

ASSEMBLEE DE CORSE

7 EME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2023

REUNION DES 20 ET 21 DÉCEMBRE 2023

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

**APPRUVAZIONE DI U CUNTRATTU D'OBBIETTIVI, DI
RIESCIUTA È DI SPLUTAZIONE (COPE) DI U CAMINU DI
FERRU DI A CORSICA**

**ADOPTION DU CONTRAT D'OBJECTIFS, DE
PERFORMANCE ET D'EXPLOITATION (COPE) DU
CHEMIN DE FER DE LA CORSE**

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 réseau ferré de Corse, construit entre 1882 et 1935, a permis de structurer l'espace entre les territoires, à partir des gares et des ouvrages d'arts. Il représente aujourd'hui un patrimoine de premier plan, partie intégrante de la mémoire collective des Corses, tant au niveau patrimonial, qu'historique, social et industriel. Il participe du développement économique et touristique de la Corse tout en s'inscrivant dans un cadre vertueux de développement durable et de protection de l'environnement. Il contribue à l'accessibilité des territoires, notamment de l'intérieur et de montagne, grâce à de nombreuses dessertes tout au long de son tracé. Ainsi, il remplit des missions essentielles de service public.

En 1984, la Région de Corse, devenue autorité organisatrice par le transfert de compétences de l'Etat, a confié la gestion de ce réseau à la SNCF, et ce jusqu'en 2011. À l'issue de cette période, la SAEML du Chemin de Fer a été chargée de l'exploitation ferroviaire, à travers une délégation de service public qui prendra fin le 31 décembre 2023.

Par délibération en date du 30 juin 2022, l'Assemblée de Corse s'est prononcée sur le principe d'un mode de gestion de l'activité de transports ferroviaires, en régie, dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière, soit un véritable établissement public local industriel et commercial.

En application de cette délibération, le Conseil exécutif de Corse a travaillé à la création d'un Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC), chargé de la gestion et de l'exploitation du chemin de fer de la Corse à compter du 1^{er} janvier 2024.

Cette proposition a été approuvée par l'Assemblée de Corse le 31 mars 2023, donnant ainsi naissance à l'EPIC « le Chemin de fer de la Corse – U Caminu di Ferru di a Corsica » (CFC).

Dans ce cadre, le présent rapport vise à présenter le Contrat d'objectifs, de performance et d'exploitation, qui liera la Collectivité de Corse et l'EPIC Chemin de fer de la Corse pour les 8 années à venir.

I. La contractualisation d'une nouvelle stratégie ferroviaire

La Collectivité de Corse entend développer une nouvelle stratégie du transport ferroviaire corse, et ce changement majeur de structure juridique y participe fortement.

Cette stratégie pour le transport ferroviaire s'articule autour des constats suivants :

- Le Chemin de Fer de la Corse exerce ses activités en discontinuité avec le réseau national et hors d'une région transfrontalière terrestre ;
- L'importance des investissements et des coûts d'exploitation du réseau implique une intervention publique, gage de l'efficacité du service public ;
- Le Chemin de fer s'inscrit comme un outil majeur de la politique pour la transition énergétique et la prise en compte des enjeux liés au changement climatique ;
- Sur le plan de la politique de transports, l'intermodalité doit prendre toute sa place et son importance ;
- L'exploitation doit être vertueuse pour les usagers en mettant un accent sur la qualité attendue du service ;
- L'intervention de la Collectivité doit garantir des équilibres financiers durables et la maîtrise des coûts d'exploitation et des charges d'investissement.

Ce contrat d'Objectifs, de Performance et d'Exploitation (COPE) respecte les principes généraux du service public, tels que le principe de continuité, l'égalité des usagers, la mutabilité et l'adaptabilité du service.

- Principe de continuité : ce contrat fixe les hypothèses d'exonération d'exploitation et précise les conditions de poursuite en cas de service dégradé. Il participe au droit à la mobilité en contribuant fortement à l'intermodalité.
- Principe d'égalité des usagers : Il reprend les conditions tarifaires décidées par la Collectivité de Corse et précise les modalités d'application du service visant à faciliter l'accès au transport ferroviaire dans le cadre d'une solidarité territoriale.
- Principe de mutabilité et d'adaptabilité : il prend en compte les besoins actuels des usagers tout en anticipant les besoins nouveaux de mobilité, et notamment en modernisant les dessertes périurbaines et en garantissant l'accès aux personnes à mobilité réduite.

La durée du COPE est de huit ans dans le cadre d'un transfert de l'activité à périmètre et à moyens constants. Cependant, il sera possible de le proroger sans pouvoir dépasser 15 ans.

Par ailleurs, il prévoit des clauses de revoyure générale au cours de la troisième et de la cinquième année, en cas de modifications touchant l'activité et impactant la consistance du service avec des conséquences techniques et financières.

L'EPIC « U Caminu di ferru di a Corsica » ouvre un nouveau chapitre du service public ferroviaire au bénéfice de ses usagers, en présentant un service renforcé et modernisé pour répondre aux enjeux et défis du territoire pour le XXI^{ème} siècle.

Le projet de contrat d'objectifs et de performance traduit cette volonté publique par les missions confiées, les orientations et les engagements pris, tout en challengeant l'exploitation.

I. Les orientations du Contrat d'Objectifs, de Performance et d'Exploitation (COPE)

Le **Contrat d'Objectifs, de Performance et d'Exploitation** fixe les orientations stratégiques de la Collectivité de Corse, les objectifs et performances attendus de l'EPIC U Caminu di Ferru di a Corsica en précisant les missions, les droits et obligations de chaque partie à travers les dispositions contractuelles.

La Collectivité de Corse érige de la qualité du service en priorité absolue pour faire du réseau ferroviaire corse un « réseau secondaire » de référence, répondant à des enjeux d'efficience, de modernisation et de performance.

Il constitue également le contrat d'exploitation précisant les conditions de l'exploitation, de la gestion et la maintenance courante du service public ferroviaire de voyageurs et de marchandises à l'Etablissement public qui concourt à la réalisation des objectifs ci avant définis.

Les besoins croissants de mobilité conduisent à une demande de plus en plus forte de la population vis-à-vis du mode de transport ferroviaire.

Les grands axes stratégiques d'un développement durable du mode ferroviaire s'inscrivent dans le cadre d'un modèle économique soutenable en intégrant les orientations du plan d'aménagement et de développement durable de la Corse :

- Développer la part modale du chemin de fer dans le transport public de voyageurs et de marchandises, en cohérence avec les projets d'intermodalité ;
- Renforcer la sécurité du service public ferroviaire offerte aux usagers par l'investissement sur les infrastructures ferroviaires ;
- Accroître la qualité du service aux usagers ;
- Développer la fréquentation et les recettes tout en assurant une maîtrise des coûts ;
- Optimiser la gestion de la trajectoire Ressources Humaines ;
- S'inscrire dans une démarche RSE (Responsabilité Sociétale d'entreprise) reposant sur 3 piliers : Environnemental, Social et Economique ;

A travers ce contrat, la Collectivité de Corse entend poser un cadre d'exploitation et de développement du Chemin de fer Corse permettant de remplir toutes ses compétences légales.

Le COP a pour objet de confier à l'EPIC l'exploitation, la gestion et l'entretien courant du service public de transport ferroviaire de personnes et de marchandises.

Il fixe les modalités de la transition entre l'exploitation actuelle et les développements futurs.

Il détermine les enjeux d'une exploitation moderne, liée à une évolution des techniques et à une gestion renouvelée et efficiente des activités ferroviaires.

Dans ce cadre, la Collectivité de Corse, en tant que propriétaire, met à disposition de l'exploitant CFC les biens nécessaires à la gestion et à l'exploitation du réseau ferroviaire.

Ces biens sont qualifiés de biens de retour ; ils sont constitués des infrastructures, des matériels roulants, des biens immobiliers, tels que les gares, haltes, dépôts et installations techniques.

Par ailleurs les biens acquis par l'EPIC auprès de la société exploitante actuelle sont classés comme biens de reprise, ainsi que ceux qui seront acquis pendant la durée du présent contrat. Le COP prévoit la possibilité de rachat de ces biens à la valeur nette comptable.

Dans le cadre du protocole de fin de délégation de service public qui vous sera soumis par ailleurs, les biens de reprise de la société exploitante actuelle font l'objet d'un rachat par l'EPIC afin d'assurer la continuité du service au moment du transfert de l'activité.

