

# **COMMISSION PERMANENTE**

**REUNION DU 28 SEPTEMBRE 2022**

**RAPPORT DE MONSIEUR  
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE**

**TRASPORTI INTERURBANI DI VIAGHJADORI -  
RINUVELLAMENTU DI I CUNTRATTI DI SFRUTTERA**

**TRANSPORTS INTERURBAINS DE VOYAGEURS -  
RENOUVELLEMENT DES CONTRATS D'EXPLOITATION**

COMMISSION(S) COMPETENTE(S) : Commission du Développement Economique, du Numérique, de  
l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

Commission des Finances et de la Fiscalité

## RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

Le présent rapport a pour objet de présenter les conditions de la relance des marchés d'exploitation existants pour le transport interurbain de voyageurs en Pumonte et les créations ou rectifications de 3 lignes hebdomadaires dédiées aux internes entre Bunifaziu et Corti, entre Bunifaziu et Bastia et entre Calvi et Bastia.

### 1. Eléments de contexte

L'organisation du transport routier interurbain de voyageurs, transférée au 1<sup>er</sup> janvier 2017 des départements vers les régions par application de la loi NOTRe, relève de la compétence de la Collectivité de Corse.

Par délibération n° 19/129 AC du 25 avril 2019, l'Assemblée de Corse a validé le renouvellement des lignes de transports interurbains de voyageurs du Pumonte (compris la ligne maritime d'Osani à Ghjirulatu) ainsi que la création d'une ligne « Bunifaziu/Corti » dédiée principalement au transport des étudiants et internes de l'extrême sud vers l'université et les établissements scolaires de Corti.

Ainsi, ces marchés ont été prolongés jusqu'au 31 octobre 2022, hormis la ligne maritime qui a fait l'objet, par délibération n° 22/093 CP du 29 juillet 2022, d'une délégation de service public de 7 ans notifiée le 11 juillet 2022.

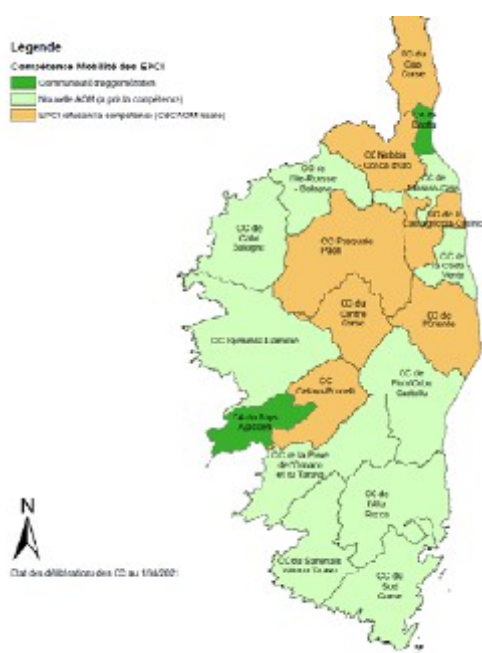
Ils concernent les lignes routières suivantes :

N° LIGNES	DETAIL DE LA LIGNE
<b>M1</b>	Aiacciu/Pruprà/Sartè/Portivechju/Bunifaziu
<b>M2</b>	Ota/Piana/Carghjese/Sagone/Aiacciu
<b>M4</b>	Zonza (Bavella en été) / Sartè/Pitretu è Bicchisà/Aiacciu
<b>M5</b>	Portivechju/Zonza (Bavella en été) / Auddè/Aiacciu
<b>M6</b>	Palleca/Zicavu/Santa Maria Sichè/Aiacciu
<b>M7</b>	Zonza/ (Bavella en été) Marinca/Sartè/Pila è Canali/Aiacciu
<b>M8</b>	Marignana/Evisa/Vicu/Aiacciu
<b>M10</b>	Aéroport de Figari/Portivechju
<b>M11</b>	Bunifaziu/Portivechju/Aleria/Corti

En Cismonte, hormis la ligne créée pour les étudiants et internes de Corti, toutes les autres lignes routières sont à ce jour exploitées par les opérateurs privés à leurs risques et périls et n'ont fait l'objet d'aucun conventionnement de la part de l'ex-département.

