par l'intermédiaire d'une convention d'occupation temporaire après fermeture de cette section.

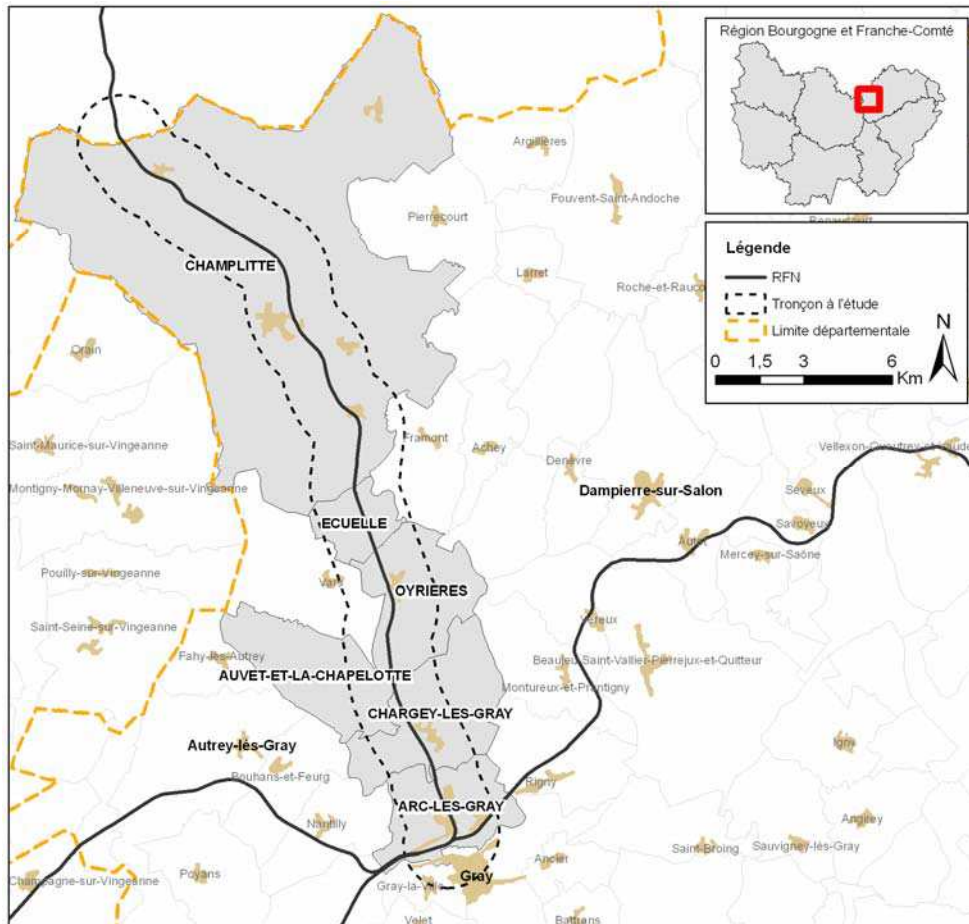
Présentation générale de la section de ligne

I. Situation

- **Ligne :** CULMONT – GRAY
- **Département :** HAUTE-SAONE (70) et HAUTE-MARNE (52)
- **Origine :** LEFFOND (PK 323,876)
- **Fin :** GRAY (PK 352,210)
- **Linéaire :** 28,334 km
- **Date d'arrêt du trafic :**
 - trafic voyageurs :
 - trafic fret :
- **Continuité :** La section de voie est sans issue et ne dessert pas d'entreprise. Aucun ouvrage tiers n'a été édifié sur la ligne. La continuité de la ligne est donc assurée.



- **Points particuliers :** Au Nord de Gray, sur quelques dizaines de mètres, les lignes n°846000 (Culmont – Gray) et n°847000 (Vaivre – Gray) ont une assiette commune. Il est donc nécessaire de soumettre à validation du GID (gestionnaire d'infrastructure délégué) les 2 infrastructures.
- **Communes traversées :** CHAMPLITTE, ECUELLE, OYRIERES, AUVET-ET-LA-CHAPELOTTE, CHARGEY-LES-GRAY, ARC-LES-GRAY. (A noter que les communes de LEFFOND, MONTARLOT-LES-CHAMPLITTE et NEUVILLE-LES-CHAMPLITTE sont des communes associées à CHAMPLITTE)



Carte 1 : Communes traversées par la ligne Culmont - Gray n°846000

Source : RFF DR BFC 2007, IGN BD Carto, RGI V.11

II. Historique

- **Evolution du statut de la ligne dans le département :**

– Section du PK 323,876 au PK 352,210 ouverte au trafic (entre ...)

– Section du PK 357,900 au PK 323,876 déclassée par décret du 26 juillet 1973

- **Evolution de la consistance :**

– Section du PK 357,900 au PK 323,876 vendue à

Schéma de ligne

Schéma de ligne à recopier sur le dossier d'information

Schéma 1 : Schéma de la ligne entre Culmont et Gray n°846000

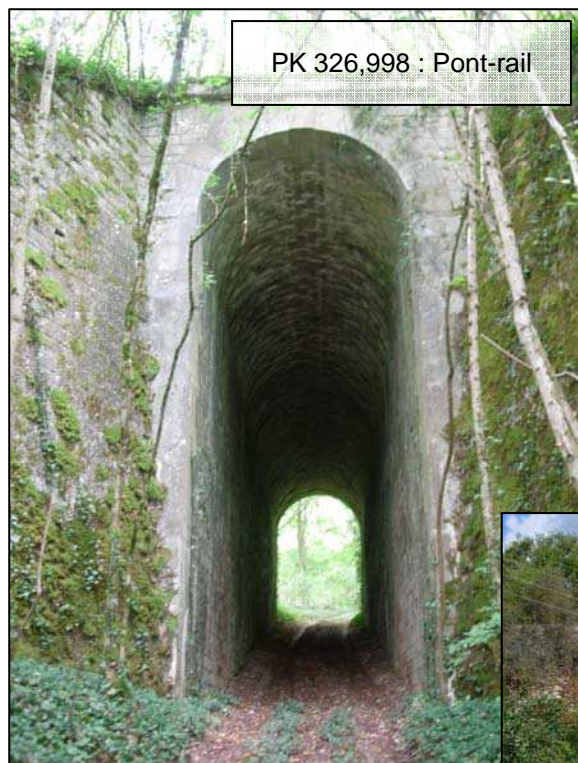
Source : RFF DR BFC 2007, SNCF DI

III. Ouvrages d'arts

- PK 324,651 : Pont-rail de 4 ml traversant le chemin d'exploitation ;
- PK 325,392 : Pont-rail de 5 ml traversant le chemin de Montvaudon ;
- PK 326,998 : Pont-rail de 3 ml traversant le chemin de défruitement ;
- PK 330,639 : Pont-rail de 33 ml traversant la rivière le Salon ;
- PK 330,824 : Pont-rail de 4 ml traversant le chemin de défruitement ;
- PK 333,128 : Pont-rail de 32 ml traversant la rivière le Salon ;
- PK 335,417 : Pont-rail de 4 ml traversant le chemin rural des Bruyères ;
- PK 336,007 : Pont-rail de 4 ml traversant le chemin d'exploitation ;
- PK 336,609 : Pont-rail de 5 ml traversant la D36 ;
- PK 336,782 : Pont-route traversant le chemin des Enclos ;
- PK 337,558 : Pont-rail de 4 ml traversant un chemin rural ;
- PK 338,340 : Pont-route traversant la D967 ;
- PK 338,430 : Pont-route traversant la D67 ;
- PK 341,582 : Pont-rail de 3 ml traversant le ruisseau des écoulottes ;
- PK 343,727 : Pont-rail de 3 ml traversant le ruisseau des écoulottes ;
- PK 345,531 : Pont-rail de 4 ml traversant le ruisseau des écoulottes ;
- PK 346,277 : Pont-rail de 4 ml traversant le ruisseau des écoulottes ;
- PK 347,897 : Pont-rail de 5 ml traversant le ruisseau des écoulottes ;
- PK 347,975 : Pont-rail de 2 ml traversant le fossé ;
- PK 349,177 : Pont-rail de 5 ml traversant la décharge des eaux de la Saine ;
- PK 351,514 : Pont-rail de 8 ml traversant le ruisseau des écoulottes ;
- PK 351,874 : Pont-rail de 8 ml traversant le ruisseau des écoulottes ;
- PK 351,994 : Pont-rail de 8 ml traversant le CV 7 ;
- PK 352,051 : Pont-rail de 8ml traversant le ruisseau des écoulottes.

IV. Reportage photos (Sources : RFF DR BFC 2007)





PK 326,998 : Pont-rail



PK 336,609 : Pont-rail



PK 336,782 : Pont-route



PK 338,430 : Pont-route

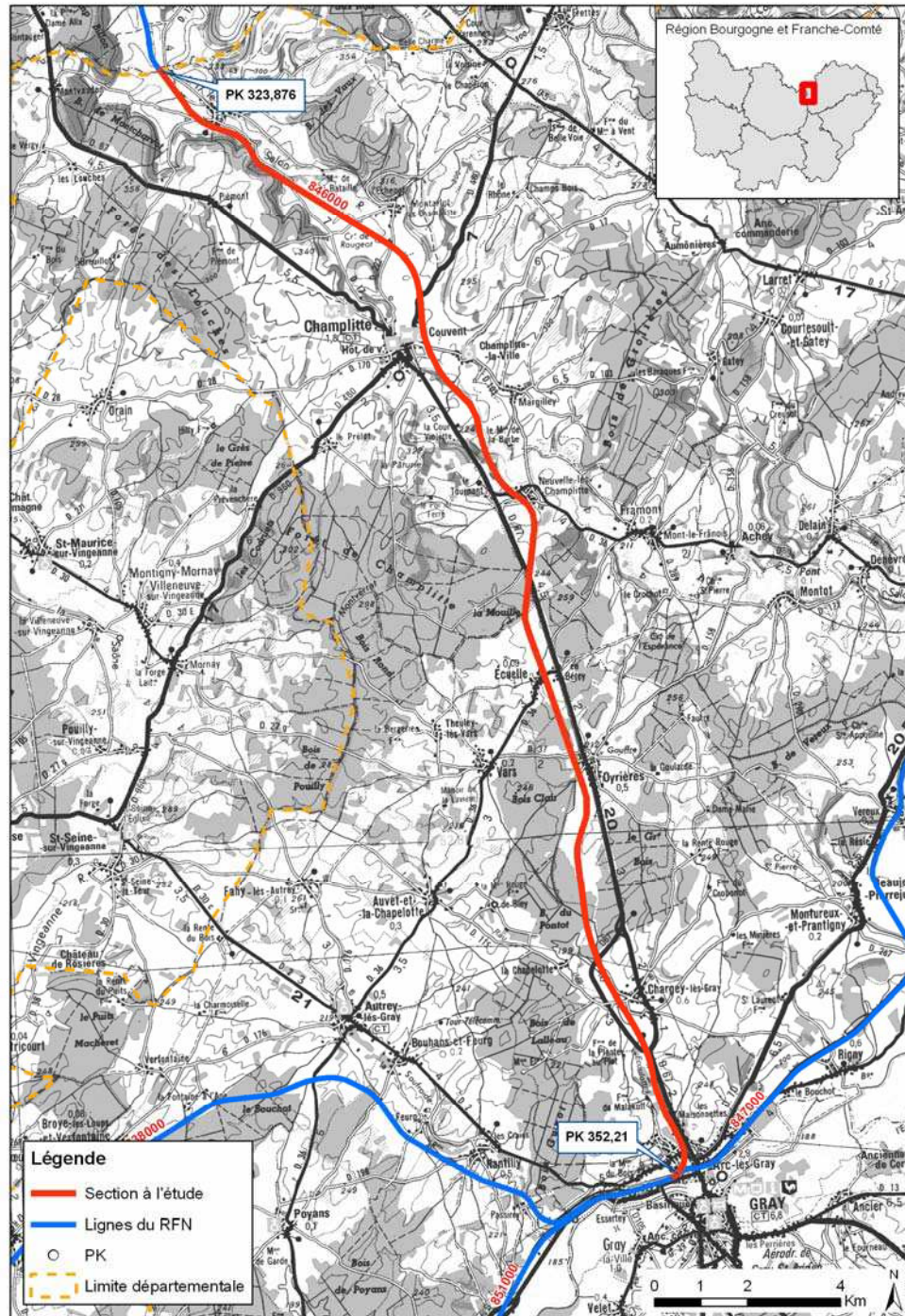


PK 343,727 : Pont-rail



PK 352,210 : Pont-rail

Analyse territoriale



Carte 2 : Situation géographique de la ligne n°846000

Source : RFF DR BFC 2007, RGI V.11, IGN SCAN 100

La ligne s'étendait de la commune de Gray, commune de Haute-Saône, jusqu'à Culmont en Haute-Marne. Cependant, la section de ligne étudiée s'étend de Gray à Leffond, dernière commune de Haute-Saône avant de franchir la région administrative de RFF Alsace-Lorraine-Champagne-Ardenne. Avec une trentaine de kilomètre en Haute-Saône sur les 45 km que compte la ligne, cette section de ligne constituait un maillon ferroviaire entre Dole et Culmont en passant par Gray.

La section de ligne concernée par la procédure de fermeture se situe en zone rurale, entre Gray et Leffond au Nord de la Franche-Comté. Elle longe les routes départementales D67, D17, D122, et D7.

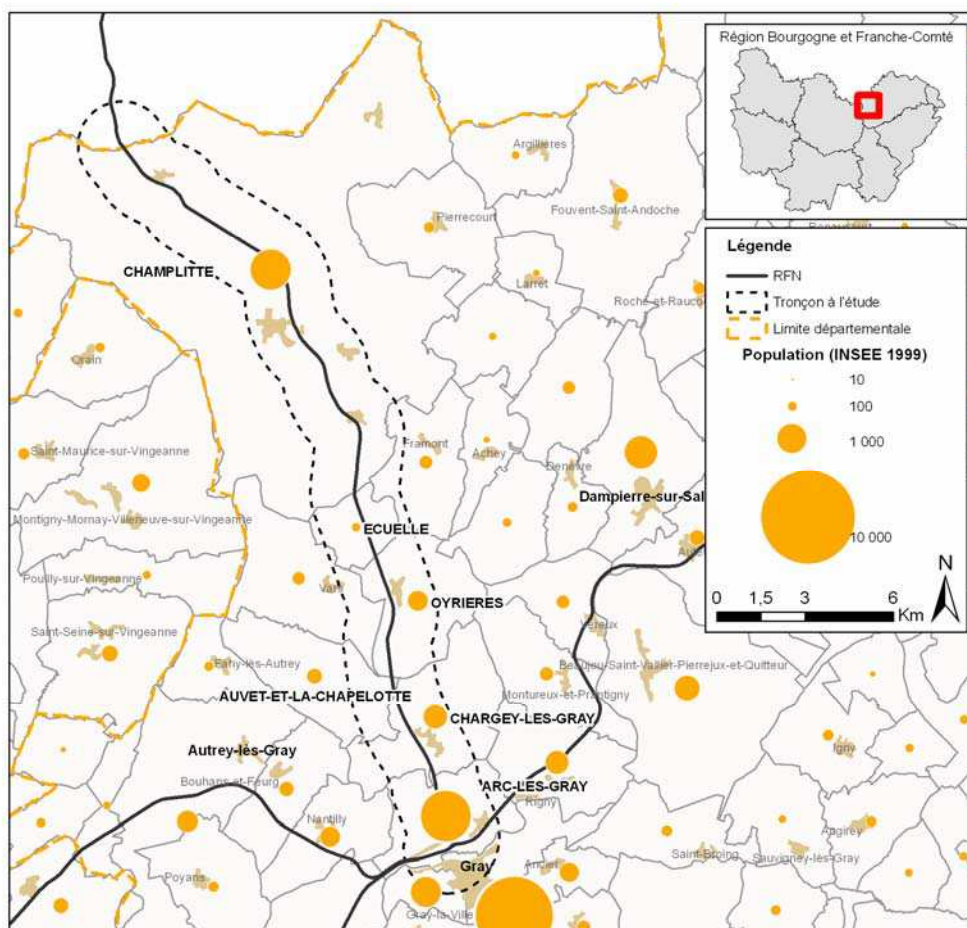
II. Situation démographique

- **Situation actuelle :**

Située au Sud-Ouest de la Haute-Saône, aux confins de la Bourgogne et de la Franche-Comté, la ville de Gray bénéficie d'une position centrale des villes de Dijon, Dole, Langres, Besançon et Vesoul pour une durée estimative entre 45 min et 1h30.

La section de ligne est située au Nord de Gray, partant en direction de la Haute-Marne. L'aire d'influence de la ligne atteint 11095 habitants sur une superficie de 211,84 km². Cela représente une densité de population de 52 hab/km², de même grandeur que celle du département de la Haute-Saône qui est de 43 hab/km².

La ligne traverse des communes rurales ayant une faible densité de population. La carte ci-après illustre la situation de cette ligne qui part dans des territoires ruraux du département de la Haute-Saône.



Carte 3 : Population des communes impactées par la ligne n°846000

Source : RFF DR BFC 2007, IGN BD Carto, RGI V.11, INSEE RGP 99

L'évolution démographique entre 1990 et 1999 montre que la population des communes desservies par la section de ligne a diminué, avec un taux de - 0,26 % par an, le département de la Haute-Saône enregistrant sur cette même période une légère augmentation (+ 0,09 %).

<i>Communes</i>	<i>Population 1990</i>	<i>Population 1999</i>	<i>Taux d'évolution annuel</i>
CHAMPLITTE	1 906	1 828	-0,46 %
ECUELLE	77	87	+1,36 %
OYRIERES	401	450	+1,29 %
AUVET-ET-LA-CHAPELOTTE	240	266	+1,15 %
CHARGEY-LES-GRAY	604	615	+0,20 %
ARC-LES-GRAY	3121	2904	-0,80 %
GRAY	6916	6773	-0,23 %
TOTAL	11359	11095	-0,26 %

Tableau 1 : Evolution de la population entre 1990 et 1999

Source : RFF DR BFC 2007, INSEE RGP 90 et RGP 99



REF: DR, REG 4005, IGN, DR, C, 4, DCLH 11, INSEE, DGB 00

1999 et 2030, la population de ce périmètre augmenterait d'environ 188 personnes, soit 10906 habitants au regard des chiffres présentés.

III. Migrations domicile-travail

Grâce au tableau ci-après issu des données INSEE du recensement de 1999, on s'aperçoit que la plupart des habitants des communes traversées par la section de ligne vont travailler dans leur zone d'emploi, à savoir Gray. Néanmoins, les chiffres montrent que certains résident dans ces communes mais vont travailler dans le département dans d'autres zones d'emploi, voire hors département. Ce dernier point peu s'expliquer par la proximité des régions Bourgogne et Champagne-Ardenne.

<i>Communes de domicile</i>	<i>Communes de travail</i>		
	<i>Gray</i>	<i>Dans Département</i>	<i>Hors Département</i>
	<i>VP</i>	<i>VP</i>	<i>VP</i>
CHAMPLITTE	322	13	92
ECUELLE	21	0	4
OYRIERES	118	0	9
AUVET-ET-LA-CHAPELOTTE	61	2	8
CHARGEY-LES-GRAY	226	8	15
ARC-LES-GRAY	788	30	62
GRAY	1255	62	190
TOTAL	2791	115	380

Tableau 2 : Migrations domicile-travail de la population de 1999

Source : INSEE RGP 99

IV. Alternatives de transport

- Transports en commun (lignes de cars départementaux)**

Parmi les communes traversées par la section de ligne étudiée dans ce dossier, seules les communes de Gray et d'Arc-les-Gray sont desservies par les bus départementaux. Gray et Arc-les-Gray sont accessibles depuis les communes de Bucey-les-Gy, Vesoul et Marnay. Il y a 3 lignes à disposition de la population pour ces directions, avec en moyenne 4 allers-retours par jour.

Les départs à partir des communes précédemment citées en direction du bassin d'emploi d'Arc-les-Gray et Gray ont lieu le matin vers 7h et avec un retour en zone plus rural vers 18h. Cependant, des services de transport à la demande sont disponibles, à condition de joindre le transporteur départemental la veille avant 18h. Néanmoins, pour la destination de Vesoul, préfecture de département, les horaires sont établis de façon à rejoindre Vesoul le matin avec un retour prévu le soir.

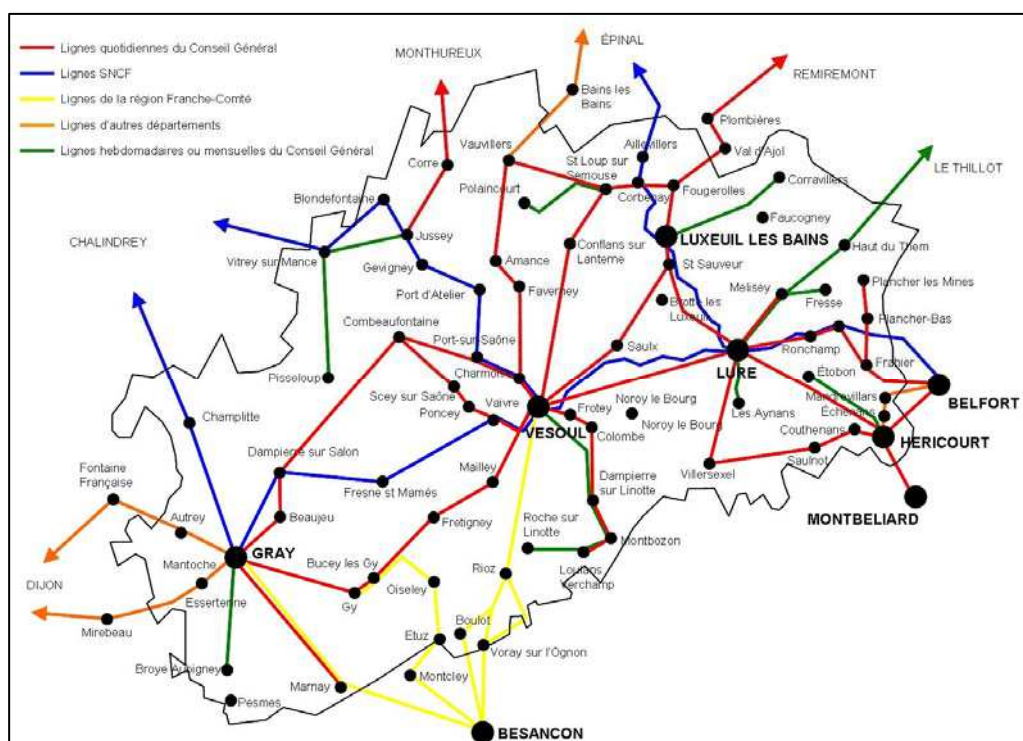
Pour l'ensemble des lignes, le système de diffusion semble être préconisé plutôt que celui de concentration. En effet, en fonction des horaires des bus départementaux, ce sont en majorité des départs de Gray et d'Arc-les-Gray le matin pour un retour le soir, et non l'inverse.

<i>Sens de la ligne</i>	<i>Ligne n°</i>	<i>L</i>	<i>M</i>	<i>Me</i>	<i>J</i>	<i>V</i>	<i>S</i>
GRAY – BUCEY-LES-GY	8	2	2	3*	2	2	2
BUCEY-LES-GY – GRAY	8	1	1	2*	1	1	1
GRAY – ARC-LES-GRAY – VESOUL	9	1	1	1	1	1	1
VESOUL – ARC-LES-GRAY – GRAY	9	2*	2*	2*	2*	2*	2*
GRAY - MARNAY	Marnay-Gray	1	1	2	1	1	2
MARNAY - GRAY	Marnay-Gray	1	1	2	1	1	1

** Service à la demande (1 départ)*

Tableau 3 : Nombre de trajets par jour des lignes départementales

Source : CG70 (indicateur horaire des lignes routières départementales)



Carte 5 : Lignes de bus départementaux

Source : CG70 (indicateur horaire des lignes routières départementales)

De plus, un service d'autocar TER mis en place par la SNCF permet des trajets entre Gray et Champlitte ainsi que Vesoul et Gray. Ces derniers sont plus nombreux au quotidien (3 Champlitte-Gray et 4 Gray-Champlitte en semaine) alors qu'un aller le matin vers Vesoul est possible pour un retour le soir. Selon les horaires de la SNCF (départ à 6h pour un retour à 19h), cela montre que certains grayois se déplacent professionnellement hors de son territoire communal.

- Réseau routier

<i>Destination</i>	<i>Itinéraire pour aller à Gray</i>	<i>Jusqu'à Gray</i>	
		<i>Distance (en km)</i>	<i>Temps (en min)</i>
LEFFOND	D17 puis D67	28	27
MONTARLOT-LES-CHAMPLITTE	D222 puis D67	24	23
CHAMPLITTE	D67	21	20
NEUVELLE-LES-CHAMPLITTE	D36 puis D67	18	17
ECUELLE	D36 puis D67	13	13
OYRIERES	D67	11	11
AUVET-ET-LA-CHAPELOTTE	D115 puis D67	9,5	10
CHARGEY-LES-GRAY	D67	5	6
ARC-LES-GRAY	D67	1,5	2

Tableau 4 : Distances et temps des communes traversées pour Gray

Source : VIAMICHELIN

La route départementale D67 constitue l'axe principal permettant de desservir l'ensemble des communes traversées par la section de ligne. Ensuite, les routes D36 et D17 permettent de rejoindre les communes au Nord à une trentaine de kilomètres de Gray.

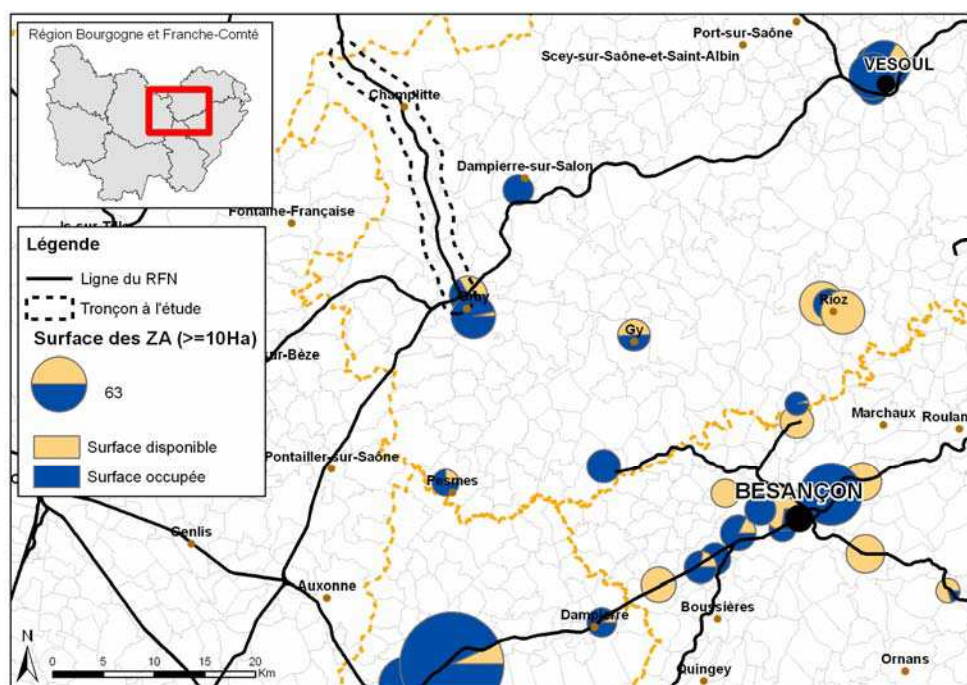
Pour des temps de parcours mentionnés précédemment, le train ne pourrait concurrencer la voiture. Le temps de trajet en train serait approximativement de même ordre si les arrêts étaient tous effectués. De ce fait, en raison de la faible distance entre les communes de Culmont et Gray, le mode ferroviaire ne présente pas une alternative pertinente face au mode routier en termes de temps de parcours.

V. Potentiel fret

Aucune entreprise n'est embranchée sur la section de ligne entre Culmont et Gray. Néanmoins, de part et d'autres de ligne, des liaisons FRET sont effectuées. Au Sud de la ligne, à Gray, une ligne dessert une entreprise embranchée sur la ligne n°847000 entre Gray et Autet. Au Nord, à Culmont, 2 lignes servent au transport de marchandises avec des trafics importants ; il s'agit des lignes n°001000 (Paris – Bâle) et n°843000 (Is-sur-Tille – Culmont).

En raison de leur situation géographique, les perspectives de développement économique de ce territoire sont orientées vers le tourisme et les activités de loisirs.

La carte suivante décrit la concentration des zones d'activités de plus de 10 h sur le Nord de la Franche-Comté.



Carte 6 : Localisation des zones d'activités à proximité de la ligne n°846000

Source : RFF DR BFC 2007, IGN BD Carto, RGI V.11, ARD FC

VI. Potentiel touristique

Traversée par la Saône, Gray bénéficie d'un cadre naturel privilégié où passé et présent se conjuguent en totale harmonie. Française depuis la conquête de la province par Louis XIV, en 1674, la ville développa son activité portuaire pour devenir un des premiers ports fluviaux de France pour les vins, le blé et les métaux.

Des fortunes s'édifièrent alors et, avec elles, de superbes demeures de caractère ajoutant encore aux splendeurs du XVI^e siècle du centre ancien. Le château abrite les collections du musée Baron Martin dans lequel on peut découvrir une riche collection d'œuvres d'art de l'antiquité à nos jours.

Gray, c'est également tous les services et commerces utiles et indispensables, un camping en bord de rivière et des hôtels au centre-ville, un complexe aquatique, une halte fluviale, un aéroport, une bibliothèque, un cinéma, des circuits de balade, des musées... :

- Le théâtre à l'italienne de Gray ;
- Le musée Baron Martin ;
- Le muséum d'histoire naturelle ;
- Le nacia Esperanto muzeo ;
- L'hôtel de ville de la renaissance ;
- L'ancienne forteresse des ducs de Bourgogne ;
- Musée des arts et traditions populaires, musée des arts et techniques, musée des pressoirs ;
- Vestiges de vieux couvents, dont le couvent des Augustins.

Ces aspects touristiques couplés avec une dynamique de développement forte au sein d'un territoire de projet font de la ville de Gray, une cité de charme très active.

VII. Potentiel issu de l'analyse partenariale

La démarche engagée par RFF sur les perspectives d'évolution de la section de ligne Leffond – Gray a permis de rencontrer les acteurs et de juger l'intérêt qu'ils portent sur son devenir. Les différents échanges avec les acteurs locaux, notamment la commune d'Arc-les-Gray, ont permis de décrire les projets qu'ils souhaitent élaborer suite à la fermeture de la ligne.

La synthèse des entretiens et des réunions réalisés a permis de mettre en évidence l'intérêt pour une valorisation du cadre urbain de l'emprise de la ligne.

Le projet est porté par la commune d'Arc-les-Gray qui souhaite aménager l'emprise de la voie en une voirie communale. Ceci consisterait notamment à désenclaver un quartier et de bâtir un groupe scolaire.

Evolution envisagée

I. Synthèse du diagnostic

- **Etat de la ligne** : continuité assurée
- **Potentialité ferroviaire** : l'analyse territoriale et partenariale ne permet pas d'envisager une reprise du trafic ferroviaire (voyageurs et/ou fret)
- **Potentialité urbaine** : le potentiel urbain de la ligne est réel. Les différentes collectivités ont affirmé leurs souhaits d'acquérir l'emprise de la voie ferrée pour un aménagement urbain.
- **Piste de valorisation identifiée** : Projet de voirie communale permettant le désenclavement d'un quartier et la création d'un groupe scolaire.

La section de ligne comprise entre Leffond (Pk 323,876) et Gray (Pk 352,210) ne présente aucun intérêt de reprise de trafic, voyageur et FRET. L'unique intérêt mis en évidence par les acteurs locaux est leur projet de voirie communale et la création d'un groupe scolaire.

II. Orientation retenue

La commune d'Arc-les-Gray a rappelé plusieurs fois son intérêt pour l'acquisition de la section de ligne en vue de créer d'aménagement urbain.

RFF propose donc la fermeture de la section de ligne en vue d'une convention d'occupation temporaire à la commune d'Arc-les-Gray pour leur projet de voirie communal

Annexes



VILLE D'ARC LES GRAY (Haute - Saône)

Document: Reliance
6/10

Arc-lès-Gray, le 24 Novembre 2005

Monsieur Serge TOULOT
Maire d'ARC LES GRAY

à

Manque les PK

Monsieur Marc SVETCHINE
Directeur Régional de Réseau Ferré de France
3 Allée de l'Ile aux moineaux
25 042 BESANCON Cedex

*-> mail envoyé à O. Gilb et
J. Heberk le 08/12/2005*

LGV RR reçu le : 28/11/05	
N° 28105-11	
Pour action:	PG
Pour info:	
Réponse:	Urgent <input type="checkbox"/>
Signataire:	

Objet : Emprise de la ligne Gray-Chalindrey

Monsieur le Directeur Régional,

A la suite de votre appel téléphonique du 23.11.2005, je me permets d'attirer respectueusement votre attention sur le devenir de l'emprise de l'ancienne voie SNCF Gray Chalindrey.

Cette ligne n'est plus en exploitation depuis le 1^{er} Juin 1991 et depuis lors nous avons engagés des démarches pour l'acquisition de l'emprise sur la totalité du territoire communal par réalisation d'opérations d'intérêt général telles que la construction d'un accès au Groupe Scolaire Lou Pergaud et aux équipements sportifs ; ainsi que désenclaver le quartier de la nitrière.

Après quelques rencontres avec les responsables de la SNCF depuis les années 1990 et de échanges de courriers, le prédécesseur de Mme Josiane BEAUD lors de l'inauguration de plateforme SNCF en gare de Gray, m'avait laissé entendre qu'il pourrait y avoir une issue favorable notre requête.

Cette voie traverse la quasi-totalité de notre Commune du Nord au Sud et depuis près de 15 ans aucun entretien n'y est effectué. Elle est devenue, au cœur de la Ville, une friche dense et particulièrement inesthétique et nos projets communaux demeurent en stand by.

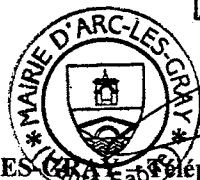
Je vous transmets sous ce pli les pièces suivantes :

- Copie de la lettre de la SNCF-Besançon-du 24 Mai 1991,
- Délibération du Conseil Municipal du 13 Septembre 1991,
- Lettre de la SNCF-Dijon- du 31 Mars 1992,
- Lettre de la SNCF-Dijon- du 16 Juin 1994,
- Délibération du Conseil Municipal du 23 Juin 1994.

C'est pourquoi nous réitérons notre demande pour la totalité de l'emprise de la ligne Gray Chalindrey sur le territoire communal.

Dans l'attente d'une réponse de votre part, veuillez agréer, Monsieur le Directeur Régional, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le Maire,



Reçu

DÉPARTEMENT
de la
HAUTE-SAÔNE

ARRONDISSEMENT
VESOUL

CANTON
GRAY

COMMUNE
ARC LES GRAY

EXTRAIT

COPIE

du Registre des Délibérations du Conseil Municipal

L'an mil neuf cent quatre-vingt ~~quatorze~~, le **Vingt trois Juin**
le Conseil Municipal de la Commune d 'Arc-lès-Gray
s'est réuni au lieu habituel de ses séances, après convocation légale, sous la présidence
de M. onsiieur Serge TOULOT, Maire
pour la session ordinaire du mois d e Juin

Etaient présents : MM. TOULOT ADAMI FOURNERET Mme LANQUETIN MM
COLLAS RAVAT MM CHATEAU POIRET RINGENBACH Mme BOUCHASSON
M POINSOT Mme COLIN M TONNIN

OBJET :

Absents : MM. Excusés représentés : M KREPPER Mmes COCUSSE
LACOMBE M O.DAVID Mme PAQUIS

Excusés : MM STRIBY FLOCH

Section de ligne SNCF
GRAY à CULMONT-CHALINDREY

Il a été procédé, conformément à l'article L.121.14 du Code des Communes, à
l'élection d'un secrétaire pris dans le Conseil.

M. onsiieur Marcel RINGENBACH, ayant obtenu la majorité
des suffrages, a été désigné pour remplir ces fonctions qu'il a acceptées.

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~
M. le Président a déclaré

NOTA - Le Maire certifie
que le compte-rendu de cette
délibération a été affiché à
la porte de la Mairie le
24.06.94

que la convocation du Conseil
avait été faite le 17.06.94
et que le nombre
des membres en exercice est
de 20

(Exécution des articles L. 121.10, L. 121.12
et L. 121.17 du Code des Communes).

~~XXXXXXXXXXXX~~
Le Maire,

Le Maire rappelle la délibération du 13 Septembre 1991 rela-
tive à cette affaire et donne lecture d'une lettre du Directeur
Régional de la S.N.C.F. (Direction de Dijon) datée du 16 Juin 199
La fermeture au trafic et le déclassement vont être proposés au
Conseil d'Administration de la S.N.C.F. La fermeture pourrait in-
tervenir au service d'été 1995. L'avis de l'assemblée est solli-
cité sur cette question.

Le Conseil Municipal,

- Considérant que cette section de ligne est neutralisée depuis
le 1er Juin 1991,
- Considérant qu'aucune perspective commerciale ne permet d'envi-
sager la reprise du service,
- Confirme sa délibération du 1er Septembre 1991,
- Est très favorable à la fermeture de la section de ligne GRAY /
CULMONT-CHALINDREY,
- Sollicite de la S.N.C.F. l'acquisition des emprises nécessaires
à la réalisation d'opérations d'intérêt général pour permettre
 - l'accès au groupe scolaire Louis Pergaud depuis la Rue Bec
et la Rue Louis Chauveau,
 - le désenclavement du quartier de la Nitrière depuis l'Aver
Jean Jaurès.

*Deliberation déposée
à la Préfecture le
6 Juin 1994*

Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus. Ont signé au registre tous les
membres présents.



Pour copie conforme,
Le MAIRE,

[Signature]

ARRIVE LE

20 JUIN 1994

MAIRIE D'ARC-LES-GRAY

6 COUR DE LA GARE
21000 DIJON
FAX 80 40 16 19

TEL 80 40 11 10

COPIE

SNCF

DIRECTION DE DIJON

805-13

LE DIRECTEUR

**Monsieur Serge TOULOT
Maire de ARC-LES-GRAY
Mairie de ARC-LES-GRAY**

70100 ARC LES GRAY

NR : DCF/CG.QS

Affaire suivie par D. VANNIER

Tél. 80 40 12 44

OBJET : Section de ligne GRAY à CULMONT-CHALINDREY.

Dijon, le **16 JUIN 1994**

Monsieur le Maire,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que je m'appête à proposer au Conseil d'Administration de la SNCF la fermeture au trafic et au déclassement de la section de ligne n° 846 entre la gare de GRAY depuis le point kilométrique 352,085 et la gare de CULMONT-CHALINDREY point kilométrique 309,920.

(Cette section de ligne est neutralisée depuis le 1er Juin 1991, et aucune perspective commerciale ne permet d'envisager la reprise du service.

La date de fermeture pourrait intervenir au service d'été 1995.

Afin de me permettre de poursuivre l'instruction en cours et de respecter la date prévue, je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître la position de votre assemblée sur ce projet et me faire part de vos observations éventuelles.

Votre réponse dans le délai de 2 mois m'obligerait. Au-delà et en l'absence de réponse, je considérerai que vous n'avez aucune objection à la réalisation de ce projet.