- **Activités et périmètres**

A ce stade, le contrat transfère l'exploitation ferroviaire à périmètre et moyens constants.

Néanmoins, il envisage l'avenir du point de vue d'une extension du périmètre d'activité, en autorisant d'ores et déjà l'EPIC à exercer des activités de transport de messagerie et en prévoyant l'obligation pour l'EPIC d'étudier la faisabilité du transport de Fret et notamment de transport de déchets.

Cette étude de faisabilité stratégique, technique, économique et financière sera à établir dans les premiers mois du transfert de l'activité ferroviaire vers le nouvel Etablissement.

Par ailleurs, le projet de COPE traduit les engagements de la Collectivité de Corse et de son Etablissement public ferroviaire en garantissant un partage équilibré des risques avec l'obligation de respecter le cadre budgétaire fixé par la Collectivité.

Il prévoit également un développement de la politique commerciale touristique adossée aux missions de service public dès la première année d'exploitation.

De même, l'EPIC étudiera la mise en œuvre de nouvelles rotations pour étoffer l'offre de transport, augmenter les dessertes en connexion avec les ports et les aéroports et dans le cadre de développement de l'intermodalité, en rabattant les flux sur le Chemin de Fer.

Sur un plan plus général, ce contrat met l'accent sur ce développement en lien avec les autres autorités organisatrices en charge de la mobilité et avec les usagers à travers l'enchaînement des modes de transport et le recueil des besoins de déplacement de la population à travers les comités de ligne.

- **Investissements maintenance**

Le projet de COP maintient entre les parties la répartition existante entre la

Collectivité et le délégataire actuel. Il prévoit la mise en place d'un programme d'investissement respectant la trajectoire publique de développement du réseau. Un investissement en termes de billetterie est envisagé pour la préservation des recettes, gage de l'efficacité du service.

Les obligations de maintenance sont parfaitement décrites visant les référentiels les plus récents.

- **Objectifs et performances fréquentation**

Le projet de COPE fixe des objectifs annuels à atteindre en termes de fréquentation et corrélativement de recettes d'exploitation :

- Fréquentation et augmentation des recettes : l'objectif de fréquentation essentiel au contrat doit se traduire par une augmentation nette des recettes d'exploitation, dans le cadre d'une politique de préservation des recettes et de lutte contre la fraude.
Au cours des deux premières années d'exploitation, l'EPIC devra procéder à l'assermentation de l'ensemble des agents chargés du contrôle, sur les trains, en gare et dans les haltes.
- L'objectif annuel établi entre les parties est fixé à 2,5 % d'augmentation des recettes voyageurs sur la durée du contrat.
- Sur proposition de l'EPIC, un programme d'actions commerciales et promotionnelles devra permettre de soutenir cet objectif de progression de la fréquentation et des recettes. Afin de conforter cette politique commerciale, il est prévu d'allouer un bonus à l'EPIC en cas de dépassement de l'objectif annuel de fréquentation et de recettes fixé à 2,5 %. Dans ce cas l'EPIC conserve la moitié des gains compris entre l'objectif fixé et 5 % d'augmentation. Les recettes excédant les 5 % seront intégralement reversées à la Collectivité.

Pour dynamiser cette exploitation, le projet de COPE met en place un système de bonus au profit de l'EPIC sur les recettes d'exploitation encaissées au-delà de l'objectif. Le reste de ce surplus est reversé à la Collectivité.

- **Objectifs et performance qualité**

Le projet de contrat challenge l'EPIC sur la qualité du service :

Afin d'évaluer la qualité du service, le contrat fixe des taux annuels dont le respect est de nature à permettre à la Collectivité de fixer des malus de pénalités, en matière de :

- ponctualité : taux annuel prenant en compte les retards de plus d'une heure sur l'heure d'arrivée par trajet conformément au règlement 2021/721 du 29 avril 2021.

Dans le cadre de l'extension de la Commande Centralisée de Voie Unique sur l'ensemble du réseau, un train sera considéré en retard à partir de 6 mn sur l'horaire théorique de passage ou d'arrivée.

- régularité : taux annuel prenant en compte les suppressions de rotations.
- propreté des rames : taux maximum des manquements.

- disponibilité des matériels roulants et des infrastructures et information des usagers

Ces différents taux liés à la qualité du service seront fixés d'un commun accord à partir des objectifs annuels de la 1^{ère} année d'exploitation, applicable à compter de l'année N +2.

La non-réalisation de ces objectifs contractuellement fixés pourra donner lieu à application de malus.

- **Obligations de sécurité**

Un des enjeux de ce projet de COPE est la sécurité du réseau, matérialisé par la définition d'un système de gestion de la sécurité (SGS) ainsi que par la rédaction du règlement de sécurité de l'exploitation (RSE), annexés au contrat.

La politique de santé et de sécurité (SST) est reprise dans une consigne générale prévue au statut des personnels et également portée en annexe du contrat.

Ainsi, le COPE rappelle l'ensemble de la réglementation applicable en matière de sécurité et établit les responsabilités propres de chacune des parties au présent contrat.

L'EPIC a une obligation de résultat, quant à la rédaction et à la mise en œuvre de tous les référentiels obligatoires dans le domaine du transport ferroviaire.

Le COPE précise les modalités de prise en charge des problématiques sécuritaires et l'information liée aux événements sécuritaires. Il fixe les conditions du contrôle interne en matière de sécurité à la charge de l'exploitant et l'obligation d'assurer une veille dans ce domaine.

Les obligations contractuelles dans le domaine de la maintenance sont décrites avec précision en fonction de chaque niveau d'entretien : la maintenance des matériels roulants, de la voie et des installations techniques. Ces opérations de maintenance se déclinent par niveau en distinguant la maintenance préventive de la maintenance corrective et curative.

Les opérations lourdes d'entretien et de renouvellement restent à la charge de la Collectivité de Corse et notamment les opérations à mi vie des matériels roulants.

Cette maintenance a pour objectif de maintenir en bon état de fonctionnement les matériels roulants ainsi que les infrastructures pour garantir la sécurité de l'exploitation et plus particulièrement la sécurité des circulations, assurer une qualité de service et préserver le patrimoine ferroviaire.

- **Enjeux environnementaux sont un enjeu fort de la future exploitation.**

Le contrat met à la charge de l'EPIC des actions pour la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre et pour le recyclage des déchets.

Ces actions s'inscrivent dans le cadre de la mise en place d'une économie circulaire, par des pratiques vertueuses dans l'exploitation, telles que l'écoconduite et l'éco

stationnement.

- **Maîtrise financière**

Le projet de COP challenge l'exploitation en fixant une trajectoire financière de nature à maîtriser la contribution publique. L'EPIC sera engagé sur un niveau de contribution publique et une maîtrise des coûts. Sauf raison extérieure dûment justifiée, l'évolution sera encadrée sur la base de la trajectoire prévue par le compte d'exploitation prévisionnels annexés au COP, d'une part, des budgets réalisés, d'autre part, et de la formule de révision enfin.

Le budget prévisionnel annuel devra traduire les performances attendues par la Collectivité de Corse, notamment en matière d'amélioration de la productivité, de préservation des recettes voyageurs et d'amélioration du service.

Le montant de la contribution versée par la Collectivité au titre de l'année intègre le montant des charges prévisionnelles estimées pour l'année n à partir du budget réalisé en n-1, déduction faite de la totalité des recettes perçues par l'EPIC. Afin d'assurer une maîtrise des dépenses, toute évolution d'un poste d'exploitation prévisionnel dépassant 2 % d'augmentation devra être justifiée.

En ce qui concerne le régime fiscal et en application de l'article 266-1, a) du Code Général des Impôts, seules les subventions ou contributions publiques, contrepartie d'un service rendu ou complément de prix du service public sont soumises à TVA.

La Direction Régionale des Finances Publiques de Corse s'est prononcée par rescrit au sujet de la fiscalité applicable à l'EPIC nouvellement créée, estimant que la contribution ne répondait pas aux exigences de l'article susvisé.

En conséquence, la contribution versée par la Collectivité de Corse à son Etablissement public ferroviaire ne sera pas soumise à TVA et l'EPIC relèvera du régime de la taxe sur les salaires.

II. Les axes stratégiques du Contrat d'Objectifs, de Performance et d'Exploitation

Axe stratégique N° 1 : Développer la part modale du Chemins de Fer dans le transport public de voyageurs et de marchandise en cohérence avec les projets d'intermodalité

Il vise à développer la part modale du chemin de fer dans le transport public de voyageurs et de marchandises en cohérence avec les projets d'intermodalité.