Par ailleurs, de très nombreuses demandes se sont fait jour depuis 2 ans avec constitution de comités pour que les internes de Balagna (31) et de la plaine orientale (172) vers les lycées de Bastia et ceux de Balagna (23) vers les établissements de Corti puissent bénéficier du même service, les lignes existantes à la fois onéreuses et aux horaires non conformes aux besoins ne satisfaisant pas.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021, Il est à noter, qu'en plus des deux communautés d'agglomérations de Bastia et d'Aiacciu dont la compétence transport est obligatoire, 10 communautés de communes sur 17 ont pris la compétence transports sur leur territoire et sont devenus Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) :



C'est ainsi que 6 lignes conventionnées en tant que DSP estivales aux frais et risques des titulaires, toutes situées sur la CC du Sud Corse, héritées de l'ex. CD 2A et échues fin 2021, n'ont pas été relancées par la CdC, qui n'est plus compétente sur ce seul périmètre.

<b>DSP 2</b>	<b>CARAMONTINO / PORTO VECCHIO</b>
<b>DSP 3</b>	<b>PORTO VECCHIO / SANTA GIULIA</b>
<b>DSP 4</b>	<b>PORTO VECCHIO / PALOMBAGGIA</b>
<b>DSP 14</b>	<b>BONIFACIO / PORTO VECCHIO</b>
<b>DSP 10</b>	<b>BONIFACIO / SPERONE - PIANTARELLA</b>
<b>DSP 1</b>	<b>CONCA / PORTO VECCHIO</b>

De même, la ligne régulière M10 « Aéroport de Figari/Purtivechju » ne pourra plus être conventionnée par la CdC car elle ne s'exerce que sur le seul territoire de la CC du Sud Corse. Une solution de partage des enchaînements devra être trouvée avec la CCSC pour que l'aéroport de Figari puisse bénéficier du maintien d'une solution

de transports en commun améliorée à partir de Figari où les lignes M1 et M1 bis passe dans les deux sens.

De plus, les différentes réglementations (accessibilité des transports pour les PMR, verdissement par des véhicules à faible émission, emport de vélos obligatoires) impliquent que tous les nouveaux marchés (passés au-delà du 1<sup>er</sup> juillet 2021) nécessitent la mise en œuvre de véhicules neufs et adaptés à ces trois réglementations :

- La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TCEV) et son décret d'application indique qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021, lors de la passation de nouveaux contrats, l'Autorité Organisatrice doit s'assurer, qu'au-delà d'une flotte de 20 cars, le parc mis en œuvre, doit comporter 50 % de véhicule à faible émission. Pour la Corse, et en vertu de son PPE, il s'agit d'au moins de cars aux normes Euro VI.
- La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 et son décret modificatif n° 2015-1170 du 22 septembre 2015 relatif aux conditions d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite indique qu'à compter du 1<sup>er</sup> mars 2021, lors de la passation de nouveaux contrats, l'Autorité Organisatrice doit s'assurer qu'au moins un véhicule de chaque ligne du réseau de transports collectifs doit être adapté aux PMR et que l'ensemble du parc doit être rendu accessible dans sa totalité aux PMR dans un délai de dix ans.
- La loi d'orientation des mobilités (LOM) n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 article 53 et son décret d'application indique qu'à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021, lors de la passation de nouveaux contrats, l'Autorité Organisatrice doit s'assurer qu'au moins un véhicule de chaque ligne du réseau du type M3 (> 5 T) doit être équipé, à leur mise en service, d'un système pour transporter au minimum 5 vélos non démontés.

L'impact financier sur les surcoûts liés notamment à l'évolution des matériels roulants nécessiterait de contractualiser sur des durées supérieures à 6 ans pour en lisser budgétairement les effets.

Ainsi, une nouvelle contractualisation sur un délai plus long nécessiterait que le Schéma Territorial des Transports Routiers de Voyageurs soit revu pour tenir compte à cet horizon de 2028 :

- des concertations sur l'intermodalité avec les réseaux tertiaires souhaités et/ou mis en œuvre par les communautés de communes en enchainement s'appuyant sur une bonne définition d'un réseau structurant et secondaire complété à la charge de la Collectivité de Corse ;
- d'une définition arrêtée des équipements des arrêts routiers et points nodaux avec l'ensemble des réseaux tant sur les adaptations (SD'Adapt routiers) aux PMR qu'à la prise en charge sécurisé pour l'emport de vélos non démontés.