J'ai adressé un courrier de consultation :

- aux Maires de GRAY, CHARGEY-LES-GRAY, AUVET-et-la-CHAPELOTTE, OYRIERES, ECUELLE, CHAMPLITTE, CHASSIGNY-AISEY, MAATZ, RIVIERES-LE-BOIS, HAUTS-VALS-SOUS-NOUROY, CHALINDREY.
- Aux Conseillers Généraux des cantons de AUTREY-LES-GRAY, CHAMPLITTE, PRAUTHOY, LONGEAU-PERCEY.
- Aux Présidents du Conseil Général de la HAUTE-SAONE et HAUTE-MARNE.
- Aux Présidents du Conseil Régional de FRANCHE-COMTE, CHAMPAGNE-ARDENNE,

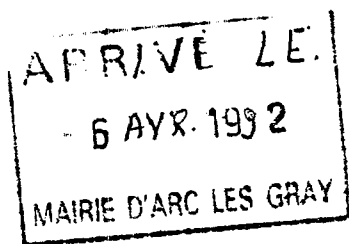
et j'informe les Préfets de HAUTE-SAONE et HAUTE-MARNE.

Veuillez agréer, Monsieur le Maire, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur Régional,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'D. Rebeyrotte', written over a large, loopy flourish.

D. REBEYROTTE



COPIE

Monsieur Serge TOULOT
Conseiller Régional
Maire d'Arc les Gray
70100 ARC LES GRAYNos Réf.
DV24/Domaine/CVP
RETY B.**OBJET : Cession de la plateforme de la
Tigne CHALINDREY - GRAY**

Dijon, le 31 MAR 1992.

Monsieur le Maire,

Après le rattachement au 1er janvier 1992 du département de la Haute-Saône à la région SNCF de DIJON, nous avons reçu tous les dossiers s'y rapportant. Parmi ceux-ci, ~~une demande de votre ville pour l'acquisition des emprises de la ligne GRAY - CHALINDREY.~~

Cette ligne a été fermée au trafic en juin 1991 et n'est pas encore déclassée. Cette procédure de fermeture et déclassement doit être engagée auprès de notre conseil d'administration dès cette année.

L'instruction du dossier, qui implique la consultation de toutes les collectivités, nécessitera un délai assez long et la cession ne pourra se réaliser que fin 1993 ou début 1994.

Néanmoins, nous avons pris votre demande en considération et mon service du domaine, 6 cour de la Gare, 21000 DIJON, reste à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Chef du Service du Domaine,

80.40.13.44 -

B. RETY

DÉPARTEMENT
de la
HAUTE-SAÔNE

ARRONDISSEMENT
VESOUL

CANTON
GRAY

COMMUNE
ARC LES GRAY

EXTRAIT

COPIE

du Registre des Délibérations du Conseil Municipa

L'an mil neuf cent quatre-vingt-Onze, le Treize Septembre,
le Conseil Municipal de la Commune d'Arc-lès-Gray
s'est réuni au lieu habituel de ses séances, après convocation légale, sous la présidence
de Monsieur Serge TOULOT, Maire
pour la session ordinaire du mois de Septembre

Etaient présents : MM. TOULOT ADAMI FOURNERET Mme LANQUETIN MM
KREPPER COLLAS RAVAT Mme COCUSSE MM CHATEAU LANQUETIN STRIBY
POIRET RINGENBACH Mmes LACOMBE BOUCHASSON MM O. DAVID POINSOT M
COLIN M TONNIN

Absents : MM. Excusés représentés : Mme PAQUIS M FLOCH

OBJET :

Ligne S.N.C.F. de
CHALINDREY à GRAY :
acquisition des em-
prises situées sur
la Commune

NOTA - Le Maire certifie
que le compte-rendu de cette
délibération a été affiché à
la porte de la Mairie le
14.09.1991
que la convocation du Conseil
avait été faite le 06.09.91
et que le nombre
des membres en exercice est
de 21

(Exécution des articles L. 121.10, L. 121.12
et L. 121.17 du Code des Communes).

Le Maire

Il a été procédé, conformément à l'article L. 121.14 du Code des Communes,
l'élection d'un secrétaire pris dans le Conseil.

Monsieur RAVAT Georges, ayant obtenu la majorité
des suffrages, a été désigné pour remplir ces fonctions qu'il a acceptées et J. DA
secrétaire auxiliaire

M. le Président déclare

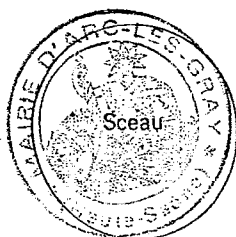
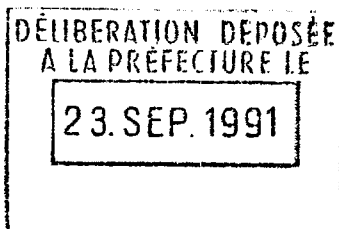
Le Maire rappelle à l'assemblée que la S.N.C.F. a cessé
l'exploitation de la ligne CHALINDREY - GRAY depuis le 1er
Juin 1991. Dès lors, l'acquisition des emprises situées sur
le territoire de la Commune constitue une opportunité intéres-
sante compte-tenu des projets communaux : construction d'un
groupe scolaire au centre Ville ; désenclavement du quartier
de la Nitrière (rues Jean Moulin et Louis Ravillon) par la
réalisation de la liaison Avenue Jean Jaurès / rue Salengro.
Le Maire ajoute qu'une procédure permettant le déclassement
de cette voie doit être mise en oeuvre.

L'avis de l'assemblée est sollicité sur cette question.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal,
- Considérant que le futur groupe scolaire accessible à pied
par la rue de Dijon pourrait l'être également par une route
qui emprunterait l'actuelle voie de chemin de fer désaffectée.
Cette solution permettrait d'alléger le trafic rue de Dijon
lors des sorties d'école,

- Considérant que la liaison Avenue Jean Jaurès / rue Salengro permettrait de désen-
claver le quartier de la Nitrière y compris les rues Jean Moulin et Louis Ravillon
en franchissant la voie ferrée actuelle.
- Sollicite de la S.N.C.F. l'acquisition des emprises nécessaires à la réalisation
de ces opérations d'intérêt général. La longueur de ces emprises pourrait être
comprise de la limite territoriale avec CHARGEY les GRAY jusqu'aux ateliers de
la CFTA,
- Consultera les Services Fiscaux, bureau des Domaines pour connaître la valeur vénale
de ces terrains.

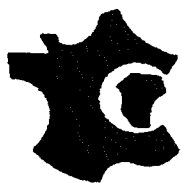
Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus. Ont signé au registre tous l
membres présents.



Pour copie conforme,
Le MAIRE,

POUR LE MAIRE,

PAROISSE

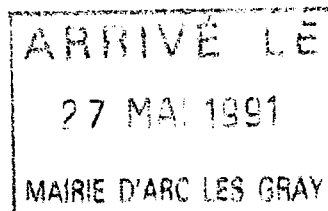


DELEGATION REGIONALE
SNCF
EN FRANCHE-COMTE

Copie

Monsieur Serge TOULOT
Maire d'ARC LES GRAY
70100 ARC LES GRAY

Besançon, le 24 mai 1991.



Monsieur le Maire,

Le ~~14 mars 1991~~ s'est tenue en Mairie d'ARC LES GRAY une réunion à laquelle participait vous-même accompagné de Messieurs ADAM et COLLAS, vos adjoints ainsi que Monsieur JANNEL, Madame MORLON, Monsieur VAUTRAIN et moi-même pour la SNCF.

Les principaux sujets abordés ont été les suivants :

1) ETABLISSEMENT TERRADE :

Le terrain loué par cette entreprise est situé partiellement sur le futur tracé d'une voie routière utile à l'amélioration de la circulation dans la commune d'ARC LES GRAY.

(Il est donc nécessaire de ~~déplacer~~ cette activité tout en s'attachant à conserver au fer, au minimum la part de transport réalisé actuellement.

Dans le même esprit, il est souhaitable de ~~regrouper~~ l'ensemble des activités de ~~cette Société~~ sur un même terrain.

2) ANCIEN DEPOT DE GRAY :

La création d'une route de ~~200 m de long~~ est abordée au cours de la discussion. Problèmes posés :

- les terrains sur lesquels cette route est envisagé appartiennent à des tiers.

- La Division Commerciale du FRET n'a pas pour l'instant de demande d'installation d'entreprises susceptibles de remettre du trafic au fer.

- Un devis sommaire du coût d'une telle réalisation est souhaitable.

- La superficie réelle utilisable est à définir exactement.

3) EXTENSION DE IRCB :

Il semblerait que cette entreprise souhaite acheter la plate-forme supportant la 1ère partie de son embranchement ferroviaire .

Depuis la réunion des contacts ont été pris et la cession du terrain de l'assiette de l'embranchement particulier devrait aboutir prochainement.

4) MODERNISATION DES LOCAUX DES CFTA :

Ce sujet est abordé sommairement et n'appelle pas de remarques particulières hormis le fait qu'une modernisation est souhaitée. Cette dernière pouvant se concrétiser par la démolition des locaux actuels et une reconstruction moderne.

C'est une simple hypothèse évoquée au cours de cette rencontre.

5) CONVENTION REGISSANT LA DESSERTE DE LA ZONE INDUSTRIELLE :

X Une signature rapide est nécessaire. Pour ce faire, quelques éléments semblent manquer pour conclure.

6) LIGNE DE CHALINDREY A GRAY :

Est évoqué le rachat par la mairie d'ARC LES GRAY, des emprises de cette ligne situées sur cette commune dès que son exploitation aura cessé. (Dès le service d'été 1991 le trafic sera acheminé via MANTOCHE - PONTAILLER et AUXONNE).

Les problèmes liés à la procédure sont abordés.

Compte tenu de ces différents sujets, il semble nécessaire que certains points soient précisés :

■ Par la commune d'ARC LES GRAY :

1) Possibilité de pouvoir désenclaver, même à titre temporaire, le terrain de l'ancien dépôt (côté dépôt CFTA) afin d'y effectuer le trafic TERRADE.

(Cette réponse écrite nous est nécessaire afin de régler rapidement entre toutes les parties concernées le déplacement des ETS TERRADE.

2) Demande écrite dès que possible et motivée par un projet d'intérêt général du rachat de l'emprise de la ligne CULMONT - GRAY.

■ Par la SNCF :

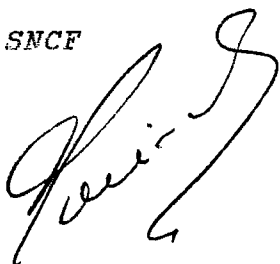
1) Contact sera pris avec IRCB afin de donner une suite favorable à sa demande. A priori, il semblerait que le souhait d'IRCB soit de nature différente que celle abordée lors de la réunion.

2) La convention de la desserte de la zone industrielle sera prochainement (d'ici à fin mai 1991) proposée à la signature des deux parties concernées.

Restant à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Maire, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Délégué Régional SNCF
en FRANCHE COMTE,

Alain MORINO-ROS.





Direction Régionale
Bourgogne Franche-Comté

Département Aménagement et Patrimoine
3, allée de l'île aux moineaux
Avenue Edouard Droz
25042 Besançon Cedex

Ligne n°000 000 de à

Fermeture de la section de ligne

..... (PK,...) à Fougerolles (PK,...)

DOSSIER DE CONSULTATION INTERNE

Sommaire

Préambule

Présentation générale de la section de ligne

I. Situation

- Ligne :
- Département :
- Origine : (PK,...)
- Fin : (PK,...)
- Linéaire :,... km *Source : DI SNCF*
- Date d'arrêt du trafic : voyageurs :, trafic fret :
- Continuité :

Carte du réseau ferré de la région
Source : DR BFC

Carte de la ligne considérée
Source : DR BFC

Points particuliers : Impacts sur d'autres lignes ? Partage de section de ligne avec d'autres lignes ?

Carte de la ligne considérée avec le nom et contour des communes et statut des sections (exploitées, ouverte au trafic, cédée, et le tronçon à l'étude)

Communes traversées :,.....,.....,.....,.....

II. Historique

Evolution du statut de la ligne dans le département :

Source : DR BFC (SIG)

- Section du PK,... au PK,...déclassée par décision ministérielle du ... mois 19...
- Section du PK,... au PK,...déclassée par décision ministérielle du ... mois 19...

Evolution de la consistance de la ligne dans le département :

Source : DI SNCF

- Section du PK,... au PK,...vendue à ... le ... mois 19... pour

- Section du PK au PKvendue à ... le ... mois 19... pour

Schéma de ligne

Source : DI SNCF

III. Ouvrages d'arts importants

PK : viaduc, pont-route, pont-rail, tunnel, souterrain, galerie

PK : viaduc, pont-route, pont-rail, tunnel, souterrain, galerie

Source : Base RGI SIG

IV. Reportage photos

Photo avec dénomination de l'ouvrage et de son PK

Source : DR BFC (Visite sur site)

Analyse territoriale

I. Situation géographique

Carte IGN voire géoportail

Source : DR BFC (SIG)

Description de la ligne dans le département

Description de ligne et des communes traversées, les liens touristiques, PNR,...

II. Situation démographique

- Situation actuelle :
- Section situé le long de ...

Population d'influence, superficie, densité de population en hab/km², comparaison avec le département !

Source : Wikipédia

Ligne traversant des communes rurales par rapport aux rands bassins de population (avec référence de cartes)

Populations communales en 1999 sur la région, avec lignes ferroviaires, population en cercles pleins

Objectif de la ligne : dossier de consultation interne

Source : DR BFC (SIG)

Description de l'évolution démographique en comparant avec le département sur l'accroissement annuel moyen.

Communes	Population 1990	Population 1999	Taux d'évolution annuel en %
Com A			+/-...,...% (solde mig + :-...,...%)
Com B			
Com C			
Com D			
Com E			

Source : INSEE Internet (RGP99)

Etude socio à partir des chiffres (Bassins de population totale ! Dynamisme démographique de ... ! Raison éventuelle de la progression)

- **Perspectives d'évolution :**

Projections de population de l'INSEE à l'horizon 2030, augmentation de 2,8% pour le département du Doubs, de 0,15% pour la Cote d'Or, 0,33 pour l'Yonne, se stabiliserait pour le Territoire de Belfort, et diminuerait de 0,42% pour la Nièvre, 0,46% pour la Saône et Loire, 3,6% pour le Jura et 3,9% pour la Haute-Saône.

Populations actuelle concernée par le tronçon étudié

Source : DR BFC (SIG)

Perspective d'évolution de la population en 2030

Source : DR BFC (SIG)

Description des communes quant à l'évolution entre 1990 et 1999 et futures jusqu'en 2030 (description de la carte suivante)

Carte avec l'accroissement annuel en % de 1990 et 1999 avec codes couleurs, et avec des flèches la projection de population à l'horizon 2030

Source : DR BFC (SIG)

III. Migrations domicile-travail

Description de ce phénomène

Communes de domicile	Commune de travail	
	Ville A	Ville B
	VP	VP
Com A		
Com B		
Com C		
Com D		
Com E		

Source : INSEE Internet (Navette Dom-Trav)

IV. Alternatives de transport

- Transports en commun (lignes de cars départementaux)

Carte du réseau de transport départemental avec les lignes et arrêts dans les communes

Source : Conseils Généraux (Transports)

Description de l'état des transports (nb de ligne passant, nb de desserte quotidienne...)

- Réseau routier

Description du réseau routier (projet, desserte des lignes,...)

	Ville A		Ville B	
	Distance en km	Temps en min	Distance en km	Temps en min
Com A				
Com B				
Com C				
Com D				
Com E				

Source : VIAMICHELIN Internet

Rapport distance et temps de parcours entre voie ferrée et véhicule

V. Potentiel fret

Description de la carte avec l'inventaire des zones d'activités et des ITE

Perspectives de développement économique de ce territoire

Inventaire des zones d'activité de la région avec surface occupée et surface disponible, et les lignes ferroviaires

Source : DR BFC (SIG)

VI. Potentiel touristique

Principaux sites touristiques à proximité immédiates de la ligne :

—

Source : Office du Tourisme des communes

—

Lien avec la desserte TER (nécessaire ???)

VII. Potentiel issu de l'analyse partenariale

Démarche engagée sur les perspectives d'évolution de la section et rencontre des acteurs locaux pourtant un intérêt sur son devenir

Synthèse des entretiens réalisés et genre de projet souhaité (touristique, vélorail, voie verte, piste cyclable...)

Source : Récapitulatif des échanges de courriers

Rappel de la volonté de chaque partie

Potentiel de reprise de trafic ferroviaire identifié ?

Evolution envisagée

I. Synthèse du diagnostic

- Etat de la ligne :
- Potentialité ferroviaire :
- Potentialité touristique :
- Piste de valorisation identifiée :

Brève description de la section (PK... à PK...) intérêt touristique (localisation...), aucune perspective de reprise de ferroviaire

II. Orientation retenue

Manifestation de... de son intérêt pour faire... réalisation des travaux prévue en ...

Proposition de RFF quant à cette section de ligne pour le projet de...

Annexes

DIDACTICIEL

Dossier de consultation interne

Documents références :

Dossier d'Information élaboré par la SNCF (DI SNCF)
Données INSEE du dernier recensement département, communes traversées par la ligne (http://www.recensement.insee.fr/RP99/rp99/page_accueil.paccueil) (INSEE 99)
RFF Direction régionale, données SIG (RFF DR SIG)

Présentation générale

Situation

Ligne, Département, Origine et Fin de la ligne, Linéaire, Date d'arrêt du trafic et Continuité (DI SNCF)

Carte des régions RFF avec zoom sur la section de ligne (RFF DR SIG)

Points particuliers sur la ligne (DI SNCF + RFF DR SIG)

Communes traversées + Carte (DI SNCF + RFF DR SIG)

Historique

Statut de la ligne et consistance (DI SNCF + ...pour historique de la ligne)

Ouvrages d'art

Pont-rail, pont-route, tunnel (RFF DR SIG sur Fériscope > Accueil > RFF > Le réseau ferroviaire > Editos > Edito Bases de données techniques)

Reportages photos (sur site)

Analyse territoriale

Situation géographique

Carte IGN de la section de ligne (RFF DR SIG Scan25)

Situation démographique

Situation actuelle, données, tableaux et cartes (INSEE 99 + RFF DR SIG)

Perspectives (INSEE)

Migrations domicile-travail

Tableau (.....)

Alternative de transport

Carte des transports départementaux (Conseil Généraux)

Réseau routier (Conseil Généraux + site de calcul de distances)

Potentiel fret

Carte des zones d'activités (RFF DR SIG)

Potentiel touristique (Comité Départemental du Tourisme)

Potentiel issu de l'analyse partenariale (RFF DR Courrier)

Evolution envisagée

Synthèse du diagnostic (RFF DR + DI SNCF)

Orientation retenue (RFF DR Courrier)

Annexes (Courrier RFF DR, compte rendu de réunion...)

Dossiers de fermeture de ligne Pilotage d'un bureau d'étude

Dossier de consultation interne - Ligne n°869000 Dole – Mont-sous-Vaudrey

Dossier de consultation interne - Ligne n°874000 Pontarlier - Gilley

Avant que la mission commence, le Département Aménagement Patrimoine a confié à un bureau d'étude la constitution de 2 dossiers de fermeture de section de ligne. Le pilotage de ce travail a permis de dresser les points positifs et négatifs de traitement d'informations, et avec le recul nécessaire pour réaliser par la suite les dossiers en interne de la direction régionale.



Réseau Ferré de France

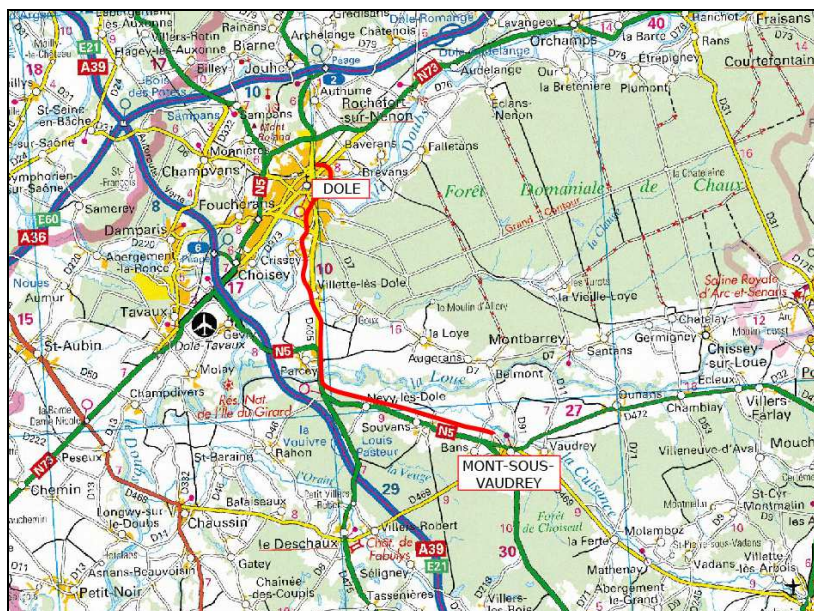
Direction Régionale Bourgogne – Franche Comté

3 allée de l'Île aux moineaux

Avenue Edouard Droz

25042 Besançon CEDEX

DOSSIER DE LIGNE 869 000 - DOLE / MONT-SOUS-VAUDREY (Pk 361.562 au Pk 381.000)



DOSSIER DE CONSULTATION INTERNE

SOMMAIRE

PREAMBULE

PRESENTATION GENERALE DE LA SECTION DE LIGNE

I. Situation	page 3
II. Historique	page 5
III. Ouvrages d'art importants	page 7
IV. Reportage photos	page 7

ANALYSE TERRITORIALE

I. Situation géographique	page 10
II. Situation démographique	page 10
III. Migrations domicile-travail	page 15
IV. Alternative de transport	page 16
V. Potentiel fret	page 19
VI. Potentiel touristique	page 20
VII. Potentiel issu de l'analyse partenariale.....	page 21

EVOLUTION ENVI SAGEE

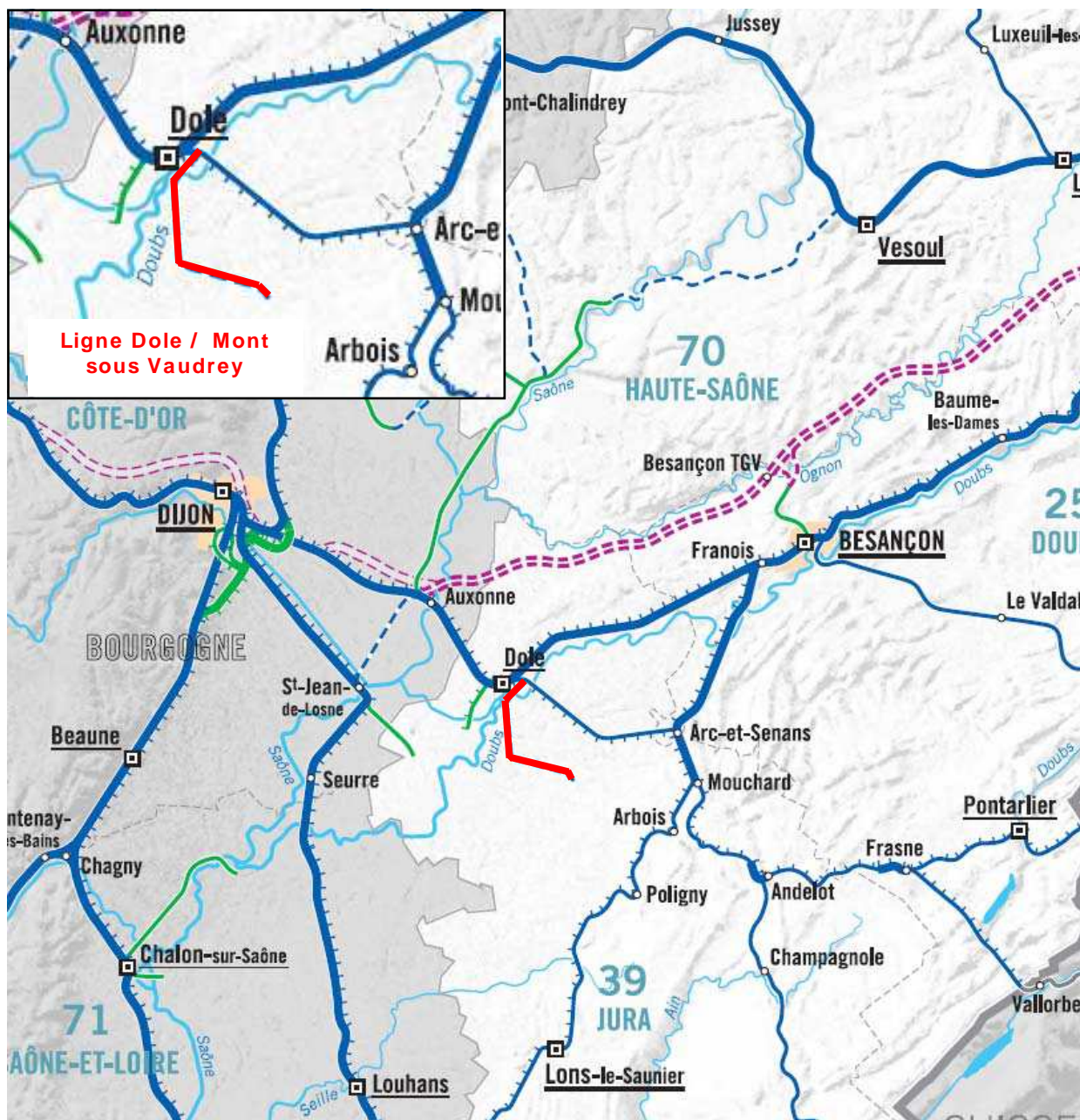
I. Synthèse du diagnostic.....	page 21
II. Orientation retenue.....	page 21

ANNEXES

PRESENTATION GENERALE DE LA SECTION DE LIGNE

I. Situation

Carte 1- La localisation de la ligne 869,000 – Dole Mont-sous-Vaudrey



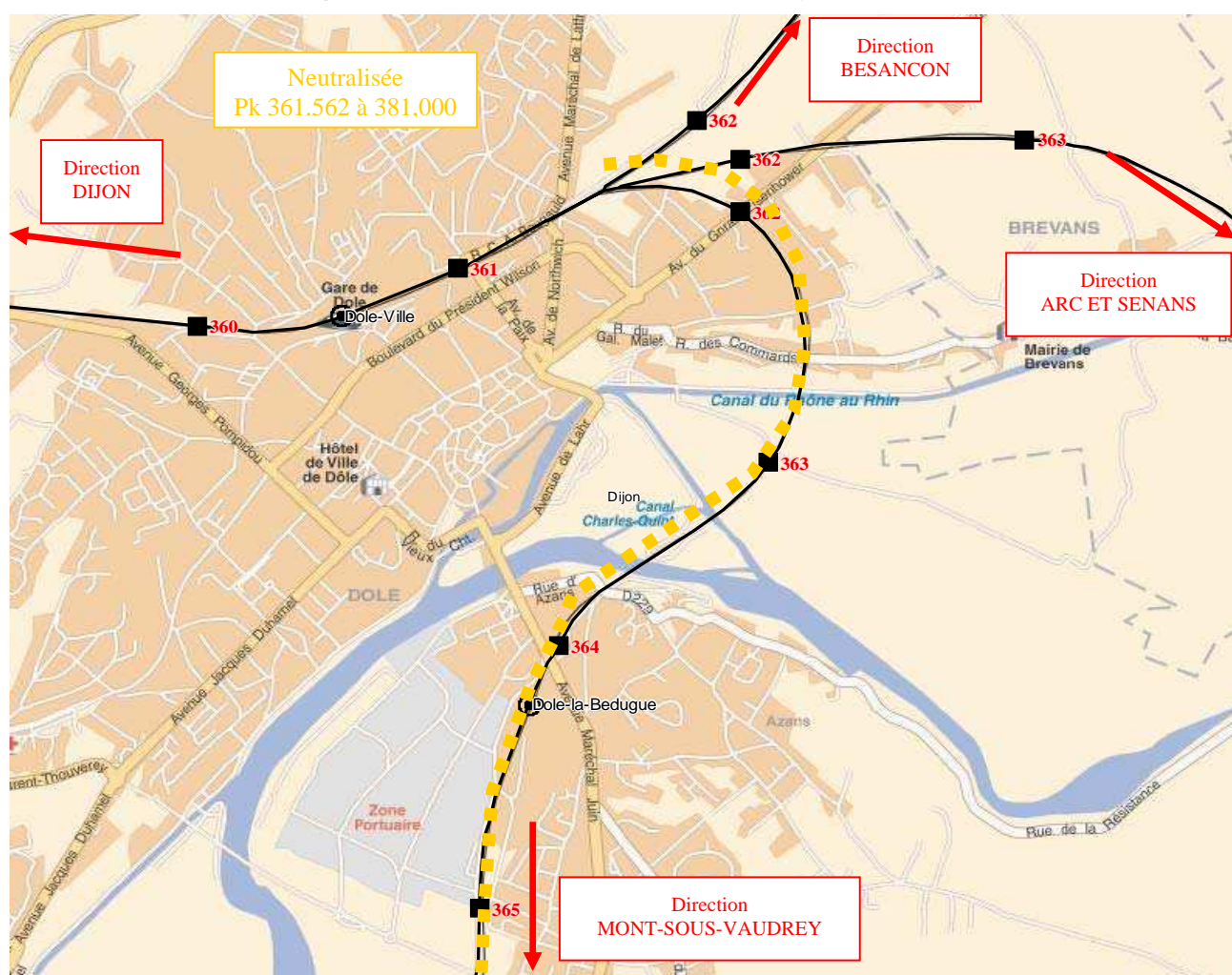
- **Ligne :** DOLE - MONT SOUS VAUDREY
- **Département :** JURA
- **Origine :** Pk 361.562
- **Fin :** Pk 381.000
- **Linéaire** (nombre de kilomètres) : du Pk 361.562 au Pk 381.000, soit 19.438 ml
- **Date d'arrêt du trafic :**
 - Trafic voyageurs : 5 mai 1938
 - Trafic fret : juin 2005
- **Continuité:** continuité assurée

SECTION OBJET DE PROCEDURE DE FERMETURE :
DOLE - MONT SOUS VAUDREY

- **Points particuliers**

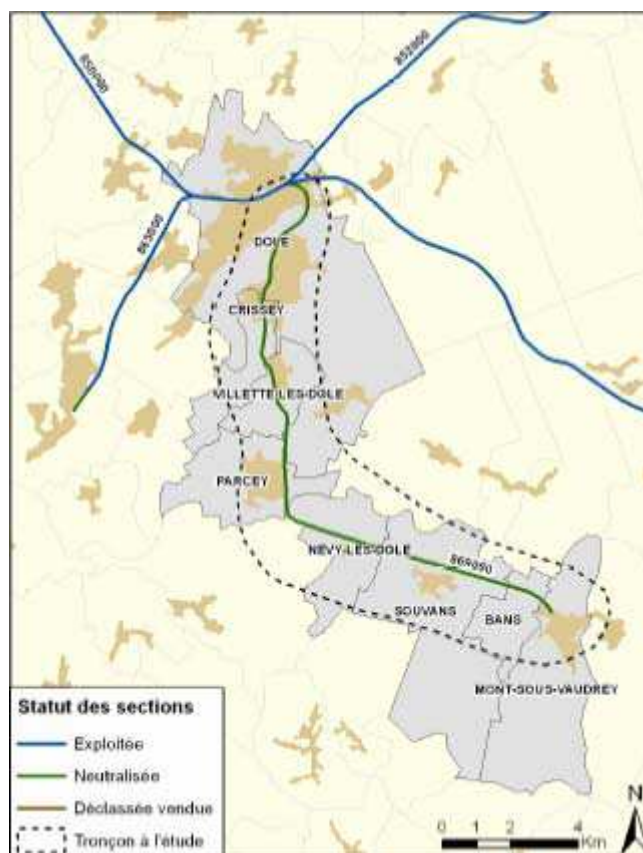
En sortie de la gare de Dole-Ville, au PK 361.562, la ligne Dole – Mont-sous-Vaudrey n°869000 partage l'assiette avec les lignes Dole – Besançon (n°852000) et Dole – Arc-et-Senans (n°850000) sur quelques dizaines de mètres. Cependant, la fermeture n'a pas d'impact sur ces deux lignes.

Carte 2- Le tracé de la ligne 869,000 Dole/ Mont-sous-Vaudrey (plan de Dole en arrière plan)



- **Communes traversées** : Dole, Crissey, Villette-les-Dole, Parcey, Nevy-les-Dole, Souvans, Bans, Mont-sous-Vaudrey.

Carte 3- Les communes traversées par la ligne Dole / Mont-sous-Vaudrey



II. Historique

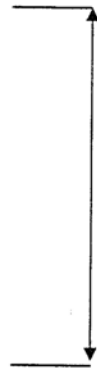
- **Evolution du statut de la ligne dans le Jura** : Section du Pk 381.000 au Pk 390.850, déclassée par décret du 19 octobre 1967 et vendue.
Section du Pk 390.850, déclassée par décret du 13 février 1964 et vendue.
- **Evolution de la consistance de la ligne dans le Jura** : Section de ligne du Pk 381,000 au Pk 390,850 déclassée par décret du 19 octobre 1967, vendue aux services fiscaux du Jura le 10 août 1973.
Section de ligne du Pk 390, 850 au Pk 400,217 déclassée par décret du 13 février 1964, vendue aux domaines du département du Jura le 28 mars 1965.

SCHEMA DE LIGNE

LIGNE 869000 de DOLE à POLIGNY
Fermeture et retrait d'une section de ligne
sur les communes de Dole, Crissey, Parcey,
Nevy-lès-Dole, Souvans, Mont-sous-Vaudrey
entre les PK 361,562 à 381,000
Soit 19,438 km

PK

- 361,562 Commune de Dole



**Section de ligne dont la
fermeture est proposée**

- 381,000 Commune de
Mont-sous-Vaudrey

Déclassée par décret du 19 octobre 1967 et vendue

- 390,850 Commune de Aumont

Déclassée par décret du 13 février 1964 et vendue

- 400,217 Commune de Poligny

III. Ouvrages d'art importants

- PK 362,462 : Pont-route composé de 1 arche
- PK 362,636 : Pont-route composé de 1 travée
- PK 362,760 : Pont-rail de 6 ml de longueur composé de 1 arche
- PK 362,780 : Pont-rail de 15 ml de longueur composé de 1 travée
- PK 362,998 : Pont-rail de 5 ml de longueur composé de 1 travée
- PK 363,316 : Pont-rail de 31 ml de longueur composé de 1 travée
- PK 363,630 : Pont-rail de 140 ml de longueur composé de 3 travées
- PK 364,092 : Pont-route composé de 1 arche

PK 365,049 : Pont-rail de 5 ml de longueur composé de 1 travée

- PK 365,559 : Pont-route composé de 1 travée
- PK 365,647 : Pont-route composé de 3 travées
- PK 368,742 : Pont-rail de 5 ml de longueur composé de 1 travée
- PK 368,909 : Pont-rail de 22 ml de longueur composé de 1 travée
- PK 371,958 : Pont-rail de 14 ml de longueur composé de 1 travée
- PK 371,999 : Pont-rail de 4 ml de longueur composé de 1 travée
- PK 372,179 : Pont-rail de 131 ml de longueur composé de 3 travées
- PK 372,569 : Pont-rail de 3 ml de longueur composé de 1 arche
- PK 373,928 : Pont-rail de 3 ml de longueur composé de 1 travée
- PK 375,495 : Pont-rail de 1 ml de longueur composé de 1 travée
- PK 378,078 : Pont-rail de 1 ml de longueur composé de 1 travée
- PK 379,644 : Pont-rail de 2 ml de longueur composé de 1 travée

IV. Reportage photos des ouvrages d'art

Le pont-rail (31 mètres de longueur) – PK 363,316 (commune de Dole)



Le pont-rail (140 mètres de longueur) – PK 363,630 (commune de Dole)



Le pont-rail (22 mètres de longueur) – PK 368,909 (commune de Dole)



Le pont-rail (14 mètres de longueur) – PK 371,958 (commune de Parcey)



Le pont-rail (131 mètres de longueur) – PK 372,179 (commune de Parcey)

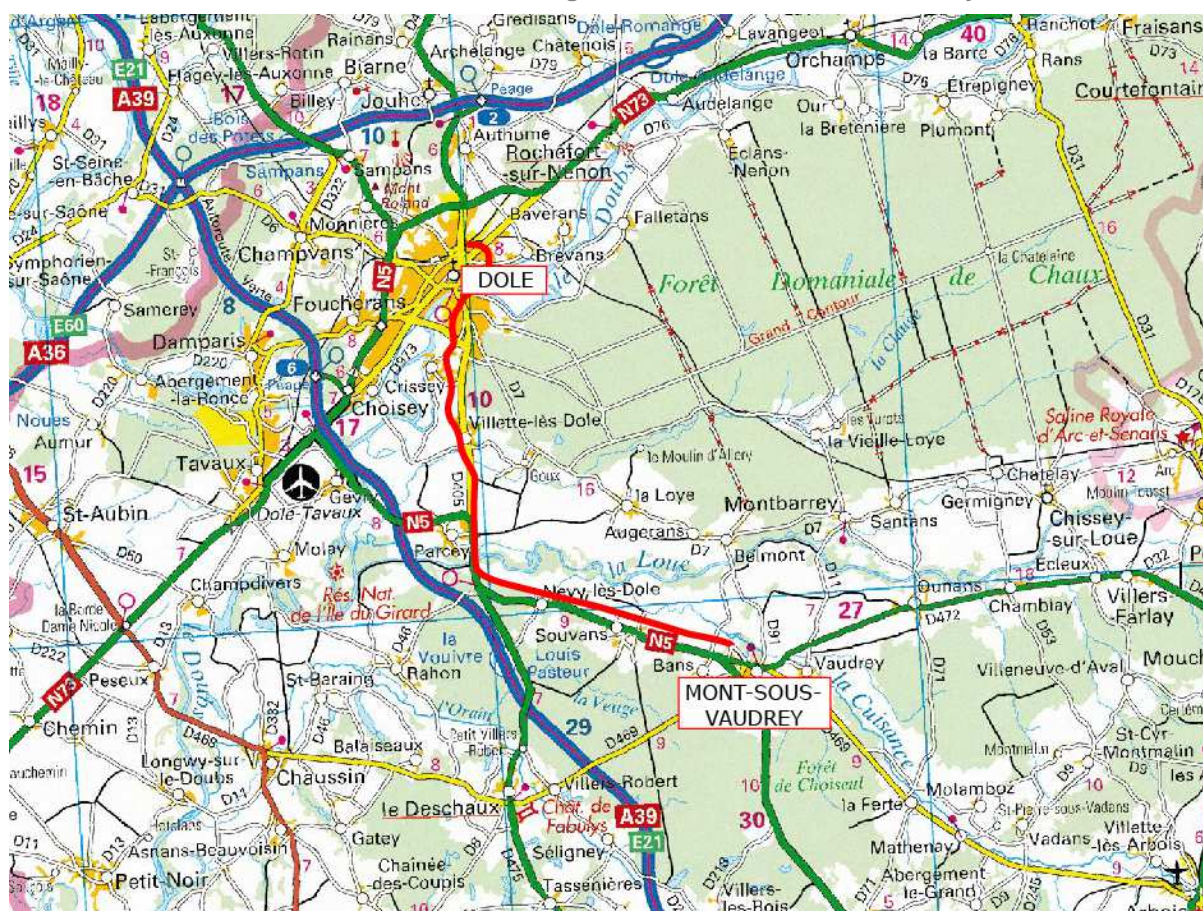


I. Situation géographique

La section de ligne s'étend entièrement dans le département du Jura depuis Dole jusqu'à Mont-sous-Vaudrey.