A travers son Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport, la Collectivité de Corse a décidé d'œuvrer au développement de la part modale du chemin de fer, tant dans le Cismonte que dans le Pumonte, et notamment sur les bassins périurbains bastiais et ajaccien.

Ce schéma se traduit dans le présent COP en faisant de ce développement un axe stratégique prioritaire à mettre en œuvre par l'EPIC.

Le service public ferroviaire devra ainsi se présenter comme un mode de transfert

alternatif du mode routier non seulement sur les parcours Ajaccio/ Bastia/ Calvi mais également sur les déplacements de proximité à l'intérieur d'un même bassin de vie et d'emploi.

Pour assurer la réalisation de cet axe stratégique, la Collectivité a développé une commande centralisée de voie unique (CCVU) qui sera opérationnelle en 2025 et permettra une véritable régulation des circulations et l'augmentation de leur nombre.

Pour participer à l'accroissement de la part modale du chemin de fer, il est apparu nécessaire à la Collectivité de réduire les temps d'indisponibilité du matériel roulant ; elle a donc engagé des travaux d'agrandissement des ateliers de Casamozza en y adjoignant le dépôt de maintenance.

L'EPIC proposera à la Collectivité des pistes d'amélioration de chaque ligne sur l'ensemble de ses composantes tels que les services et les infrastructures et apportera son concours à toute étude et travaux d'extension du réseau.

La Collectivité souhaite engager une réflexion approfondie sur le développement du fret ferroviaire et notamment le transport des déchets ménagers.

A ce titre, l'EPIC effectuera dans la première année d'exploitation une étude stratégique, technique, économique et financière sur les possibilités du développement du transport ferroviaire de déchets.

Pour permettre la réalisation des objectifs fixés dans l'axe de développement, l'EPIC apportera à l'Autorité organisatrice son concours et ses conseils dans l'élaboration de projets d'évolution, de développement du réseau, de l'exploitation des sillons et de l'intermodalité.

L'EPIC réalisera une étude de développement du tourisme ferroviaire à partir de produits à composante culturelle pour la découverte du patrimoine de la Corse.

Axe stratégique N° 2 : Renforcer la sécurité des biens et du service public ferroviaire offert aux usagers

Cet axe a pour objectif de renforcer la sécurité des biens et du service public ferroviaire offert aux usagers.

La qualité du service public ferroviaire est un axe stratégique essentiel pour la Collectivité de Corse au plan de la sécurité des infrastructures et des biens du service afin d'améliorer les capacités productives des biens.

Cet axe se décline par l'établissement :

- d'un plan prévisionnel d'investissements ;
- d'un plan de sécurité de l'ensemble de l'exploitation
- d'un plan de maintenance partagé, précis et détaillé des biens de l'exploitation.

Le programme prévisionnel d'investissement présentera de façon différenciée, les investissements liés à la sécurité de l'exploitation et du transport qui devront être engagés durant la période contractuelle et les autres investissements.

Le PPI sera actualisé annuellement en fonction des capacités financières de la

Collectivité de Corse, des subventions et fonds de concours auxquels les projets seraient éligibles dans le cadre de la recherche de cofinancements.

Ce programme pluriannuel d'investissements sera annexé, dès son établissement, au présent contrat.

La Collectivité prendra à sa charge les investissements visés au PPI dans l'ensemble des biens de retour ainsi que les opérations de maintenance à mi-vie des autorails assurées sous maîtrise d'œuvre de l'Etablissement.

Sécurité de l'exploitation :

La sécurité de l'exploitation est un axe de développement pour la Collectivité.

Le système de la gestion de la sécurité de l'Etablissement public (SGS) est un ensemble structuré et organisé de moyens, de procédures et de procédés visant à améliorer la sécurité de manière continue au sein de l'EPIC.

Ses applications concernent :

- la circulation des trains ;
- la maintenance des matériels roulants et de l'infrastructure ;
- la formation, l'habilitation et le maintien des compétences ;
- le contrôle de l'exploitation ;
- la veille réglementaire.

L'EPIC assurera la totale sécurité de l'exploitation qui lui est confiée dans le respect de la réglementation en vigueur.

Le Chemin de fer devra appliquer notamment le Règlement de Sécurité de l'Exploitation (RSE), les dispositions du Code des Transports et du règlement général de sécurité CFC ;

Il devra se soumettre au contrôle des organismes de tutelle de l'Etat et de la CdC, appliquer les dispositions du Code du travail et de la Consigne Générale CFC en matière de santé et sécurité au travail.

L'établissement en matière d'assermentation, de police ferroviaire et de référentiels sûreté appliquera le Règlement public d'exploitation.

Il exploitera la documentation technique et les référentiels matériel, traction infrastructures, CCVU tenus à jour.

Il assurera par ailleurs la veille technologique et réglementaire.

La Collectivité de Corse engagera aussi une évaluation périodique de la sécurité à son initiative ou à la demande du préfet par un audit de sécurité de l'exploitation et de la maintenance.

L'Etablissement applique un Plan d'intervention et de sécurité (PIS) qui définit les missions et les responsabilités de son personnel et indique les moyens susceptibles d'être mobilisés en cas d'accident.

L'Etablissement par ailleurs consigne dans le Document unique d'évaluation des risques professionnels le résultat des risques pour la santé et la sécurité auxquels peuvent être exposés les agents.

L'objectif de sécurité de l'exploitation requiert une parfaite maintenance de l'ensemble des biens de l'exploitation.

A la date de signature du présent contrat, les terrains et immeubles, le matériel roulant, l'outillage et le mobilier nécessaires à l'exploitation ferroviaire sont la propriété de la Collectivité qu'elle met à disposition de l'Etablissement exclusivement pour l'exécution du service.

L'EPIC est responsable de la gestion optimisée du parc du matériel, dans le cadre des dessertes définies par la Collectivité, de la consistance du service demandé et des impératifs liés à la maintenance.

Il s'engage à une utilisation rationnelle du parc, permettant d'engager le nombre maximal de matériels durant les périodes de pointe, et d'autre part de concevoir des roulements optimisés et robustes.

Le matériel roulant devra toujours être en bon état d'entretien et de fonctionnement et doit permettre d'assurer la continuité du service et de respecter le plan de transport.

Sont biens immobiliers nécessaires au service public ferroviaire les gares, haltes, parkings à l'activité ferroviaire, ateliers, entrepôts, dépôts et bâtiments appartenant à la Collectivité et participant à la réalisation des missions définies au présent contrat.

Les biens de reprise comprennent les petits matériels, les stocks, les approvisionnements et les biens immatériels, propriété de l'EPIC à la date de prise d'effet de la présente convention.

Au titre de la maintenance des biens d'exploitation, l'Etablissement a la charge et la responsabilité de l'entretien et du maintien en bon état de fonctionnement du matériel roulant.

Ces travaux d'entretien et de maintenance doivent donc permettre de maintenir la performance des biens, compte tenu de leur âge, de leur destination, de leur état normal d'usure et de leur usage.

Ces opérations se feront dans le souci d'une optimisation des moyens existants, d'une gestion au meilleur coût et d'une amélioration permanente de l'efficacité et de la productivité des moyens utilisés pour faire fonctionner le Service.

Les travaux d'entretien et de maintenance comprennent toutes les opérations qui sont nécessaires pour assurer en permanence, notamment la sécurité et la continuité du service.

Les opérations de maintenance industrielle, les investissements techniques et les opérations dites de mi-vie sont des opérations de maintenance lourdes s'apparentant à des opérations d'investissement.

Ces opérations sont décidées et financées par la Collectivité.

Pour les travaux d'entretien -maintenance des immeubles, l'Etablissement et la Collectivité concluront des conventions spéciales qui traiteront de la maîtrise d'ouvrage, de la prise en charge financière, des délais d'exécution et des prescriptions techniques.

L'ensemble des travaux d'investissement prévisibles sera intégré au plan d'investissement immobilier qui devra tracer l'ensemble des travaux à cinq ans.

L'Etablissement reste en charge de l'entretien et de la maintenance courants.

L'Etablissement a par ailleurs la charge et la responsabilité de la maintenance des infrastructures comprenant l'entretien et le renouvellement partiel voie ballast.

La politique de maintenance devra prendre en compte l'accroissement du trafic et l'évolution du plan de transport.

Un des objectifs fixés pour l'évolution du plan de transport du CFC est d'augmenter la fréquence des circulations et particulièrement sur les trois zones péri-urbaines de Bastia, Ajaccio et entre Lisula et Calvi.

