

2021/O1/029

**REPONSE DE MONSIEUR LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF  
A LA QUESTION DEPOSEE PAR MONSIEUR HYACINTHE VANNI  
AU NOM DU GROUPE « FEMU A CORSICA »**

**OBJET : Etude du CEREMA sur les Chemins de Fer de la Corse.**

Merci Monsieur le Président de l'Assemblée de Corse,  
Monsieur le conseiller,

Monsieur le Président des Chemins de Fer de la Corse, merci pour votre question qui me donne donc l'occasion de revenir un instant sur le rapport de la Chambre Régionale des Comptes qui, en février dernier, a fait couler beaucoup d'encre et ce d'autant mieux qu'il était sévère sur plusieurs points concernant des griefs imputés à la Collectivité de Corse.

J'ai eu l'occasion de répondre point par point sur ces griefs et de démontrer ce que je considérais infondé dans les reproches formulés à l'endroit de notre institution, du moins pour la période intervenue depuis 2015.

Mais il est vrai que je suis heureux aujourd'hui de voir que l'analyse que j'ai présentée au nom de la Collectivité de Corse, l'analyse que vous aviez vous-même publiquement exposée au nom des Chemins de Fer de la Corse sans d'ailleurs, malheureusement, avoir été consultés par la Chambre Régionale des Comptes, cette analyse, ces analyses convergentes entre les Chemins de Fer de la Corse et la Collectivité de Corse, sont aujourd'hui confirmées par un rapport qui émane d'un tiers. Et quel tiers !

Le CEREMA ne pourra pas, en effet, être soupçonné de complaisance ou de partialité avec la Collectivité de Corse et les Chemins de Fer de la Corse puisqu'il s'agit, vous l'avez rappelé, d'un établissement public sous tutelle de l'Etat qui a développé une expertise incontestable dans le domaine de l'analyse des mobilités et notamment dans le domaine de l'analyse ferroviaire.

Enfin, autre point important, le CEREMA a été mandaté, non pas par la Collectivité de Corse, mais par le SGAC, donc par la Préfecture de Corse pour :

- Premièrement, évaluer ce que nous avons fait depuis plusieurs années en remettant en perspective ces efforts sur une dizaine ou une quinzaine d'années ;
- Et deuxièmement, se prononcer sur le bien-fondé au plan technique, au plan financier, au plan stratégique, des demandes portées par la Collectivité de Corse en termes de rénovation du réseau ferroviaire, dans le cadre notamment du PTIC.

Donc, le rapport du CEREMA dans cette affaire, est en quelque sorte un juge de paix, et il est important d'en rappeler les principales conclusions qui viennent confirmer très largement ce que nous avons eu l'occasion d'expliquer.

Premier grief exposé par la Chambre Régionale des Comptes, la Collectivité de Corse aurait perdu 24 Millions de subventions du fait de retards dans les programmations.

J'ai dit et je répète avec force que cette analyse de la Chambre Régionale des Comptes est intervenue à la fin de l'année 2019, puis à la fin du rapport définitif alors que la période de programmation du PEI intervenait au 31 décembre 2020. Nous avons avec le Préfet de Corse, et cela a été notamment l'objet du COREPA, programmé l'ensemble des opérations ferroviaires qui étaient prévues au PEI et donc, aucun euro n'a été perdu par la Collectivité de Corse au titre du PEI et nous avons programmé, comme nous l'avions prévu, ce qui devait être programmé.

Deuxième point, sur le coût prétendument disproportionné et scandaleux selon la Chambre Régionale des Comptes du réseau ferroviaire corse.

Je vous cite simplement ce que dit le CEREMA :

- page 7 « *le remplissage des trains est relativement élevé, environ 50% » ;*
- page 8 « *l'offre a été augmentée à coût constant par un meilleur usage des moyens. Les voyageurs sont deux fois plus nombreux qu'en 2012. Le coût du train au km<sup>2</sup> est de 25% moins élevé que le TER français » ;*
- page 14 « *le réseau ferroviaire corse, malgré un environnement montagneux, présente des coûts d'exploitation maîtrisés grâce à la sobriété du système et une bonne rotation des actifs » ;*
- page 15 « *la rotation des rames AMG 800 est bonne, environ 6 heures de circulation par jour contre moins de 4 heures pour la moyenne des TER français. L'analyse des fiches horaires corses montre que les trains sont utilisés au mieux en fonction des contraintes du réseau ».*

Donc, je pense que l'analyse du CEREMA rend hommage, Monsieur le Président, à la politique que vous avez mise en œuvre, à la politique mise en œuvre par la direction des Chemins de Fer, bien mieux que je n'aurais su le faire et je souhaitais pouvoir le dire publiquement.

Troisième point, les projets envisagés par la Collectivité au titre du PTIC qui, je vous le rappelle, sont de trois ordres :

1/ Les nouveaux points de croisements dans les zones périurbaines de Bastia et Ajaccio et je me tourne vers l'ensemble des élus qui sont plus directement concernés par cette problématique. C'est un enjeu central que celui de la multi-modalité, de la mobilité douce, de la diminution des embouteillages, de l'allègement du réseau routier avec la chance d'avoir des gares positionnées en centre-ville et qui desservent l'ensemble des périphéries de la grande ville qu'est Ajaccio et de la grande ville qu'est Bastia. Premier point donc, la CCDU.

2/ Les extensions du réseau en plaine orientale.

3/ L'achat de matériels tram-trains avec une technologie envisagée pour être le bimode Diesel-Electrique.

Sur ces trois points, que dit le CEREMA, qui vient arbitrer les demandes proposées par la Collectivité de Corse au titre du PTIC ?

Premièrement,

- page 5 « *Ces divers projets constituent un programme ambitieux et cohérent, à moyens raisonnés* » ; page 19 « *Il n'est absolument pas possible de réaliser l'offre envisagée sans recourir à de nouveaux matériels roulants* » ;
- page 19 encore « *La Collectivité a envisagé un matériel de type Train-Tram. Signalons au passage la pertinence de la méthode employée par la Collectivité de Corse basée sur le modèle de nos voisins Suisses ou Allemands* ».

Le CEREMA est venu valider notre stratégie de développement ferroviaire et est venu dire qu'il était indispensable de la financer au titre du PTIC, sauf à réduire à néant les investissements consentis jusqu'à aujourd'hui et voilà aussi (j'ouvre une parenthèse et je la referme) pourquoi j'ai beaucoup insisté pour qu'il y ait une concertation d'ensemble entre l'Etat, la Collectivité de Corse, le bloc communal, les communes et les intercommunalités concernant le PTIC, parce qu'il faut impérativement que tous les dossiers stratégiques, tous, quel que soit le maître d'ouvrage (communes, intercommunalités, Collectivité de Corse) trouvent un moyen de financement et je termine par la conclusion du rapport, que je vous demande de bien écouter :

*« La revitalisation du système ferroviaire corse, engagée il y a une quinzaine d'années par la Collectivité de Corse et poursuivie aujourd'hui fait figure de modèle en France ». « L'ensemble des projets portés par la Collectivité est de nature à confirmer le passage d'un train folklorique à un réseau de transport moderne perçu comme une véritable alternative à la voiture autant pour les habitants que pour les touristes. Le modèle économique du CEREMA montre que le surcoût annuel de ces projets (+30%) est bien plus modéré que la hausse de l'offre (+235%), cela grâce à un coût variable faible »*

Voilà ce qu'a dit le CEREMA et que je tenais à dire à l'Assemblée de Corse et, à travers elle, à l'ensemble des Corses.