Au départ de Dole (24 949 habitants au dernier recensement de 1999), la section suit les vallées de la Loue et de la Cuisance. Elle passe à proximité de la forêt domaniale de Chaux, localisée au nord de la ligne. En outre, elle longe la réserve naturelle de l'île du Girard et La Vouivre, située au sud de Dole et de Tavaux.

Carte 4- Le tracé de la ligne Dole / Mont-sous-Vaudrey



II. Situation démographique

● Situation actuelle :

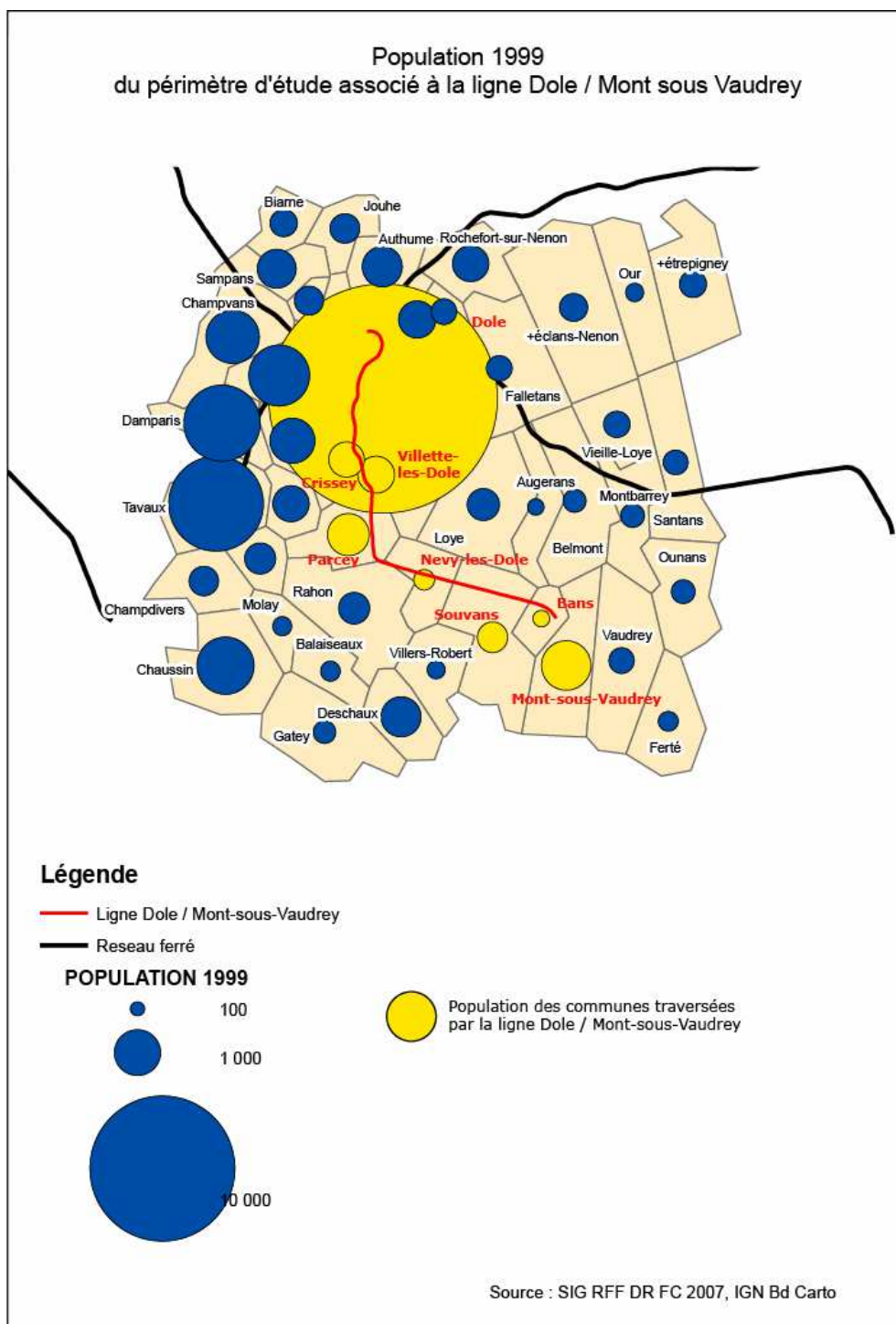
Cette section est située le long des vallées de la Loue et de la Cuisance. Elle traverse un espace rural préservé (réserve naturelle de l'île du Girard et La Vouivre). La population de l'aire d'influence de la ligne atteint 53 453 habitants en 1999.

La superficie totale des communes traversées par la ligne est de 102,17 km² pour une population totale de 29 002 habitants, soit une densité de population de 283,86 habitants au km². Cette forte densité de population masque en réalité des différences notoires : Souvans a

une densité de population de 22,9 hab./km² et Nevy-les-Dole une densité de 31 hab./km² alors que Dole compte près de 650 habitants au km².

En vue d'illustrer ces chiffres, la carte ci-dessous met en exergue la situation excentrée de cette ligne par rapport au bassin de population principal du périmètre de la ligne (bassin de population de Dole).

Carte 5- La population des communes traversées par le ligne Dole / Mont-sous-Vaudrey



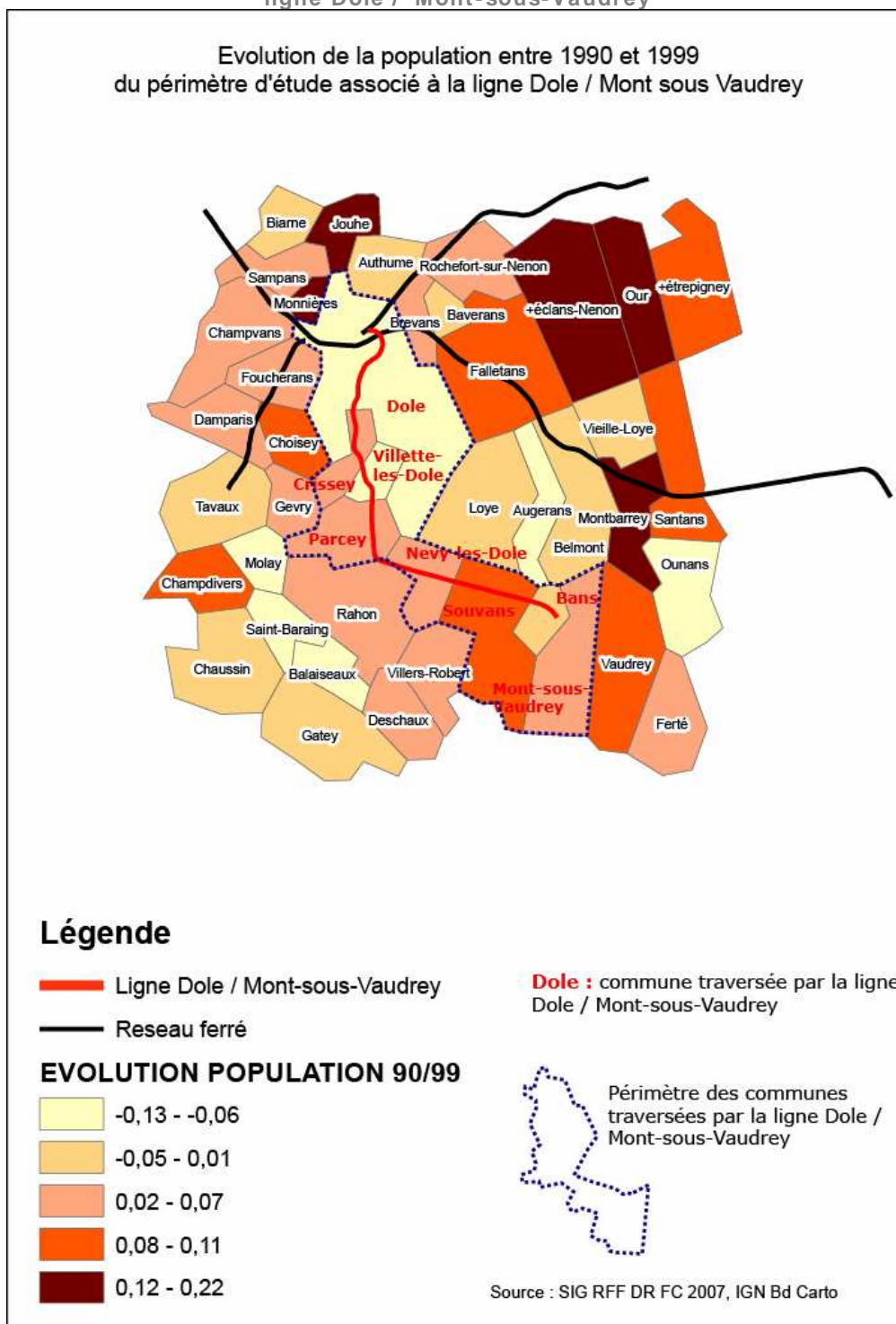
Entre 1990 et 1999, les communes traversées par la ligne Dole / Mont-sous-Vaudrey ont perdu 1 542 habitants (soit une baisse de -0,05%). Cette perte est essentiellement le résultat du comportement de la ville de Dole : moins 1 628 habitants entre 1990 et 1999. En effet, sur les

huit communes traversées par la ligne, six d'entre elles sont caractérisées par une hausse de leur population. La progression la plus forte se fait ressentir à Souvans : + 11% entre 1990 et 1999 (405 habitants en 1990, 451 en 1999).

Tableau d'évolution des communes du périmètre d'étude associé à la ligne Dole / Mont sous Vaudrey (1990 à 1999) – En gras en rouge : les communes traversées par le ligne.

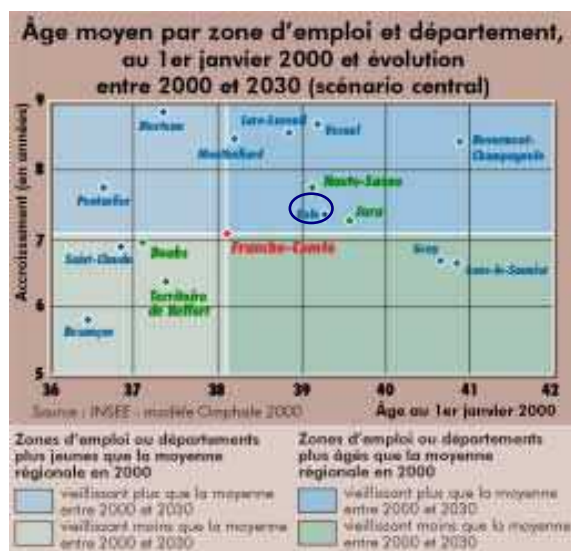
Communes	Population 1990	Population 1999	Taux d'évolution (%)
Augerans	148	137	-0,07
Mont-sous-Vaudrey	1099	1165	0,06
Bans	140	141	0,01
Biarne	355	354	0,00
Jouhe	359	437	0,22
Etrepigny	321	357	0,11
Rochefort-sur-Nenon	599	641	0,07
Eclans-Nenon	329	383	0,16
Our	140	169	0,21
Authume	820	776	-0,05
Sampans	675	708	0,05
Dole	26577	24949	-0,06
Brevans	610	653	0,07
Champvans	1300	1362	0,05
Monnières	341	404	0,18
Baverans	319	323	0,01
Falletans	279	309	0,11
Foucherans	1710	1760	0,03
Santans	265	290	0,09
Damparis	2704	2799	0,04
Vieille-Loye	358	345	-0,04
Choisey	887	984	0,11
Crissey	572	593	0,04
Belmont	254	257	0,01
Loye	508	509	0,00
Villette-lès-Dole	728	648	-0,11
Tavaux	4387	4274	-0,03
Gevry	595	626	0,05
Montbarrey	245	281	0,15
Parcey	818	838	0,02
Molay	525	476	-0,09
Nevy-lès-Dole	205	217	0,06
Champdivers	403	435	0,08
Ounans	323	282	-0,13
Rahon	444	472	0,06
Souvans	405	451	0,11
Vaudrey	289	319	0,10
Saint-Baraing	194	181	-0,07
Chaussin	1587	1579	-0,01
Villers-Robert	148	157	0,06
Balaiseaux	211	188	-0,11
Ferté	181	191	0,06
Gatey	256	247	-0,04
Deschaux	757	786	0,04

Carte 6- L'évolution de la population des communes traversées par la ligne Dole / Mont-sous-Vaudrey



• Les perspectives d'évolution démographique

Selon les prévisions OMPHALE de l'INSEE, la Franche-Comté perdrait chaque année 1 400 habitants à l'horizon 2030. Ce déficit concernerait avant tout la tranche d'âge des moins de 30 ans. L'âge moyen des francs-comtois, 39 ans en 2005, serait alors de 43 ans en 2030 ; la part des plus de 60 ans passerait de 21% à 30,8%.



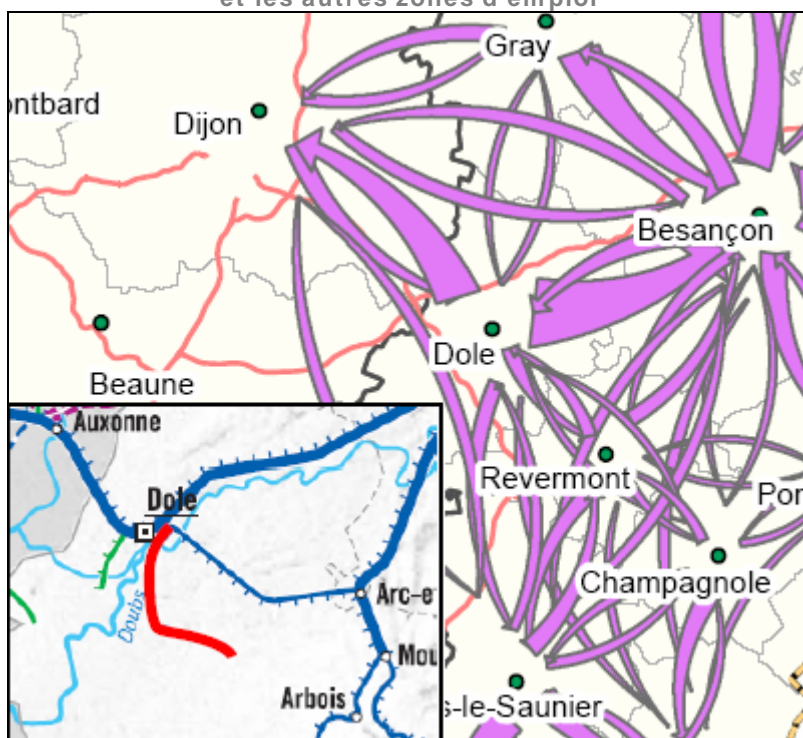
III. Les migrations domicile -travail

Comme le souligne le tableau ci-dessous, les migrations domicile-travail se font essentiellement en direction du pôle urbain de Dole.

Communes de domicile	Communes de travail (en nombre d'actifs)	
	Dole	Mont-sous-Vaudrey
Augerans	29	7
Mont-sous-Vaudrey	68	/
Bans	11	9
Biarne	80	0
Jouhe	83	1
Etrepigny	23	0
Rochefort-sur-Nenon	93	0
Eclans-Nenon	52	0
Our	12	0
Authume	169	1
Sampans	173	6
Dole	/	32
Brevans	149	1
Champvans	247	1
Monnières	93	1
Baverans	67	0
Falletans	60	0
Foucherans	353	4
Santans	33	8
Damparis	348	1
Vieille-Loye	60	0
Choisey	196	0
Crissey	129	1
Belmont	31	4
Loye	91	6

Communes de domicile	Communes de travail (en nombre d'actifs)	
	Dole	Mont-sous-Vaudrey
Villette-lès-Dole	138	2
Tavaux	468	1
Gevry	100	1
Montbarrey	28	5
Parcey	147	2
Molay	74	1
Nevy-lès-Dole	31	2
Champdivers	58	0
Ounans	11	9
Rahon	62	2
Souvans	46	11
Vaudrey	16	16
Saint-Baraing	24	0
Chaussin	118	4
Villers-Robert	17	2
Balaiseaux	23	1
Ferté	8	1
Gatey	9	0
Deschaux	82	5

Carte 8- Les migrations domicile-travail entre la zone d'emploi de Dole et les autres zones d'emploi



IV. Les alternatives de transport

- Transport en commun (lignes de cars départementaux)

Actuellement, deux lignes de bus (Jura Bus) desservent les communes traversées par la ligne

869,000 Dole / Mont-sous-Vaudrey.

Carte 9- Les lignes de bus (Jura Bus) desservant les communes traversées par la ligne Dole / Mont-sous-Vaudrey



- **Réseau routier**

La Route Nationale 5 constitue l'axe routier parallèle à la ligne ferroviaire (*voir carte n°4 page 10*). Cette route longe la voie ferrée dans l'ensemble de son tracé assurant une desserte directe entre chacune des communes traversées par la ligne.

Le temps de parcours par la route entre Dole et Mont-sous-Vaudrey est de 24 minutes environ.

**Distance et temps de parcours en VP entre les communes
traversées par la ligne et Dole**

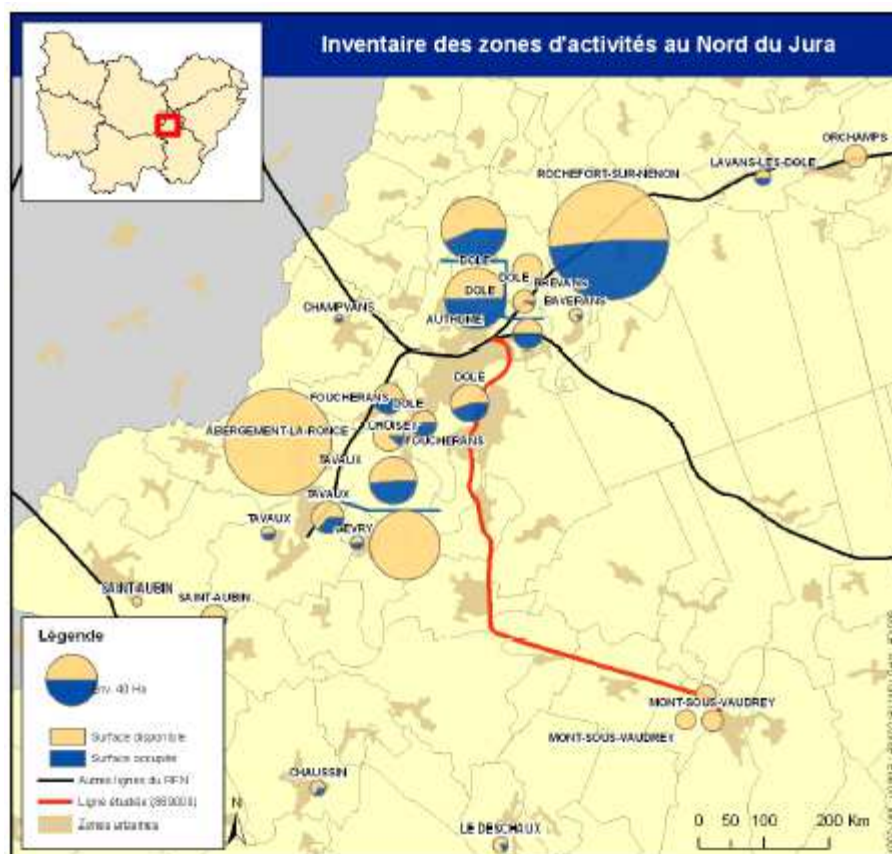
	Dole	
	Distance (km)	Temps (min.)
Augerans	11	18
Mont-sous-Vaudrey	18	24
Bans	18	23
Biarne	7	9
Jouhe	7	10
Etrepigny	20	22
Rochefort-sur-Nenon	7	10
Eclans-Nenon	11	14
Our	15	19
Authume	5	8
Sampans	5	6
Brevans	3	8
Champvans	4	6
Monnières	4	5
Baverans	6	9
Falletans	7	12
Foucherans	3	6
Santans	18	29
Damparis	8	12
Vieille-Loye	15	22
Choisey	3	7
Crissey	4	8
Belmont	13	22
Loye	9	15
Villette-lès-Dole	5	10
Tavaux	9	12
Gevry	8	9
Montbarrey	17	26
Parcey	11	12
Molay	10	13
Nevy-lès-Dole	11	16
Champdivers	13	14
Ounans	24	30
Rahon	13	19
Souvans	14	20
Vaudrey	20	26
Saint-Baraing	16	23
Chaussin	20	20
Villers-Robert	16	21
Balaiseaux	18	25
Ferté	24	30
Gatey	24	26

La distance routière entre Dole et Mont-sous-Vaudrey est supérieure à celle de la voie ferrée mais au regard de la faible distance entre ces villes, le mode ferroviaire ne présente pas une alternative pertinente face au mode routier en terme de temps de parcours.

V. Le potentiel fret

La carte présentée ci-après met en évidence la concentration des zones d'activités sur un axe Rochefort-sur-Nenon/Tavaux.

Carte 10- Les zones d'activités du Nord du Jura



Il existe à Mont-sous-Vaudrey trois zones d'activités de petite taille. Les surfaces occupées sont très faibles. Elles proposent environ, chacune, une dizaine d'hectares encore libres. Cependant, les communes traversées par la ligne ne disposent pas d'entreprises potentiellement intéressées par le mode ferroviaire. Ainsi, peut-on considérer qu'il existe un réel potentiel de développement pour ces trois zones d'activités ?

Les perspectives de développement économique de ce territoire sont plutôt orientées vers le tourisme et les activités de loisirs. Cela ne présage pas de l'implantation de nouvelles activités potentiellement intéressées par le mode ferroviaire.

Une seule zone d'activités se situe sur le tracé de la ligne, à proximité de Dole. D'une surface d'environ 20 hectares, la zone est occupée à 50%.

VI . Potentiel touristique

Le potentiel touristique de ce territoire tend à se développer avec la mise en exergue d'un tourisme vert et culturel.

Les principaux sites touristiques situés à proximité de la ligne sont :

- Dole, ville d'art et d'histoire : le musée des Beaux Arts de Dole, la Maison natale de Louis Pasteur, l'Atelier Pasteur....
- les petits villages tranquilles, les fermes traditionnelles, fontaines, églises comtoises, châteaux....
- le Massif de la Serre, la Forêt de Chaux, le Val d'Amour, la Bresse jurasienne.....

Les flux ne sont toutefois pas suffisamment importants et réguliers pour justifier l'existence d'une desserte ferroviaire voyageurs (TER).

VII . Le potentiel issu de l'analyse partenariale

La démarche engagée par RFF en 2006 concernant le devenir de la section de ligne Dole – Mont-sous-Vaudrey a permis de rendre compte de l'intérêt des acteurs locaux quant à ses perspectives touristiques.

Les différents échanges depuis 2006 ont permis de mettre en évidence l'intérêt pour une valorisation touristique de l'emprise de la ligne. Ainsi, deux projets ont été mis en évidence.

Le Conseil Général du Jura souhaite acquérir l'emprise de la ligne pour développer le projet d'aménagement de l'Eurovéloroute des fleuves Nantes-Budapest. Il s'agirait de réaliser une véloroute en site propre (voie verte).

L'association CFVA (Chemins de Fer du Val d'Amour) désire réaliser un projet de train touristique entre les communes de Dole et Mont-sous-Vaudrey.

Aucun potentiel de reprise de trafic ferroviaire n'a en revanche été identifié.

Cette orientation est le fruit de ce présent document et de consultations internes de la direction régionale.

EVOLUTION ENVI SAGEE

I. Synthèse du diagnostic

Etat de la ligne : continuité assurée

Potentialité ferroviaire : l'analyse territoriale et partenariale ne permet pas d'envisager une reprise du trafic ferroviaire (voyageurs et/ou fret) sur cette section de ligne.

Potentialité touristique : le potentiel touristique de la ligne est réel avec les deux projets de reconversion. Au-delà de la ligne, elle a été remise à l'administration des services fiscaux du Jura entre les PK 381,000 et PK 390,850, et remise à l'administration des domaines, des terrains, ouvrages et bâtiments entre les PK 390,850 et 400,217.

Piste de valorisation identifiée :

La section de ligne comprise entre Dole (PK 361,562) et Mont-sous-Vaudrey (PK 381,000) présente un vrai intérêt touristique, mis clairement en évidence par deux projets du Conseil Général du Jura et l'association CFVA. Ceci résulte par sa localisation en campagne, à proximité de Dole, des monts du Jura, la ligne des hirondelles (découverte ferroviaire). Néanmoins, aucune perspective de reprise ferroviaire, voyageurs ou fret, n'existe.

RFF propose dans un premier temps la fermeture de la section de ligne. A l'issue de l'arbitrage entre les deux projets, RFF procédera éventuellement au déclassement et à la cession de cette section en fonction de la solution retenue.

II. Orientation retenue

Le Conseil Général du Jura et l'association des Chemins de Fer du Val d'Amour ont manifesté à plusieurs reprises leurs intérêts pour l'acquisition de toute la section de ligne en vue de la création de projet d'Eurovéloroute pour le premier, et de train touristique pour la seconde.

Dans l'attente d'un arbitrage entre les deux projets, RFF lance le processus de fermeture.

ANNEXES

Besançon, le 21 septembre 2007

Monsieur le Président du Conseil régional
de Franche-Comté
Hotel de région
4 Square de Castan
25031 BESANÇON Cedex

Direction régionale
Bourgogne Franche-Comté

Lettre recommandée avec A.R.

Objet : Ligne n° 869000 de Dôle à Mont-sous-Vaudrey
Fermeture de la section comprise entre les PK 361.562 et 381.000

Références : D07-302 – BFC/DAP
Affaire suivie par : Yann SAURET - ☎ 03.81.21.37.12
Pièce jointe : 1

Monsieur le Président,

Le Conseil général du Jura ainsi que l'association Chemin de Fer du Val d'Amour m'ont saisi de leurs projets respectifs de reconversion touristique de la ligne citée en objet. Le premier envisage la création d'une voie verte alors que le second souhaiterait réaliser un chemin de fer touristique.

Réseau Ferré de France souhaite favoriser les projets de valorisation de ses anciennes emprises. Saisi de deux propositions contradictoires, mes services lancent toutefois la procédure de fermeture de la ligne afin de permettre la réalisation du projet qui sera finalement retenu.

Aussi, en application du décret n°2003-194 du 7 mars 2003, modifiant et complétant l'article n°22 du décret n°97-444 du 5 mai 1997, Réseau Ferré de France est amené à consulter votre collectivité sur le projet de fermeture de la section de ligne ci-dessus référencée.

La délibération de votre assemblée donnant son avis sur ce projet, doit être transmise à Réseau Ferré de France dans un délai de trois mois. L'absence de réponse de l'organe délibérant dans ce délai vaudra avis favorable.

Vous trouverez, ci-joint, le dossier constitué par mes services. M. Yann SAURET, Chargé d'Aménagement et Patrimoine, est à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur régional
Bourgogne/Franche-Comté

Marc SVETCHINE

Copie : M. le Préfet du Jura



Réseau Ferré de France

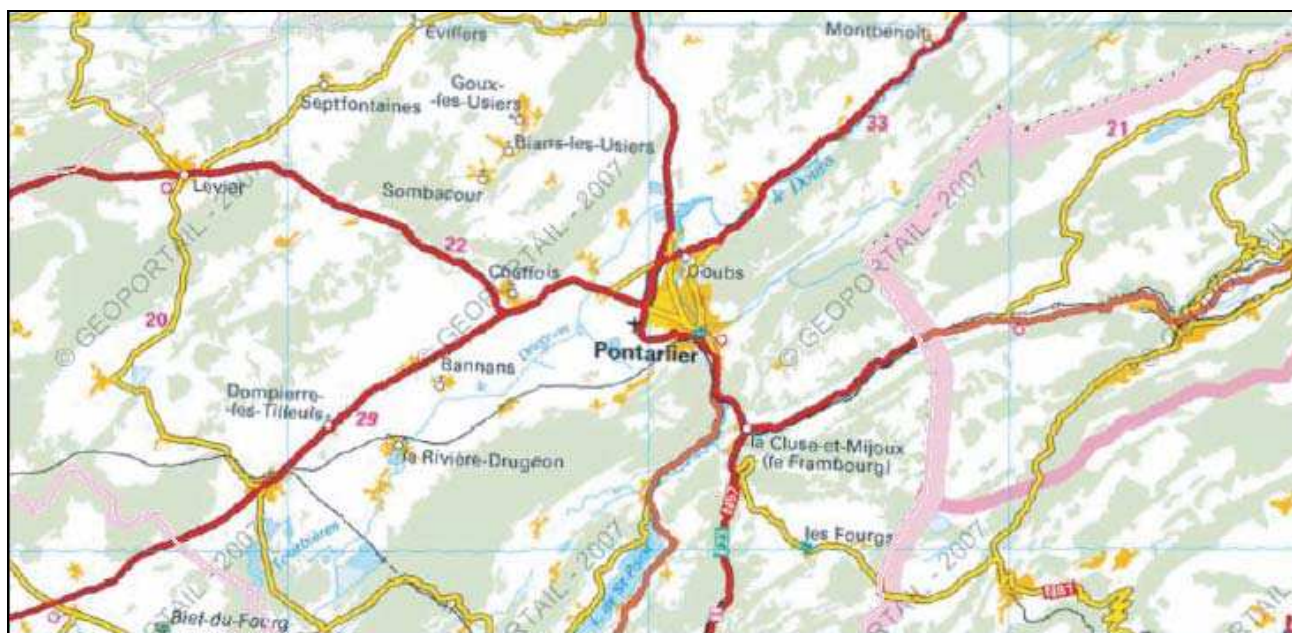
Direction Régionale Bourgogne – Franche Comté

3 allée de l'Ile aux moineaux

Avenue Edouard Droz

25042 Besançon CEDEX

DOSSIER DE LIGNE 874 000 PONTARLIER / GILLEY (Pk 1,300 au Pk 2,400)



DOSSIER DE CONSULTATION INTERNE

SOMMAIRE

PREAMBULE

PRESENTATION GENERALE DE LA SECTION DE LIGNE

I. Situation	page 3
II. Historique	page 5
III. Ouvrages d'art importants	page 5
IV. Reportage photos	page 5

ANALYSE TERRITORIALE

I. Situation géographique	page 7
II. Situation démographique	page 7
III. Migrations domicile-travail	page 10
IV. Alternative de transport	page 11
V. Potentiel fret	page 11
VI. Potentiel touristique	page 11
VII. Potentiel issu de l'analyse partenariale	page 13

EVOLUTION ENVI SAGEE

I. Synthèse du diagnostic	page 14
II. Orientation retenue	page 14

ANNEXES

PRESENTATION GENERALE DE LA SECTION DE LIGNE

I. Situation

- **Ligne** : n° 874000 de Pontarlier à Gilley
- **Département** : DOUBS
- **Origine** : Pontarlier (Pk 1,300)
- **Fin** : Gilley (Pk 2,400)
- **Linéaire** (nombre de kilomètres) : 1,1 km
- **Date d'arrêt du trafic** :
 - Trafic voyageurs : 01/10/1988
 - Trafic fret : 2001 avec la société ARMSTRONG qui a résilié son ITE le 31 janvier 2005
- **Continuité**: continuité assurée

Carte 1- Le tracé de la ligne Pontarlier / Gilley



**SECTION OBJET DE LA PROCEDURE DE FERMETURE ET DE DECLASSEMENT :
PK 1,300 AU PK 2,400**

- **Points particuliers**

Existence de deux conventions d'occupation :

1 - du Pk 1,086 au 1,267 au profit de Le Chemin de Fer Touristique Pontarlier-Vallorbe pour y garer du matériel ferroviaire ;

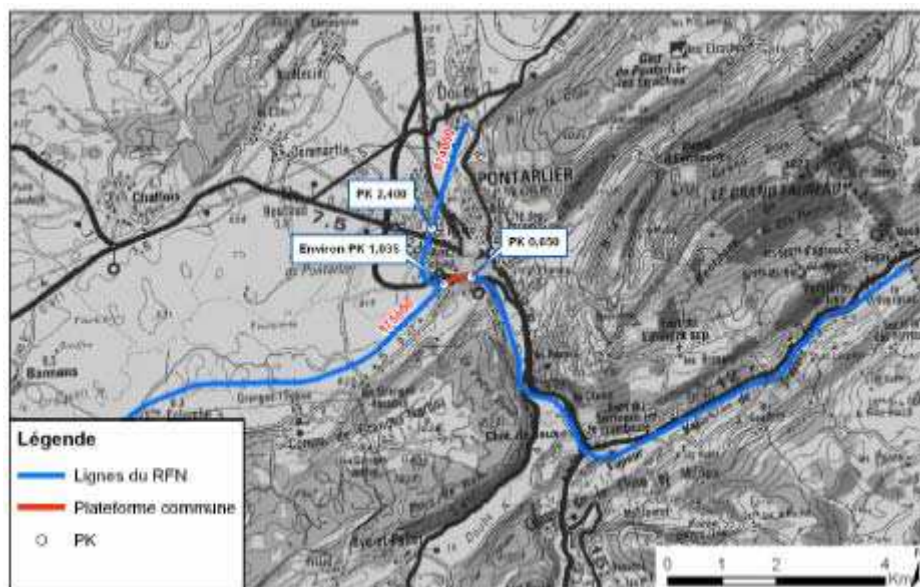
2 – 1 530m² de terrain de la plate forme ferroviaire à Monsieur Gilbert GROS pour garage de stockage de véhicules de collection.

Ces deux occupations ne sont pas remises en cause par le projet de cession.

- **Communes traversées**

La section considérée est relativement courte, elle contourne la ville de Pontarlier, au sud.

Carte 2- Le tracé de la ligne Pontarlier / Gilley



II. Historique

- **Evolution du statut de la ligne dans le Doubs** : ligne déclassée par décret du 10/11/93 et vendue du PK 2,400 au PK 23,273, transférée en voie de service du PK 0,650 au PK 2,400.
- **Evolution de la consistance de la ligne** : Section de ligne du Pk 2,400 au Pk 23,273 déclassée par décret du 10 novembre 1993, vendue au département du Doubs le 12 décembre 1994.

III. Ouvrages d'art importants

- PK 0,912 : Pont-route composé de 1 arche
- PK 1,086 : Tunnel de 183 ml de longueur
- PK 1,348 : Pont-route composé de 1 arche
- PK 2,276 : Pont-rail de 3 ml de longueur composé de 1 travée.

IV. Reportage photos des ouvrages d'art

Le pont-route – PK 0,912 (commune de Pontarlier)



Le tunnel (183 mètres de longueur) – PK 1,086 (commune de Pontarlier)



Le pont-route – PK 1,348 (commune de Pontarlier)



I. Situation géographique

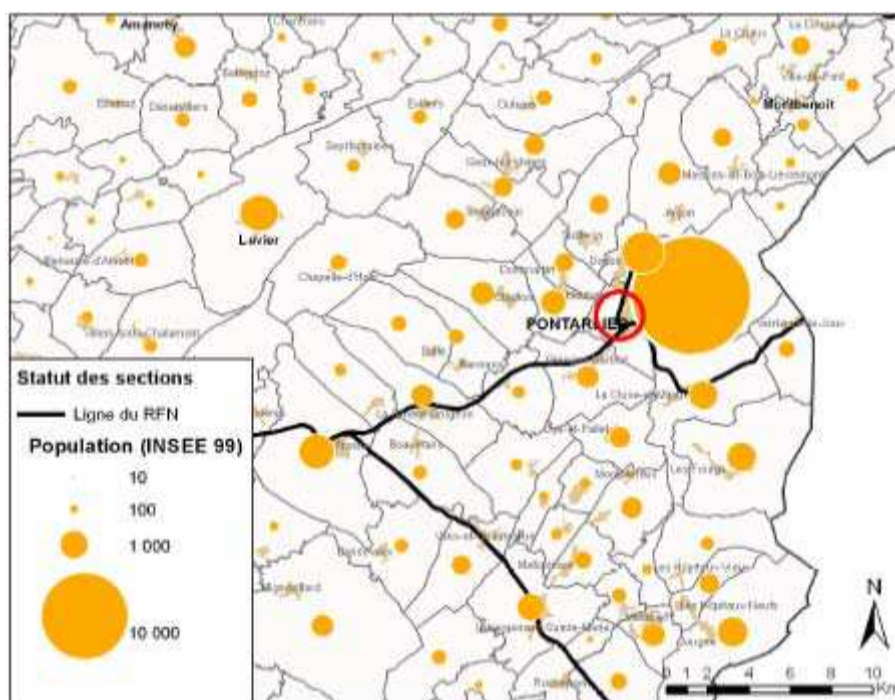
Le tronçon de ligne considéré contourne la ville de Pontarlier (département du Doubs) en son sud.

II. Situation démographique

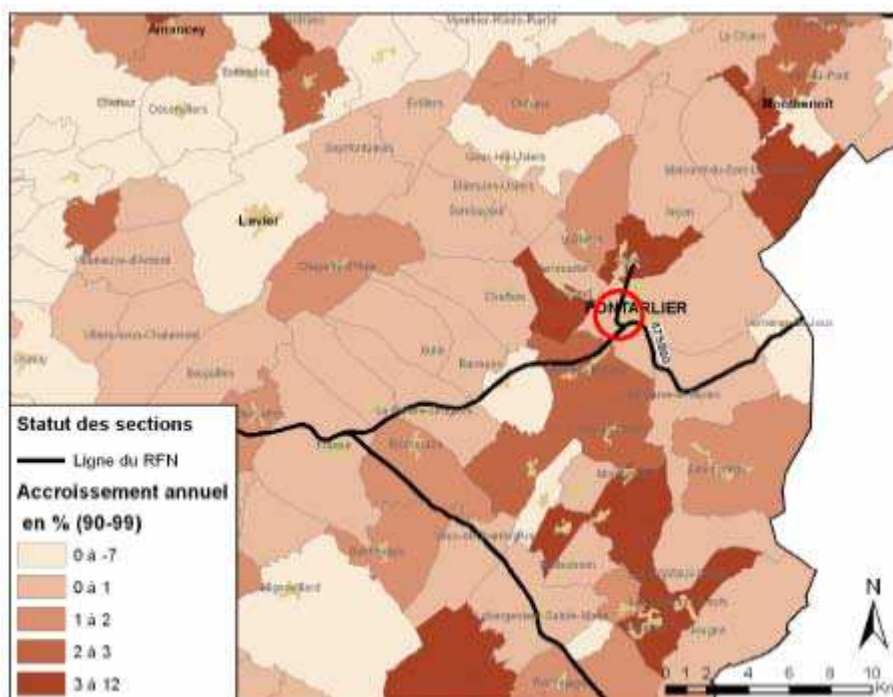
● La situation actuelle

La ville centre a vu sa population varier de 0 à -7 % entre 1990 et 1999 ; l'agglomération a, quant à elle, connu une légère augmentation de sa population (0 à +1%) entre ces mêmes dates. Deux communes, Doubs (au nord de Pontarlier) et Houtaud (à l'ouest) ont enregistré une hausse de population relativement forte (3 à 12%) entre les derniers recensements généraux. Globalement, il existe un axe de croissance fort de Pontarlier à Jougne, à la frontière Suisse.