Axe stratégique N° 3 : Développer la qualité des services vis-à-vis des usagers

Il vise des objectifs d'amélioration de qualité des services offerts aux usagers notamment par le développement de l'accessibilité, de l'information aux usagers, la mise en place de parkings relais.

Il traite de la gestion du service en cas de service dégradé par des plans de transport adaptés portant sur la consistance du service, les fréquences, la périodicité des circulations et la composition des trains.

La continuité sera assurée par la mobilisation de plus de trains ou la mise en place de transport de substitution par la route.

La communication de l'information est une priorité de la Collectivité.

Elle doit pouvoir toucher l'ensemble des usagers pour leur apporter l'information la plus précise et pertinente leur permettant d'accéder à un service de qualité.

L'Axe stratégique N° 4 : Développer la fréquentation et la recette billetterie

Cet axe vise à développer la fréquentation et la recette billetterie.

Le développement de la fréquentation du service constitue un objectif essentiel du présent contrat en captant de nouveaux clients, réguliers ou occasionnels, en les fidélisant, en améliorant l'image du service et du réseau ferré et en préservant les recettes.

Il s'agit là véritablement d'obligations de service public à la charge et sous la responsabilité de l'Etablissement.

Le niveau de performance de fréquentation attendu sera fixé chaque année par les

parties dans le cadre de l'établissement du budget primitif annuel, établi sur la base du compte d'exploitation prévisionnel pour l'année considérée avant tout vote par le Conseil d'administration de l'EPIC

Cet objectif de performance de fréquentation se traduit par une augmentation des recettes d'exploitation qui sera appréciée après neutralisation des augmentations tarifaires, des compensations publiques des recettes liées à des opérations événementielles particulières et des pénalités notamment.

Le dépassement de plus de 5 % de l'objectif annuel des recettes voyageurs donnera lieu à un partage à parts égales des recettes voyageurs au-delà de l'objectif annuel augmenté de 5 %.

En ce qui concerne les actions de promotion commerciale, l'EPIC établira chaque année dans le courant du premier trimestre un plan d'actions valorisé.

A ces fins, l'établissement proposera et mettra en œuvre une politique dynamique et répétée d'animation du service et des opérations de promotion commerciale et de valorisation du transport ferroviaire dans le but d'augmenter sa part modale.

Cette politique se traduira par des partenariats avec les acteurs institutionnels, Agence du Tourisme de la Corse et offices du tourisme, en organisant des produits touristiques à composantes ferroviaire et culturelle et par des actions promotionnelles au bénéfice des résidents.

L'axe stratégique N° 5 : Maîtriser les coûts, optimiser le compte d'exploitation prévisionnel

La maîtrise des coûts du service public ferroviaire est un axe déterminant pour la Collectivité.

La Collectivité et l'EPIC établissent des relations financières transparentes et objectives qui donnent lieu à l'établissement d'un compte d'exploitation communiqué chaque année ; ces relations tendent à obtenir un équilibre économique du contrat pour l'exécution du service dans les conditions définies au Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route.

Dans ce cadre, la contribution de la Collectivité de Corse doit permettre de compenser les obligations de service public mises à la charge de l'EPIC.

Une trajectoire pluriannuelle d'évolution des recettes est définie pour fixer un objectif de recettes voyageurs qui viendra en déduction du montant de la contribution de fonctionnement de l'EPIC versée par la Collectivité.

La politique tarifaire mise en œuvre devra être attractive et permettre un accès facilité aux usagers en tenant compte des situations économiques et sociales des usagers.

Il est à noter que la Collectivité pourra faire évoluer la politique tarifaire après avis de la présente assemblée. La tarification en vigueur par catégorie de personnes ou de groupe au démarrage de l'EPIC sera annexée au Contrat d'Objectifs, de

Performance et d'Exploitation.

L'établissement public appliquera une tarification spéciale pour certaines catégories de voyageurs, et notamment les tarifs suivants : familles nombreuses, tarifs sociaux (bénéficiaires CMU et personnes en recherche d'emploi), personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé par le Code de la sécurité sociale (personnes économiquement faibles), personnes en situation de handicap et leur accompagnateur, réformés et pensionnés de guerre, enfants scolarisés et étudiants en Corse.

Le projet d'actions commerciales énonce les objectifs de développement auxquels l'Etablissement entend parvenir à l'échéance du Contrat. Il détermine de façon prévisionnelle les moyens à mettre en œuvre et les axes pérennes à partir desquels la communication et la promotion seront assurées.

Dans le cadre de son programme annuel, l'EPIC mettra en œuvre à minima des informations en temps réel au fonctionnement et à l'utilisation du réseau ferré, aux actions de développement et de promotion sur un site internet dédié ainsi qu'au moins trois autres supports (affiches et panneaux, insertion dans la presse locale, mailing, réseaux sociaux...).

La Collectivité pourra réaliser des opérations de promotion de son action à bord des trains et dans les gares.

Dans le cadre de la détermination du budget de l'Etablissement le forfait des charges C1 comprend toutes les charges courantes nécessaires à la réalisation du Service.

Le forfait C1 comprend notamment : les charges liées à la circulation des trains, les charges du matériel roulant, les charges des immeubles, les charges découlant de l'exécution du service.

Le forfait de charges C2 comprend les charges refacturées en transparence par l'Etablissement à la Collectivité qui concernent les primes d'assurance, la taxe sur les salaires, les taxes foncières, la contribution économique territoriale.

Les charges exceptionnelles comprises dans cette catégorie sont celles directement liées à un évènement majeur et inhabituel.

Au titre de ces charges exceptionnelles, se retrouvent notamment :

- les frais exceptionnels engagés en cas de suspension longue du service ferroviaire
- les frais engagés en cas de remboursement et/ ou indemnisation en cas de défaillance majeure du service
- les frais engagés en cas de mesures administratives, décision de justice ou réglementation nationale ou européenne nécessitant une adaptation en urgence du service.

Le forfait C1 pourra faire l'objet de révision ou modification en cas de modification des dessertes, d'évolution de l'offre de service demandée par la Collectivité ou en cas de survenance d'un évènement imprévisible ayant un impact sur le montant des charges et l'équilibre financier du contrat.

Les recettes perçues de l'exécution directe du service public comprennent :

- les recettes perçues directement auprès des usagers
- les recettes versées par des tiers au lieu et place de certaines catégories d'usagers
- les recettes liées à des mesures sociales de gratuité ou de compensations de réductions tarifaires décidées par la Collectivité de Corse
- les recettes issues des contrats de transport de messagerie
- les indemnités forfaitaires (amendes fraude clientèle)

Constituent des recettes du service public celles issues des AOT/ COT conclues par l'EPIC, celles issues de l'exploitation de parkings relais, de la vente d'espaces publicitaires, de la location d'espaces publicitaires et espaces commerciaux, d'indemnités d'assurance perçues par l'EPIC au titre de sinistres liés à l'exploitation.

La trajectoire pluriannuelle annexée au Contrat d'objectifs de performance est une programmation révisable et la compensation annuelle se fera sans préjudice des discussions annuelles budgétaires.

Le compte d'exploitation prévisionnel détermine les conditions économiques d'exécution de la convention indiquant :

- un montant de recettes prévisionnelles hors contribution de la Collectivité
- un montant de charges prévisionnelles sur lequel l'opérateur s'engage et dont le périmètre est défini dans le COP
- un montant de charges prévisionnelles qui fait ultérieurement l'objet d'un ajustement au réel et au périmètre défini.

Le compte d'exploitation prévisionnel sera établi annuellement à partir des comptes prévisionnels indexés, représentatifs des objectifs du service ferroviaire à périmètre constant, contractuellement prévus.

Le budget prévisionnel annuel devra traduire les performances attendues par la Collectivité, notamment en matière d'amélioration de la productivité, de lutte contre la fraude et d'amélioration du service.

Dans ce cadre, toute évolution d'un poste du compte d'exploitation prévisionnel dépassant un des plafonds prévus au COP devra être justifiée par l'Etablissement.