## **2. Propositions**

A ce jour, il est nécessaire de poursuivre les concertations avec les différentes communautés d'agglomérations et de communes devenues AOM pour définir ce

futur Schéma Territorial des Transports Routiers de Voyageurs et proposer une offre de transport routier interurbain optimisée sur tout le territoire.

Un délai de 2 ans est donc nécessaire pour mener ces concertations tant avec les territoires qu'avec les fédérations de transporteurs.

Cette démarche d'élaboration permettra de s'appuyer sur les schémas vélos que ces collectivités envisagent de développer pour définir plus précisément les besoins d'emport de vélos et évaluer les arrêts à mettre en conformité comme expliqué ci-dessous.

Dans l'attente, il convient, dans le respect du principe de continuité du service public, reconnu comme impératif par la jurisprudence, d'initier dès que possible une nouvelle consultation autorisant la poursuite de l'activité au-delà du 1<sup>er</sup> novembre 2022, et pour une durée maximum d'environ 24 mois, des lignes existantes en travaillant sur leurs synergies.

Toutefois, pour réduire dès à présent l'inéquité territoriale du transport hebdomadaire des étudiants et internes de l'extrême sud, de la plaine orientale et de Balagna qui ne peuvent bénéficier d'un réseau routier opérée par la Collectivité ou du réseau ferroviaire, il est proposé de créer d'ores et déjà deux lignes supplémentaires entre Bunifaziu et Bastia ainsi qu'entre Calvi et Bastia. La ligne existante entre Bunifaziu et Corti sera modifiée pour prendre l'ensemble des élèves de l'extrême sud à destination de Corti en enchainement à partir de l'arrêt d'Aleria avec la ligne Bunifaziu-Bastia créée.

Il sera maintenu la passation par des marchés d'exploitation selon le régime de l'accord cadre à bons de commandes comme cela prévalait jusqu'à présent.

En raison d'un délai court et de l'insuffisance de définition des besoins sur le schéma à venir et de l'équipement actuel des arrêts et comme le permet les lois évoquées, il est proposé concernant les matériels à mettre en œuvre :

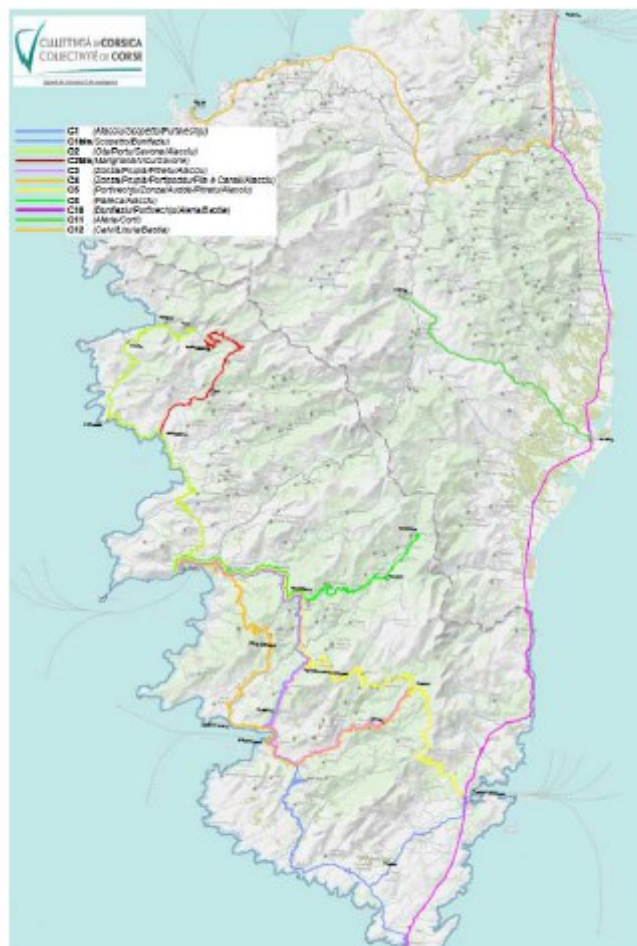
- De maintenir le niveau exigé de décarbonation pour le respect de la PPE de Corse en exigeant des véhicules propres (Euro VI minimum soit d'un âge maximum de six ans) ;
- De conditionner le déploiement de l'obligation d'emport de vélos à la réalisation préalable d'enquêtes sur la définition plus précise des besoins par ligne structurante et secondaire ainsi qu'à la détermination et à la mise en conformité des arrêts principaux à sécuriser et susceptibles de permettre le chargement et le déchargement de vélos dans les cars ; il sera donc dérogé provisoirement à cette obligation dans le cadre de la procédure à venir pour deux ans ;
- De déroger pour la période à l'obligation de mettre en œuvre des véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite en fauteuil roulant non transférables (plateforme d'élévation et places neutralisées pour ces personnes) et dont les équipements ne peuvent être utilisés qu'avec des arrêts adaptés (trottoirs avec hauteur de bordure et largeurs définies); pour se conformer aux textes, il sera donc lancer des marchés de services de substitutions dédiés aux seuls PMR (en fauteuil roulant non transférables ne pouvant pas bénéficier des