Carte 3- La population des communes voisines de Pontarlier en 1999

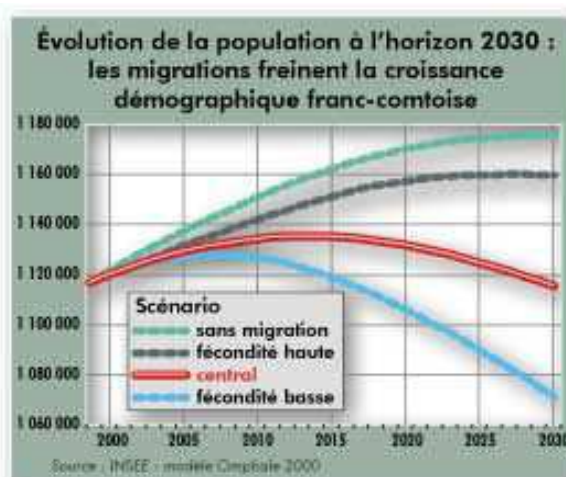


Carte 4- L'évolution de la population des communes voisines de Pontarlier (1990 à 1999)



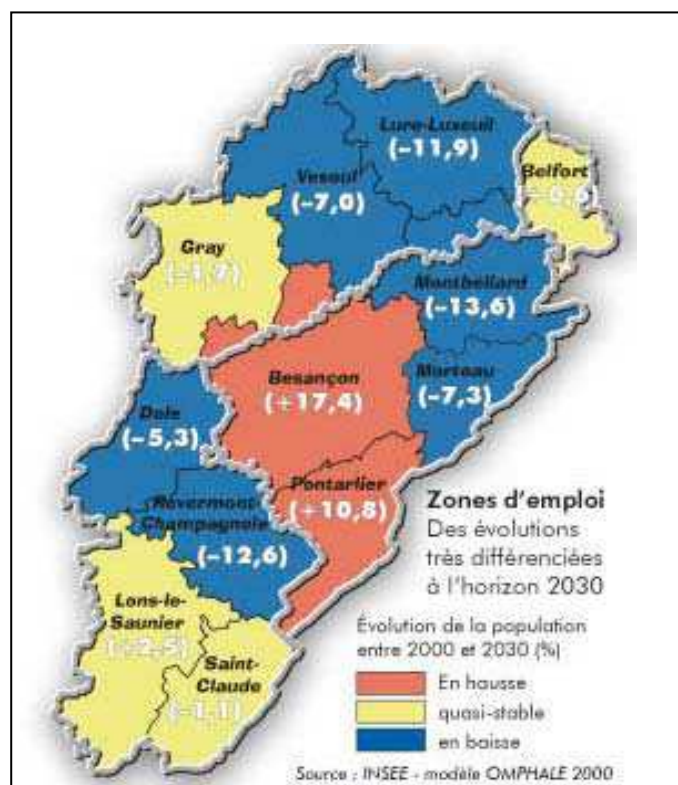
• Les perspectives d'évolution démographique

Selon les prévisions OMPHALE de l'INSEE, la Franche-Comté perdrait chaque année 1 400 habitants à l'horizon 2030. Ce déficit concernerait avant tout la tranche d'âge des moins de 30 ans. L'âge moyen des francs-comtois, 39 ans en 2005, serait alors de 43 ans en 2030 ; la part des plus de 60 ans passerait quant à elle de 21% à 30,8%.

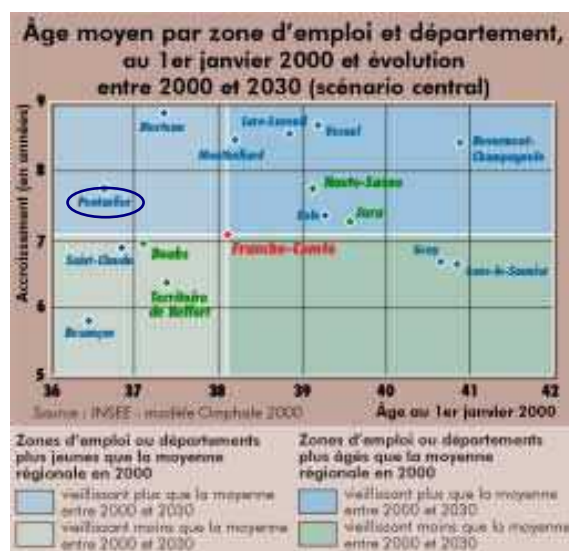


Le départ des populations jeunes devrait provoquer un vieillissement de la zone d'emploi de Pontarlier qui vieillirait ainsi plus vite que l'ensemble de la Franche-Comté et ceci malgré une croissance démographique de +10,8% entre 2000 et 2030. Toutefois, l'âge moyen dans cette zone d'emploi devrait rester inférieur à la moyenne régionale (36,6 ans).

Carte 5- Les perspectives d'évolution démographique des zones d'emploi de la Franche-Comté (horizon 2030)



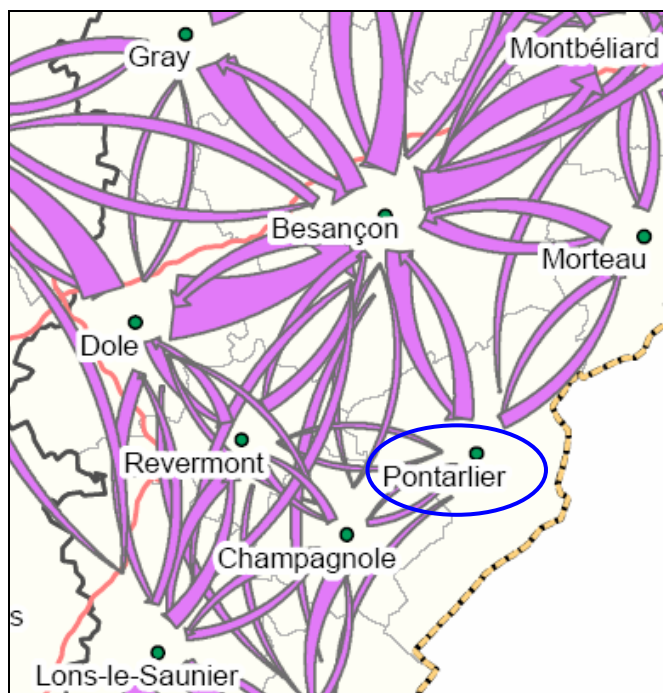
Ainsi, la population de la zone d'emploi de Pontarlier, plus jeune que la moyenne régionale en 2000, connaîtrait un vieillissement de population entre 2000 et 2030.



II. Les migrations domicile –travail

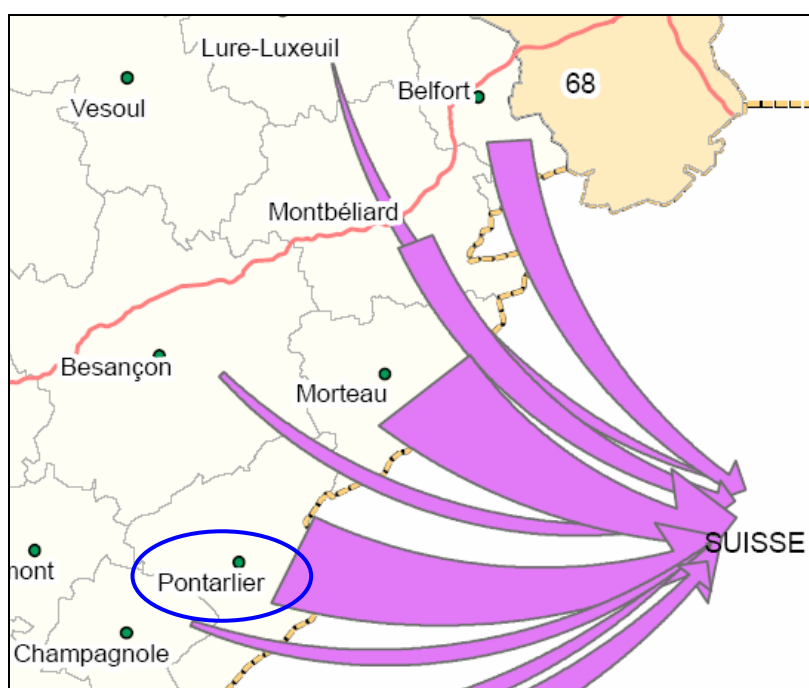
Avec les bassins d'emploi francs-comtois, Pontarlier entretient surtout des échanges avec celui de Besançon, puis avec celui de Morteau. Les navettes domicile-travail sont moins importantes avec les bassins d'emploi voisins de Champagnole et du Revermont.

Carte 6- Les migrations domicile travail entre bassins d'emploi



Les départs d'actifs du bassin d'emploi de Pontarlier en direction de la Suisse sont très importants. Après celui Morteau, Pontarlier est le bassin d'emploi de Franche-Comté qui envoie le plus d'actifs travailler en Suisse.

Carte 7- Les mobilités domicile-travail en direction de la Suisse



IV. Alternative de transport

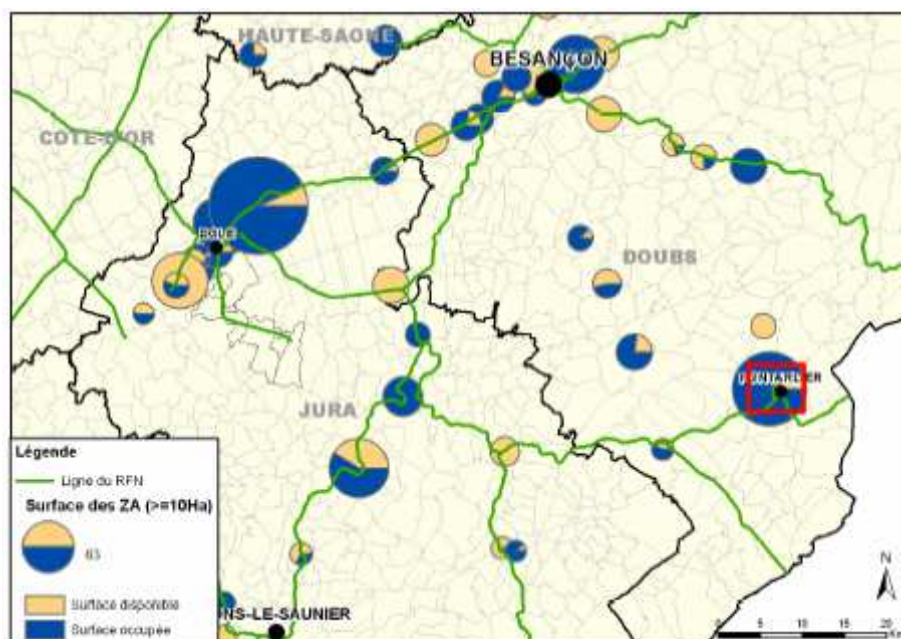
- Réseau routier

La Route Nationale 57 suit la ligne de chemin de fer et peut ainsi constituer une alternative de transport.

V. Potentiel fret

Deux zones d'activités sont concernées par la ligne. Elles sont toutes deux localisées sur la commune de Pontarlier. La plus importante ne dispose plus d'espace disponible, la deuxième de petite taille n'est occupée qu'à 50%.

Carte 8- La surface des zones d'activités



VI. Potentiel touristique

L'environnement naturel est une des plus grandes richesses de Pontarlier. De 837 à 1323 mètres d'altitude, la commune occupe la région montagneuse du département le plus vert de France, déclinant les loisirs sur tous les tons et en toutes saisons.

Les chutes de neige hivernales offrent à la région la chance de posséder le plus grand domaine de ski nordique de France.

L'été, la neige fait place au tourisme vert. Le relief propose alors ses sentiers et ses circuits jalonnés aux amateurs de marche, de vélo et autres activités de montagne.

Le Doubs, les lacs de Remoray et de Saint Point font eux la joie de tous ceux qui préfèrent les activités nautiques et la plage.

Pontarlier : une cité d'histoire et de patrimoine

Ancienne cité gallo-romaine, Pontarlier doit son développement à sa situation stratégique sur la route permettant de relier l'Europe du Nord à l'Italie via Besançon, les montagnes du Jura, Lausanne et les Alpes. Pont jeté sur le Doubs au débouché d'une cluse, la ville était un passage incontournable pour le commerce et les armées d'invasion.

Possession espagnole, Pontarlier fut plusieurs fois incendiée et reconstruite. De son passé médiéval demeurent toutefois l'église Saint-Bénigne, une partie des fortifications ainsi que le château de Joux, situé plus en amont sur la commune voisine de la Cluse-et-Mijoux, et dont le système défensif fut de nombreuses fois renforcé, notamment par Vauban et Joffre (forts Catina et Malher).

Bastion de la contre-réforme catholique (chapelle des Annonciades - 1612), Pontarlier devint française à la faveur de l'annexion de la Franche-Comté par Louis XIV (1678). La construction des casernes Marguet (1748-1764) et de la porte Saint-Pierre (1771) marque le passage à l'ère moderne. La Révolution en fait une sous-préfecture.

Au 19ème siècle, Pontarlier devient une importante ville de garnison et une cité industrielle prospère grâce au développement de l'absinthe dont elle fut le premier producteur mondial.

Le musée de Pontarlier

À travers les quelques six cents pièces exposées, le musée d'armes offre à ses visiteurs une véritable rétrospective de l'armement et de l'équipement du militaire français, depuis le 17ème siècle jusqu'au fusil Lebel de 1886. Une quarantaine de pièces rarissimes lui assurent aujourd'hui une réputation internationale.

Site incontournable proche de Pontarlier : le château de Joux

(La Cluse-et-Mijoux, 5 km de Pontarlier)

Mentionné dès le XIème siècle, édifié d'abord en bois puis rebâti en pierre dès le XIIème siècle, ce fabuleux édifice fut tour à tour château médiéval, forteresse frontière remaniée par Charles Quint puis par Vauban, prison d'État sous l'Ancien régime, la Révolution et l'Empire - Toussaint Louverture, le jeune Mirabeau ou encore Heinrich Von Kleist y furent enfermés - puis fort d'artillerie intégré à la ligne Maginot.

Aujourd'hui, ce monument, implanté dans un site naturel grandiose et romantique, est un véritable livre grandeur nature de l'histoire de l'architecture militaire de ces dix derniers siècles.

VII. Potentiel issu de l'analyse partenariale

La démarche engagée par RFF en 2006 concernant le devenir de la section de ligne Pontarlier – Gilley a permis de rendre compte de l'intérêt des acteurs locaux quant à ses perspectives touristiques.

Les différents échanges depuis 2006 ont permis de mettre en évidence l'intérêt pour une valorisation touristique de l'emprise de la ligne. Ainsi, la ville de Pontarlier et le Conseil Général du Doubs souhaitent acquérir la section de ligne pour l'association Coni'Fer, les chemins de fer touristique Pontarlier-Vallorbe. Ce projet de train touristique est soutenu depuis 2006 par ses trois parties dans le but d'acquérir la section de ligne, puisqu'une convention leur permet actuellement de faire circuler leurs trains.

Aucun potentiel de reprise de trafic ferroviaire n'a en revanche été identifié.

Cette orientation est le résultat de ce présent document et de consultations internes à la direction régionale.

I. Synthèse du diagnostic

Etat de la ligne : continuité assurée

Potentialité ferroviaire : l'analyse territoriale et partenariale ne permet pas d'envisager une reprise du trafic ferroviaire (voyageurs et/ou fret) sur cette section de ligne.

Potentialité touristique : le potentiel touristique de la ligne est réel avec le projet commun soutenu par le Conseil Général du Doubs, la ville de Pontarlier et l'association Coni'Fer. Au-delà de la section, la ligne a été vendue au Conseil Général du Doubs en 1994 pour un projet de voie verte.

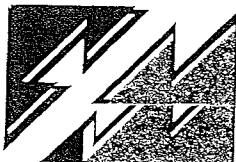
Piste de valorisation identifiée : La section de ligne comprise entre Pontarlier (PK 1,300) et Gilley (PK 2,400) présente un vrai intérêt touristique, mis clairement en évidence par le projet porté par le Conseil Général du Doubs, la ville de Pontarlier et l'association Coni'Fer. Ce projet est d'ailleurs mis en situation puisque les trains circulent sur les voies ferrées, sous forme d'une convention avec RFF. Ceci résulte de la localisation à proximité de la Suisse, du cadre rural et du bon état de la ligne. Néanmoins, aucune perspective de reprise ferroviaire, voyageurs ou fret, n'existe.

<p>RFF propose donc la fermeture et le déclassement de la section de ligne en vue de la cession au Conseil Général du Doubs</p>
--

II. Orientation retenue

Les trois parties ont manifesté à plusieurs reprises leurs intérêts pour l'acquisition de la section de ligne en vue du projet de train touristique Pontarlier – Vallorbe. Actuellement sous une convention, RFF souhaite lancer l'étape de fermeture et de déclassement. RFF rappelle qu'il souhaite céder l'emprise de la ligne mais tient à assurer la continuité de la ligne et garder la continuité de l'ouvrage.

ANNEXES



VILLE DE
PONTARLIER

Le Maire,

*Président de la Communauté
de Communes du Larmont*

LGV RR rep. le : 25/04/05	
N° 250405-02	
Pour action: PG	
Pour info: AC	
Réponse: Urgent <input type="checkbox"/>	
Signataire:	

M. le Directeur
Réseau Ferré de France
3, allée de l'île aux moineaux
Avenue Edouard Droz
25042 BESANÇON CEDEX

Le 14 avril 2005

Objet : Acquisition de voie ferrée

Monsieur le Directeur,

Au mois de janvier dernier, je vous ai sollicité afin d'acquérir une partie de la voie ferrée inutilisée menant à Gilley. Je souhaitais également connaître les conditions et le prix de cette cession afin que le Conseil Municipal dispose de tous les éléments avant de se prononcer.

Depuis lors, la SNCF a pris contact avec la Ville de Pontarlier dans le but de savoir si le reste du tronçon de cette voie était susceptible de l'intéresser, y compris le tunnel actuellement occupé par l'association du Coni'fer.

Après réflexion, je vous informe donc que nous souhaitons étudier votre proposition concernant cette voie depuis le pont ferroviaire sur le Doubs jusqu'à la gare de triage de Pontarlier.

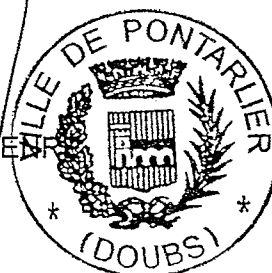
Afin d'avoir tous les éléments d'information concernant ces terrains, je vous prie de bien vouloir me communiquer les conditions de location du tunnel à cette association.

En effet, nous allons engager une réflexion d'ensemble sur l'espace dit « Aux Gravilliers » afin de statuer sur les terrains SNCF à partir du tunnel jusqu'à la gare fret de Pontarlier.

Dans l'attente de notre prochaine rencontre, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, mes sincères salutations.

Le Maire,

Patrick GERVIN



Copies : Service Tourisme - CCL
Service Développement Local
Service Affaires Juridiques Patrimoine

Affaire suivie par le service Développement Economique C. Bellucci CB/

Tout courrier doit être adressé de façon impersonnelle à :

Monsieur le Maire - Boîte Postale 259 - 25304 PONTARLIER CEDEX - Tél. 03 81 38 81 38 - Fax 03 81 39 56 64

Besançon, le 21 septembre 2007

Monsieur le Président du Conseil régional
de Franche-Comté
Hotel de région
4 Square de Castan
25031 BESANÇON Cedex

Direction régionale
Bourgogne Franche-Comté
Lettre recommandée avec A.R.

Objet : Ligne n° 874000 de Pontarlier à Gilley
Fermeture de la section comprise entre les PK 1.300 et 2.400

Références : D07-304 – BFC/DAP
Affaire suivie par : Yann SAURET - ☎ 03 81 21 37 12
Pièce jointe : 1

Monsieur le Président,

Le Conseil général du Doubs m'a saisi d'un projet de reconversion en voie verte qu'il envisage de réaliser sur les emprises de l'ancienne ligne traversant le territoire communal de Pontarlier.

Pour donner une suite favorable au projet touristique, la section de ligne sera cédée au profit du Conseil Général du Doubs. Préalablement à cette cession, la ligne doit être fermée et déclassée.

Aussi, en application du décret n°2003-194 du 7 mars 2003, modifiant et complétant les articles n°22 et 49 du décret n°97-444 du 5 mai 1997, Réseau Ferré de France est amené à consulter votre collectivité sur le projet de fermeture de la section de ligne ci-dessus référencée.

La délibération de votre assemblée donnant son avis sur ce projet, doit être transmise à Réseau Ferré de France dans un délai de trois mois. L'absence de réponse de l'organe délibérant dans ce délai vaudra avis favorable.

Vous trouverez, ci-joint, le dossier constitué par mes services. M. Yann SAURET, Chargé d'Aménagement et Patrimoine, est à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur régional
Bourgogne/Franche-Comté

Marc SVETCHINE

Copie : M. le Préfet du Doubs

Schéma directeur du patrimoine ferroviaire Engagement de l'action par l'élaboration du cahier des charges

Charte de coopération entre RFF et SNCF

Cahier des clauses techniques et particulières du schéma directeur du patrimoine ferroviaire de Belfort-Montbéliard

Afin d'engager le premier schéma directeur du patrimoine ferroviaire de la région, RFF a souhaité travailler en étroite collaboration avec la SNCF.

Un schéma directeur contient plusieurs étapes. Il s'agit de faire l'état des lieux du fonctionnement et de l'organisation des sites ferroviaires, recenser les projets et les besoins ferroviaires afin de dégager une vision prospective de l'évolution ferroviaires de ces sites, d'identifier les emprises foncières appartenant à RFF et SNCF et éventuellement inutile au ferroviaire, et enfin de proposer des vocations possibles pour les emprises pouvant être mobilisables au profit du développement urbain.

SCHEMA DIRECTEUR DU PATRIMOINE FERROVIAIRE

Charte de Coopération entre RFF et la SNCF

La charte de coopération entre RFF et la SNCF a vocation à s'appliquer aux sites identifiés par RFF et la SNCF comme devant faire l'objet d'un schéma directeur du patrimoine ferroviaire.

A. Présentation de la démarche des Schémas Directeurs du Patrimoine Ferroviaire

1. Objectif

Pour les « grands sites » où se concentrent les enjeux tant ferroviaires qu'urbains, l'établissement puis la mise en œuvre d'un Schéma Directeur du Patrimoine Ferroviaire vise à permettre à RFF et à la SNCF :

- d'accompagner le développement de l'infrastructure du réseau ferré national et plus généralement de l'activité ferroviaire, en le traduisant sur le plan foncier,
- d'améliorer la qualité et les coûts de la maintenance de l'infrastructure et de l'exploitation des circulations ferroviaires par une meilleure organisation spatiale,
- de mettre en valeur le patrimoine ferroviaire en permettant la réalisation d'opérations d'aménagement urbain.

2. Les grandes étapes de la vie d'un Schéma Directeur du Patrimoine Ferroviaire sont les suivantes :

a) La production du Schéma Directeur du Patrimoine Ferroviaire comprend les étapes suivantes :

- la cartographie et l'état des lieux des utilisations actuelles,
- la prospective des services ferroviaires concernant le site en matière de développement des services et d'amélioration de l'exploitation à l'aide des cadres de réflexion tels que les CPER, le CIADT, le plan de rénovation du réseau, la Commande Centralisée du Réseau, la prospective fret, les Schéma d'Orientation Régionaux, les schémas d'activité régionaux, les schémas de service par ligne,...
- l'analyse des capacités du site pour supporter ces évolutions et la cartographie des différentes hypothèses d'organisation ferroviaire,
- l'examen de la compatibilité des évolutions ferroviaires avec les intentions connues d'aménagement des collectivités locales,
- la production d'un Schéma Directeur du Patrimoine Ferroviaire cartographiant, le cas échéant à travers plusieurs scénarios, les besoins ferroviaires clairement identifiés en identifiant les espaces non mutables, les espaces mutables pour des projets urbains et les espaces restant à approfondir.

b) La mise en œuvre du Schéma Directeur du Patrimoine Ferroviaire et ses ajustements permet d'aboutir à un schéma d'aménagement ferroviaire et urbain partagé avec les collectivités.

Elle comprend les actions suivantes :

- la présentation du Schéma Directeur du Patrimoine Ferroviaire aux collectivités : explicitation des besoins ferroviaires,
- la concertation avec les collectivités sur le périmètre des espaces mutables et le devenir des espaces non encore spécifiés : production d'un schéma d'aménagement par ajustement et complément au schéma directeur du patrimoine ferroviaire,

- la définition avec les collectivités du processus de transformation des emprises pour mettre en œuvre le projet de développement et de rationalisation ferroviaire et les projets d'aménagement urbain (protocole entre les collectivités et les propriétés ferroviaires),
- enfin la réalisation de projets.

B. Principes de coopération entre RFF et la SNCF pour la production des Schémas Directeurs du Patrimoine Ferroviaire

La coopération entre RFF et la SNCF tout au long du projet se traduit selon les principes suivants :

1. Principe général :

RFF et la SNCF copilotent l'établissement du Schéma Directeur du Patrimoine Ferroviaire. Ils cofinancent les études au prorata de leurs propriétés foncières.

2. Modalités de choix du bureau d'études

Le choix des bureaux d'études est fait après appel d'offres organisé conjointement par RFF et la SNCF (établissement du cahier des charges, définition des critères d'attributions, analyse des offres pour déterminer la mieux disante).

Les candidats sont sélectionnés dans la liste n°5 de l'accord-cadre établie par RFF (liste ci-annexée). Ces bureaux d'études peuvent, si nécessaire, s'adjoindre une compétence en matière d'urbanisme et de cartographie.

Les filiales de la SNCF figurant dans cette liste sont sélectionnées pour répondre à l'appel d'offre.

3. Passation de la commande et financement

RFF passe commande au bureau d'études choisi conjointement après appel d'offres et assure ainsi la maîtrise d'ouvrage de l'étude.

Une convention de financement, établie selon le modèle joint, est conclue entre RFF et la SNCF, définissant le montant et les modalités de la participation financière de la SNCF à l'étude.

4. Déroulement de l'étude :

Le suivi de l'étude est assuré conjointement par RFF et la SNCF dans le cadre d'un comité de pilotage présidé par le Directeur Régional de RFF et le Directeur Régional de la SNCF concernés, selon les règles suivantes.

- a) Sur le plan fonctionnel, chaque établissement décide in fine de l'évolution des installations placées sous sa responsabilité. Sur le plan foncier, chaque établissement décide in fine de l'évolution de l'usage de ses propriétés.
- b) RFF est le pilote de l'analyse des besoins ferroviaires futurs en tant que garant de l'indépendance du système ferroviaire à l'égard des différents opérateurs ferroviaires.
- c) Ainsi, RFF seul prend en compte les besoins des autres transporteurs que la SNCF et leur assure la confidentialité entre eux et la SNCF et réciproquement. RFF seul prend en compte les besoins des AOT en terme de services d'infrastructures.
- d) La SNCF met à disposition des bureaux d'études l'ensemble des informations et expertises dont elle dispose en tant que GID et qui sont nécessaires au bon déroulement des études.

La SNCF exprime ses besoins en tant que transporteur en ce qui concerne l'évolution des services et les conséquences de cette évolution.

Les études ont pour objectif de faire converger les orientations avant qu'elles ne soient présentés aux partenaires.

Le cas échéant, plusieurs scénarios peuvent être envisagés.

5. Relations avec les collectivités locales

Lors de son lancement, RFF et la SNCF présentent conjointement la démarche aux collectivités locales ayant compétence en matière d'urbanisme.

Pendant le déroulement des études, RFF et la SNCF organisent, le cas échéant, un groupe de travail avec les collectivités locales concernées pour les informer de l'état d'avancement.

Si le site étudié comprend un projet de pôle d'échange autour d'une gare, les éléments relatifs à ce projet sont intégrés dans l'étude du site.

Pendant cette phase d'études, chacun s'interdit tout contact direct avec les collectivités à ce sujet sans s'être concerté au préalable avec l'autre.

Une fois le Schéma Directeur du Patrimoine Ferroviaire établi, RFF et la SNCF le présentent conjointement aux collectivités en faisant preuve de transparence dans l'explicitation des besoins.

Pour l'établissement avec les collectivités locales du Schéma d'Aménagement urbain et ferroviaire, RFF et la SNCF recherchent la mise en place d'un dispositif de travail conjoint avec les collectivités.

Pour le devenir de leurs propriétés et l'établissement des modalités financières de cession éventuelle, chacun peut avoir des contacts directs avec la collectivité à tout moment pendant l'établissement du schéma directeur du patrimoine ferroviaire, sous réserve d'en informer l'autre au préalable et à condition qu'il n'y ait pas d'incidence sur les propriétés de l'autre.

Les cas particuliers dérogeant à ces principes sont présentés par les directions régionales de la SNCF et de RFF respectivement à la Direction Immobilière de la SNCF et à la Direction du Patrimoine de RFF qui en décident au cas par cas.

Liste des entreprises de la liste 5 de l'accord cadre de RFF

SNCF-INEXIA
SYSTRA
TRACTEBEL
EGIS
SETEC
ARCADIS

Cahier des clauses techniques particulières

Marché en application de
l'accord-cadre relatif à des
prestations d'assistance, de
conseil ou d'études à
réaliser dans le cadre de
projet d'infrastructure
ferroviaire



**SCHEMA DIRECTEUR DU
PATRIMOINE FERROVIAIRE
DE BELFORT-MONTBELIARD**

Article 1. Présentation du projet

Réseau Ferré de France a pour mission principale la mise à disposition d'un réseau performant et adapté aux besoins présents et futurs des opérateurs de transport ferroviaire : cette mission conditionne les décisions de RFF concernant l'évolution de son patrimoine.

Parmi l'ensemble des propriétés foncières et immobilières de RFF et SNCF, une partie est située en milieu urbain ou périurbain, au droit des points d'entrée sur le réseau ferré national, et donc particulièrement intéressante pour être prise en considération lors de réflexion d'aménagement et de développement urbain lorsque ces emprises ferroviaires sont éventuellement mobilisables. RFF a également mission de valoriser ce patrimoine dans une démarche associant d'autres acteurs de l'aménagement du territoire.

Afin de concilier ces deux missions, la SNCF et Réseau Ferré de France veulent engager des démarches prospectives (Schémas Directeurs du Patrimoine Ferroviaire) visant à préciser les fonctionnalités ferroviaires des sites et de leurs évolutions possibles, à développer une vision stratégique du devenir des installations ferroviaires, et à identifier le patrimoine foncier mutable ou porteur de forts enjeux de valorisation. Il s'agit donc de confronter et d'articuler prospective ferroviaire et orientations d'aménagement-urbanisme.

Il est précisé que depuis juillet 2006, la répartition du patrimoine ferroviaire entre RFF et la SNCF est désormais clarifiée.

Article 2. Objectifs de la mission

La mission proposée vise à apporter une vision à court, moyen et long terme de l'évolution de l'infrastructure et de son utilisation (voyageur et FRET), ainsi que des incidences sur le patrimoine en termes d'opportunités et d'enjeux.

Ces schémas doivent permettre :

- de faire l'état des lieux du fonctionnement et de l'organisation des sites ferroviaires ;
- de recenser les projets et les besoins ferroviaires afin de dégager une vision prospective de l'évolution ferroviaires de ces sites ;
- d'identifier les emprises foncières appartenant à RFF et SNCF et éventuellement inutile au ferroviaire ;
- de proposer des vocations possibles pour les emprises pouvant être mobilisables au profit du développement urbain.

Article 3. Périmètre de la mission

Le périmètre géographique du SDPF est d'abord défini en fonction de l'armature de l'infrastructure ferroviaire dans l'agglomération. Il est aussi adapté au périmètre institutionnel afin de rechercher le maximum de cohérence.

Section 1. Périmètre du SDPF de Belfort-Montbéliard

Le périmètre d'étude est celui de la Communauté de l'Agglomération Belfortaine et de la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard auquel s'ajoute la commune d'Héricourt.

Le territoire d'étude est l'ensemble des 10 sites ferroviaires compris dans ce périmètre.

Les propriétés foncières RFF, représentant plus de 80% des emprises ferroviaires recensées dans ce secteur, sont situées sur les communes d'Audincourt, Belfort (les trois chênes), Belfort (gare), Chèvremont, Evette-Salbert, Héricourt, Montbéliard, Morvillars, Valdoie et Voujeaucourt.

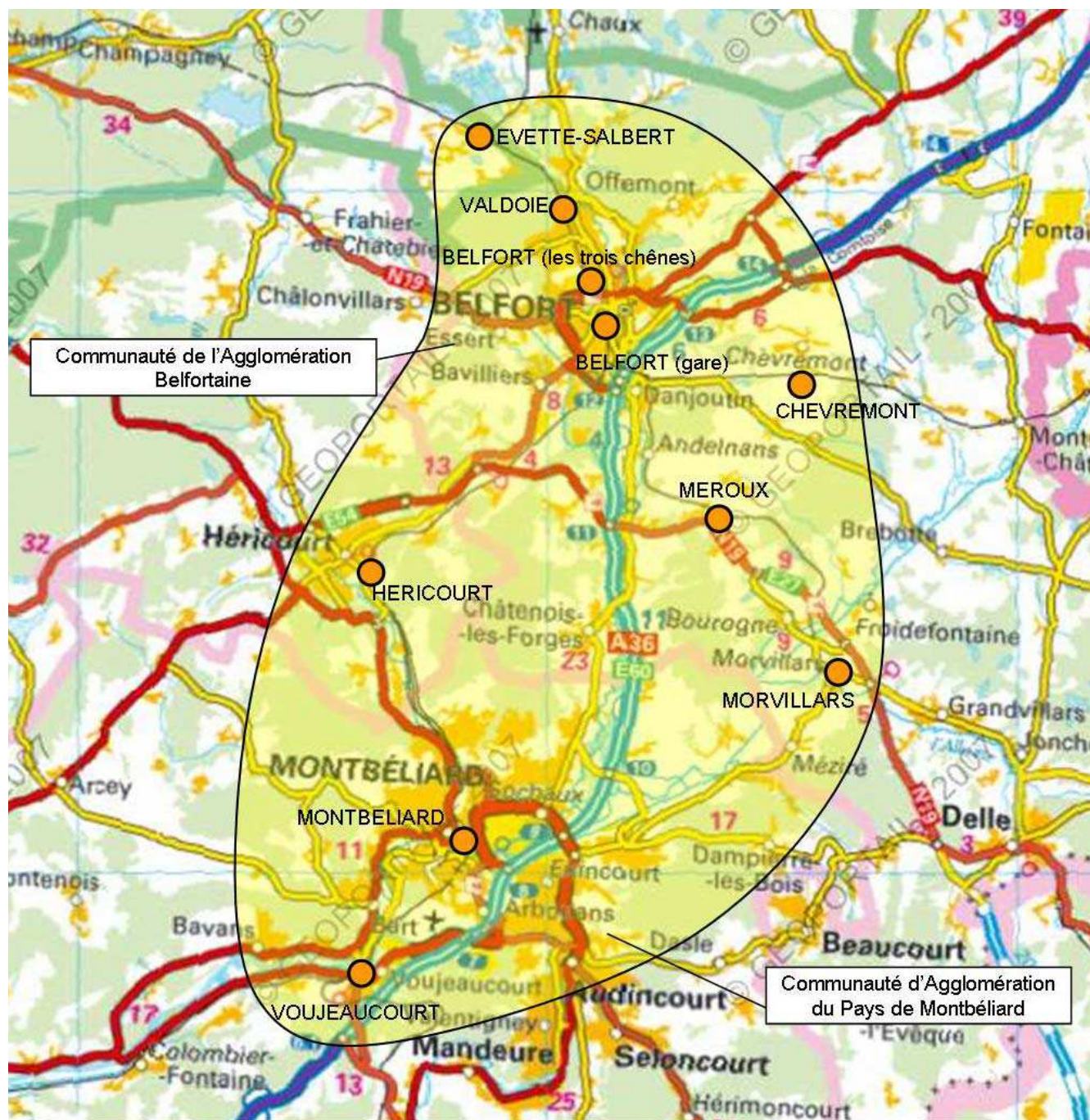
Nom du site	Part SNCF	Part RFF
Audincourt	3%	97%
Belfort (les trois chênes)	39%	61%
Belfort (gare)	29%	71%
Chèvremont	2%	98%
Evette-Salbert	3%	97%
Héricourt	11%	89%
Montbéliard	5%	95%
Morvillars	2%	98%
Valdoie	0%	100%
Voujeaucourt	2%	98%
TOTAL	18%	82%

A l'intérieur du périmètre d'étude, des secteurs à forts enjeux devront faire l'objet d'un zoom particulier :

- les secteurs de Belfort et de Montbéliard ;
- le secteur d'Héricourt.

Le prestataire pourra présenter des solutions qui débordent du périmètre global prédéfini de cette étude, notamment dans le cadre de propositions d'optimisation des activités liés au système ferroviaire.

Périmètre du SDPF de Belfort-Montbéliard



Article 4. Contenu de la mission

La mission se déroulera en **3 Phases** successives. Compte-tenu des délais indiqués par la maîtrise d'ouvrage, la collecte des données nécessaires aux différentes phases pourra se faire de manière simultanée, notamment lors des entretiens.

Section 1. Phase I - Etat des lieux des usages ferroviaires actuels

Dans un premier temps, il s'agit de faire un état des lieux de l'utilisation actuelle de l'infrastructure et des équipements au sein du périmètre d'étude prédéfini, en considérant l'intégralité des sites ferroviaires. Il faudra également définir les besoins ferroviaires actuels (activités, maintenance, garage, dépôt, manœuvres, bâtiment...) pour les activités voyageurs et FRET sur l'ensemble du périmètre d'étude et d'autre part, d'établir un état des lieux des flux à l'intérieur et en sortie du périmètre ferroviaire.

A partir des données et études existantes fournies au prestataire, d'entretiens qu'il conduira auprès des services concernés de RFF et de la SNCF (avec information et accord préalable de la maîtrise d'ouvrage) mais aussi de sa propre expertise, le prestataire devra dresser un inventaire des usages ferroviaires actuels ainsi que des emprises foncières qu'ils nécessitent.

La liste des institutions et des personnes à interviewer (services RFF, services SNCF, nouveaux entrants FRET, Conseil Régional, ...) sera définie en concertation avec la maîtrise d'ouvrage qui validera cette liste avant tout contact. Chaque entretien fera l'objet d'un compte-rendu transmis sous quinzaine à la maîtrise d'ouvrage.

A partir de ces états des lieux et de l'expression des besoins actuels, des premières recommandations sur l'utilisation actuelle du réseau seront formulées et chiffrées si nécessaire.