Les charges présentées dans le compte prévisionnel sont indexées par catégorie selon les indices suivants :

- pour la masse salariale et les charges sociales et fiscales associées : indice des salaires mensuels de base du secteur des transports et entreposage, indice mensuel du coût horaire du travail portant sur les salaires et charges du secteur des transports et entreposage.
- pour les énergies et carburants : indice mensuel du fioul domestique hors TVA
- pour les travaux de maintenance relatifs aux ouvrages : indice mensuel des coûts des travaux publics
- pour les autres postes : indice mensuel de prix des frais et services divers

L'affectation du résultat de l'EPIC : le résultat sur lequel porte la décision d'affectation est le résultat cumulé de la section d'exploitation constaté à la clôture de

l'exercice. Il résulte du solde entre les recettes et les charges de la section d'exploitation augmentées, le cas échéant, du montant du bonus de fréquentation devant revenir à la Collectivité.

Si l'établissement du résultat prévisionnel d'exploitation de l'exercice N fait apparaître une surcompensation publique par la contribution, l'EPIC reversera à la Collectivité l'excédent non utilisé de la contribution avant toute clôture définitive des comptes de l'exercice considéré.

Le bonus prévu en cas de dépassement d'objectif de fréquentation sera exclu du calcul de la surcompensation.

Lorsque le résultat cumulé est déficitaire, il est inscrit en report à nouveau.

La détermination de la contribution publique est fonction de la soutenabilité financière de la Collectivité de Corse.

Compte tenu notamment des charges importantes du service de transport public ferroviaire de voyageurs résultant des sujétions de service public et de la politique tarifaire décidée par la Collectivité, conformément aux articles L. 2224-1 et L. 2224-2 du Code général des collectivités territoriales, une contribution financière annuelle est versée par la Collectivité à l'Etablissement.

Le montant de la contribution pour 2024 (28 000 K€) et la formule de calcul figurent dans le COP.

L'Axe stratégique N° 6 : Améliorer la trajectoire Ressources Humaines

Conformément aux dispositions du Code des Transports, notamment des articles L. 2121-20 et suivants, et dans le cadre de la modification du mode d'exploitation du service public ferroviaire, tous les salariés de la SAEML, dont l'ancienneté au sein de la société était supérieure à 6 mois à la date de la délibération de reprise en régie par un EPIC soit au 31 mars 2023, ont pu se porter volontaires au transfert de leur contrat de travail de la SAEML vers l'EPIC.

Tous les salariés concernés qui ont fait part, de façon expresse ou tacite, de leur volonté d'être transféré, intégreront l'EPIC au 1^{er} janvier 2024 dans le cadre du transfert pur et simple de leurs contrats de travail.

Tous les salariés dont l'ancienneté était supérieure à 6 mois au 31 mars 2023 qui ont fait part de manière expresse de leur volonté de ne pas rejoindre l'EPIC se verront notifier par ce dernier la rupture de leur contrat de travail à effet du 1^{er} janvier 2024.

L'EPIC assurera toutes les conséquences de cette rupture.

La liste du personnel transféré est annexée au COP.

Ce transfert de personnel est opéré sur la base de la même organisation que celle de la SAEML, assurant ainsi la continuité du service public à périmètre constant.

A l'exception des contrats du Directeur de l'EPIC et de l'Agent comptable, tous les contrats de travail sont des contrats de droit privé soumis aux dispositions du Code

du travail.

L'EPIC appliquera l'accord de transition établi entre la SAEML, l'EPIC et les organisations syndicales dans l'attente d'une renégociation d'un accord d'entreprise portant statut des personnels du Chemin de Fer.

L'Etablissement établira un plan précis de gestion des emplois, ressources et compétences pour tous les services de manière à anticiper et optimiser les évolutions internes et recrutements externes en assurant les bilans de compétence, en optimisant la formation, en permettant à chaque agent d'évoluer dans sa carrière et en garantissant une parfaite gestion managériale.

Il mettra en place une commande du personnel permettant de suivre l'ensemble des agents en harmonisant l'application des dispositions du statut des personnels.

En ce qui concerne la politique linguistique, le Chemin de Fer a adhéré à la charte de la langue corse de la Collectivité votée par l'Assemblée de Corse le 1^{er} juillet 2005.

A ce titre, l'EPIC s'engage à mettre en place des formations pour l'ensemble de ses agents, y compris dans le domaine technique. Un bilan de cette politique linguistique sera intégré au rapport annuel à destination de la Collectivité de Corse.

L'axe stratégique N° 7 : Faire du service public ferroviaire un réseau d'excellence dans la communication interne et externe

Cet axe organise le dialogue entre l'Etablissement, la Collectivité, les autres autorités organisatrices et les usagers. A cette fin, l'EPIC mettra en place :

- un Comité technique compétent pour évoquer tous les aspects techniques de l'exploitation et tous les projets de développement et d'investissement.
- un Comité de suivi qui est l'instance de suivi financier et commercial de l'activité ; il est chargé de la préparation et du suivi budgétaire et se réunit avant le vote des budgets, décisions modificatives et compte administratif.
- un Comité stratégique qui a pour mission d'arrêter les orientations et d'effectuer un bilan de l'exécution du contrat. Il propose et valide notamment les programmes à lancer dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement ainsi que l'élaboration des avenants au contrat.
- une commission de projet composée de tous les acteurs concernés par tout projet de développement et d'évolution de l'offre de service de transport ferroviaire.
- des Comités de ligne qui sont des lieux d'information et de concertation permettant de recueillir les besoins et les attentes exprimées par les acteurs locaux concernés par la qualité des transports ferroviaires. Deux comités de ligne sont constitués : Aiacciu/Bastia/Aiacciu et Ponte à a Leccia/Calvi/Ponte à a Leccia.

L'axe stratégique N° 8 : Faire du service public ferroviaire un réseau vertueux en matière environnementale et sociale

Afin de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, l'Etablissement produira un bilan des émissions au plus proche du modèle défini par l'ADEME sur les scopes 1 et 2 repris au COP.

Sur la base des trains/kms circulés en thermique, l'Etablissement fournira annuellement une estimation des émissions de CO2 liées à la traction thermique.

L'EPIC s'engage à développer l'écoconduite pour ses conducteurs de train et l'éco-stationnement dans les gares (arrêt des moteurs en gare). Chaque fois que cela sera possible, une politique d'achat durable sera mise en œuvre afin d'acquérir des matériels et des matériaux éco-conçus, issus du réemploi des matières recyclées ou recyclables.

L'Etablissement s'engage à réemployer, réutiliser ou recycler les produits ferroviaires et inscrire la gestion des déchets dans une logique d'économie circulaire.

En matière sociale et dans le respect de la réglementation en vigueur, l'EPIC développera l'exploitation ferroviaire en contribuant au développement de l'économie locale et participera à la création d'emploi local au niveau de tous les bassins de vie de l'île.

Il conclura tout partenariat avec les organismes de formation ainsi que l'Université di Corsica afin de créer des filières de formation spécifiques à l'activité ferroviaire.

Les autres dispositions contractuelles :

- Le principe de continuité de service public :

La continuité du Service devra être assurée même en cas d'aléas prévisibles attachés à la gestion et l'exploitation d'un service de transport ferroviaire, notamment par la mise en œuvre d'un service de substitution par voie routière.

Conformément au Code des transports, les dispositions des articles L. 1324-1 et suivants sont applicables en cas de :

- grève
- travaux programmés
- aléas climatiques annoncés par les services météorologiques

- L'imprévision

La survenance d'un événement imprévisible et extérieur à l'EPIC et à la Collectivité qui bouleverse l'économie générale du contrat sans rendre l'exploitation impossible ouvre à l'Etablissement la possibilité de solliciter une indemnisation.

Le bouleversement de l'économie générale du contrat est caractérisé s'il est observé une augmentation des charges de plus de 15 % par rapport à celles normalement prévisibles au moment de la signature du contrat.

Ce bouleversement s'apprécie sur l'ensemble de la durée d'exécution du contrat.

- Les assurances

L'Etablissement souscrit les polices d'assurance nécessaires pour couvrir l'ensemble des risques qu'il encourt au titre de l'exécution de ses obligations définies dans le

COP.

L'EPIC souscrit une assurance responsabilité civile ainsi qu'une assurance dommages.

La nature, l'étendue et le niveau de garanties minimum sont déterminées conjointement avec la Collectivité de Corse.

- La valorisation du domaine public mis à disposition

Dans le cadre de la valorisation du domaine public mis à disposition, l'EPIC exploitera l'ensemble des biens mobiliers et immobiliers existants dans le périmètre géographique mis à disposition par la Collectivité notamment les biens partiellement utilisés pour les besoins de l'exploitation, les biens immobiliers et mobiliers non utiles à l'exploitation mais se trouvant dans une continuité avec une dépendance affectée.