aménagements de mise en accessibilité du réseau de transports publics) sur les lignes structurantes.

Toutefois, dans le cadre de l'opération de déploiement d'un système d'information voyageurs, il sera procédé à l'amélioration de la visibilité de ce réseau par l'équipement a minima de poteaux sur l'ensemble des arrêts de ces lignes, tant pour les matérialiser que pour apporter toutes informations nécessaires à l'utilisateur.

Les informations délivrées dans les arrêts concerneront les services privés et les services de la Collectivité.

Le schéma concerné s'établirait comme suit :



### 3. Financement de l'opération

L'incidence financière annuelle de l'exploitation du réseau sur le budget de la Collectivité de Corse est estimée à 1 900 000 € pour la reconduction/adaptation des lignes actuelles et pour la création des lignes (lundis et vendredis seulement) Bunifaziu-Bastia et Calvi-Bastia sur la période novembre 2022-octobre 2024 pour les internes en complément des services actuellement exercés par les transporteurs privés.

Les dépenses actuellement répercutées en remboursement des tickets et indemnités kilométriques pour les élèves empruntant les lignes privées entre Calvi et Bastia et Purtivecchju à Bastia s'élèvent à 162 000 € et sont imputés sur le compte 1162. Le report de ces élèves sur les lignes créées permettra de réduire ce budget de ce montant et de le réaffecter au 1161 sur le BP 2022.

Les dépenses seront imputées sur la fonction 1161. Les recettes ont été estimées à 593 000 €. Le tableau-ci-dessous indique les coûts et les contributions attendues.

	Réseau existant		Réseau amélioré et provisoire			
	9 lignes routières (marchés)	1 ligne maritime (marchés)	8 lignes routières reconduites (marchés)	2 nouvelles lignes routières (marchés)	2 lignes de substitution TPMR	4 lignes maritimes (DSP)
En € TTC	Année 2021		Année 2022			
Coûts estimés	1 520 000 €	182 000 €	1 570 000 €	235 000 €	30 000 €	197 500 €
<b>Total dépenses</b>	1 770 000 €		2 032 500 € (*)			
Recettes estimées	550 000 €	38 000 €	560 000 €	202 000 € (dont 162 k€ transfert 1162)	5 000 €	7 000 €
<b>Total recettes</b>	588 000 €		794 000 €			
<b>Coût direct assumé par la CdC sur</b>	1 114 000 €		1 238 000 €			

<b>le programme 1161</b>		
----------------------------------	--	--

(\*) Cout comprenant l'impact de la hausse importante des carburants et des véhicules plus propres (coût kilométrique augmenté de 15 % entre 2022 et 2023).

En conclusion, il vous est proposé :

-**D'APPROUVER** le principe du renouvellement des 8 lignes par 6 marchés à bons de commande relatifs à l'exploitation des services de transport routier interurbain de voyageurs s'exécutant en Corse, pour la période allant du 1<sup>er</sup> novembre 2022 au 30 octobre 2024 dans les conditions précisées en annexe ;

-**D'APPROUVER** la création des 2 lignes de transport routier interurbain de voyageurs « Calvi-Bastia » et « Bunifaziu/Bastia » qui fonctionnera les lundis et vendredis à la fréquence d'un aller-retour/jour ;

-**D'AUTORISER** la création de 2 lignes de substitution pour les PMR en fauteuils roulants non transférables pour la même période sur les 2 lignes structurantes du Pumontu (C1 et C2) ;

-**DE DEROGER** à l'obligation d'équipements d'emport de vélos dans l'attente.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.