L'analyse du site ferroviaire comprendra des fiches de synthèses et des supports cartographiques présentant notamment :

- **les éléments du contexte urbain** (situation dans la ville, morphologie du bâti et types d'occupation sur le secteur) et les conditions actuelles d'accessibilité des terrains ;
- **les activités ferroviaires présentes sur le site et les projets identifiés**, maintenance et manœuvre incluses (avec les besoins fonciers correspondants et les besoins d'accès routiers associés), tels qu'ils résultent des données existantes, des entretiens et des observations de RFF et SNCF : il est demandé au prestataire une lecture critique des besoins fonciers exprimés par les personnes rencontrées ;
- **les infrastructures, voiries et espaces libres et leurs usages ferroviaires ou non**, la connaissance des patrimoines ferroviaires s'appuiera sur les données collectées localement auprès des directions régionales de RFF et de la SNCF (repérage des surfaces bâties, utilisation des emprises foncières bâties et non bâties par type d'activité, affectation et utilisation des voies) ;
- **les bâtiments et installations de superstructure de toute nature**, sur l'état desquels un avis sera porté « à dire d'expert ». Les exigences de reconstitution d'ouvrages qui s'y attacheraient en cas de nécessité de réorganiser les fonctions seront également indiquées et évaluées (ordre de grandeur) ;
- **les contraintes ou éléments singuliers présents sur les terrains ou leur voisinage susceptibles d'influer sur leur destination ou de restreindre leur mutabilité**

(pollution, contraintes techniques, nuisances, ...). Le coût de la levée de ces contraintes sera évaluée financièrement (ordre de grandeur) ;

- **les fonctionnalités ferroviaires du site** : affectation des infrastructures par activité (voyageurs grandes lignes et/ou TER, FRET, gestion de l'infrastructure, ...), type de manœuvre, périodicité d'utilisation, contraintes d'exploitation... ;

- **les règlements d'urbanisme applicables** (ou à venir) **et les servitudes éventuelles**.

Des reportages photographiques accompagneront la présentation des sites. L'intégralité des sites ferroviaires inclus dans le périmètre devront être visités. Un rapport de visite sera transmis à la maîtrise d'ouvrage pour chaque site. S'agissant des supports cartographiques, le prestataire devra proposer les échelles les mieux appropriées à l'analyse des secteurs et de leur environnement.

Les cartographies doivent être réalisées dans leur environnement urbain (réseaux, accès, bâti...) et à des échelles adaptées à leur contenu. Les fonds cartographiques numériques et/ou les photos aériennes numériques ne sont pas fournis par la maîtrise d'ouvrage. Les photos aériennes numériques les plus récentes sont à acquérir pour les sites ferroviaires situés dans les périmètres d'études.

Section 2. Phase 2 – Classification des emprises ferroviaires SNCF et RFF à moyen terme (d'ici 2015) et à long terme (2020 - 2050)

Sur la base de l'état des lieux précédent, complétés par l'expertise du prestataire et les entretiens réalisés, la **Phase 2** doit donner une vision prospective de l'évolution du réseau et des équipements, d'indiquer les conditions de réalisation et les ordres de grandeur budgétaires des changements identifiés et conclure par une classification des emprises selon leur usage. Cette phase se déroulera comme telle :

- **identification, caractérisation et localisation précises des projets ferroviaires et des besoins ferroviaires** dans le périmètre d'étude, ainsi que ceux situés en dehors du périmètre mais susceptible d'influencer l'organisation et le fonctionnement de l'infrastructure à moyen et long terme ;

- **description précise des incidences de ces projets** sur le fonctionnement actuel présenté dans la partie précédente ;

- **bilan du potentiel de rationalisation des fonctions ferroviaires existantes ou potentielles** compte tenu de ces évolutions. Ce bilan inclut une évaluation financière de la reconstitution du réseau et de la libération d'emprises ferroviaires ;

- **analyse de l'impact foncier pour la SNCF et RFF** des réorganisations envisageables et de leur ordonnancement dans le temps (acquisition et libération) ;

- **mise en évidence des contraintes de reconstitution** dans le cadre de l'analyse du patrimoine ;

- **synthèse des atouts et des handicaps de l'évolution des sites ferroviaires** en termes d'opportunités de mutation d'usage.

S'agissant de l'analyse des besoins ferroviaires et des possibilités de réorganisation du site, il conviendra également de solliciter l'avis de l'ensemble des directions concernées de RFF et de

la SNCF, pour connaître, d'une part, leur expertise sur les données et hypothèses proposées par le prestataire et, d'autre part, leur vision prospective de l'évolution des besoins ferroviaires.

Le prestataire devra conduire ses analyses en tenant compte des réalités économiques, sans restreindre trop strictement l'éventail des possibilités.

Chacune des propositions devra être accompagnée d'une note explicative, argumentée et chiffrée des hypothèses d'entrées retenues et des solutions préconisées.

Les éléments de conclusions de la **Phase 2** devront comprendre une classification des emprises ferroviaires suivant trois types :

- emprises non mutables nécessaires aux besoins ferroviaires (actuels ou futurs ou possibles) ;
- emprises susceptibles de muter sous conditions de lever de contraintes, qui seront identifiées, argumentées et chiffrées (ordre de grandeur) ;
- emprises ferroviaires mutables.

Parmi les cartes détaillées présentant les résultats, il y aura notamment :

- une cartographie détaillée des périmètres mutables c'est-à-dire des périmètres non utiles aux projets et besoins du ferroviaire aujourd'hui et à moyen terme (2015) ;
- une cartographie détaillée des périmètres mutables à long terme (2020 - 2050) ;
- une cartographie détaillée des emprises mutables sous conditions de lever de contraintes ;
- une cartographie détaillée des emprises utiles aux besoins du ferroviaire à moyen terme (2015) et à long terme (2020 - 2050). Ces emprises peuvent se situer en dehors du périmètre strict de l'étude. Une typologie des emprises utiles au ferroviaire sera établie au regard de leurs enjeux majeurs (incontournable et sans autre solution) / mineurs (souhaitable mais alternative possible).

Section 3. Phase 3 - Perspectives d'évolution des emprises ferroviaires SNCF et RFF mutables

Les **Phases 1 et 2** auront permis de préciser le devenir de l'infrastructure ferroviaire, des installations et de leur utilisation à court, moyen et long terme. La **Phase 2** aura conclu le devenir ferroviaire ou non des propriétés foncières SNCF et RFF.

L'objectif de cette **Phase 3** est d'identifier, pour les propriétés non utiles au ferroviaire à moyen et à long terme, des vocations possibles. En effet, la SNCF et RFF souhaitent proposer de l'espace aux projets urbains et répondre ainsi aux attentes des collectivités :

- analyse de la situation et des orientations réglementaires (PLU, SCOT, ...) susceptibles d'influencer la nature et le mode d'occupation des emprises ferroviaires potentiellement mutables. **Recommandations de modification de zonage ou de règlement éventuels.**
- analyse des atouts et des contraintes du site et des sites en termes de valorisation potentielle. **Présentation des préconisations d'aménagement.**

Section 4. Données d'entrée fournies par la maîtrise d'ouvrage

Données foncières :

Les données foncières (plans PTB, répartition des propriétés RFF/SNCF) seront transmises pour l'ensemble des sites ferroviaires inclus dans le périmètre d'étude. Les plans seront au format .dwg et le tableau de répartition des propriétés au format .xls.

Données générales :

- dimension ferroviaire : l'ensemble des études (ou extrait d'études) relatives à l'évolution de l'infrastructure ferroviaire en Franche-Comté sont en possession de la SNCF et RFF ;
- dimension urbaine : l'ensemble des diverses études (ou extrait d'études) d'aménagement des sites ferroviaires et de leurs abords sont en possession de la SNCF et RFF ;
- dimension cartographique : certaines données sont déjà présentes au sein de la Direction Régionale RFF et seront fournis au prestataire retenu.

Article 5. Modalités d'exécution de la mission

Section 1. Pilotage de la mission

La direction de la mission sera assurée par la Direction Régionale Bourgogne – Franche-Comté de Réseau Ferré de France (Yann SAURET – Chargé d'Aménagement et Patrimoine), ainsi que la Direction Régionale de la SNCF (... - ...)

Section 2. Comité technique

Pour le SDPF, les **Phases 1 et 2** feront l'objet de Comités Techniques entre la SNCF, RFF et le prestataire. La maîtrise d'ouvrage intégrera le Conseil Régional de Franche-Comté et les collectivités locales concernées à partir de la **Phase 3**, même si ces dernières auront été mises au courant de l'étude préalablement.

Le nombre prévisionnel de Comité Technique est estimé à 4 réunions (début de l'étude, fin **Phase 1**, fin **Phase 2** et fin **Phase 3**). Autant que possible, les Comités Techniques du SDPF seront organisés dans des locaux sur les sites de Belfort ou de Montbéliard, pour permettre si besoin de se déplacer sur place si besoin.

Des réunions intermédiaires RFF-SNCF/prestataire seront également organisées dont le nombre minimal pourra être proposé par le prestataire dans son planning d'exécution.

Section 3. Comité de présentation RFF-SNCF

Le Schéma Directeur du Patrimoine Ferroviaire fera l'objet d'une présentation à un comité constitué :

- de représentants de la Direction Régionale de RFF Bourgogne – Franche-Comté ;
- de représentants de la Direction Régionale de la SNCF.

Section 4. Le secrétariat

Avec accord préalable avec la maîtrise d'ouvrage, l'organisation des ordres du jour et les invitations aux réunions du Comité Technique et aux Comités de présentation RFF-SNCF seront réalisés par le prestataire.

Section 5. Avancement de l'étude

Le prestataire sera en charge de l'animation des réunions des Comités Techniques et des Comités de présentation, et devra à cet effet préparer les supports d'information adéquats tels que notamment :

- une présentation informatique de l'avancement de l'étude ;
- des plans sur support numérique et papier ;
- de dossiers comprenant des explications écrites et graphiques ;
- de notes de synthèse.

Pour chacune des réunions, le prestataire remettra un document de travail dix jours avant la tenue des séances afin de permettre à la SNCF et RFF de prendre connaissance des avancées de l'étude et de permettre au prestataire d'intégrer les modifications demandées par la SNCF et RFF.

Il devra également assurer le compte-rendu de chacune des réunions et transmettre le projet sous huitaine à la maîtrise d'ouvrage.

Section 6. Relations RFF-SNCF dans le cadre de cette mission

Depuis 2006, la répartition de propriété entre RFF et la SNCF est clarifiée. S'agissant des sites ferroviaires, les emprises foncières appartiennent à plus de 80% à RFF.

Cependant, RFF et la SNCF constituent la maîtrise d'ouvrage. En effet, la rationalisation de l'organisation et du fonctionnement des sites ferroviaires ne pourra se faire qu'avec une vision partagée des deux établissements.

En accord avec la maîtrise d'ouvrage, le prestataire prendra tous les contacts nécessaires avec les différentes activités de la SNCF (GID, GL, TER, FRET SNCF, pôle développement...) afin de recueillir l'ensemble des avis, des projets et des besoins quel que soient leur stade d'avancement.

Article 6. Présentation des dossiers

Section 1. Contenu du rapport d'étude

Le rapport d'étude final devra inclure tous les éléments faisant l'objet de l'article 4 du CCTP.

Des rapports intermédiaires seront également réalisés à la fin de chacune des phases de la mission.

Section 2. Forme du rapport final

Il sera remis en :

- 10 exemplaires, dont 2 reproductibles ;
- 2 CD-ROM contenant tous les fichiers finaux (plans, textes, tableaux, photos...).

L'organisation des fichiers devra être identique à celle retenue dans le support papier. L'ensemble des illustrations (photos, photomontages, cartographies, tableaux, schémas, ...) seront transmis en haute définition.

Le CD-ROM contiendra la version finale du document au format .pdf (un fichier .pdf haute définition et un fichier .pdf de taille inférieure à 4 Mo).

Le CD-ROM comportera enfin l'ensemble des documents type Powerpoint présentés en Comités Techniques (chaque document Powerpoint sera transmis en version haute définition et en version .pdf dont la taille sera inférieure à 4 Mo).

Il devra :

- faire l'objet d'un sommaire détaillé précisant les divers chapitres et documents annexés ;
- présenter des pages numérotées et référencées ;
- faire l'objet pour les documents graphiques de cartouche spécifique précisant les références, plans à présenter selon échelles et formats normalisés ;
- être illustré de schémas, autant que faire se peut ;
- contenir toute note de calcul et document technique nécessaire à la validation du dossier ;
- inclure l'ensemble des comptes-rendus dans le schéma directeur ;
- comporter les sources de chaque information retranscrite.

Article 7. Délais / réunions / note de méthodologie / références

La durée globale de la mission est de 12 mois, hors délais de validation finale. Ce délai sera scindé en trois délais partiels, correspondant au phasage de l'étude (cf. article 4 du CCTP). Les délais des différentes phases sont à intégrer par le candidat et devront apparaître clairement dans la proposition. Cependant, sur avis argumenté, les délais intermédiaires pourront faire l'objet de demande d'ajustement par le prestataire, sans que ceci soit pénalisant lors de l'analyse de l'offre.

- T0 : **Lancement de l'étude** : Octobre 2007.
- T0 + 4 mois : fin de la **Phase 1** Février 2008 ;
- T0 + 8 mois : fin de la **Phase 2** Juin 2008 ;
- T0 + 12 mois : fin de la **Phase 3** Octobre 2008 ;
- T0 + 12 mois : remise du **Rapport Final** Octobre 2008.

Le calendrier sera arrêté lors de la réunion de lancement de la mission. Le prestataire pourra faire toute proposition concernant l'organisation de l'étude. Il précisera dans son offre les ressources qu'il entend mobiliser pour mener à bien cette mission dans les délais impartis.

Une réunion d'initialisation en début de mission permettra de repréciser l'objectif de l'étude, les données disponibles et la méthodologie proposée par le prestataire.

La remise de chacun des sous-dossiers successifs fera l'objet d'une réunion de présentation par le bureau d'étude au comité technique.

L'offre du prestataire devra contenir une note sur la méthodologie qu'il propose de mettre en œuvre, sa compréhension de la problématique et des enjeux d'un tel projet, la démarche préconisée pour parvenir à élaborer une telle démarche prospective articulée autour des deux dimensions ferroviaire et urbaines. Le candidat détaillera notamment la manière dont il envisage d'organiser et de mener les entretiens, dont il mentionnera le nombre minimum. Il précisera également les sources sur lesquelles il s'appuiera pour évaluer financièrement les évolutions ferroviaires proposées.

Les offres devront également comporter les références du prestataire dans les domaines d'études ferroviaires et urbanistiques : références des études similaires déjà réalisées, références des intervenants (CV), etc.

***Journée porte ouverte de la LGV Rhin-Rhône
du 23 Septembre 2007***

Coordinateur - Responsable de site

Note organisation de la journée porte ouverte du 23 Septembre 2007

Trame pour les guides durant la journée porte ouverte, sur le site C4 de Bethoncourt

Revue de presse concernant cette manifestation

Une journée porte ouverte de la Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône a été organisée le dimanche 23 Septembre pour faire découvrir le chantier au public. Grâce à la mobilisation d'entreprises du BTP, de l'ANPE et de Réseau Ferré de France, 11000 personnes se sont réparties sur 6 sites, entre Dijon et Belfort.

La responsabilité d'un site m'a été confiée afin de gérer le départ de bus, coordonner les guides dans les bus et les chauffeurs de bus en fonction de l'affluence. De plus, des plaquettes et un film sur la vue aérienne du chantier ont permis de renseigner la population intéressée, accompagnée d'informations données par des entreprises à l'accueil.

NOTE d'ORGANISATION V2

Besançon, le 6 septembre 2007

Destinataires : référents sites pour transmission aux équipes sur place

Objet : **JPO du 23 septembre**

Une bonne organisation passe par des règles de fonctionnement bien comprises et acceptées par les membres organisateurs. Cette note interne a pour objet d'éclairer les membres participants à l'organisation sur les modalités de déroulement de la journée du 23 septembre. Le responsable du site est garant du respect de ces consignes.

Pour le référent organisation logistique

Comment faire son brief : aller à l'essentiel sans trop diluer (30 ' maxi, utiliser le point de sonorisation si nécessaire)

Qui participe au brief : tous les participants sauf les conducteurs de cars

Consigne pour le brief : démarrer à l'heure, tenir le brief en 30 ' maxi

Succinctement :

Bonjour, merci d'être là

Enjeu : qualité de l'accueil et des explications (service public)

Je me présente...je suis le référent, le responsable pour la journée, remonter moi les infos toute la journée

Désigner les 2 ou 3 assistants clefs : le régulateur cars (avec fiche d'évaluation à remplir au cours de la journée), le délégué sécurité (accès, parking...) assure le suivi des bénévoles pour les sites qui en bénéficient, le responsable d'accueil (disponible pour donner des informations diverses sous la tente ou la salle d'accueil), cet accueil étant partagé avec les autres contributeurs (entreprises, ANPE...)

Respectez le planning et les consignes...

Distribuer les talkies walkie

Distribuer les tickets repas

Mettre en service l'unité de diffusion audiovisuelle

Mettre les personnes en place sur le terrain concrètement

A 9 h les conducteurs et les guides font le tour à blanc dans un des cars

A 10 h, tout est en place, on attend le client

Déroulement : le public est informé par un 4 pages encarté dans le journal du vendredi 21 septembre. Chaque point d'accueil est précisément indiqué. Une signalétique posée le samedi aux croisements de proximité (rayon de 500 m à 1 km)

pour faciliter l'accès. Selon les sites, le sens d'accès des cars est différent de celui des voitures (éviter le croisement des flux si possible). A l'entrée un agent de circulation filtre les accès au parking afin de ne pas engorger l'espace si celui-ci est plein). Un autre agent gère la sortie des véhicules du parking pour sécuriser l'insertion dans le trafic. Sur le parking, des agents gèrent le placement des véhicules. Une signalétique dirige les visiteurs vers le chapiteau ou la salle d'accueil. Des panneaux sont installés et un audiovisuel est diffusé pour renseigner préalablement et faire patienter le public. Les cars se positionnent à l'endroit prévu, signalé par un panneau « départ visite ». Des barrières en entonnoir matérialisent l'espace d'embarquement. Un agent régulateur gère la fréquence des départs qui est de minimum 5 minutes. Au retour les visiteurs peuvent retourner sous l'espace Information ou/et repartir.

OBJECTIFS de la journée :

- 1 - satisfaire la curiosité du grand public sur la construction de la ligne en autorisant l'accès encadré à l'espace travaux et en donnant des explications,
- 2 - rendre compte au contribuable de l'usage de ses contributions fiscales,
- 3 - limiter les demandes de visites qui affluent à la DR et soulager ainsi la charge au niveau des entreprises et de RFF

Briefing de la journée :

Chaque responsable de site fait un briefing à son équipe à 8 h 30. Les moyens de communication sont distribués, les agents connaissent leur fonction. Chacun est en place à 9 h 30. A 9 h les conducteurs de car embarquent dans un des cars pour reconnaissance du parcours. Les guides les accompagnent.

Outils d'aide à l'organisation :

- Fiche détaillée par site
- Planning détaillé par site
- Note de prévention des risques
- Plan de situation
- Fiche comptage et observations (pour régulateur cars)
- Questionnaire qualité
- Talkie Walkie, téléphone portable, mégaphone

Préparation du site :

- Signalisation
- Barriérage pour accès aux cars si possible
- Gestion de l'accès et du parking

Communications :

- Talkie Walkie,
- Téléphone portable,
- Mégaphone

Accident : le responsable du site actionne les moyens nécessaires en fonction de la gravité. Les infos et contacts sont sur la fiche (pompiers, médecin de garde, SAMU)

Intempéries : le responsable du site évalue les risques et décide de l'arrêt des visites si les conditions météo le nécessitent

Gestion des bénévoles : ils sont considérés comme tous ceux qui sont de service. Le planning doit être respecté. Si la personne n'est pas là à l'heure où elle est attendue, elle est remplacée par le responsable de site. Les rapports peuvent être conviviaux mais rigoureux.

Repas : les personnes de service sur la journée ou à cheval sur la période de midi (entre 11h et 15 h par ex) bénéficie d'un ticket repas. Ces tickets seront distribués par le responsable du site ou son assistant.



Ligne à Grande Vitesse Rhin - Rhône

Présentation du chantier et du lot C4

23 septembre 2007



- Présentation du guide et sa fonction sur le chantier
- La journée de visites guidées :
 - démarche volontariste de Réseau Ferré de France de faire partager au public ce grand projet d'aménagement du territoire
 - faire visiter le chantier en toute sécurité et pouvoir satisfaire la curiosité de tous (espace d'échange)
 - volonté de transparence et poursuite de la concertation au travers de ces visites



La LGV Rhin-Rhône est composée de 3 branches complémentaires :

- La Branche Est qui reliera à terme Dijon à Mulhouse. La première tranche actuellement en travaux relie Villers-les-Pots (21) à Petit-Croix (90)
- La branche Ouest prolongera la branche Est vers la LGV Sud-est (Paris-Lyon)
- La branche Sud reliera les branches Ouest et Est de la LGV Rhin-Rhône à l'agglomération lyonnaise.



- Première liaison à grande vitesse province-province : un symbole fort de l'aménagement du territoire
- Première des trois branches de la LGV Rhin-Rhône à être lancée : début des travaux juillet 2006
- Mise en service prévue pour fin 2011
- Pilotage du projet par Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage
- Un budget global de 2,312 Milliards d'euros



Présentation des intervenants

Maître d'ouvrage : Réseau Ferré de France

- Pilote la réalisation de la ligne (suivi des objectifs, des budgets, du planning...)

Maîtres d'œuvres : SETEC et EGIS RAIL

- Bureaux d'études qui ont conçu le projet de ligne et en pilotent la réalisation.

Entreprises :

- 15 groupements d'entreprises se partagent les travaux de construction de la ligne



La 1ère phase de la branche est

- D'une longueur de 190 km, la LGV Rhin-Rhône Branche Est comprend deux tranches de réalisation
- Seule la première tranche, de Villers-les-Pots (21) à Petit-Croix (90) soit environ 140 km de ligne nouvelle, est concernée aujourd'hui par les travaux.
- La construction de 2 gares nouvelles à Auxon-Dessus et Meroux et des raccordements au réseau existant sont également prévus.
- Ligne uniquement destinée au transport de voyageurs
- Circulation à 320 km/h mais ligne conçue pour une circulation à 350 km/h



- un tracé de 140 km, dont 40% en forêt 85 communes concernées
- 160 ponts
- 13 viaducs
- 1 tunnel
- 300 km de clôtures
- 2 gares nouvelles
- 30 millions de m³ de déblais (4 fois le volume extrait u tunnel sous la Manche)
- 22 millions de m³ de remblais (9 fois le volume de la pyramide de Khéops)



- Le plus gros chantier de génie civil de France
- Actuellement 2500 emplois temps plein sur le chantier avec une volonté de favoriser l'emploi local
- 7% du temps de travail des entreprises sur le chantier doit être dédié à du personnel en difficulté d'insertion professionnelle ou sans formation. A ce jour, ce chiffre est déjà dépassé
- 2000 emplois indirects liés au chantier (restauration, entretien de matériel, hébergement, location...)



La LGV est soumise à de nombreuses procédures réglementaires visant à favoriser son intégration dans le milieu naturel et humain :

- procédures « loi sur l'eau » (préservation des points d'eau, prévention des inondations, maîtrise des rejets des eaux et de la qualité de l'eau)

- procédures ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement)

Les ouvertures de carrières pour les besoins en matériaux de la LGV sont soumises à enquêtes publiques auprès des riverains. Les arrêtés d'autorisation d'exploitation sont délivrés par les préfetures.



- Recensement des enjeux environnementaux dès les premières étapes de la conception de la LGV en 1996
- Volonté de s'éloigner le plus possible des habitations afin de limiter au maximum les nuisances sonores
- Prendre en compte le paysage (40% du linéaire en forêt) avec réalisation d'un schéma directeur paysager et définition des grands principes
- Mise au point des mesures de résorption des impacts sur le milieu naturel et des mesures de compensation avec les services de l'Etat
- Une obligation de résultat



D'autres mesures sont mises en place afin de limiter l'impact de la LGV sur l'environnement :

- protection des espèces protégées (faune et flore) et réhabilitation de leurs habitats naturels ou de leurs axes de déplacement (création de mares de substitution, construction de crapauducs, passages à faune...)
- protection des zones naturelles sensibles (zones Natura 2000, ZNIEFF...)
- limitation du bruit (merlons, murs et écrans anti-bruit)
- aménagements paysagers (merlons paysagers, études architecturales d'ouvrages, réhabilitation des lisières de bois et forêts...)
- préservation du patrimoine historique (préservation des monuments, archéologie préventive)



- RFF s'est engagé à réaliser des mesures supplémentaires en faveur de l'environnement en complément des mesures compensatoires qui lui incombent au titre de la réglementation.
- Un budget de 4,57 millions d'euros a été réservé pour leur mise en place sur la période de travaux (2006-2011)
- Chacun peut soumettre ses propositions au comité scientifique chargé de leur sélection.
- Deux types d'intervention sont prévues :
 - les interventions en faveur de la biodiversité
 - les interventions en faveur de l'écologie et des paysages

Exemples : protection, gestion, entretien, restauration de zones humides, de vergers...





Les caractéristiques du tronçon C

Longueur : 30 km entre Villers-sur-Saulnot (70) et Petit-Croix (90)

- 1 tunnel de 1970 m et 80 m² de section et une tranchée couverte de 170 m
- 6 viaducs entre 110 m et 792 m
- 15 ponts-route (supporte la chaussée et permet le passage des véhicules au-dessus de la LGV) dont 5 passages mixtes
- 14 ponts-rail (supporte la voie ferrée et permet le passage des véhicules sous la LGV)
- 70 ouvrages hydrauliques
- 8,7 millions de m³ de déblais et remblais de matériaux
- 1 sous-station électrique à Héricourt
- 1 gare nouvelle à Meroux
- 1 raccordement à 160 km/h au réseau existant



L'allotissement du tronçon C

- 2 marchés TOARC (Terrassements - Ouvrages d'Art - Rétablissements des Communications) :
 - Lot C1 : Villers-sur-Saulnot - Laire - 6,3 km dont 1 970 m de tunnel et 170 m de tranchée couverte
 - Lot C3 : Laire - Petit-Croix - 21,4 km
- 3 marchés de viaducs :
 - Lot C2 : du Pertuis - 220 m et RN 83 - 250 m
 - Lot C4 : Epenottes - 450 m et Lizaine - 717 m
 - Lot C5 : Savoureuse - 792 m
- 1 opération préliminaire OPC 1
- 1 marché d'aménagements paysagers



LGV Rhin-Rhône Branche Est

Le planning du tronçon C



	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Etudes Projet	■	■						
Consultation des entreprises		■	■					
Travaux Réseaux		■	■	■				
Travaux Génie Civil								
• Villers-sur-Saulnot à Laire + tunnel				■	■	■	■	■
• Viaducs du Pertuis + RN 83				■	■	■	■	■
• Laire à Petit-Croix				■	■	■	■	■
• Epenottes et Lizaine				■	■	■	■	■
• Viaduc de la Savoureuse				■	■	■	■	■
Aménagements paysagers					■	■	■	■



LGV Rhin-Rhône Branche Est

Lot C4



**Construction des viaducs ferroviaires des Epenottes (450 m) et de la Lizaine (717 m) (Haute-Saône), y compris blocs techniques.
Travaux de Tavey à Héricourt-Bussurel (Haute-Saône).**

Durée : 34 mois
Date de fin prévisionnelle : 12/10/09

Groupement : EiffageTP (mandataire), Eiffel, Forézienne.



Lot C4

Principales caractéristiques :

Déblais :	210 000 m ³
Remblais :	190 000 m ³
Béton :	30 000 m ³

Viaduc des Epenottes avec tablier en ossature mixte type bi-poutre de 55 m de travée courante. Fondations profondes.

Charpente métallique : 1 700 t.

Viaduc de la Lizaine avec tablier bi-caisson métallique avec portée maximale de 75 m. Fondations profondes.

Charpente métallique : 5 000 tonnes



Le viaduc de la Lizaine

Le plus haut viaduc du chantier de la LGV :

- pile la plus haute : 40 m
- hauteur : 45 m
- Longueur : 717 m
- portée maximale : 75 m grâce à la structure bi-caisson
- travées : 5 (4 piles et 2 culées)
- poids de la charpente : 6 800 tonnes
- béton : 30 000 m³

Planning :

- approvisionnement de la charpente fin 2007
- achèvement de l'ouvrage fin 2008



**Merci de vérifier que vous
n'avez rien oublié dans le car**



Edition de REGION

Dimanche 23 Septembre 2007

REGION

Un dimanche sur la LGV

Soleil sur toute la ligne, ce week-end, selon les prévisions météo. Conditions idéales pour répondre à l'invitation de Réseau Ferré de France qui organise des visites du chantier de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, de 10 à 17 h.

Six points d'accueil sont balisés à l'attention du public qui sera transporté sur les sites sélectionnés toutes les 5 à 10 minutes :

Gare d'Auxonne (Côte d'or) : visite du viaduc de la Saône et travaux de terrassement.

Salle des fêtes de Burgille (Doubs) : pont-route, pont-rail, ouvrages hydrauliques et mare de substitution pour batraciens.

Base d'installation de Rioz (Haute-Saône) : visite jusqu'au futur viaduc de l'Ognon à Buthiers.

Base d'installation de Les Magny (Haute-Saône) : circuit de 1 h 30 environ jusqu'au viaduc de la Linotte.

Zone commerciale Colruyt-Gifi à Bethoncourt (Doubs) : viaduc de la Lizaine.

Base LGV de Villers-sur-Saulnot (Haute-Saône) percement en cours du tunnel de Chavanne et site de construction du viaduc de Perthuis.

A chaque point d'accueil, une cellule emploi présente les postes et les formations disponibles liées au chantier.

Tous droits réservés : L'Est Républicain

9A7E25F75660EB0B224B1F71740411D85447B318E53133605BF0559



Edition de REGION

Lundi 24 Septembre 2007

REGION

10.500 visiteurs sur la LGV

Les visites guidées organisées sur la ligne à grande vitesse ont suscité beaucoup de curiosité. Les bus se sont succédé vitesse grand V.

BESANÇON. _ Avant l'heure, c'était déjà l'heure. Les visites devaient commencer à 10 h, hier matin, mais il y avait tellement de monde qui attendait à Villers-sur-Saulnot et Bethoncourt, que les premiers bus sont partis à 9 h 40 pour désengorger les sites.

En fin d'après-midi, 10.500 visiteurs étaient comptabilisés et Marc Svetchine, directeur régional de Réseau ferré de France, était évidemment satisfait : « Les gens se sont montrés très intéressés, ils nous ont demandé quand on recommençait. Des visiteurs ont notamment apprécié les efforts faits en matière d'environnement. C'est la première fois que RFF organise une opération de cette ampleur et on était un peu inquiet mais il a fait beau et

tout s'est bien passé ».

Quatorze mois après le lancement officiel des travaux, le chantier est désormais en pleine activité sur les 140 kilomètres de ligne qui relieront à terme Villers-lès-Pots en Côte d'or à Petit-Croix dans le Territoire de Belfort.

Il s'agit là du plus grand chantier de génie civil organisé actuellement en France.

Une répétition générale des visites en bus avait eu lieu le week-end dernier à Burgille dans le Doubs. 350 personnes avaient découvert ce circuit à cette occasion et hier, c'était encore la foule au départ de ce village.

Une accalmie était observée de 11 h 30 à 13 h, sur les six points de rendez-vous proposés - le temps pour

les chauffeurs de déjeuner - puis l'affluence a repris de plus belle. A Les Magny en Haute-Saône, il a fallu ralentir un peu les départs vers 16 h parce qu'il y avait vraiment beaucoup de monde entre le viaduc de la Linotte, les ouvrages hydrauliques et le viaduc de l'Ognon.

Les Bisontins se sont, eux, surtout tournés vers Rioz car les travaux le long de la RN 57 suscitent beaucoup d'intérêt. Mais à 17 h, terminé. Les organisateurs avaient prévenu qu'ils seraient stricts sur ce point. Comme les conducteurs de train, les chauffeurs de bus ont des horaires à respecter. Après l'heure, ce n'est plus l'heure.

Tous droits réservés : L'Est Républicain

F17805D253807F0F62C51151F80401265CE7F91365C23314531342A

Lundi 24 Septembre 2007

Chantier LGV : vous avez dit pharaonique ?

Succès hier pour les visites organisées par Réseau ferré de France au départ de Bethoncourt. Le public a manifesté son intérêt pour le colossal chantier qui bat son plein.

Sur les 140 kilomètres du tracé de la Ligne à Grande Vitesse qui reliera Villers-les-Pots en Côte d'Or à Petit-Croix dans le Territoire de Belfort, les travaux, quatorze mois après leur démarrage sont en pleine activité. RFF (Réseau ferré de France) maître d'œuvre de l'ouvrage a souhaité que soit organisée, et pour la première fois, en direction du grand public, une visite destinée à juger sur place de l'importance considérable du projet et de l'état d'avancement des travaux sur les différents chantiers. Plusieurs sites avaient été choisis par RFF pour organiser ces visites prévues en car sur l'ensemble de ces sites et, hier matin, plus de 150 personnes, responsables et collaborateurs de RFF et des entreprises de travaux impliquées sur ces chantiers étaient présentes dans de vastes tentes dressées par RFF. Cartes, documentation et vidéos commentées permettaient aux visiteurs de se faire une idée plus précise de la réalité proprement colossale des travaux entrepris. À Bethoncourt, sur la zone commerciale de la Prusse, un des six sites choisis par RFF, et bien avant l'heure initialement prévue, de très

nombreux candidats à la visite se pressaient autour des tentes et des cars affrétés par RFF. Mickaël Kremer de RFF chargé pour ce site de la gestion des cars s'est déclaré « *proprement abasourdi par le nombre important des personnes déjà présentes à cette heure relativement matinale pour un dimanche* ».

Présent également sur la zone de la Prusse, Marc Zvetchine, directeur régional à RFF des travaux pour le secteur Bourgogne/Franche-Comté de la ligne Rhin-Rhône, confirmait le succès sur d'autres lieux de visite et, notamment, sur le site n° 4 des Magny en Haute-Saône où l'affluence était en tout point étonnante.

Marc Zvetchine, ingénieur de l'École des Ponts a souligné l'intérêt de la technique qui sera utilisée pour le viaduc de la Lizaine, cette technique dite bipoutre permet le lancement d'ouvrages qui, à partir de travées plus longues, sont plus légers et dotés d'une esthétique affinée. « *Cette technique a déjà été utilisée notamment sur le viaduc de Jaulny, un ouvrage de la ligne TGV Est implanté dans la région de Pont-à-Mousson* ».

Durant le circuit qui va conduire les visiteurs sur la zone d'implantation du viaduc de la Lizaine, Caroline Maës et Bernard Delgove, deux collaborateurs de l'entreprise FHTP

en charge des travaux du secteur, vont longuement présenter et expliquer les particularités des travaux en cours et, notamment, les 10 piliers du viaduc dont le degré d'avancement est différent pour chacun d'entre eux et dont, les travaux d'implantation font, à chaque fois, l'objet d'une étude particulière de la nature du fond sur lequel il doit être ancré.

Si la base du pilier n° 3 vient d'être coulée, le pilier n° 10 qui mesurera 14 mètres et le n° 6 (40 mètres) sont en cours et les grues qui les accompagnent signalent de loin les deux chantiers. Avec ces 10 piliers et ses 11 travées, ce viaduc de la Lizaine sera, avec sa longueur totale de 717 mètres, le troisième ouvrage en dimension de la ligne TGV Rhin-Rhône. Caroline Maël a signalé aux visiteurs la base logistique d'EiffageTP implantée à l'entrée de Bussurel : cette société regroupe en son nom plusieurs des entreprises dont La Forézienne et Eiffel industries. De nombreux visiteurs, étonnés par l'ampleur des travaux se sont promis, en descendant du bus, de revenir dans quelques mois, si, toutefois, l'occasion leur en est offerte.

Claude Brenière

Contrat avec le prestataire Adyal

Participation aux réunions

Extrait de l'appel public à concurrence

Avec des réunions programmées toutes les deux semaines, la participation avec les prestataires du patrimoine pour le compte de RFF a permis de suivre les dossiers, et de se doter d'un vocabulaire juridique. Ainsi, au-delà de cette participation, des échanges entre le point de vue de RFF, gestionnaire du patrimoine ferroviaire, ont contribué à la connaissance et des objectifs de valorisation du patrimoine de Réseau Ferré de France.

C. PATRIMOINE DE RFF

1. Généralités

Selon les termes de l'article 5 de la loi du 13 février 1997, les biens constitutifs de l'infrastructure et les immeubles non affectés à l'exploitation des services de transport appartenant à l'Etat et gérés par la SNCF ont été apportés en pleine propriété à RFF à la date du 1^{er} janvier 1997.

Les difficultés d'application des textes sur l'attribution de la propriété ont conduit les deux établissements à recourir à un arbitrage qui a permis de répartir les biens entre la SNCF et RFF. Les biens de RFF et ceux de la SNCF restent toutefois imbriqués.

Depuis 1997, le patrimoine de RFF a évolué, soit par l'incorporation de nouveaux biens, notamment ceux acquis pour les besoins de la réalisation d'opérations d'aménagement ou de développement de l'infrastructure du réseau ferré national, soit par des cessions de biens.

La consistance de ce patrimoine se modifie par les constructions, extensions ou démolitions de certains biens.

Le patrimoine est réparti sur l'ensemble du territoire français métropolitain (hors Corse). Il est essentiellement constitué de biens fonciers et de biens bâtis de nature hétérogène (halles, bureaux, bâtiments techniques, quais).

Le dessin de l'annexe A illustre une représentation d'un site ferroviaire type.

2. La description du patrimoine

2.1. Les périmètres A, B et C

Réseau Ferré de France est l'un des principaux propriétaires fonciers de France. Il est propriétaire d'environ 108.000 hectares répartis sur 11.000 communes.

Dans le cadre de la présente consultation, les biens sont classés en fonction des trois périmètres généraux suivants :

<u>Périmètre A</u>	Les biens non constitutifs de l'infrastructure ferroviaire, et situés en site ferroviaire
<u>Périmètre B</u>	Les biens constitutifs ou indissociables de l'infrastructure ferroviaire
<u>Périmètre C</u>	Les biens qui relèvent de cas particuliers

Ces périmètres fixent les zones d'intervention du Mandataire des lots 2, en fonction de chacune des missions.

L'annexe B présente la répartition des missions confiées au Mandataire des lots 2 en fonction de ces 3 périmètres.

2.2. L'inventaire du patrimoine

RFF dispose d'un inventaire de son patrimoine (non exhaustif), constitué d'une base de données répertoriant les terrains et les bâtiments, ainsi que des plans de masse de sites ferroviaires.

Les biens dans l'inventaire ne sont pas répartis en fonction des périmètres A, B et C.

2.3. Les biens « en site ferroviaire » et ceux « hors site ferroviaire »

Les biens sont situés en site ferroviaire ou hors site ferroviaire (voir illustration ci-dessous) :

- **Biens « hors site ferroviaire » :**

Les biens « **hors site** » sont constitués d'emprises foncières, supports des voies ferrées et d'ouvrages et installations d'infrastructures ferroviaires (ex : rails, ouvrages d'art, bâtiments techniques, passages à niveau, guérites,...), en dehors de celles situées en site ferroviaire.

Certains biens « hors site » sont également situés hors emprises ferroviaires (= en dehors des plateformes des voies ferrées).