L'EPIC pourra conclure des autorisations ou conventions d'occupation du domaine public pour des utilisations avec la destination du domaine, dans le respect des règles du Code général de la propriété des personnes publiques et en fonction des directives et tarifs de redevance communiqués par la Collectivité.

L'EPIC est autorisé à consentir toutes autorisations ou conventions d'occupation du domaine public à des fins d'utilisation de biens mobiliers notamment de mobilier urbain ou de supports publicitaires.

Il est à noter que toute conclusion d'occupation consentie à des fins d'exploitation commerciale devra respecter les procédures de sélection préalables, les règles de durée et de redevances prévues par le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CGPPP).

- La tutelle et le contrôle de la Collectivité de Corse

De façon générale, conformément aux Statuts de l'EPIC et aux règles du Code général des collectivités territoriales, la Collectivité de Corse exerce sur son EPIC un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses offices et agences, en tant qu'autorité de tutelle, dans les conditions prévues par les délibérations de l'Assemblée de Corse n° 10/064 AC du 27 mai 2010 et n° 12/163 AC du 27 septembre 2012.

Dans ce cadre, le contrôle technique de l'exploitation sera assuré par la Direction Générale Adjointe Infrastructure, Transport, Mobilité et Bâtiments de la Collectivité de Corse et le contrôle de l'EPIC par la Direction des opérateurs et de l'évaluation au sein de la Direction Générale Adjointe de la Stratégie, de l'Innovation et de la Transformation.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

**DELIBERATION N° 0 DE L'ASSEMBLEE DE CORSE
APPROUVANT LE CONTRAT D'OBJECTIFS, DE PERFORMANCE ET
D'EXPLOITATION (COPE) DU CHEMIN DE FER DE LA CORSE**

**CHÌ APPROVA U CUNTRATTU D'OBBIETTIVI, DI RIESCIUTA È DI SPLUTAZIONE
(COPE) DI U CAMINU DI FERRU DI A CORSICA**

SEANCE DU

L'an , le , l'Assemblée de Corse, convoquée le 7 décembre 2023, s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de Mme Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Présidente de l'Assemblée de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

L'ASSEMBLEE DE CORSE

- VU** l'article L. 4421-1 du Code général des collectivités territoriales,
- VU** l'article L. 1412-1 du Code général des collectivités territoriales,
- VU** l'article L. 1221-3 du Code des transports,
- VU** les articles L. 2221-1 et suivants, R. 2221-1 et suivants et R. 1221-1 à R. 1221-6 du Code général des collectivités territoriales,
- VU** la délibération n° 02/427 AC de l'Assemblée de Corse du 18 décembre 2002, relative aux offices et agences de la Collectivité Territoriale de Corse et portant modification des statuts de ces établissements publics,
- VU** la délibération n° 10/064 AC de l'Assemblée de Corse du 27 mai 2010 autorisant le Président du Conseil exécutif à modifier les modalités d'exercice de la tutelle de la Collectivité Territoriale de Corse sur les agences et offices,
- VU** la délibération n° 12/163 AC de l'Assemblée de Corse du 27 septembre 2012 précisant les modalités de l'exercice de la tutelle de la Collectivité de Corse sur les agences et offices,
- VU** la délibération n° 22/090 AC de l'Assemblée de Corse décidant du choix de gestion des Chemins de Fer de la Corse, à l'issue de l'actuelle délégation de service public,

- VU** l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux en date du 14 juin 2022,
- VU** la délibération n° 23/039 AC de l'Assemblée de Corse approuvant la création de l'EPIC « U Caminu di Ferru di a Corsica » et adoptant les statuts annexés à cette délibération,
- VU** la délibération du Conseil d'Administration de l'EPIC « U Caminu di Ferru di a Corsica » approuvant le Contrat d'Objectifs, de Performance et d'Exploitation en date du 5 décembre 2023,
- VU** l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux en date du 14 juin 2022,
- VU** l'avis du Comité Technique se prononçant sur le principe d'une gestion en régie des Chemins de Fer de la Corse (EPIC), en date du 29 juin 2022,
- VU** l'avis du CESEC en date du
- SUR** rapport du Président du Conseil exécutif de Corse,
- SUR** rapport de la Commission du Développement Economique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement,
- SUR** rapport de la Commission des Finances et de la Fiscalité,

CONSIDERANT

- qu'un contrat de délégation de service public ferroviaire a été conclu le 21 décembre 2011 entre la Collectivité territoriale de Corse devenue Collectivité de Corse et la SAEML Chemins de fer de la Corse, qu'il a été prolongé de deux années supplémentaires, pour se terminer le 31 décembre 2023,
- la décision d'une reprise en régie de l'activité de service public ferroviaire par la Collectivité de Corse,
- la décision de l'Assemblée de Corse de créer un EPIC dans le cadre de reprise en régie du service public ferroviaire,
- que les statuts de l'Etablissement public ferroviaire industriel et commercial chargé de l'exploitation du réseau ferroviaire Corse ont été adoptés par l'Assemblée de Corse dans les limites précisées par l'objet social,
- qu'il y a lieu de fixer avec précision les orientations stratégiques de la Collectivité de Corse, les objectifs et performances attendus de l'EPIC « U Caminu di Ferru di a Corsica » en précisant les missions, les droits et obligations de chaque partie à travers un Contrat d'Objectifs, de Performance et d'Exploitation (COPE),

APRES EN AVOIR DELIBERE

ARTICLE PREMIER :

ADOPTÉ le Contrat d'Objectifs, de Performance et d'Exploitation (COPE) liant la Collectivité de Corse à l'Etablissement Public Industriel et Commercial « U Caminu di Ferru di a Corsica » dont un exemplaire est annexé à la présente délibération.

ARTICLE 2 :

AUTORISE la signature, ainsi que la mise au point, de ce contrat par le Président du Conseil exécutif de la Corse.

ARTICLE 3 :

La présente délibération fera l'objet d'une publication sous forme électronique sur le site internet de la Collectivité de Corse.

Aiacciu, le

La Présidente de l'Assemblée de Corse,

Marie-Antoinette MAUPERTUIS



2024-2031

CONTRAT D'OBJECTIFS ET DE PERFORMANCE

EPIC "U Caminu di Ferru di A Corsica"



Entre les soussignés :

La Collectivité de Corse dont le siège administratif sis à Ajaccio (20000), Gran Palazzu,
22 corsu Grandval,

Représentée par le Président du Conseil Exécutif de Corse

Ci-après « l’Autorité Organisatrice et exploitante » ou « la Collectivité »

ET

U Caminu Di Ferru Di A Corsica – Etablissement Public Industriel et Commercial dont le
siège administratif sis à Bastia (20294), 20 place de la gare, immatriculé au RCS de Bastia sous
le numéro 981 583 743

Représenté par son directeur en exercice

Ci-après l’EPIC » ou « l’Etablissement » ou « le CFC »

Vu le règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route dit «OSP» ;

Vu le règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires modifié par le règlement (UE) 2021/782 du parlement européen et du conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires ;

Vu le règlement (UE) n° 2021/782 du parlement européen et du conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code des transports ;

Vu la Loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;

Vu la Loi n°2021-1109 du 24 août 2021 confortant le respect des principes de la République

Vu le décret n° 2019-851 du 20 août 2019 relatif aux informations portant sur les services publics de transport ferroviaire de voyageurs et aux éléments nécessaires à l'exploitation des matériels roulants transférés et à la protection des informations couvertes par le secret des affaires ;

Vu l'arrêté du 20 février 2023 relatif à la restriction de l'usage d'appareils mobiles pour certains personnels des systèmes de transport public guidé et des remontées mécaniques relevant du code du tourisme ;

Vu les plans de déplacements et circulations douces adopté par la Collectivité de Corse ;

Vu le Plan d'Aménagement et de Développement Durable et d'Egalité de la Corse

Vu le Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport de la Corse ;

Vu la délibération de l'assemblée de Corse n° 23-039 du 31 mars 2023 ;

Vu la délibération de l'assemblée de Corse n°.....en date du/12/2023 approuvant la présente convention ;

Vu la décision du Conseil d'administration de l'Etablissement public en date du 5 décembre 2023 approuvant la présente convention ;

Vu la délibération de l'Assemblée de Corse n° 14-214 en date du 18 décembre 2014 fixant les tarifs applicables aux trajets ferroviaires.

PREAMBULE – PRESENTATION GENERALE

Par son histoire, ses caractéristiques techniques et matérielles, son tracé au travers du territoire, le Chemin de Fer est un élément structurant du patrimoine de la Corse.