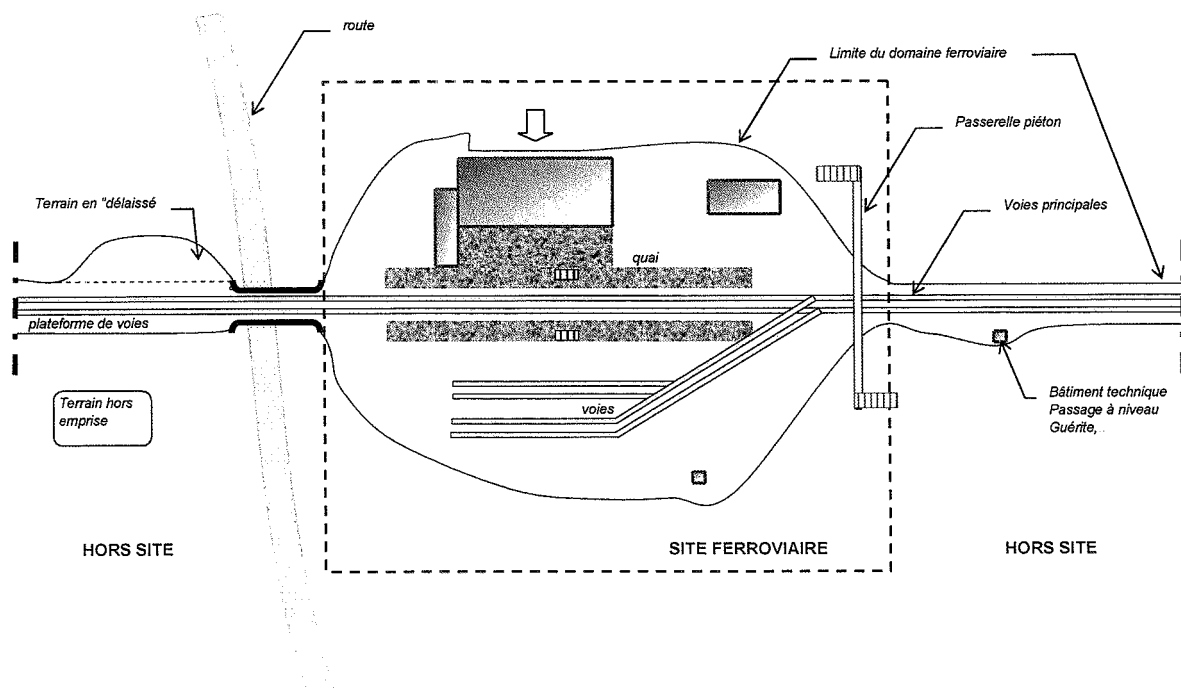
Les terrains en « délaissé » sont des excédents aux plateformes ferroviaires.

- **Biens « en site ferroviaire » :**

Les biens « **en site ferroviaire** » se distinguent des biens « **hors site** » par la présence de terrains qui ne servent pas exclusivement de supports aux voies ferrées, et sur lesquels se trouvent généralement des bâtiments.

Les sites ferroviaires se caractérisent également par la présence d'autres d'activités que l'activité principale de circulation des trains.

Illustration :



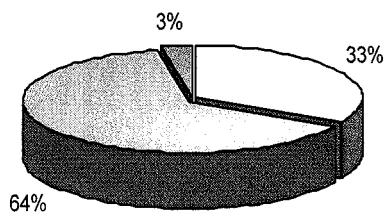
2.4. La répartition du patrimoine

A partir des fichiers dont il dispose, RFF estime que son patrimoine de RFF se répartit ainsi :

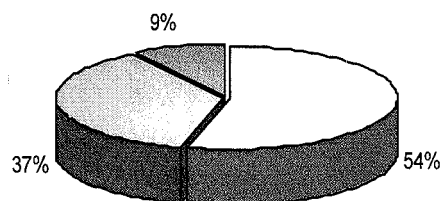
- Biens situés en site ferroviaire**

BIENS SITUES EN SITE FERROVIAIRE Répartition du patrimoine par catégorie	Surface des terrains	Nombre de bâtiments	Surface des bâtiments
A Biens non constitutifs de l'infrastructure	8.600 ha	11.400	2.800.000 m ²
B Biens constitutifs ou indissociables de l'infrastructure ferroviaire	16.400 ha	7.800	1.500.000 m ²
C Biens relevant de cas particuliers	800 ha	1.800	550.000 m ²
EN SITE (nb de sites principaux = 5.600)	25.800 ha	21.000	4.850.000 m²

Répartition entre les terrains constitutifs de l'infrastructure et ceux non constitutifs



Répartition entre le nombre de bâtiments constitutifs de l'infrastructure et ceux non constitutifs



- ☐ biens non constitutifs de l'infrastructure
- ☐ biens constitutifs de l'infrastructure
- ☐ Autres

Les éléments quantitatifs relatifs aux biens relevant des 3 périmètres visés ci-dessus sont décrits en annexe C. Ils sont déclinés par zone géographique des lots 2.1, 2.2, 2.3 et 2.4.

- Biens situés hors site ferroviaire**

BIENS SITUES HORS SITE FERROVIAIRE	Surface de terrains
HORS SITE	82.200 ha

3. Les caractéristiques du patrimoine

Les caractéristiques des biens constituant le patrimoine de RFF ne sont pas homogènes.

Ainsi, les biens *non constitutifs de l'infrastructure situés en site ferroviaire* composant le périmètre A ont pour caractéristiques principales :

3.1. La répartition géographique : une forte dispersion métropolitaine (hors Corse)

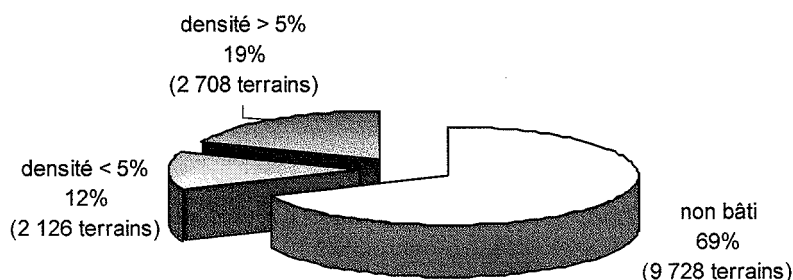
Les 5.600 sites se répartissent sur l'ensemble du territoire métropolitain (hors Corse).

Environ 650 sites de grande taille (= sites d'une superficie hors emprises de voies supérieure à 10 ha), soit 11% du nombre de sites, représentent toutefois plus de 80% des superficies d'exploitation (hors voies).

3.2. Le patrimoine foncier : une prépondérance de terrains nus

Près de **90%** du patrimoine foncier est constitué de terrains nus ou très faiblement bâtis.

Densité de construction des terrains non constitutifs de l'infrastructure



3.3. Le patrimoine immobilier bâti : des bâtiments de petite taille

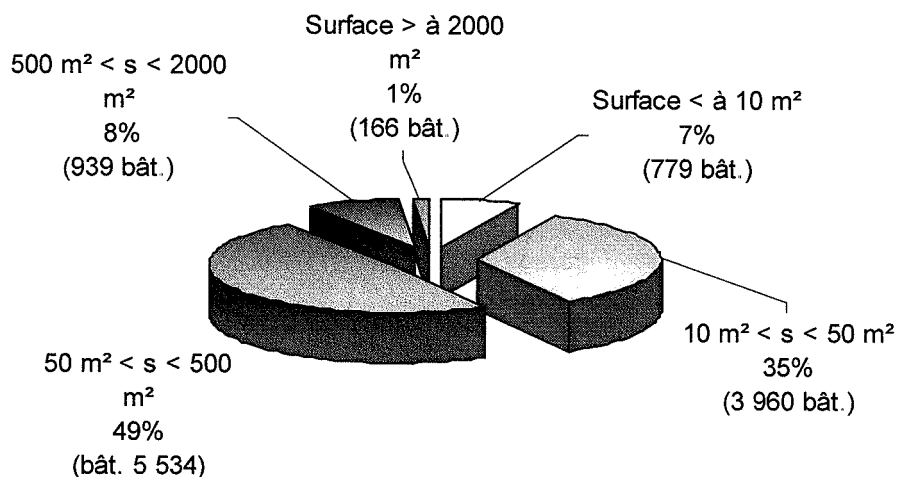
La taille des bâtiments est relativement petite. Dans 90% des cas elle n'excède pas 500 m².

Ces bâtiments sont pour la plupart occupés par la SNCF/GID. Celle-ci occupe principalement des entrepôts (52%), des bureaux et des locaux de services (29%).

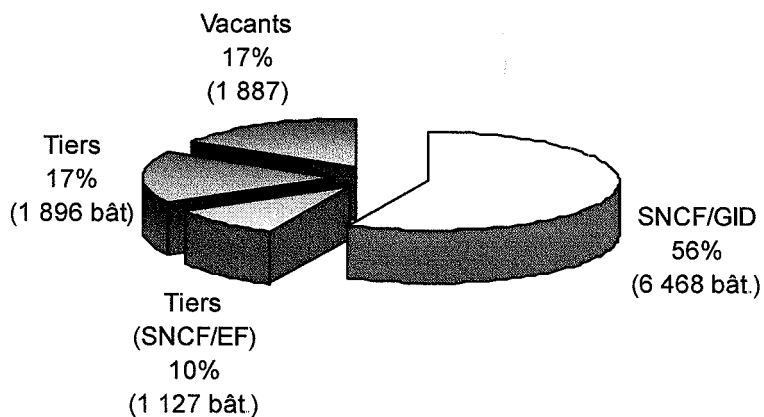
Les Tiers (occupants du domaine) occupent principalement des entrepôts (71%).

Répartition du nombre de bâtiments non constitutifs de l'infrastructure

■ en fonction de leur surface

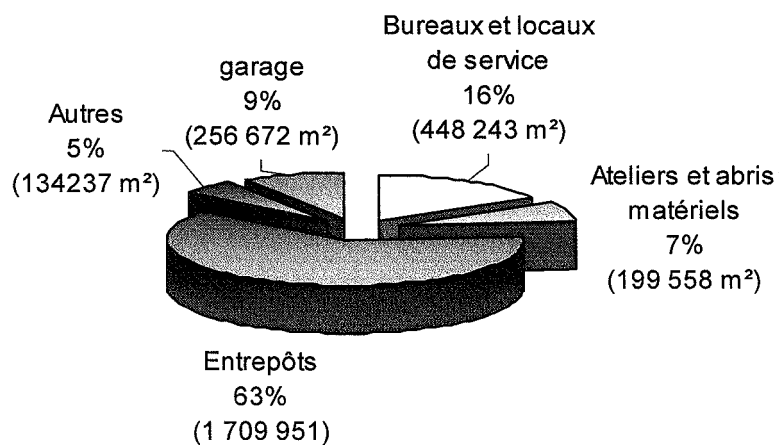


■ Par type d'occupation



Les entrepôts représentent la part prépondérante (63%) du patrimoine immobilier de RFF qui compte 2,7 million de m², 23% de ces entrepôts sont vacants et 50% sont occupés par des Tiers (dont la SNCF/EF).

**Répartition par fonction des bâtiments
non constitutifs de l'infrastructure (périmètre A)**



4. La gestion du patrimoine

4.1. Les règles générales

Le patrimoine de RFF est soumis au régime de la domanialité publique, en dehors de certains biens relevant de son domaine privé.

RFF gère son patrimoine en appliquant les règles qui s'imposent à lui et notamment les dispositions du décret n°97-444 du 5 mai 1997, articles 46 et suivants. Ainsi :

- Les biens du domaine public de RFF sont inaliénables et imprescriptibles (art. 46).
- Pour l'exécution des missions qui lui incombent, RFF peut bénéficier de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique, dans les conditions définies par le code de l'expropriation.
- Les biens du domaine public de RFF qui ne sont plus affectés au service public ne peuvent être cédés qu'après déclassement prononcé par le conseil d'administration (art. 50).
- RFF fixe le montant des redevances dues à raison des occupations et utilisations de toute nature de son domaine (art. 53).
- L'implantation sur le domaine public de RFF des lignes et canalisations de service public, autres que celles de télécommunications, est réglée par convention passée entre RFF et le demandeur dans le respect des dispositions législatives et réglementaires particulières en vigueur, après avis de la SNCF (art. 54).

4.2. Les orientations en matière de gestion du patrimoine

Les orientations et objectifs principaux de RFF en matière de gestion du patrimoine sont de :

1. S'assurer que ses droits et obligations eu égard à son statut de propriétaire soient respectés.
2. Progresser dans la connaissance de son patrimoine, en particulier par le développement de son SIG.
3. Disposer des informations qualitatives et quantitatives sur ses biens ainsi que celles relatives à leur occupation et/ou utilisation.
4. Définir les conditions d'occupation des biens par la SNCF/GID et en organiser la mise en œuvre.
5. Planifier les travaux d'entretien, les démolitions et les investissements sur le patrimoine immobilier dans un souci de rationalisation.
6. Réviser les conventions d'occupation avec les Tiers dans l'objectif d'une sécurisation des actes juridiques.
7. Maintenir (voire développer) le niveau des produits d'occupation des biens par des Tiers occupants.
8. Optimiser les charges immobilières.
9. Convenir des règles de gestion du domaine ferroviaire entre les deux propriétaires voisins, RFF et SNCF.

Les missions du Prestataire du lot 1 et de celles du Mandataire des lots 2 s'inscrivent dans ces objectifs.

Installations Terminales Embranchées (ITE)

Calcul de la redevance

Mode de calcul de la redevance

Outil permettant le calcul de la redevance d'ITE

Une Installation Terminale Embranchée (ITE) est un outil logistique qui permet de desservir par le fer une entreprise ou une zone industrielle en la raccordant au réseau ferré national. Les ITE sont constituées d'une 1^{ère} partie, propriété de RFF et située sur le domaine public et d'une 2nde partie, constituée des installations ferroviaires privatives du client. La limite entre les deux parties est fixée par RFF, en accord avec l'embranché s'il y a lieu.

Les installations de 1^{ère} partie sont intégrées dans le réseau ferré national. Elles sont établies, modifiées et entretenues sous maîtrise d'ouvrage de RFF. En contrepartie, l'embranché verse annuellement à RFF une redevance de raccordement. Cette redevance est établie à partir des coûts prévisionnels d'entretien et de renouvellement des installations de 1^{ère} partie, ainsi que de la part de financement de la création (ou de la modification) de ces installations que RFF aura prise à son compte.

C'est dans ce cadre que la réalisation d'un outil de calcul, généralisable à tout ITE a été élaborée en étroite collaboration avec le responsable technico-commercial ITE de la DR BFC.

Mode de calcul de la redevance de raccordement de première partie d'ITE

Lors de la création d'une première partie d'ITE, le montant d'investissement relatif à cette première partie sert à définir le montant futur de la redevance de raccordement d'ITE à verser par le futur embranché.

Le montant de la redevance d'ITE découle des fiches de calcul appelées « EP1 » et « EP2 ».

Le montant du DI (y compris MOA et MOE) est ventilé par rubrique sur la fiche « EP1 ».

Cette fiche servira à déterminer le calcul du coefficient technique de la première partie de l'embranchement particulier.

ATTENTION :

Lorsque le montant de l'investissement est totalement à la charge de RFF, le montant de la redevance ne doit jamais être inférieur à 6,5 % du montant de l'investissement.

Il s'agira donc de calculer le montant de la redevance selon les principes décrits ci-après et de vérifier que le % minimum exigé par RFF soit bien respecté dans le cas d'un financement total par RFF. Si le calcul du coefficient selon la méthode EP1-EP2 amenait une redevance inférieure au minimum de 6,5% de l'investissement alors d'office, la redevance applicable à cette ITE serait de 6,5% du montant de l'investissement réalisé par RFF.

Bien entendu, si le financement est entièrement réalisé par le client, cette vérification n'a pas lieu d'être.

Fiche EP1 Eléments nécessaires au calcul de redevance d'EP

Nom de l'embranché (raison sociale)					
Situation de l'embranchement	Région SNCF	Ligne de	à	Gare de	Pk de soudure

Classement et catégorie de l'embranchement		
Voie électrifiée	Oui / Non	

Longueur de voie en 1ère partie	b = en m	
---------------------------------	----------	--

Longueur de caténaire	c = en m	
-----------------------	----------	--

Nombre d'appareil de voie en 1ère partie	type	nombre	équivalence en appareils simples	nombre d'appareils simples
	branchement 2 voies		x 1 =	0
	branchement 3 voies		x 2 =	0
	traversée ordinaire		x 1 =	0
	traversée jonction simple		x 2 =	0
	traversée jonction double		x 2 =	0
	TOTAL	0	d =	0

Dépenses de construction, d'entretien et de renouvellement

Travaux de construction proprement dits		montant de la dépense en euros	frais annuels d'entretien et de renouvellement	
			%	montant en euros
Installation de voie				
soudure réalisée sur				
voie de services classe d'entretien A	fc =		4,2	fi = 0
voie de services classe d'entretien B	fc =		1,7	fi = 0
voie principale de classe				
K: voies des groupes UIC 1 à 3	fc =		5,5	fi = 0
L: voies des groupes UIC 4 à 6	fc =		4,2	fi = 0
M: voies des groupes UIC 7, 8 et 9 AV	fc =		2,5	fi = 0
N: voies des groupes UIC 7, 8 et 9 SV	fc =		1,1	fi = 0
Installations de traction électrique	gc =		4	gi = 0
	tc = fc + gc 0			
				ti = fi + gi 0
Installations récupérées	Vc =		1	Vi = 0

Frais d'entretien que RFF aurait supporté si l'embranchement n'existait			
Frais d'établissement de la 1ère partie	$h = t_c - V_c$	0	
Frais annuels d'entretien et de renouvellement de la 1ère partie			$E1 = t_i - V_i$ 0
Travaux connexes			
déplacements ou remaniement d'installations existantes et terrassement		0	0
remblais, déblais et talus		0,5	0
ouvrages d'art en maçonnerie et murs soutènement		1,5	0
ouvrages d'arts métalliques		1,5	0
bâtiments		2	0
quais		3	0
chaussées		4	0
installations hydrauliques		4	0
clôtures		5	0
ponts-bascules sous voie		5	0
herutoirs		1	0
installations de sécurité nouvelles		6	0
installations de télécommunication et d'éclairage		5	0
passage à niveau		6	0
dispositif de tournage des wagons et d'accostage des remorques		6	0
porte-wagons			
appareil et matériel de voie complémentaires		1	0
Montant total des travaux connexes	$i =$	0	
Montant annuel total d'entretien et de renouvellement des installations connexes			$E2 =$ 0

Fiche EP2

Nom de l'embranché (raison sociale)	0				
Situation de l'embranchement	Région SNCF	Ligne de	à	Gare de	Pk de soudure
	0	0	0	0	0,000

Détermination du coefficient min et max applicables à l'EP

	Renseignements recueillis sur EP1		Coefficient	
			Minimum	Maximum
Catégorie de l'embranchement	0	0		
Min et max correspondants (tableau annexe 3)				
Longueur de voie en 1ère partie	b = 0			
cette voie :	n'est pas électrifiée			
Calcul de la majoration	a = b - 50 0			
Si "Voie non électrifiée"	7 x a		0	
	24 x a			0
Si "Voie électrifiée"	15 x a		0	
	72 x a			0
Longueur de caténaire en 2ème partie	c = 0			
Calcul de la majoration	8 x c		0	
	50 x c			0
Cadre utilisable uniquement pour EP IV et V				
Nombre d'appareils simples	d = 0			
Calcul de la majoration	c = d - 2 0			
IV c x 1400 c x 4200	V c x 2000 c x 8800		0	
				0

Montant des travaux connexes	$i = 0$		
Calcul de la majoration			
Valeur du point de la redevance de raccordement (en euros par point)	$j =$		
Nombre de tranches	$t = i / (5000 \times j)$	#DIV/0!	
$t \times 200$		#DIV/0!	
$t \times 500$			#DIV/0!
<u>Coefficient applicable à l'EP compris entre Cm et CM</u>			
	Cm	#DIV/0!	
	CM		#DIV/0!

Fixation du coefficient définitif affecté à l'EP

Coefficient partiel en fonction des frais de construction (C1) Frais d'établissement Travaux connexes Total			
	$h = 0$		
	$i = 0$		
	$K = 0$		
	$r = 0,0425 \times K$	0	
	$j = 0$		
Valeur (en euros) du point de la redevance			
		$C1 = r / j$	#DIV/0!
Coefficient partiel fonction de l'entretien (C2) Frais d'entretien de la 1ère partie Frais d'entretien relatifs aux travaux connexes Total			
	$E1 = 0$		
	$E2 = 0$		
	$E3 = 0$		
		$C2 = E3 / j$	#DIV/0!
Calcul du coefficient théorique (Ct)			
		$Ct = C1 + C2$	#DIV/0!
Calcul du coefficient réel (Cr) Cr = Cm si Ct < Cm Cr = Ct si Cm < Ct < CM Cr = Ct si CM < Ct			
		Cm	#DIV/0!
		CM	#DIV/0!
		Ct	#DIV/0!
		Cr	#DIV/0!

Cas particuliers :

Si financement 100% RFF

Montant de la redevance doit être > ou égal à
6,5% du montant total de l'investissement

Cr = Ct

#DIV/0!

Si financement 100% Tiers

Cr = C2

#DIV/0!

Cours à marchandises (CM4)

Fiche descriptive de chaque site ferroviaire

Etude des cours à marchandises de la DR BFC

Fiche descriptive du site de Sainte Colombe sur Seine

Catalogue des cours à marchandises, exemple de Sainte Colombe sur Seine

Une cour à marchandises est un terrain ferroviaire destiné à l'exploitation d'un transporteur ferroviaire pour du FRET. Ces terrains portent le nom de CM4, sigle de cour à marchandises.

Dans le cadre d'une étude demandée à chaque région RFF, ces CM4 ont été classés selon plusieurs catégories principalement selon leur implantation, leur devenir, leur surface et la ligne les permettant d'être desservies.

Pour celles n'ayant véritablement pas de devenir et à la demande de la DR BFC, des plans ont été imprimés pour les mettre à disposition lors de demandes de collectivités ou de particuliers.

**Proposition technique
et commerciale**

**ETUDE DES COURS A MARCHANDISES DE LA REGION
BOURGOGNE - FRANCHE-COMTE**

RFF - RESEAU FERRE DE FRANCE

13 AVRIL 2007



TRACTEBEL DEVELOPMENT ENGINEERING S.A.



TABLE DES MATIERES

1. OBJET	4
2. DOCUMENTS DE RÉFÉRENCES	4
3. COMPRÉHENSION DE LA PRESTATION	4
4. METHODOLOGIE	4
4.1. PRÉAMBULE	4
4.2. PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE	5
4.3. INSPECTION DE L'INFRASTRUCTURE	5
4.4. ACCESSIBILITÉS	5
4.5. SÉCURITÉ	5
4.6. COORDINATION	5
4.7. Liste des livrables	6
5. PLANNING	6
5.1. RÉUNIONS	6
5.2. DÉLAI	6
5.3. CAPACITÉ À RESPECTER LES DÉLAIS ET RÉACTIVITÉ	6
6. EQUIPE ET ORGANISATION	6
6.1. GESTIONNAIRE DU PROJET	7
6.2. CHEF DE PROJET	7
7. HONORAIRES ET CONDITIONS DE PAIEMENT	7
7.1. HONORAIRES	7
7.2. CONDITIONS DE PAIEMENT	8
8. ORGANISATION DE LA QUALITÉ ET DES CONTRÔLES	8
8.1. CONTRÔLE DES DOCUMENTS PRODUITS	8
8.2. POINTS CRITIQUES	9
8.3. RÉUNIONS	9
8.4. GESTION DES DOCUMENTS	9
8.4.1. Principes généraux	9
8.4.2. Présentation des documents	9
8.4.3. Codification des documents	10
8.4.4. Echanges de documents	10



8.4.5.	Traçabilité des documents	10
8.4.6.	Maîtrise des documents	10
8.5.	LA CONFIDENTIALITÉ	11
9.	ANNEXES	11



1. OBJET

Dans le cadre de la mise à jour des documents de référence RFF concernant les cours marchandises de la Région, la Direction RFF de la Région Bourgogne - Franche-Comté à besoin d'identifier les cours:

- accessibles par le fer et par la route,
- aptes à des opérations de chargement/déchargement.

2. DOCUMENTS DE REFERENCES

Les documents fournis par la direction de la gestion du réseau de RFF Bourgogne - Franche-Comté afin de bâtir notre offre sont les suivants :

- La liste des cours à marchandises de la région ;
- Le cahier des charges envoyé par courriel le 5 avril 2007 ;
- Les PTB (plan terrain bâtiment) sous Autocad ;
- Les PAS (plan affectation des sols), plans scannés.

3. COMPREHENSION DE LA PRESTATION

Le contenu de la mission est clairement défini au cahier des charges en définissant les missions suivantes:

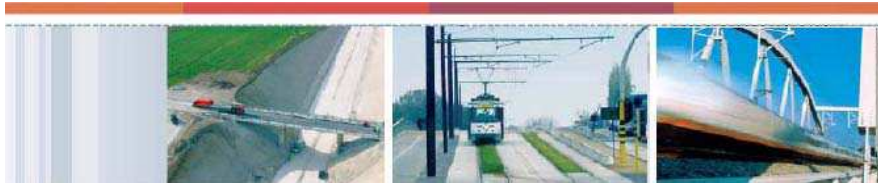
- Identification des terrains exploitables, reprenant une inspection de l'infrastructure ferroviaire (rails, traverses, appareils de voies, ballast et les PN) ;
- De rédiger des fiches destinées aux futurs exploitants.

4. METHODOLOGIE

4.1. PREAMBULE

D'une façon générale la méthodologie que nous détaillons ci-après repose principalement sur l'approche que nous comptons développer au regard de votre demande.

Plutôt que de détailler et de reformuler point par point celle-ci, nous souhaitons exposer à travers cette méthodologie générale une approche basée sur l'expérience et le traitement détaillé de certains points spécifiques à ce type d'étude.



4.2. PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE

L'infrastructure à inspecter comprend 72 cours à marchandises réparties dans la région Bourgogne Franche-Comté, classées en quatre groupes:

- Groupe 1 : gares exploitables et exploitées (en 1997) ;
- Groupe 2 GO (gares ouvertes) : gares exploitables et non exploitées (en 1997) ;
- Groupe 2 stratégiques : gares stratégiques, exploitables et/ou non exploitées (en 1997) ;
- Groupe 3 : non stratégiques, non exploitables et non exploitées (en 1997).

4.3. INSPECTION DE L'INFRASTRUCTURE

Chacune des cours à marchandises de la région, répertoriées par RFF, sera inspectée. Les différents constituants de la cour seront analysés sommairement :

- Etat général de la voie, rails traverses, attaches, plate-forme,
- Appareils de voie : rails, travelage, état des cœurs et pièces mobiles,
- Accessibilité à la cour et aux diverses voies,

4.4. ACCESSIBILITÉS

Pour chacune des cours à marchandises, et en fonction des constatations faites sur le terrain, il sera identifié :

- Les cours accessibles par la voie ferrée et par la route,
- Les cours aptes à des opérations de chargement / déchargement.

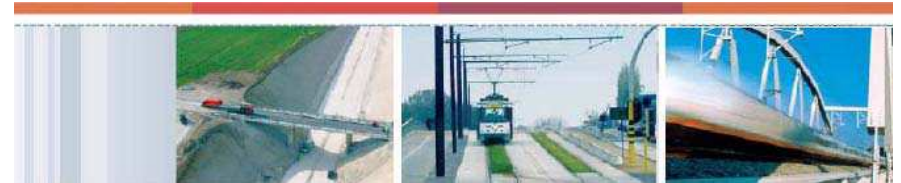
4.5. SÉCURITÉ

Le personnel prévu pour faire les inspections dans les installations devront être habilités par RFF. Pour ce faire, ce personnel suivra une formation d'une journée concernant le travail et les déplacements le long de voies ferrées en exploitation.

4.6. COORDINATION

Il est demandé à RFF que le personnel habilité à faire ces inspections sur le terrain ait accès à l'ensemble des installations.

Pour ce faire, une coordination entre RFF et le personnel habilité devra être mise en place, par exemple par des contacts hebdomadaires de préparation de visite.



4.7. Liste des livrables

A la suite de cette étude, nous produirons :

- Pour chaque cours à marchandises une fiche au format A4 reprenant :
 - le schéma des voies,
 - l'accessibilité à chacune de celles-ci,
 - des photos et une description des points particuliers.
- Un tableau de synthèse reprenant l'ensemble des constatations reprises dans les fiches.

5. PLANNING

5.1. REUNIONS

- Il est prévu une réunion de lancement le 19 avril 2007.
- Une journée de sensibilisation à la sécurité de travaux en zone ferroviaire est prévue.

5.2. DELAI

La mission est prévue pour se terminer le 31 mai 2007.

5.3. CAPACITE A RESPECTER LES DELAIS ET REACTIVITE

Le planning proposé nécessite un début de mission au plus tard le 19 avril 2007.

6. EQUIPE ET ORGANISATION

La méthodologie mise en place pour garantir la pertinence des analyses demandées fait appel à l'expérience dans les domaines techniques d'une infrastructure ferroviaire.

Pour répondre au mieux à cette mission, nous affectons à cette mission une personne compétente, à temps plein, et qui sera à même de réaliser cette mission et de vous garantir le respect des objectifs et des délais attendus.

Le projet sera géré par Philippe Jaa, qui apportera son expérience dans le domaine de l'exploitation ferroviaire. La réalisation du projet dans ses aspects techniques sera conduite par Christian Serruys qui a participé à différentes missions dans le domaine des infrastructures ferroviaires.



6.1. GESTIONNAIRE DU PROJET

Philippe JAA – Tractebel Engineering

Directeur Technique France, il est expert dans les domaines de l'exploitation, la maintenance et de la sécurité du transport ferroviaire. Cette expertise est complétée par des compétences en organisation et en gestion d'entreprises «Gestionnaire d'Infrastructure » ou « Exploitant Ferroviaire ».

Il est entre autres intervenu dans le cadre des études relatives au projet Lyon Turin Ferroviaire sur l'analyse fonctionnelle de l'exploitation et de l'organisation de la maintenance, l'organisation technique de la maintenance et sur l'organisation du gestionnaire d'infrastructure.

Philippe Jaa réunit l'ensemble des compétences nécessaires à cette mission avec une ressource rare d'expert en maintenance et en exploitation.

6.2. CHEF DE PROJET

Christian SERRUYS – Tractebel Engineering

Expert dans le domaine des transports ferroviaires et urbains, conception générale, études.

Christian Serruys est expert en installations de voies, ateliers et dépôts, en équipements de chantiers et d'ateliers et en gestion de projets ferroviaires à l'international.

Il est expert en équipement ferroviaire, tracés ferroviaires et ateliers de maintenance.

Il intervient au niveau opérationnel en organisation et gestion de chantiers, gestion de travaux et de personnel, gestion d'ateliers de maintenance.

Il est également spécialisé comme conseil en gestions techniques et financières de projets, gestion de stocks et approvisionnements, transfert de technologie.

Son CV détaillé est annexé à l'offre.

7. HONORAIRES ET CONDITIONS DE PAIEMENT

7.1. HONORAIRES

Le montant forfaitaire des honoraires est de **30 000 € HT**.

Prix fermes et non révisables pour une commande sous 3 mois

7.2. CONDITIONS DE PAIEMENT

La facturation des services se fera comme suit :

- 33 % à la commande = 10 000 € HT
- 67 % à la remise des fiches = 20 000 € HT

Toutes les factures sont payables trente jours date de facture.

8. ORGANISATION DE LA QUALITE ET DES CONTROLES

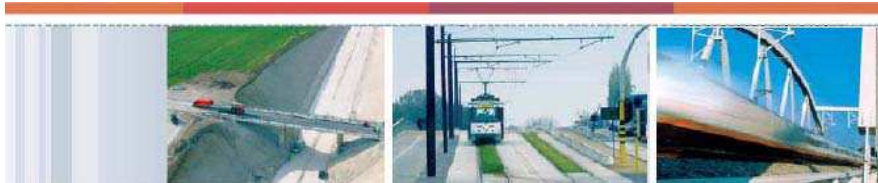
8.1. CONTROLE DES DOCUMENTS PRODUITS

Conformément à nos procédures qualité, le contrôle des documents produits sera organisé suivant trois niveaux :

Contrôle interne	A.	1 - Autocontrôle
	B.	2 - Vérification
	C.	3 - Approbation

Le contrôle interne :

- L'auto - contrôle
Il s'agit du contrôle individuel de la production effectué par l'exécutant lui-même. Il sera systématiquement réalisé et enregistré avant transmission du document produit.
- La vérification
La vérification sera effectuée par un membre de l'entité de production impliqué dans la prestation, n'étant pas l'exécutant lui-même (la vérification ne se substitue pas à l'auto - contrôle). Elle porte sur la justesse de la prestation technique. Elle garantira que le produit est conforme aux spécifications. Cette vérification sera systématique pour les documents livrés au client.
- L'approbation
L'approbation portera sur l'insertion de la prestation dans le contexte de l'étude. Elle rendra le document applicable.
Elle sera réalisée par l'ingénieur expert en charge de l'étude qui possèdera une vision



globale de la prestation à réaliser.

Ce dernier niveau du contrôle interne correspondra à la validation finale du document, il sera systématique pour tous les documents livrés au client.

8.2. POINTS CRITIQUES

Les "points critiques" sont des points clés pour lesquels le client et/ou Tractebel Engineering devront effectuer une levée, mais ces points n'influencent pas le cours de la prestation. Ils seront identifiés, dans notre planning détaillé par des jalons.

Les points critiques sont identifiés lorsque nous ne sommes pas en mesure de faire un choix entre plusieurs options.

Dans ce cas, le client et/ou Tractebel Engineering préciseront l'hypothèse de base à retenir pour la poursuite de la prestation en indiquant les dates prévisionnelles des décisions.

Au moment de la confirmation du choix par le client et/ou Tractebel Engineering, si ce choix est conforme à l'option de base définie, la prestation se poursuit normalement.

Si ce choix s'avère différent, le client et/ou Tractebel Engineering analyseront les conséquences sur l'étude.

8.3. REUNIONS

Dès le début de l'étude, une réunion d'initialisation s'effectuera en présence de tous les interlocuteurs clés avec le client. A la demande de celui-ci, des interlocuteurs supplémentaires pourront également être présents.

8.4. GESTION DES DOCUMENTS

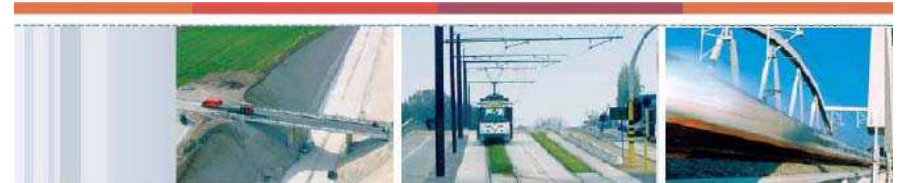
8.4.1. Principes généraux

Nous définirons l'ensemble des règles nécessaires à assurer la maîtrise de l'ensemble des documents (produits et entrants) et particulièrement l'application la notion de "traçabilité".

8.4.2. Présentation des documents

Chaque document comprend une page de garde ou un cartouche avec une grille de suivi dans laquelle sont précisés :

- sa date d'établissement,
- le rédacteur, le vérificateur,



- le type de document ou de plan,
- les modifications apportées et les dates de celles-ci,
- l'approbation interne du document.

8.4.3. Codification des documents

Un système de codification, commun à tous les intervenants de l'étude, est établi. Ce système permet d'identifier :

- le type de document,
- l'émetteur,
- le niveau d'étude ou de réalisation,
- l'indice de révision.

8.4.4. Echanges de documents

Les règles seront définies et mises en place afin de s'assurer que chaque intervenant utilisant le document d'un autre intervenant dispose bien de la dernière mise à jour.

Des schémas de circulation et de contrôle de documents seront établis.

8.4.5. Traçabilité des documents

Toute décision prise dans le cadre de la mission sera systématiquement formalisée par la production d'un document. Il s'agira notamment des discussions téléphoniques importantes, lesquelles sont confirmées par un courrier, une télécopie ou e-mail, selon l'importance de la décision.

Toutes les révisions des documents seront identifiées par une date et un indice de révision et comporteront une indication pour la destruction ou la conservation des indices précédents.

8.4.6. Maîtrise des documents

La diffusion des documents échangés entre tous les intervenants sera contrôlée par le Chef de Projet en charge de l'étude, il assurera le classement, le suivi des états d'avancement et de diffusion, ainsi que la synthèse et l'archivage des enregistrements qualité en fin de mission.



8.5. LA CONFIDENTIALITE

D'une façon générale, Tractebel Engineering et RFF (les Parties) considèrent le contenu de la mission, de ces études et rapports ainsi que toutes les données, résultats, documents ou informations de toute nature dont les parties auront connaissance lors de l'exécution de l'étude, comme étant de nature confidentielle.

Sans préjudice des prescriptions légales qui obligerait une Partie à la communiquer, chacune des Parties s'engage à tenir confidentielle toute information, sauf autorisation expresse et écrite de cette dernière, et à ne pas les divulguer à des tiers. Chaque Partie s'engage à prendre les mesures nécessaires notamment vis-à-vis de son personnel ou de ses prestataires, pour que toute Information soit maintenue confidentielle.

Les principes généraux de confidentialité régissant cette offre et le périmètre de la mission à exécuter sont détaillés ci-après dans la partie « Information et confidentialité ».

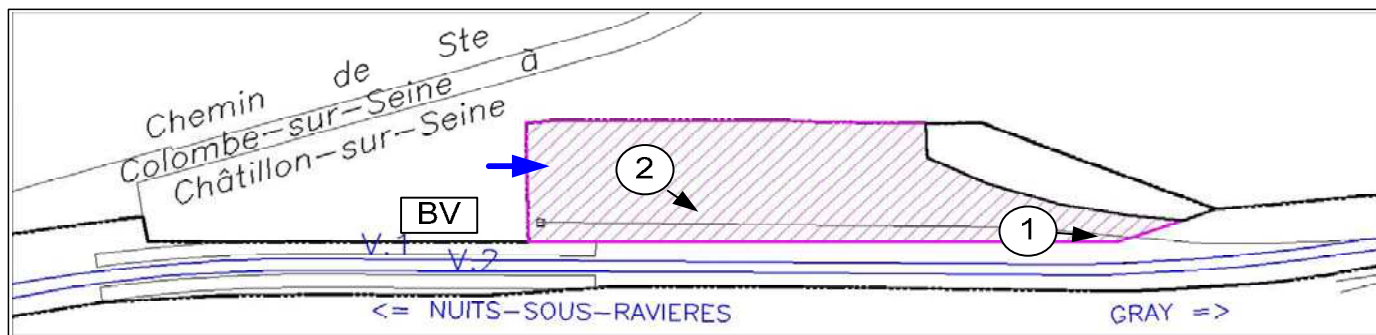
9. ANNEXES

CV détaillé de Monsieur C. Serruys ainsi qu'une présentation sommaire de nos domaines de compétences.

RFF - Bourgogne - Franche-Comté

Accessibilité des cours marchandises

Site :	005924G	Lieu :		SAINTE COLOMBE SUR SEINE GA	839 000	33+460
Numéro :	25516	Numéro du Lot :	006	Superficie :	5330	2 GO ET EMBRANCHE



Constat visuel des voies et appareils de voie :

- Voie (s) empruntée (s) :	Régulièrement <input type="checkbox"/>	Pas empruntée(s) récemment <input checked="" type="checkbox"/>
- Voie (s) accessible (s) :	Apte a priori <input type="checkbox"/>	Travaux à réaliser sortant du domaine du simple entretien <input checked="" type="checkbox"/>
- Commentaires éventuels	

Constat visuel des voiries :

- Passage	Fréquent <input type="checkbox"/>	Occasionnel <input type="checkbox"/>	Inutilisé <input checked="" type="checkbox"/>
- Carrossable	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input checked="" type="checkbox"/>	
- Revêtement	Bitume / Béton <input type="checkbox"/>	Terre <input checked="" type="checkbox"/>	Autre :

Constat visuel des cours, quais et bâtiments :

- Cour (s)	Utilisable (s) <input type="checkbox"/>	Réparable (s) <input checked="" type="checkbox"/>	Inutilisable (s) <input type="checkbox"/>
- Quai (s)	Utilisable (s) <input type="checkbox"/>	Réparable (s) <input type="checkbox"/>	Inutilisable (s) <input checked="" type="checkbox"/>
- Bâtiment (s)	Utilisé (s) <input type="checkbox"/>	Utilisable (s) <input type="checkbox"/>	Inutilisable (s) <input type="checkbox"/>
- Equipements particuliers (antenne GSM, citerne, wagon, panneau publicitaire, etc)			Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>

Si oui, lesquels ?

Commentaires éventuels :

BV vendu en 1996

Classement **#N/A**

CATALOGUE DES COURS A MARCHANDISES

CM4

Groupe 3 et NA

**Département
21**

**Commune de
Ste Colombe sur
Seine**

- ☐ Plan rézoscope
- ☐ Photo aérienne
- ☐ Plan PTB ou PAS
- ☐ Plan SIGISMOND



Septembre 2007

Plan rézoscope Ste Colombe sur Seine

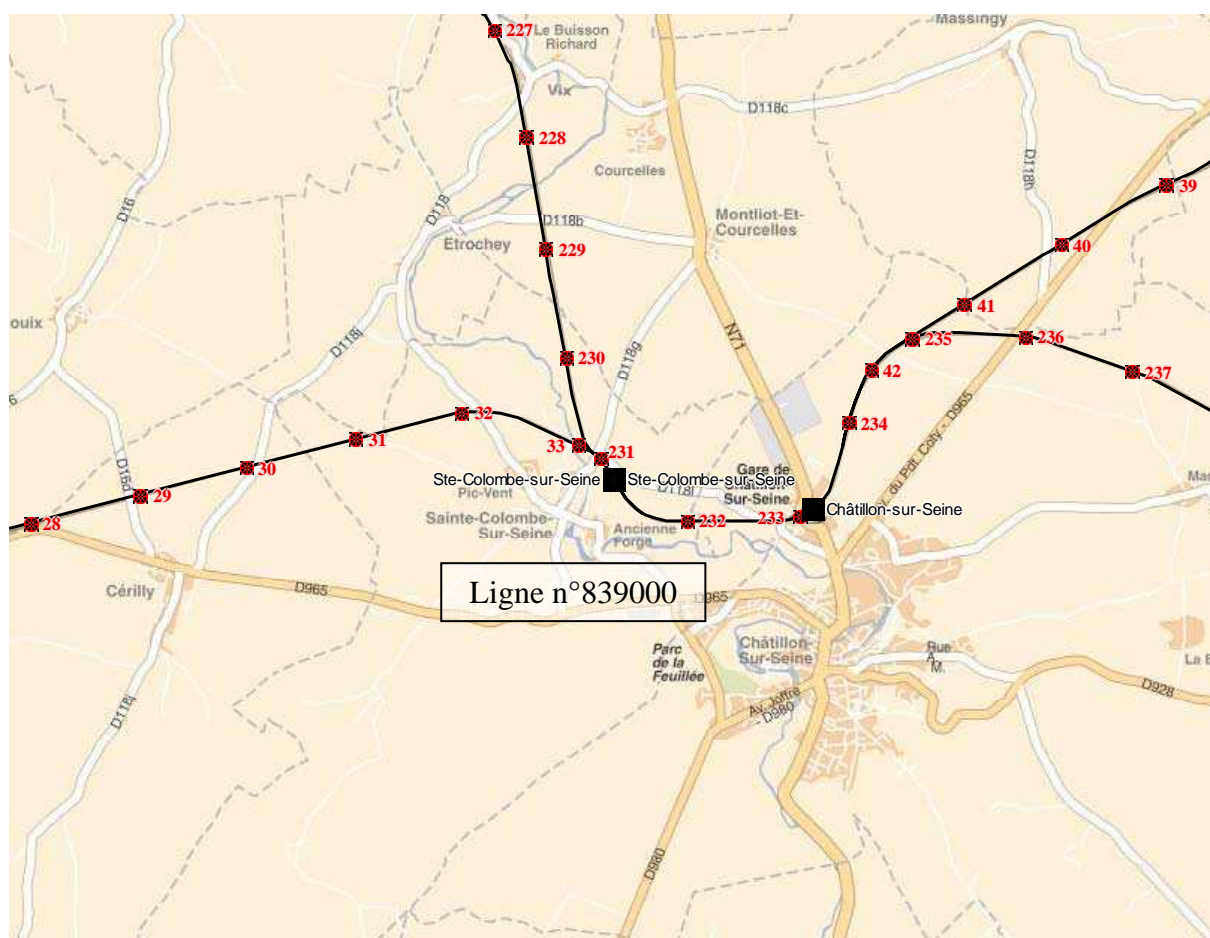
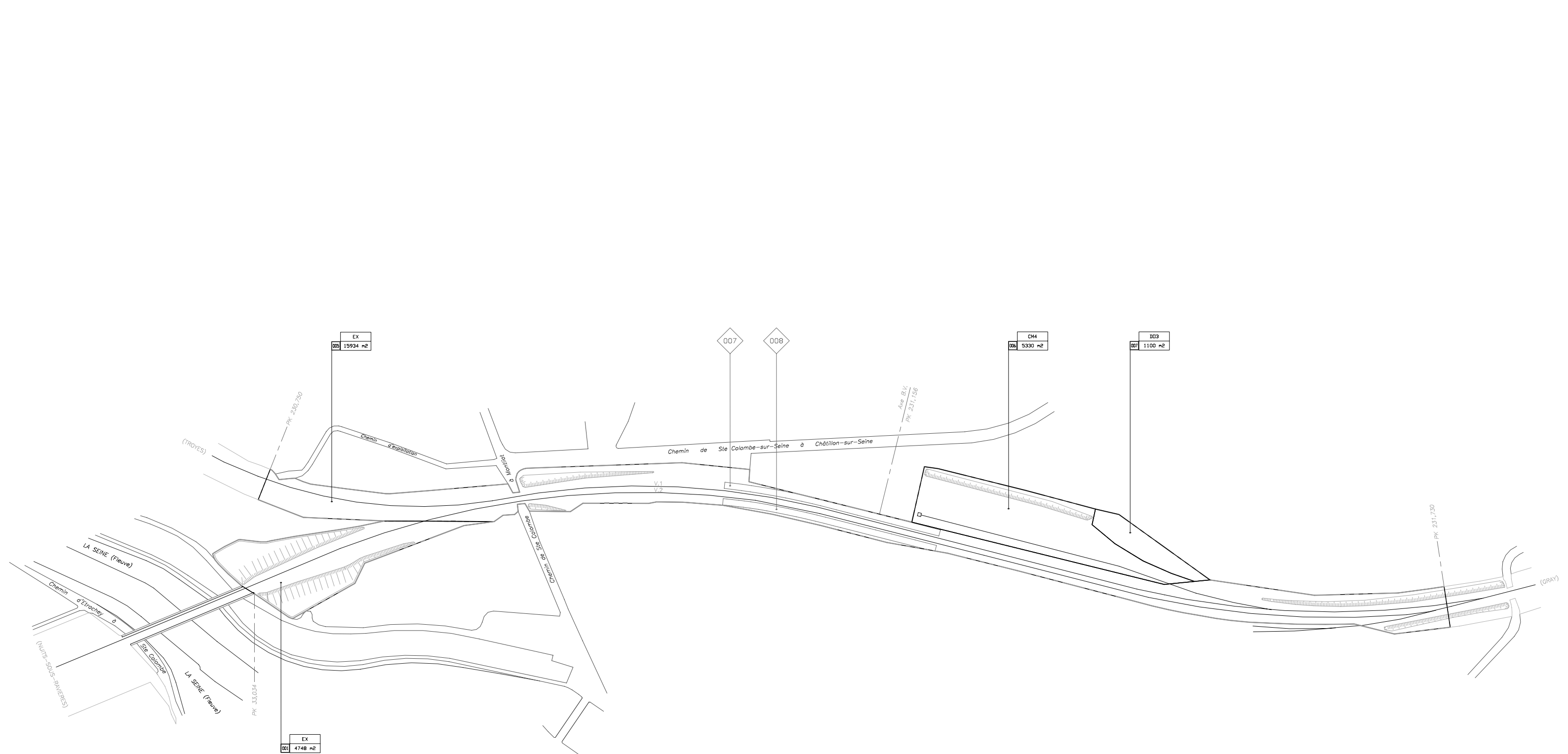


Photo aérienne Ste Colombe sur Seine



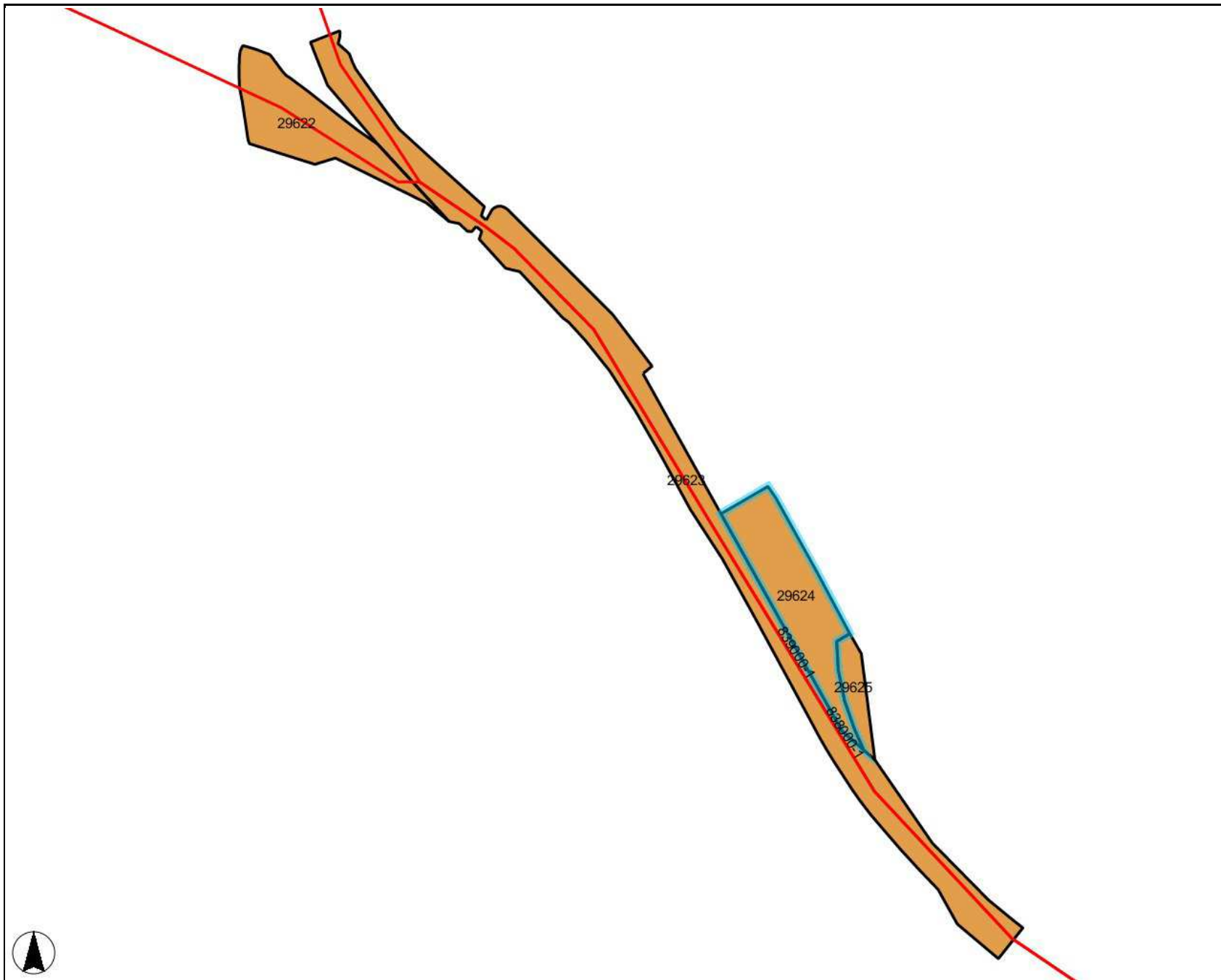


Facteur d'échelle : 1,0099
Point d'insertion : 0,0

SIGISMOND - 21 - Sainte-Colombe-sur-Seine- Lot 006

Légende

- Sélection PAT_Propriété
- V_LIGNE
- V_BATISURF
- V_PROPRIETESURF
- RFF
- SNCF
- Autre
- BDORTHO



Charte de développement : Yonne 2015

Fiche descriptive de chaque site ferroviaire

Charte pour le développement du tertiaire

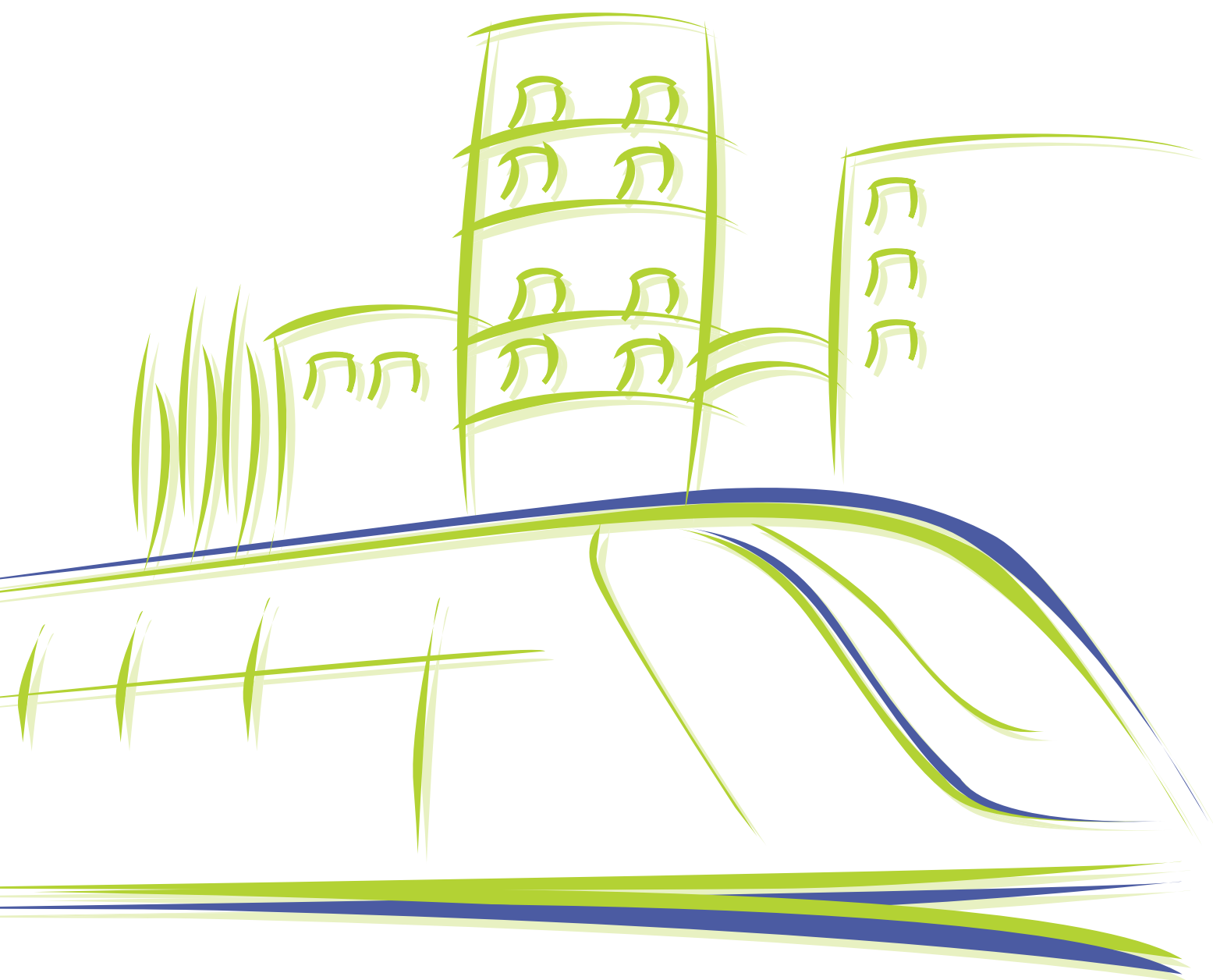
Exemple d'un avis d'opportunité de cession avec plans

Dès sa création, la CCI de l'Yonne a affiché la volonté d'anticiper l'avenir pour mieux saisir les opportunités du développement de l'économie de l'Yonne. C'est l'objectif de Yonne 2015, chantier prioritaire de son contrat de mandature. Au delà d'une étude classique, il s'agit de mettre en mouvement une réflexion participative associant les acteurs clés de l'Yonne, concernés et impliqués par le développement de l'économie.

Yonne 2015 vise trois objectifs : construire une vision prospective et partagée des principaux enjeux pour l'économie du département, évaluer les marges de manœuvre possibles en tenant compte des ressources disponibles et de la volonté des acteurs, et aboutir à des actions concrètes qui répondent aux enjeux identifiés et contribuent efficacement au développement économique de l'Yonne.

C'est dans ce cadre que RFF a souhaité dresser sur les communes ferroviaires de l'Yonne des avis d'opportunité, en amont de demande du département de l'Yonne.

CHARTRE **POUR** **LE DÉVELOPPEMENT** **DU TERTIAIRE** **PRÈS DES GARES** **DE L'YONNE**



NOS ATOUTS



Le département de l'Yonne, constitué de villes moyennes présente des atouts pour développer une stratégie de valorisation économique et écologique à proximité des gares icaunaises ;

L'Yonne est un territoire diversifié avec une activité dominante dans l'industrie pour le travail des métaux et de la sous-traitance ;

La proximité immédiate de l'Yonne avec l'Île de France et ses grands donneurs d'ordres explique en partie l'importance historique de ce secteur d'activités ;

Les mutations économiques du XXI^{ème} siècle engendrent de nouvelles activités pour les territoires ;

Les progrès des techniques de l'information et de la communication, leur déploiement à l'échelle planétaire font émerger de nouveaux métiers dans le secteur des services à l'entreprise et à la personne ;

Les citoyens qui souhaitent créer leurs activités hors des grandes agglomérations et équilibrer ainsi vie professionnelle et qualité de vie, sont de plus en plus nombreux ;

Le positionnement géographique de l'Yonne pour accueillir ces nouveaux acteurs et activités est excellent ;

L'utilisation du train comme moyen moderne de déplacement est encouragée ;

Le développement d'activités de services est l'une des réponses pour créer des emplois et des richesses ;

La volonté politique est de proposer des infrastructures proches des gares et des centres-villes de l'Yonne.



VILLEFERROVIAIRE

NOTRE CHARTE



LES SIGNATAIRES CONSIDÈRENT QU'IL EST NÉCESSAIRE DE TRAVAILLER ENSEMBLE SUR UNE OFFRE GLOBALE POUR :

Article 1.

Créer un concept valorisant près des gares, pour mutualiser une ingénierie de projet.

Article 2.

Partager de bonnes pratiques pour élaborer des pôles d'échanges autour des gares.

Article 3.

Engager les contacts avec les acteurs publics dans le cadre de la valorisation des emprises ferroviaires.

Article 4.

Financer l'aménagement des terrains, la réhabilitation et la construction d'immeubles.

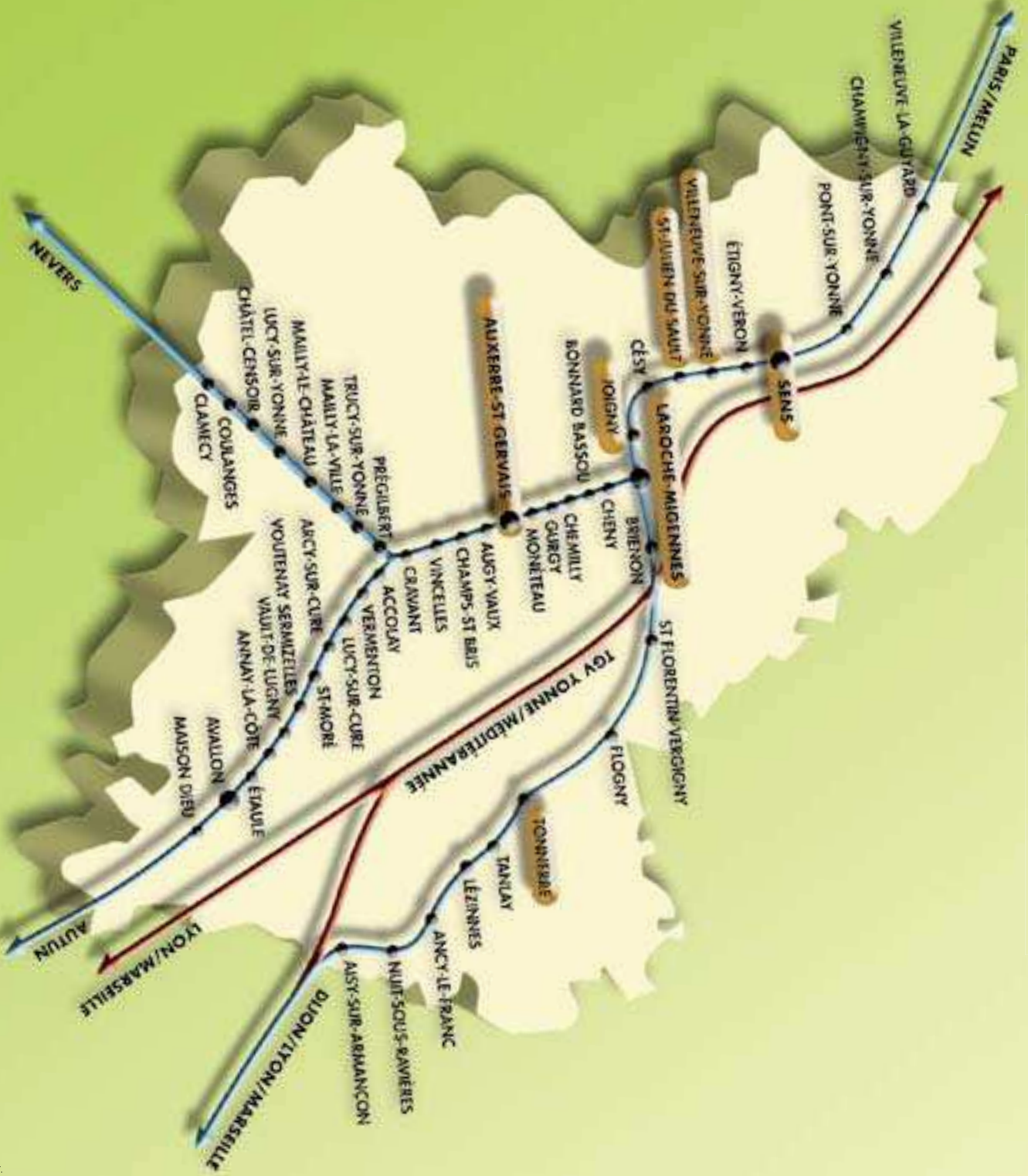
Article 5.

Accueillir les entreprises de services.



VILLEFERROVIAIRE

LES VILLES FERROVIAIRES DE L'YONNE



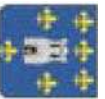
CONSEIL GÉNÉRAL
DE L'YONNE



Yonne



Développement



Scans

Communauté
de Communes
du Sénonais

ST-JULIEN-DU-SAULT



IOIGNY



Ville de Jonkerse

communauté
de l'auxerrois



Avis d'opportunité de cession

Consultation Interne de la DR Bourgogne/Franche-Comté

Objet : Charte de l'Yonne	
N° Ligne : 830 000 – Paris – Lyon – Marseille	Statut : Exploitée
Commune : Sens	
Demandeur : CG89 et Yonne développement	
Objet : Charte pour le développement du tertiaire près des gares de l'Yonne	
Interlocuteur :	
Date de la demande : 04/10/07	
Délai de réponse 15 jours soit le <u>19 octobre 2007</u>	
Observations du Service Aménagement et Patrimoine : Document préalable à des demandes du CG89 et Yonne développement	
Y. SAURET le	

*** AVIS DU SERVICE PROJETS D'INVESTISSEMENT :**

De : Yann SAURET		Date :
A : Pascal GUILLAUME		
Avis :	<input type="checkbox"/> Favorable <input type="checkbox"/> Défavorable	
Commentaires :		

*** AVIS DU SERVICE GESTION DU RESEAU :**

De : Yann SAURET		Date :
A : Antoine LATOUCHE		
Avis :	<input type="checkbox"/> Favorable <input type="checkbox"/> Défavorable	
Commentaires :		

*** AVIS DU TECHNICO COMMERCIAL:**

De : Yann SAURET		Date :
A : Christian SCHMITT		
Avis :	<input type="checkbox"/> Favorable <input type="checkbox"/> Défavorable	
Commentaires :		

Plan rézoscope SENS

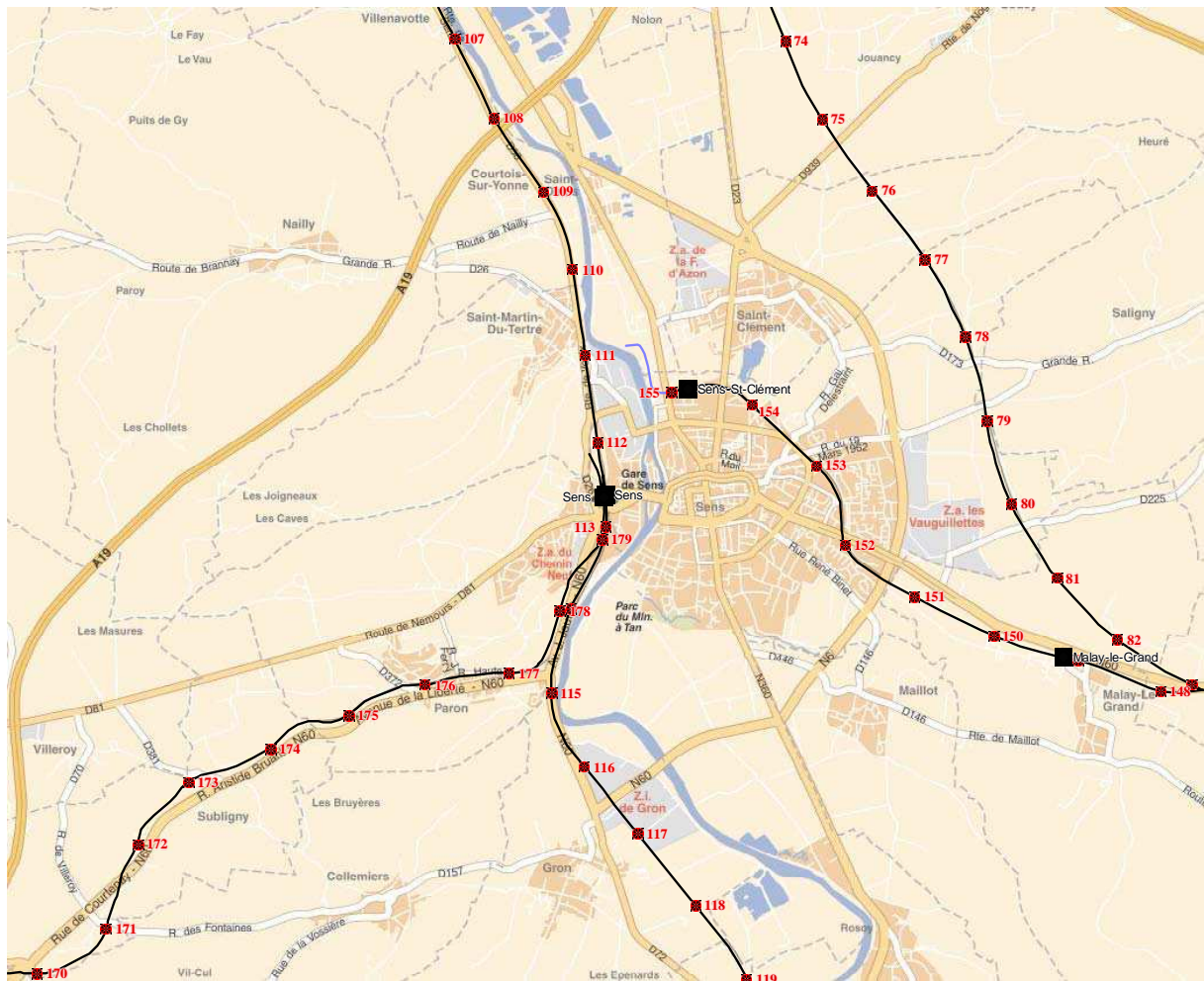
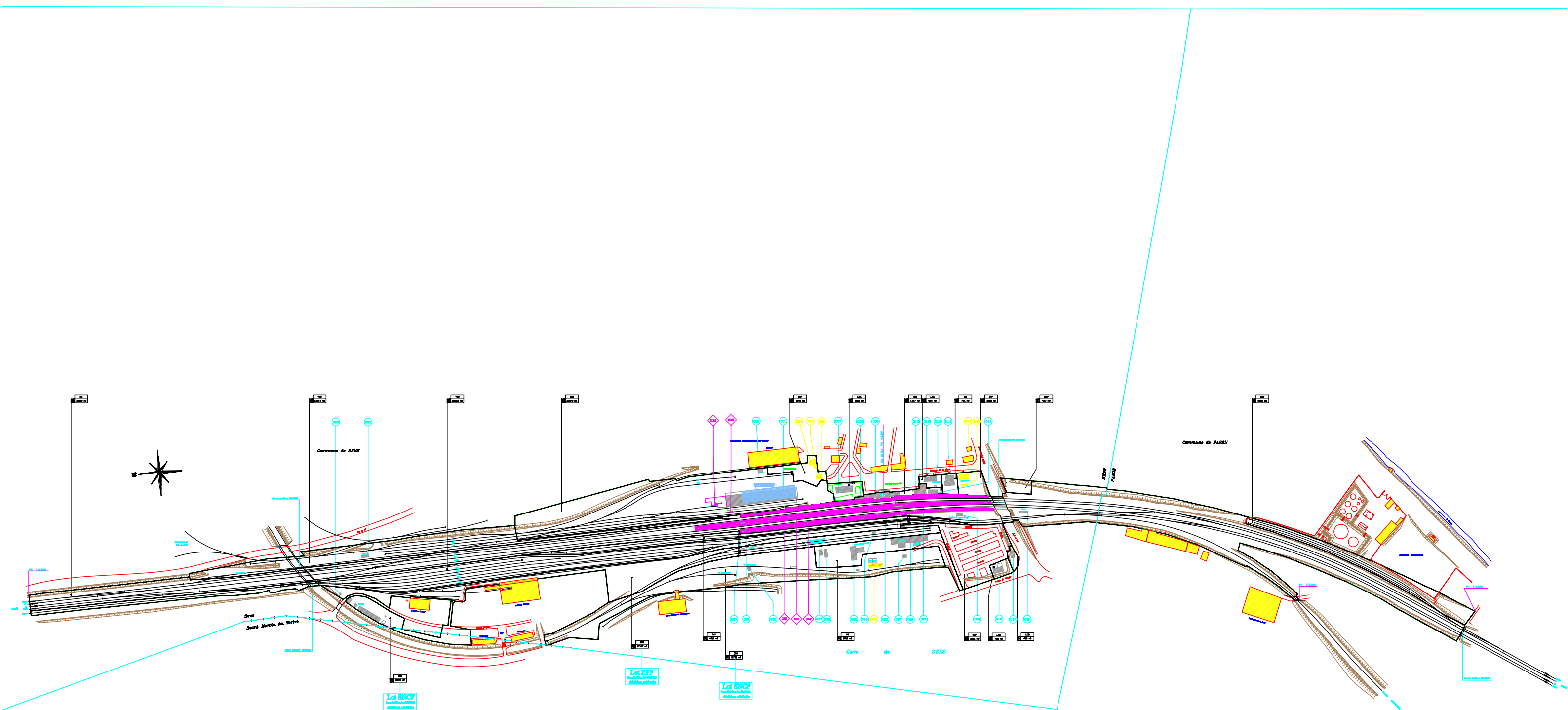


Photo aérienne SENS

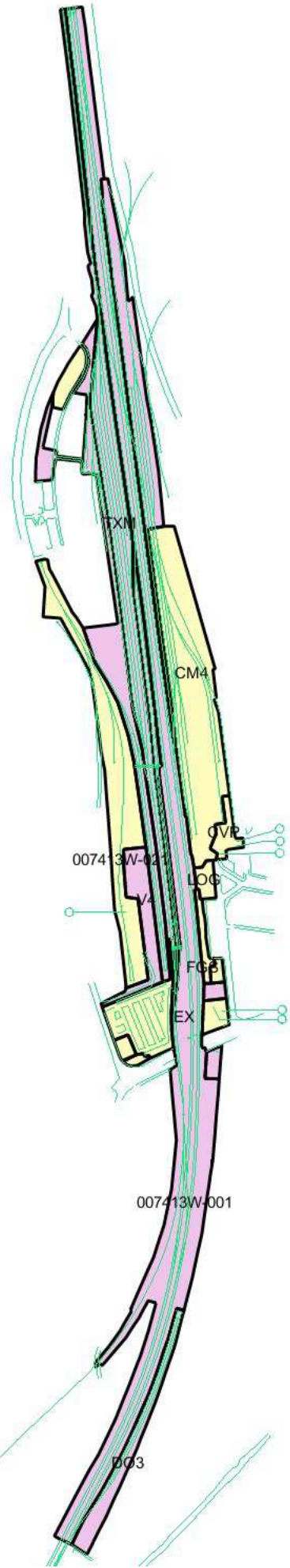




SIGISMOND - SENS

Légende

- Sélection ADM_Commune
- HABILLAGELINE
- V_LOTPASSURF
- V_PROPRIETESURF
- RFF
- SNCF
- Autre
- V_SITESURF
- BDORTHO



Jeudi 27 Septembre 2007

Clamecy CLAMECY - CLAMECY

Une charte pour de futurs emplois

Pour rendre attractif le département de l'Yonne au tertiaire et aux services, des bâtiments et bureaux sont nécessaires près des principaux centres-villes et gares de Auxerre, Joigny, Migennes, Sens et Tonnerre. Déjà, en 2005, une étude, menée par l'agence Yonne-Développement, avait montré que la moitié des projets concernait les services. Des infrastructures sont indispensables pour lesquelles appel sera fait aux investisseurs privés.

C'est ainsi qu'une charte vient d'être signée par les collectivités locales icaunaises concernées, Yonne-Développement et le Conseil général. Également signataires, la SNCF et RFF sont prêts à aider ces projets,

permettant d'optimiser les espaces leur appartenant près des gares. « Cette charte est un commencement », assure-t-on à Yonne-Développement. Car, aux premiers signataires, qui représentent 80 % du potentiel tertiaire de l'Yonne, pourraient s'ajouter d'autres partenaires, collectivités et institutionnels, comme la Chambre de commerce et d'industrie de l'Yonne, la Région Bourgogne et l'État. La charte permet de mutualiser les coûts (étude, faisabilité, travaux, commercialisation) pour monter les projets.

Cette charte va favoriser la création de 10.000 m² à 15.000 m² de bâtiments tertiaires et quelque 1.200

emplois dans les services, devant compenser, à terme, la perte d'emplois industriels.

Les salariés de ces nouvelles sociétés utiliseront, aussi, pour leurs déplacements les transports publics. D'où l'intérêt d'une implantation près des gares, où sont proposées des liaisons rapides vers Dijon et Paris. Ainsi seront générés des flux supplémentaires de transport ferroviaire, un atout à ne pas négliger d'un point de vue énergétique et environnemental.

Conclusion

Toutes ces études ont été réalisées au cours de ce stage au département aménagement et patrimoine, de Juin à Octobre. Ceci a permis de se doter d'une expérience forte en connaissance dans la gestion de dossiers, dans la formation juridique du droit public, ainsi que dans le travail au sein d'une équipe.

Ces travaux remis à l'organisme sur papier ou laissé disponible sur le réseau informatique a servi ou servira d'éléments déclencheur de différentes phases. Les processus étant longs, d'autres tâches restent à formaliser comme les procédures de fermeture et de déclassements de lignes.

Ces travaux suivis par le chef du département feront l'objet prochainement d'une consultation interne à Réseau Ferré de France afin de montrer que le potentiel de rédaction de beaucoup de documents est présents, et qu'il est tout à fait faisable en moindre temps pour un rendu de bonne qualité.



GALLOY Sébastien

Magistère Aménagement 3^{ème} année

Note de Présentation

Stage individuel, réalisé au sein du
Département Aménagement et Patrimoine
de la Direction Régionale Bourgogne Franche-Comté



Année universitaire 2006-2007

Sommaire

Remerciements.....	4
Introduction	5
Les différentes missions de RFF	7
Gérer et valoriser le patrimoine.....	7
Gérer le réseau	7
Moderniser et développer le réseau.....	9
Quatre acteurs pour répondre à ces missions	10
Distinction SNCF/RFF	11
Description du service Réseau Existant de la DR BFC	12
Objectifs et missions confiées	15
Périmètre d'intervention	16
Méthode de travail.....	17
Retour d'expérience	18
... sur l'entreprise	18
... sur la formation	19
Conclusion	21

Remerciements

Je tiens à remercier l'ensemble des collaborateurs de la Direction Régionale Bourgogne Franche-Comté, et en particulier :

- M. Marc SVETCHINE, directeur régional ;
- M. René-Paul SIMON, chef du département administratif et financier ;
- M. Yann SAURET, chef du département aménagement et patrimoine, tuteur de ce stage ;
- Melle Angélique DODANE et M. Christian SCHMITT, respectivement assistante du chef du DAP et responsable technico-commercial ITE (Installations Terminales Embranchées) ;
- M. Gwenael MENGUY, chargé de mission SIG ;

...pour leurs conseils et leurs soutiens dans la réalisation de ce stage.

Je voudrais remercier toutes les personnes, entreprises et collectivités rencontrées durant divers entretiens et réunions, en particulier les collaborateurs de la société Adyal, mandatée pour la gestion du patrimoine de RFF pour leurs approches et analyses de sites, ainsi que le bureau d'étude Territoires 2100 dans le cadre d'un travail de pilotage de leur étude.

Enfin, je tiens sincèrement à remercier M. Sébastien LARRIBE, tuteur universitaire de ce stage, accompagné de M. Pascaline ROBIN pour les tâches administratives et son soutien pendant ces 5 mois de stage et tout au long des 3 années du Magistère d'Aménagement.

Introduction

Cette note de présentation est issue d'un stage de fin d'étude dans le cadre de la formation de 3^{ème} année de Magistère d'Aménagement à l'université de Tours (CESA), qui s'est déroulé du 11 Juin au 26 Octobre 2007, au sein du Département Aménagement et Patrimoine de la Direction Régionale Bourgogne Franche-Comté.

Ce document a pour objectif de présenter de manière personnelle et critique l'organisme dans lequel s'est déroulé ce stage de 5 mois. Cette note est accompagnée du rapport de stage, documents exposant les études, diagnostics et cahier des charges effectués pour le compte de Réseau Ferré de France dans le cadre de la mission confiée des 5 mois.

Propriétaire de 29 000 kilomètres de lignes en service, Réseau Ferré de France, établissement public de l'Etat créé en 1997, gère l'un des plus grands réseaux d'infrastructures ferroviaires en Europe. Il possède le premier réseau de lignes à grande vitesse.