Le réseau participe au développement économique et touristique de la Corse et s'inscrit également dans un cadre vertueux pour le développement durable et la protection de l'environnement.

Il contribue à l'accessibilité du territoire grâce à de nombreuses dessertes tout au long de son tracé. Ainsi, il remplit des missions essentielles de service public en contribuant à l'aménagement du territoire, au désenclavement de l'intérieur de l'île et du droit au déplacement des usagers.

Il constitue en tant que tel un élément essentiel de l'identité Corse.

La Collectivité de Corse est, par la loi, l'autorité compétente en matière de transports ferroviaires.

La gestion de cette activité fut confiée, par un contrat de délégation de service public, à la SAEML Chemins de fer de la Corse prenant fin le 31 décembre 2023.

Par une délibération du 30 juin 2022, la Collectivité de Corse a délibéré sur le principe d'un mode de gestion de l'activité de transports ferroviaires sur le territoire Corse par la voie de la régie dotée de l'autonomie administrative et financière.

Le 31 mars 2023, par délibération de l'Assemblée de Corse, la Collectivité de Corse a créé l'Etablissement public « le Chemin de fer de la Corse – U Caminu di Ferru di a Corsica » (CFC) qui se voit confier l'exploitation du chemin de fer de la Corse dans le périmètre de compétence de l'Autorité organisatrice, à compter du 1^{er} janvier 2024.

Par délibération en date du/12/2023, l'Autorité organisatrice a approuvé le présent Contrat confiant la gestion du service à l'EPIC CFC et a autorisé le Président du Conseil Exécutif à le signer.

Par délibération du Conseil d'Administration en date du 5 décembre 2023, le Conseil d'administration de l'EPIC a approuvé le présent contrat et autorisé le Directeur à le signer.

L'EPIC CFC dispose d'un pouvoir discrétionnaire dans l'organisation et le fonctionnement du service sous réserve de respecter les droits de contrôle reconnus à l'Autorité organisatrice qui seront développés dans le présent contrat d'une part et les grands principes applicables aux services publics d'autre part. Il devra également tenir compte des spécificités de ce service défini par le Code des transports et le Code général des collectivités territoriales.

Ces décisions de créer un nouvel Etablissement public et de conclure le présent contrat d'objectifs et de performance s'inscrivent dans le cadre d'une stratégie ferroviaire renouvelée pour la Corse et par les Corses.

Ce nouveau mode de gestion confèrera à la Collectivité de Corse les moyens d'une maîtrise étroite de son organisation ferroviaire et de son mode de fonctionnement.

L'EPIC « U Caminu di Ferru di a Corsica » ouvre un nouveau chapitre du service public ferroviaire au bénéfice de ses usagers en présentant un service renforcé et modernisé pour répondre aux enjeux et défis du territoire pour le XXI^{ème} siècle.

Table des matières

Titre 1 : REGIME GENERAL DU CONTRAT - ORIENTATIONS STRATEGIQUES	12
Article 1 : Objet.....	12
Article 1-1 : Orientations stratégiques.....	12
Article 1-2 : Objectifs, performances et Indicateurs.....	13
Article 2 : Nature de la convention – Attribution du contrat.....	14
Article 3 : Définitions des termes.....	14
Article 4 : Présentation et missions des parties	18
Article 5 : Cadre contractuel et hiérarchie des pièces	20
Article 6 : Principes de service public de transport ferroviaire	20
Titre 2 : CONDITIONS GENERALES D’EXECUTION DU CONTRAT	21
Article 7 : Lieu d’exécution du contrat.....	21
Article 8 : Durée d’exécution	22
Article 9 : Sous-traitance et subdélégation.....	22
Article 9-1 : Sous-traitance.....	22
Article 9-2 : Subdélégation.....	23
Article 10 : Modification unilatérale de la convention.....	23
Titre 3 : AXES DE DEVELOPPEMENT STRATEGIQUES 1 ET 2	24
Axe stratégique n° 1 : Développer la part modale du chemin de fer dans le transport public de voyageurs et de marchandises, en cohérence avec les projets d’intermodalité	24
Article 11 : Objectifs de développement du service public ferroviaire	24
Article 12 : Moyens de mise en œuvre de cet axe.....	24
Article 12-1 : Commande Centralisée de Voie Unique (CCVU)	24
Article 12-2 : Développement des infrastructures	25
Article 12-3 : Extensions du réseau.....	25
Article 12- 4 : Fret et transport de marchandises.....	25
Article 12-5 : Réalisation d’études et obligation de conseil.....	26
Axe stratégique n°2 : Renforcer la sécurité des biens et du service public ferroviaire offert aux usagers	26
Article 13 : Objectifs de de sécurité des biens	26
Sous axe n° 1 : Anticiper le développement de l’exploitation par un programme prévisionnel d’investissements	27
Article 14 : Le programme d’investissement pour le service public de transport ferroviaire	27
Article 14-1 : Détermination du programme	27
Article 14-2 : Prise en charge des investissements du PPI.....	28
Sous axe n°2 : Sécurité de l’exploitation	28
Article 15 : Eléments de l’objectif sécurité de l’exploitation.....	28
Article 16 : Engagements de l’EPIC au regard de la sécurité	29

Article 17 : Mise en œuvre des procédures de sécurité	32
Sous axe n°3 : Maintenance des biens de l'exploitation	32
Article 18 : Définition des biens de l'exploitation	32
Article 18-1 : Nature des biens de retour.....	33
Article 18-2 : Biens de reprise.....	37
Article 18-3 : Les biens propres	37
Article 19. : Maintenance des biens d'exploitation.....	37
Article 19-1 : Maintenance, gros entretien et renouvellement du matériel roulant.....	38
Article 19-1.1. : Description des opérations d'entretien -maintenance	39
Article 19-1.2 : Définition des niveaux de maintenance	41
Article 19-2 : Entretien-maintenance des immeubles.....	42
Article 19-5. : Entretien des autres infrastructures	46
Titre 4 : AXE STRATEGIQUE 3 -DEVELOPPEMENT DE LA QUALITE DES SERVICES VIS-A-VIS DES USAGERS	48
Article 20 : Définition de l'offre de transport ferroviaire.....	48
Article 20 -1 : Offre de transport actuelle.....	49
Article 20-2 : Offre de service cible	49
Article 20-3 : Offre de transport de référence	49
Sous axe stratégique n° 1 : Objectifs de qualité du service public ferroviaire rendu aux usagers	50
Article 21 : Performances qualité attendues par la Collectivité	50
Article 21-1 : Items de Performance qualité.....	50
Article 21-2 : Modalités d'évaluation.....	51
Article 22 : Gestion de l'information sur l'emport et la fréquentation.....	51
Sous axe stratégique n°2 : Développement de l'accessibilité	52
Article 23 : L'accessibilité du service pour tous	52
Sous axe stratégique n° 3 : Développer les modes de transport doux.....	54
Article 24 : Service vélos et moyens de circulation douce.....	54
Sous axe stratégique n°4 : Développer les parkings relais.....	55
Article 25 : Exploitation de parkings usagers.....	55
Sous axe n°5 : Gestion des services dégradés.....	56
Article 26 : Gestion du service en cas de service dégradé.....	56
Article 26-1 : Nécessité d'assurer la meilleure continuité du service possible	57
Article 26-2 : En cas de dégradations liées à des événements prévisibles :	57
Article 26-4 : Relations vis-à-vis des usagers du service en cas de service dégradé.....	58
Sous axe stratégique n°6 : Améliorer l'information aux usagers.....	59
Article 27 : L'information à destination de l'utilisateur	59
Article 27-1 : Présentation des niveaux d'information attendus par la Collectivité.....	59