Réseau Ferré de France (RFF) exerce de nombreuses responsabilités :

- RFF assure la répartition des « sillons », qui permettent d'organiser, dans l'espace et dans le temps, la circulation des trains ;
- Responsable de l'entretien et de l'exploitation du réseau, RFF fixe les principes et les objectifs suivant lesquels la SNCF exécute ces missions ;
- Chargé du développement du réseau, RFF conduit de front de multiples projets en conjuguant aménagement du territoire, exigence économique et développement durable ; il construit des lignes nouvelles en organisant la mixité voyageur-fret chaque fois qu'elle est souhaitable. Il assure la modernisation du réseau en réalisant notamment le volet ferroviaire des contrats de plan ;
- En qualité de maître d'ouvrage, RFF dirige la construction de la Ligne à Grande Vitesse Est européenne ainsi que d'autres chantiers majeurs. Il se fait assister de maîtres d'œuvre ;
- RFF assure la gestion de la dette qui lui a été transférée à sa création et recherche un financement innovant des investissements qu'il engage ;
- Dans le domaine patrimonial, RFF met en œuvre une politique combinant l'anticipation des besoins ferroviaires et la prise en compte des projets d'aménagement des collectivités publiques.

C'est en 1997 que la loi n°97-135 du 13 février crée Réseau Ferré de France, cette création s'inscrivant dans une réforme du système considérée comme indispensable au renouveau du transport ferroviaire, dans le cadre de l'espace européen et dans la perspective du développement durable :

- Avec un objectif de service public : assurer l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national ;
- Avec une exigence de transparence et une obligation d'efficacité dans la gestion.

La création de Réseau Ferré de France en 1997 instaure une distinction nouvelle dans le secteur ferroviaire. Désormais, deux EPIC indépendants existent : l'un transporteur ferroviaire, l'autre gestionnaire d'infrastructure.

Les différentes missions de RFF

Gérer et valoriser le patrimoine

Au service de l'amélioration urbaine

Réseau Ferré de France est le deuxième propriétaire foncier en France, derrière l'armée, à la tête d'un patrimoine diversifié, foncier et immobilier, rural et urbain, d'environ 108 000 hectares, réparti sur l'ensemble du territoire (11 000 communes). Pour l'essentiel, il est constitué d'emprises ferrées (97000 ha) pour 50 000 km de voies et de 4 à 7 millions de bâtiments.

RFF cherche à en assurer une gestion active, qui poursuit le double objectif de favoriser le développement des activités ferroviaires, tout en valorisant le patrimoine, en partenariat avec les collectivités locales, pour se mettre au service de l'aménagement urbain.

Gestion de l'occupation par des tiers

Conséquence du transfert de propriété en 1997, RFF prend aujourd'hui en charge la gestion d'un certain nombre d'occupants qui s'acquittent de redevances perçues par la SNCF puis qui lui sont reversées.

24 000 conventions d'occupation ont été signées dont la moitié porte sur les "traversées" qui concernent le plus souvent des opérateurs de télécommunications pour la réalisation de leurs infrastructures.

Gérer le réseau

Producteur de services d'infrastructures

Par la mise à disposition, pour les exploitations ferroviaires, des voies, de la signalisation, de l'électricité traction, RFF est un producteur de services d'infrastructure, qui doit assurer l'entretien et le fonctionnement opérationnel du réseau, au meilleur niveau de qualité et de sécurité des installations, puisque chaque jour près de 15000 trains de voyageurs et de fret utilisent le réseau selon une programmation rigoureuse.

La répartition des capacités : organiser la circulation

Depuis le 15 mars 2003, les entreprises ferroviaires européennes peuvent emprunter les principales lignes du réseau national pour le transport fret international. Depuis cette date, Réseau Ferré de France est chargé de la répartition des capacités, c'est-à-dire de l'attribution des "sillons" aux entreprises ferroviaires qui en font la demande, pour leur permettre de circuler sur le réseau, d'un point à un autre à un moment donné.

Pour circuler sur le réseau, ces entreprises doivent être des entreprises ferroviaires, c'est-à-dire titulaires d'une licence française ou européenne et détenir un certificat de sécurité délivré par le Ministère des Transports.

Pour garantir la transparence, RFF a élaboré un document dit "de référence" consultable sur son site www.rff.fr, qui met à disposition des entreprises, toutes les

informations pratiques sur les caractéristiques du réseau, les conditions d'accès, les principes et critères de répartition des sillons, les services offerts et la tarification.

Le fonctionnement du réseau : améliorer les performances

Réseau Ferré de France assure le pilotage des missions d'exploitation et d'entretien déléguées à la SNCF au travers d'une convention de gestion. Les enjeux attachés à cette politique sont de deux ordres :

- La satisfaction des utilisateurs du réseau, les entreprises de transport ferroviaire, et des autorités organisatrices des transports ;
- La maîtrise des coûts du fait du poids financier que représentent les activités de maintenance et d'exploitation dans les charges de l'entreprise.

Un dispositif global renforce ce pilotage ; il est composé de trois volets : l'évaluation, en cours, de l'état du réseau ; la mise en place d'un dialogue avec les Régions, autorités organisatrices des transports, sur les niveaux de service attendus et leur adéquation avec le fonctionnement actuel du réseau ; et une meilleure connaissance des coûts de la maintenance.

L'amélioration des performances dépend largement de la politique de modernisation du réseau au travers de son renouvellement progressif et continu. RFF finance et pilote la politique : maîtrise des coûts, identification des priorités à venir, entretien et renouvellement, programmes de recherche et développement de systèmes de gestion de trafic conformes aux normes européennes.

Connaître les besoins

Les Instances Régionales de Concertation sur les Sillons, mises en place et animées par RFF, sont composées de représentants du ministère chargé des transports, des Régions, de la SNCF et de RFF.

Les IRCS doivent principalement constituer un lieu d'émergence et d'expression de besoins des Régions, autorités organisatrices des transports au niveau régional. Sans être un lieu de décision ou d'arbitrage, elles permettent aussi d'identifier les contraintes liées à la dimension nationale et européenne des circulations sur le réseau ; elles favorisent la concertation sur les règles d'affectation des capacités et les modalités de leur mise en œuvre.

Evaluation de l'état du réseau

Décidée conjointement par RFF et la SNCF, réalisée sous forme d'audit par des experts indépendants, cette évaluation doit répondre à trois objectifs :

- la description de l'état réel de l'infrastructure et son évolution prévisible ;
- l'appréciation de la pertinence des politiques actuelles de maintenance et de renouvellement ;
- l'évaluation de leur efficacité et de leur mise en œuvre par la SNCF.

Quelques données sur le Réseau Ferré National	
<p>Lignes :</p> <p>28918 km de lignes principales et de raccordement en exploitation dont :</p> <p>14507 km de lignes électrifiées</p> <p>1547 km de lignes à grande vitesse</p> <p>Voies ferrées :</p> <p>53270 km de voies en exploitation</p> <p>28288 appareils de voie sur voies principales</p> <p>Equipements d'alimentation :</p> <p>526 sous-stations électriques</p>	<p>Ouvrages d'art :</p> <p>1518 tunnels (573 km)</p> <p>33000 pont-rails</p> <p>54583 petits ouvrages sous voies</p> <p>16728 murs de soutènement et murs inclinés</p> <p>1258 passerelles</p> <p>208 buses sous voies</p> <p>Passages à niveau :</p> <p>18146 publics dont 1821 gardés</p> <p>Télécommunications, équipements de sécurité et signalisations :</p> <p>13031 km de lignes équipées de radio sol-train</p> <p>2278 postes d'aiguillage</p> <p>14800 km de lignes équipées de blocs automatiques</p>

Moderniser et développer le réseau

Réseau Ferré de France est responsable de la conception, de la programmation, du financement et de la réalisation des investissements sur le réseau national (maintenance lourde et modernisation de l'existant, construction de lignes nouvelles).

De l'évaluation des besoins à la validation des projets

RFF identifie les besoins de modernisation ou de développement du réseau. La faisabilité des projets est validée au travers d'études approfondies, techniques, financières, socio-économiques et environnementales, en suivant un processus : pré-études fonctionnelles, études préliminaires, études d'avant-projet.

Plusieurs centaines de projets de modernisation de toutes tailles, s'inscrivent dans les axes prioritaires de développement définis par les pouvoirs publics et RFF, notamment dans les volets ferroviaires des Contrats de Plan Etat-Région (CPER) sur la période 2001-2006, puis Contrats de Projets Etat-Région 2007-2013.

Maître d'ouvrage, RFF conduit la réalisation de lignes nouvelles à Grande Vitesse (LGV), comme la LGV Est-Européenne dont le chantier est en cours (300 km reliant Vaires-sur-Marne et Baudrecourt en Moselle).

Le pôle concertation a été créé au cours du dernier trimestre de l'année 2000, à l'issue du premier débat public de RFF sur le projet de TGV Rhin-Rhône.

L'enjeu de la concertation

La concertation fait partie intégrante de la conduite désormais complexe d'un projet ferroviaire. Cette complexité est liée au nouveau cadre offert par la création de RFF, à la décentralisation qui renforce le rôle des collectivités territoriales, à la conflictualité croissante des projets ferroviaires et à la place centrale de la participation du public. Afin de répondre à cette nouvelle donne, la concertation avec les acteurs et le public à travers des démarches de débat public, de concertations « préalables », de concertations volontaires est désormais une condition sine qua non pour asseoir la légitimité des projets.

Les missions du pôle concertation à RFF

La mission du pôle concertation de RFF est d'aider les équipes projet en vue de leurs démarches de concertation :

- Etablir un référentiel de la concertation à RFF au service des agents de RFF ;
- Conseiller et accompagner les équipes projet en matière de concertation avec les acteurs et le public : avant et pendant les phases de débat public, concertations ad hoc, phases de « concertation préalable » (article L.300-2 du code de l'Urbanisme), enquêtes publiques.

Afin d'atteindre ces deux objectifs, le cadre d'intervention des experts concertation est le suivant :

- Etablissement d'un référentiel de la concertation à RFF :
- Conseil et accompagnement des équipes projet :

Evaluation des investissements

L'ensemble des investissements portés par RFF donne lieu à une stricte analyse financière. Cela vaut d'abord pour les programmes de renouvellement des installations et de mises aux normes en matière de sécurité et de fiabilité qui permettent d'assurer la maintenance du réseau. Cela vaut aussi pour les projets de développement qui font l'objet d'études socio-économique et d'analyses financières conformes à l'article 4 du décret du 5 mai 1997 qui fixe les règles prudentielles qui s'imposent à l'établissement.

Quatre acteurs pour répondre à ces missions

La réforme réalisée en 1997 a clarifié le rôle et les responsabilités des quatre intervenants principaux dans la conception et la mise en oeuvre du système ferroviaire français :

- L'état, qui définit la consistance du réseau, approuve les orientations et les grandes opérations : participe aux financements, définit les procédures, les règles de conduite et de sécurité et garantit la mise en œuvre ;
- Réseau Ferré de France, propriétaire et donc maître d'ouvrage de l'amélioration et du développement du réseau, est également chargé de l'attribution des sillons

- Les régions, qui sont depuis 2002 « Autorité organisatrice des transports », et qui avec les autres collectivités territoriales, assurent au plan local un nombre croissant de services et participent aux financements des programmes
- La SNCF, à laquelle RFF délègue la gestion et l'entretien du réseau par des conventions spécifiques et qui intervient comme utilisateur payant des installations, au même titre désormais que d'autres transporteurs ferroviaires de fret.

Distinction SNCF/RFF

SNCF : coté train

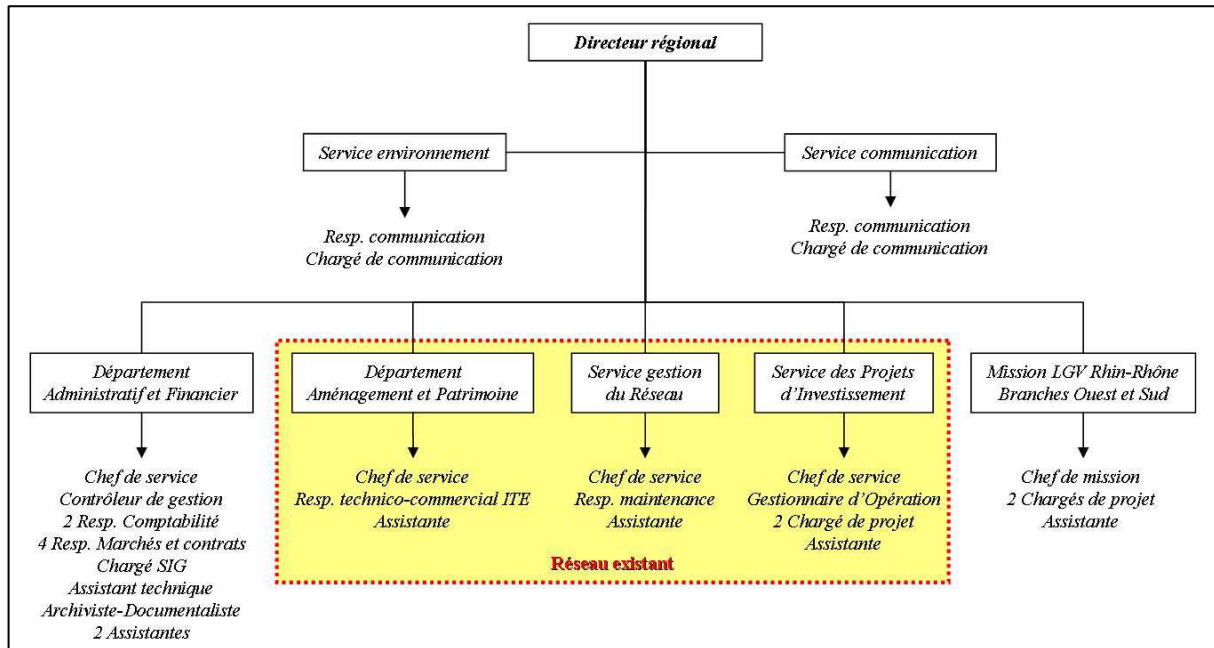
- Transporteur et exploitant du réseau : A ce titre, elle paie des redevances d'infrastructures à RFF ;
- Maître d'œuvre pour les projets sur le réseau existant : elle assiste le maître d'ouvrage en réalisant les études techniques, en préparant les appels d'offres et en veillant à la bonne réalisation des travaux par les entreprises. Elle apporte sa compétence technique au maître d'ouvrage ;
- Gestionnaire délégué : la SNCF est chargée, pour le compte de RFF de la gestion des systèmes de régulation et de sécurité, de la gestion opérationnelle des circulations, et du bon fonctionnement du réseau et des installations techniques (surveillance, entretien, réparations, dépannages).

RFF : Coté rail

- Propriétaire du réseau ferré national : il est chargé d'assurer le financement et le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ;
- Maître d'ouvrage des opérations d'investissement réalisées sur le réseau : RFF exprime ses besoins, commande et paie les ouvrages réalisés par le maître d'œuvre : projets de développement (aménagement du réseau existant, lignes nouvelles) et modernisation (grosses opérations de rénovation des installations). Il est responsable de la maîtrise des coûts et des délais et de la qualité de la réalisation ;
- Gestionnaire des infrastructures : il définit les principes et les objectifs applicables en matière de gestion du trafic et des circulations, de fonctionnement et d'entretien du réseau. Il a la responsabilité de l'attribution des sillons au(x) entreprise(s) ferroviaire(s).

Description du service Réseau Existant de la DR BFC

La Direction Régionale Bourgogne Franche-Comté assure les missions classiques des Directions régionales de RFF. Elle est en outre chargée des études des branches Sud et Ouest de l'opération LGV Rhin-Rhône ainsi que de l'entretien et l'exploitation du réseau existant. Grâce à trois services distincts, le réseau existant permet de gérer le réseau ferroviaire de la Bourgogne et la Franche-Comté à travers le Service des Projets d'Investissement (SPI), le Service Gestion du Réseau (SGR) et Département Aménagement et Patrimoine (DAP).



Le SPI a pour mission l'étude et la mise en œuvre des projets. Ils sont confiés à des chargés de projets, organisés par territoires géographiques. Ils ont les domaines de compétences suivants :

- Pilotage de projets de transports complexes ;
- Donneur d'ordres opérationnel (études et travaux) ;
- Mise au point des plans de financement ;
- Ingénierie contractuelle (mandat et de maîtrise d'œuvre) ;
- Organisation des appels d'offres ;
- Optimisation des processus de construction (génie civil et ferroviaire).

Le SGR a pour compétence la connaissance du réseau de la région, sur son exploitation et sa maintenance. Parmi leurs aptitudes, les gestionnaires ont les missions suivantes :

- Attribution de capacités de circulation aux entreprises ferroviaires ;
- Marketing et tarification ;

- Exploitation et sécurité ;
- Projets de modernisation et maintenance ;
- Mise en place de la convention de gestion de l'infrastructure entre RFF et SNCF ;
- Répondre à l'entrée progressive de nouvelles entreprises ferroviaires.

Le DAP est l'interlocuteur privilégié des collectivités dans le domaine de l'aménagement et de l'urbanisme. Il est en charge :

- Du suivi des procédures d'urbanisme, en particulier de la révision des Plans Locaux d'Urbanisme ;
- De la gestion, directement ou en s'appuyant sur les agences immobilières régionales de la SNCF, des biens dont RFF a la propriété ;
- De l'analyse des terrains appartenant à RFF pour identifier ceux susceptibles d'être mutables et le cas échéant cédés ;
- Des cessions d'un montant inférieur à 500 k€ ;
- Du pilotage dans son domaine d'intervention dans les gares ou les pôles intermodaux dans les phases d'émergence.

C'est dans ce dernier service que s'est inscrit ma mission de stage. Sous la tutelle du chef de service aménagement et patrimoine, accompagnée d'une assistante et d'un technico-commercial ITE (Installations Terminales Embranchés), le DAP répond à de multiples demandes de collectivités et de tiers concernant leurs terrains, mais également certaines lignes de chemins de fers qui sont actuellement sans trafic.

Depuis Janvier 2007, Réseau Ferré de France a confié la gestion de son patrimoine aux sociétés Adyal et Nexity (Adyal pour la DR BFC)

Depuis la création de RFF, la gestion du patrimoine de RFF est assurée par la SNCF. Depuis l'audit de 2001, des points majeurs de désaccord subsistent tel un engagement limité de la SNCF quant aux prestations devant être réalisées, un défaut dans le reporting des opérations, un refus d'accès à certaines informations détenues par la SNCF et des divergences sur les biens devant supporter des charges immobilières.

Suite au processus d'arbitrage entre les terrains RFF et SNCF, le patrimoine RFF est désormais identifié. Ainsi, RFF a décidé de mettre en concurrence les missions et la gestion des biens ne relevant pas de l'infrastructure ferroviaire. Ne pouvant soustraire à cette obligation, RFF a séparé les missions et les biens liés à l'infrastructure ferroviaire et relevant de la loi n°97-135 du 13 février 1997, et les autres missions relevant de la gestion du patrimoine (objet de la mise en concurrence)

Ainsi, le marché s'est décomposé en 5 lots avec une durée du marché de prestations de services de 5 année », renouvelable au maximum 2 fois par période de 3 ans. Cependant, des missions liées à la gestion de patrimoine sont toujours assurées par la SNCF dans le cadre d'une convention de services (CPS) à compter du 1er janvier 2007.



Rôles et responsabilités des Directions Régionales sur la gestion du patrimoine

Les Directions Régionales, représentants du « *propriétaire RFF* » dans leur zone géographique, mettent en œuvre les orientations stratégiques. Cette activité se décline en :

- La connaissance des sites et des biens du patrimoine
- La maîtrise de l'occupation des biens,
- Les relations avec les tiers, en particulier avec les collectivités locales.

A cette fin, les Directions Régionales pilotent les Mandataires, dans l'exécution de leur marché, ainsi que la SNCF (convention de prestations de services), notamment sur les sujets :

- Représentation de RFF propriétaire,
- Gestion des charges courantes,
- Gestion des occupations par des Tiers, par la SNCF (hors contrats cadres ou nationaux),
- Suivi et programmation des travaux de gros entretien sur le patrimoine immobilier,
- Cessions dont le montant est inférieur à 150 K€,
- Circulation touristique de lignes,
- Suivi des PLU.

16

Animation métier SGR du 31/01/07



Intervention de la SNCF/GID dans l'exécution des missions du mandataires :

Rappel :

- RFF a donné au mandataire une procuration visant : « *un droit d'accès et de visite sur l'ensemble des biens immobiliers appartenant à RFF sous réserve, notamment, des règles applicables en matière de sécurité s'agissant de l'accès aux biens constitutifs de l'infrastructure ferroviaire.* »

ACCES DES MANDATAIRES ET DES TIERS AU DOMAINE FERROVIAIRE

- Avant toute visite le mandataire en avise la SNCF et précise : les lieux concernés, le nombre de personnes présentes, la date et l'heure et le nom du représentant du mandataire qui sera présent. Un plan sera joint si nécessaire.
- La SNCF / GID pourra indiquer les mesures de sécurité à prendre si elle estime qu'il y a un risque pour la sécurité des circulations ou d'interférence avec l'activité ferroviaire. Le cas échéant, la SNCF /GID pourra mettre à disposition du mandataire des accompagnateurs pour assurer sa protection.
- L'accompagnement est pris en charge par RFF (barème convention entrepreneur) sur présentation de bons d'attachement visés par le mandataire.
- ces dispositions seront ajustées lorsque le mandataire aura la faculté d'habiller son propre personnel.

17

Animation métier SGR du 31/01/07



Intervention de la SNCF/GID dans l'exécution des missions du mandataires :

DEMANDES D'INFORMATION RELATIVES à l'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE :

Pour toute demande d'information relative à l'infrastructure ferroviaire (état des réseaux, précisions techniques sur les biens de RFF concernés, raccordement électrique,) le mandataire se rapproche de la SNCF/GID.

EXAMEN POUR AVIS DES DOSSIERS TECHNIQUES POUR LE COMPTE DE TIERS :

La SNCF intervient au regard de sa mission de gestionnaire d'infrastructure délégué (GID), au nom de RFF.

Le Tiers adresse sa demande au gestionnaire de RFF avec un dossier technique, qui transmet le dossier à la SNCF/GID (services EVEN, EX ou PRI selon les cas) pour examen.


La SNCF/GID examine le dossier technique et consulte ses services spécialisés en fonction de la nature de la demande ou de la localisation de la traversée.

La SNCF/GID peut imposer, le cas échéant, des prescriptions particulières

Pour mémoire : l'avis favorable de la SNCF/GID sur le dossier technique ne vaut pas « droit d'occuper » le domaine.

18

Animation métier SGR du 31/01/07



■ Intervention de la SNCF/GID dans l'exécution des missions du mandataires :

✓ **ETUDES et/ ou TRAVAUX POUR LE COMPTE DE TIERS (hors dossiers télécom) :**

RFF et la SNCF ont conclu la convention 02-091 « relative aux travaux connexes pour le compte de Tiers n'entraînant pas de modification du patrimoine de RFF ».

Cette convention peut être utilisée pour des opérations (études et/ou travaux) sur l'ensemble des biens de RFF y compris hors du Réseau Ferré National (RFN).


Le Tiers prend en charge l'intégralité des dépenses d'études et/ou de travaux.

Les prestations de la SNCF/GID sont décrites dans un contrat qui est passé entre le Tiers et la SNCF. Celle-ci est rémunérée directement par le Tiers de l'ensemble des prestations réalisées ou fournies. Cette convention ne vaut pas autorisation d'occupation.

Certains travaux connexes ayant un impact direct sur l'infrastructure ferroviaire peuvent être réalisés directement par la SNCF/GID aux frais du Tiers.

Les entreprises intervenant sur le domaine doivent être agréées ferroviaire (= engagement du respect des règles de sécurité et signature du PHS).

19 Animation métier SGR du 31/01/07



■ Intervention de la SNCF/GID dans l'exécution des missions du mandataires :

○ **DOSSIERS TELECOM :**

Les dossiers liés à l'occupation du domaine à des fins de télécoms filaires ou de sont traités en application des contrats tripartite RFF/SNCF/Tiers.

Les études sont réalisées par l'opérateur et la SNCF/G-TL au titre de conventions d'études tripartites (RFF, SNCF et opérateur). Ces conventions d'études sont de niveau APS et PRO.

Les travaux sont réalisés sous maîtrise d'ouvrage de l'opérateur et la SNCF intervient au titre du GID, pour le compte de RFF, dans le cadre d'une convention travaux conclue directement avec l'opérateur.

Dans le cas où RFF est directement intéressé pour ses propres besoins par le projet du tiers, il étudie la possibilité d'une mutualisation des infrastructures avec le tiers, se traduisant par un cofinancement des investissements.

○ **EXPRESSION DE BESOINS LIES AUX OPERATIONS DE VALORISATION :**

Dans le cadre des opérations de valorisation du domaine (cessions), RFF ou son mandataire doivent interroger la SNCF/GID sur l'utilité des équipements ferroviaires situés sur les biens à céder.

Dans le cas où des équipements ferroviaires nécessiteraient d'être reconstitués, la SNCF/GID réalise les études d'expression de besoin au titre de ses missions de gestionnaire délégué.

20 Animation métier SGR du 31/01/07

Objectifs et missions confiées

Les deux missions confiées concernent :

- L'élaboration de dossiers de consultation interne ;
- Amorcer la démarche du schéma directeur du patrimoine ferroviaire sur le site de Belfort-Montbéliard.

Pour la première, il s'agit d'une phase préalable pour la mise à disposition de l'emprise de sections de lignes sans trafic. Ce document sert à la consultation des conseils régionaux en tant qu'Autorité Organisatrice de Transport pour la fermeture de la section de ligne. En effet, ces assiettes de voies ont pour les collectivités territoriales des potentiels de revalorisation touristique telle que voie verte ou cyclo-rail. Tout au long du processus de fermeture, le DAP a pour devoir d'assurer le suivi de ces dossiers auprès des collectivités et de faire connaître l'état d'avancement.

Pour la seconde, cela consiste à dresser le cahier des charges, appelé cahier des clauses techniques et particulières, et le faire valider par les services de la SNCF, puisque RFF souhaite travailler en collaboration avec le gestionnaire d'infrastructure délégué. Brièvement, le but de ce travail est de faire l'état des lieux des sites ferroviaires retenus dans le périmètre, de connaître le fonctionnement des sites, puis de moduler et concentrer les services en place notamment de la SNCF afin de dégager du foncier, et enfin, de proposer ces terrains disponibles aux collectivités locales voire à d'autres tiers que peuvent être des entreprises ou des particuliers.

Tout au long du stage, il a fallu assurer un suivi permanent des dossiers et des demandes de tiers, parfois contradictoires avec les projets de leurs collectivités. Ces dernières souhaitent rappeler leurs intérêts de la mise à disposition de l'emprise ferroviaire et faire accélérer le processus, même si cette phase ne dépendait pas de nos services. Ainsi, ayant des financements pour cette année et désirant débiter les travaux, sans que la fermeture de la section de ligne ne soit déclarée. Ainsi, avec l'accord du chef du département aménagement et patrimoine, certaines déclarations d'intention de commencer les travaux (DICT) ont été validées en toute conformité, en attendant la décision de fermeture et la rédaction de la convention d'occupation temporaire, pour donner une suite favorable à leur projet.

Les objectifs étaient donc multiples, dont les principaux sont :

- Appréhender le rôle de RFF dans les dossiers de fermeture de lignes et des schémas directeurs puisqu'aucune des deux missions n'ont jamais été menées à leurs termes au sein de la DR ;
- Comprendre les procédures de chacun des dossiers ;
- Planifier la recherche d'information et la date du rendu en fonction du temps de la mission ;
- Accompagner les demandeurs dans le suivi.

Missions : Dossiers de fermeture de ligne et schéma directeur du patrimoine ferroviaire

Objectif : Suivre l'état des dossiers en fonction des procédures

Périmètre d'intervention

Le champ d'intervention de la DR Bourgogne Franche-Comté est basé sur les limites régionales administratives Bourgogne et Franche-Comté.

Cependant, chaque dossier est localisé à des endroits « ponctuels ». Ainsi, des déplacements ont été nécessaires sur ces sites ou le long de lignes sans trafic. En raison d'un fort maillage dans la région Franche-Comté et des lignes non vouées à une reprise de trafic à court, moyen ou long terme, le périmètre de la mission s'est ciblé essentiellement sur les départements du Jura et de Haute-Saône, ainsi que le Doubs.

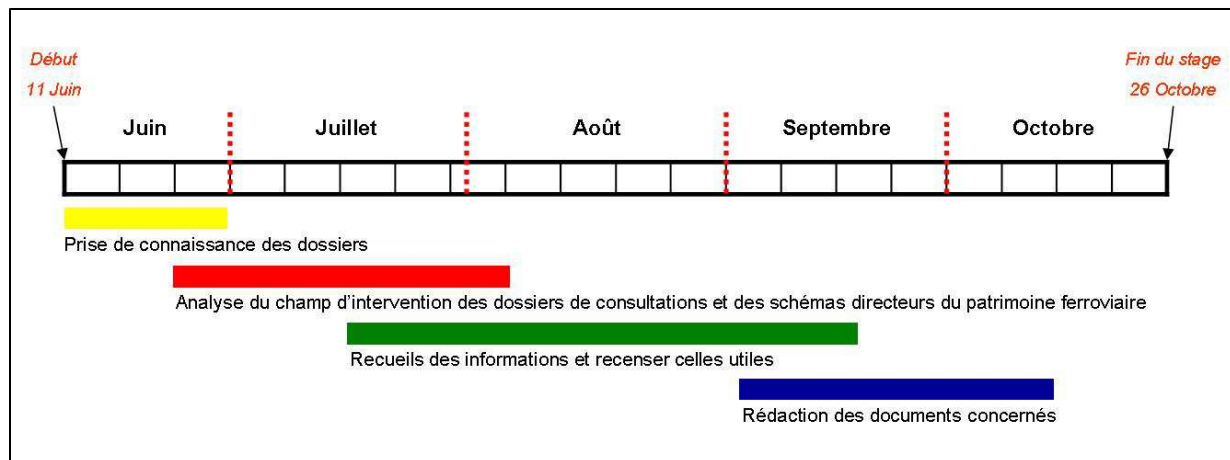
La mission concernant l'élaboration du cahier des charges d'un schéma directeur du patrimoine ferroviaire sur la zone d'étude de Belfort-Montbéliard a permis d'effectuer un travail plutôt administrative sur le département du Territoire de Belfort.

D'autres travaux, comme l'élaboration de note interne (point d'avancement) ont permis, sans déplacements de terrain, de tenir compte de la région de Bourgogne en comprenant chaque dossier, moins prioritaires que les autres.

Ensemble de la région Bourgogne et Franche-Comté

Méthode de travail

Puisqu'il s'agit de la première fois que mon tuteur encadrait un stagiaire sous sa responsabilité, aucune méthode de travail n'a été imposée. Néanmoins, à travers le travail souhaité pour le chef du DAP, certaines demandes émanaient de courriers, de coups de téléphones ou encore des services de RFF. Ainsi, selon mon entière responsabilité, ces dossiers ont été classés selon des priorités. Ainsi, cette prise en considération de ces tâches a permis de juger du degré d'importance, tant politiques, financiers ou encore selon d'autres indicateurs.



Le stage s'est donc déroulé en plusieurs étapes nécessaires pour une compréhension optimale du panel de compétence du service aménagement et patrimoine. Tout d'abord, la première phase a consisté à étudier les dossiers, comprendre les sigles particuliers du monde ferroviaire accompagnés du rôle de chaque service au sein de la direction régionale. Cette phase s'est enrichie de réunions entre les services de la DR, avec les collectivités locales, la SNCF et les prestataires pour la gestion du patrimoine.

La seconde phase a permis de percevoir les documents utiles pour la réalisation du dossier de consultation interne, de savoir à qui les demander et selon quelles modalités. Pour cela, les textes sur la convention de prestations de services (avec la SNCF) ou encore du contrat avec le prestataire sur la gestion du patrimoine (avec ADYAL) ont été examinés pour connaître les dispositions selon les différents cas.

Après cette prise de connaissance des compétences et des rôles de chacun (Adyal, SNCF, RFF, Collectivités), l'élaboration a pu débuter en allant chercher les informations voulues. Cette troisième phase s'est accompagnée de réunions, de contacts et de reportages photos sur les sites concernés. Ainsi, l'adéquation entre le travail missionné et les demandes des collectivités a permis de travailler sur des bases saines et surtout avec une connaissance optimale du terrain.

Enfin, l'élaboration du document servant de consultation auprès des Conseils Régionaux, appelé dossier de consultation interne, a pu être effectué selon les informations recueillis jusqu'à cette date, même si certaines informations des services de la SNCF manquaient.

Autonomie totale
Rigueur et responsabilité souhaitées

Retour d'expérience ...

... sur l'entreprise

Tout d'abord, il est possible de rassembler des éléments sur l'entreprise publique dans laquelle s'est déroulé ce stage. Avec un peu de recul des 5 mois, donc d'une manière la plus pertinente, le travail de l'entreprise a été bonifié grâce à des réunions périodiques toutes les 2 semaines entre tous les collaborateurs du réseau existant pour faire le point des dossiers en cours accompagné de certains émergent et nécessitant le pilotage par l'un des services. Ainsi, du point de vue d'une personne novice dans les connaissances et compétences ferroviaires, cela a permis de connaître le fonctionnement et les missions des services et d'apprécier les grands projets sur les régions bourguignonnes et franc-comtoises.

Ensuite, au sein du département aménagement et patrimoine, des personnes avec divers horizons ont contribué au bon déroulement du stage. Pour plus de détails, un profil de génie civil, un autre de comptable et maire de commune ainsi qu'une expérience commerciale dans l'immobilier ont permis de réunir au sein d'une même équipe de nombreuses aptitudes dans le traitement des dossiers. Un chargé de mission SIG a été un atout considérable pour répertorier cartographiquement des données sur le réseau de lignes selon leurs statuts, les gares selon leurs dénominations, les grands projets... Cette tâche a été un atout de travail essentiel dans l'approche du patrimoine de RFF et de disposer d'informations géographiques sur les lieux des dossiers.

Enfin, en ce qui concerne des améliorations à apporter même si le fonctionnement a semblé être le mieux approprié au quotidien, certains éléments seraient nécessaires pour une technique et une organisation optimale. Techniquement, lors de visites de sites et dans des secteurs géographiques nécessitant des parcours importants et peu connus, des GPS seraient préférables dans les voitures de services pour une meilleure orientation et un trajet tracé selon plusieurs critères. De plus, des clés USB pour chaque collaborateur permettrait

de stocker des fichiers en amont de réunions, suscitant même lors de celles-ci des échanges de documents. Sur le plan organisationnel, une personne dédiée, soit à la gestion du patrimoine avec le prestataire Adyal, soit pour le pilotage des études sur les régions, serait nécessaire pour une gestion raisonnable, puisqu'une charge importante pèse sur le chef du département aménagement et patrimoine.

Un problème récurrent a été gênant pendant ces 5 mois. Il s'agit d'informations demandées aux services de la SNCF dans le cadre de la convention de prestation de services (CPS), établi au niveau national entre RFF et la SNCF. Certaines demandes importantes nécessitaient des réponses rapides, mais les services de la SNCF répondaient, avec de nombreuses relances dans des délais irréalistes, retardant les dossiers pour certains avec des impératifs temporels.

De plus, de nombreuses études sont externalisées alors que celles-ci peuvent être réalisées en interne et un rendu beaucoup plus affinés et détaillés que le sont les études rendues. Pour avoir piloté des études mandatées à un bureau d'étude, toutes les informations ferroviaires et cartographiques leur ont été fournies, seul un travail d'assemblage des données a été effectué alors que cette mise en œuvre est tout à fait faisable à la DR BFC, avec des moyens humains.

Bon fonctionnement et bonne entente entre les services

Abréviations et sigles ferroviaires interminables

Beaucoup trop d'externalisation d'études, avec potentiel en région

... sur la formation

La formation des 3 années dans l'aménagement du territoire et l'urbanisme a permis de rentrer dans le cœur du métier avec beaucoup de facilité de compréhension dans l'approche du fonctionnement de Réseau Ferré de France. Grâce aux stages et ateliers réalisés au cours du cursus universitaire avec les contacts des acteurs locaux, les approches en tant que « novice » ont été simples, dans la connaissance des acteurs institutionnels et avec la capacité d'adaptation dans la disposition du service.

Néanmoins, la mission confiée a demandé des notions juridiques, d'où une nécessité de s'investir dans les textes juridiques propres à l'entreprise, mais également des dispositions juridiques dans le quotidien en termes d'urbanisme, d'immobiliers, de code des marchés publics, et code du droit public. D'une manière plus générale, les sigles et abréviations, propres au monde ferroviaire, employées (une phrase sur deux) ont été dures à comprendre au début, surtout avec la population cheminote.

Le large panel d'acteur passé en revue, passant de l'agriculteur désirant traverser avec ses vaches le domaine public ferroviaire jusqu'au directeur régional de la SNCF, en passant par des maires et des présidents de conseils généraux, a servi de se rendre compte que l'adaptation du discours selon la personne en face de nous est primordiale. Cette notion

importante, recommandée depuis 3 ans, a été visible dès mon arrivée dans les discours face aux personnes des services de RFF puis devant les élus locaux.

La gestion quotidienne de dossiers a plutôt permis de se servir des connaissances appliquées au champ de l'aménagement que d'exploiter sous forme de diagnostic les compétences acquises à la fin de la formation. Cette raison est due au fait que la mission a été de gérer des dossiers plutôt que d'effectuer des études, même si certaines ont été réalisées. La connaissance des systèmes entre une entreprise publique et les différents interlocuteurs, avec les entreprises privées ou des particuliers a été facilement compréhensible et visible grâce à une formation pluridisciplinaire relatant de tous les domaines que contient l'aménagement du territoire.

Au niveau de l'éthique, des dossiers confidentiels ont été abordés, donc ont permis d'être prudents sur des sujets avec des informations sensibles. Toute la politique sur l'éthique dans notre métier s'est avérée utile dans la production et des transferts de renseignements.

**Cohérence avec la formation et l'expérience professionnelle
(discours à adapter à la situation, éthique professionnelle,
connaissance de l'urbanisme et de ses acteurs...)**

Facilité d'adaptation dans l'entreprise

Conclusion

Grâce à des conditions matérielles confortables et humaines permettant une adaptation assez rapide, la réalisation de ce stage a permis de :

- Comprendre les missions d'une entreprise publique de grande ampleur et de connaître les relations avec les collectivités territoriales et des particuliers ;
- Apprendre un panel de vocabulaire administratif et propre au ferroviaire et replacer dans le contexte de l'aménagement ;
- Répondre aux attentes de la missions en intervenant sur plusieurs sujets de différentes importances ;

D'un point de vue personnel, ce stage a été enrichissant en terme :

- Organisationnel, les dossiers s'enchainant et de priorités différentes, l'évaluation de ces dernières permet de considérer chaque dossier selon son importance et de se responsabiliser ;
- De relation humaine, les réunions permettent de juger chaque dossier selon les sensibilités, politiques ou non, des acteurs différents selon les demandes, des personnes de formations diverses ;

Avec un peu d'appréhension dans le rôle à prendre avec une formation théorique et quelques expériences de stage de groupe et d'ateliers, le stage a été le moyen d'acquérir une riche expérience en connaissance et compétence, tant sur le plan de la coordination avec une équipe, tant sur le plan des tâches à accomplir.