Article 27-2 : Sur l'information en gare et l'accueil des usagers	60
Article 27-3 : Sur l'information disponible au guichet.....	60
Article 27-4 : Sur l'information à bord des trains	61
Article 28 : La gestion des réclamations et différends avec les usagers.....	61
Titre 5 : DEVELOPPER LA FREQUENTATION	62
Axe stratégique n°4 : Développer la fréquentation et la recette billetterie	62
Article 29 : Objectifs de développement de la fréquentation du service	62
Article 29-1 : Objectifs de fréquentation.....	62
Article 29-2 : Bonus	63
Article 29-3 : Prise en compte du niveau de fréquentation	63
Article 30 : Indicateurs d'appréciation de l'objectif de fréquentation.....	64
Article 31 : Fraude et moyens de contrôle des usagers	64
Article 32 : Actions de promotion commerciale et communication.....	65
Article 32-1 : Plan d'actions commerciales.....	65
Article 32-2 : Programme de communication	65
Article 32-3 : Sur la mise en œuvre de ces actions.....	66
Article 32-4 : Modalités des actions	66
Article 32-5 : Sur l'évaluation annuelle des actions commerciales et de communication	68
Titre 6 : AXE STRATEGIQUE N° 4 -MAITRISER LES COUTS, OPTIMISER LE COMPTE D'EXPLOITATION PREVISIONNEL	68
Sous axe stratégique n° 1 : Assurer une maîtrise des coûts	68
Article 33 : La politique tarifaire pratiquée à l'égard de l'utilisateur	69
Article 33-1 : Tarification générale	69
Article 33-2 : Tarification spéciale.....	70
Article 34 : Promotions tarifaires commerciales ou événementielles	71
Sous-titre 1 : Détermination du budget de l'Etablissement.....	71
Article 35 : Détermination des charges supportées par l'Etablissement	71
Article 36 : Révision des charges	73
Sous-titre 2 : détermination des recettes d'exploitation.....	73
Article 37 : Les recettes perçues de l'exécution directe du service public	73
Article 38 : Les autres recettes tirées d'autres activités.....	74
Article 39 : Les produits autres que les recettes	74
Sous axe stratégique 2 : Optimiser le compte d'exploitation prévisionnel (CEP)	74
Article 40 : Modalités d'Etablissement du CEP – budget prévisionnel	74
Article 41 : Formule d'indexation des charges présentées dans le CEP.....	76
Article 41-1 : Indexation de la masse salariale.....	76
Article 41-2 : Indexation Energie	76

Article 41-3 : Pour les travaux de maintenance relatifs aux ouvrages	76
Article 41-4 : Autres postes	77
Article 42 : Modification des indices d'indexation des charges.....	77
Article 43 : Comptabilité.....	77
Article 43-1 : Comptabilité générale	77
Article 43-2 : Comptabilité analytique	77
Article 44 : Affectation du résultat de l'EPIC	77
Article 45 : Impôts et taxes.....	78
Sous-titre 3 : De la contribution publique.....	78
Sous axe stratégique n° 3 ; Déterminer la contribution publique en fonction de la soutenabilité financière de la Collectivité territoriale de Corse.....	78
Article 46 : Détermination de cette contribution	78
Article 47 : Modalité de versement de la contribution	79
Article 48 : Conséquences de l'absence d'approbation du budget par la Collectivité	79
Article 49 : Dispositions fiscales de la contribution publique.....	79
Titre 7 : AXE N° 5 AMELIORER LA TRAJECTOIRE RESSOURCES HUMAINES	79
Article 50 : Transfert de personnel	79
Article 51 : Objectifs de la trajectoire Ressources Humaines	80
Art 51-1 : Politique linguistique :.....	81
TITRE 8 : AXE 6 : FAIRE DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE UN RESEAU D'EXCELLENCE DANS LA COMMUNICATION INTERNE ET EXTERNE	81
Article 52 : Dialogue entre les parties	81
Article 52-1 : Comité technique	82
Article 52-2 : Comité de Suivi.....	82
Article 52-3 : Comité Stratégique.....	82
Article 52-4 : Commission de projets.....	83
Article 52-5 : Comités de lignes.....	83
TITRE 9 : AXE STRATEGIQUE 7 : FAIRE DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE UN RESEAU VERTUEUX EN MATIERE ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE	84
Article 53 : Les considérations environnementales dans l'exécution du service	84
Article 53 – 1. : Mesures pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre.....	84
Article 53-2 : Gestion des déchets.....	85
Article 53-3 : Achat durable pour l'éco-conception des trains et des infrastructures.....	85
Article 53-4 : Performance et sobriété énergétique des bâtiments et mobiliers	86
Article 53 -5 : Actions de nettoyage.....	86
Article 53-6 : Production d'énergie renouvelable	86
Article 54 : Clause sociale et insertion professionnelle.....	86
TITRE 10 : AUTRES DISPOSITIONS CONTRACTUELLES	87

Article 55 : Principe de continuité de service public - Force majeure et imprévision.....	87
Article 55-1 : Incapacité temporaire de l'EPIC à exploiter le réseau	88
Article 55-2 : Force majeure.....	88
Article 55-3 : Imprévision	89
Article 56 : Assurances.....	90
Article 56 -1 : Assurance Responsabilité civile.....	90
Article 56-2 : Assurance Dommages.....	90
Article 57 : Régime de responsabilité des parties	90
Article 57-1 : Principes généraux	91
Article 57-2 : Dommages occasionnés aux biens affectés à la gestion et l'exploitation du service	91
Article 58 : Valorisation du domaine public mis à disposition	92
Article 58-1 : Dépendances immobilières	92
Article 58-2 : Dépendances mobilières	93
Article 58-3 : Espaces commerciaux	93
Article 59 : Modifications du réseau	94
Article 60 : Modification des conditions d'exploitation.....	94
Article 60-1 : Modifications à l'initiative de la Collectivité.....	94
Article 60-2 : Modifications proposées par l'Etablissement public ferroviaire.....	94
Article 61 : Modification unilatérale de la convention.....	95
Article 62 : Clause de revoyure	95
Article 63 : Clause de réexamen approfondi du Contrat	96
Titre 11 : CONTROLE ET DE SURVEILLANCE.....	96
Article 64 : Tutelle et contrôle la Collectivité de Corse	96
Article 65 : Rapports à fournir à la Collectivité de Corse	97
Article 65-1 : Rapports trimestriels d'activité	97
Article 65-2 : Rapport annuel	97
Article 66 : Obligation d'alerte au bénéfice de la Collectivité	99
Article 67 : Actions de la Collectivité	100
Titre 12 : LES SANCTIONS CONTRACTUELLES.....	101
Article 68 : Pénalités et malus en cas de manquements contractuels ou de non atteinte des objectifs de qualité	101
Article 69 : Autres types de sanctions	103
Titre 13 : GESTION DES DIFFERENDS.....	104
Article 70 : Matérialisation des différends	104
Article 71 : Règlement amiable des différends	104
Article 72 : Recours contentieux	105
Titre 14 : LE TERME DU CONTRAT	105

Sous-titre 1 : Hypothèses de survenance du terme	105
Article 73 : Survenance du terme initialement prévu	105
Article 74 : Résiliation du contrat pour un évènement extérieur aux parties	106
Article 75 : Résiliation du contrat pour motif d'intérêt général	106
Article 77 : Résiliation du contrat par accord mutuel de volonté.....	107
Sous-titre 2 : le sort des biens	107
Article 78 : Le sort des biens de retour.....	107
Article 79 : Le sort des biens de reprise	108
Article 80 : Le sort des biens propres	108
Titre 15 : DISPOSITIONS DIVERSES	108
Article 81 : Confidentialité des données et RGPD	109
Article 82 : Les droits immatériels	109
Article 83 : Neutralité du service public.....	109
Article 84 : Election de domicile.....	110
Article 85 : Portée des présentes	110
Annexes	112

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Titre 1 : REGIME GENERAL DU CONTRAT - ORIENTATIONS STRATEGIQUES

Article 1 : Objet

Le présent contrat d'objectifs et de performances, ci-après « le contrat » ou « la convention » fixe les orientations stratégiques de la Collectivité de Corse, les objectifs et performances attendus de l'EPIC U CAMINU DI FERRU DI A CORSICA, les modalités d'exploitation du service public ferroviaire, en précisant les missions, les droits et obligations de chaque partie au contrat contractuelles entre la Collectivité de Corse et l'Etablissement public.

La Collectivité fait de la qualité du service une priorité absolue pour faire du réseau ferroviaire corse un réseau de référence d'excellence, répondant à des enjeux d'efficience, de modernisation et de performance.

Cette nouvelle stratégie s'appuie sur une vision politique considérant le service public ferroviaire comme un service d'intérêt général et stratégique, réclamant l'intervention directe de la puissance publique. C'est donc autour des principes de continuité, d'égalité, de mutabilité qu'est défini le régime juridique du service public ferroviaire.

Cette stratégie doit garantir l'accès à ce service pour chaque habitant et permettre la mise en place de rapports de solidarité. Les solutions retenues dans ce contrat devront donc permettre de pallier certaines défaillances de l'économie dans les domaines sociaux, environnementaux et territoriaux. Dans ce cadre, le transport ferroviaire peut être un facteur clé d'attractivité et de compétitivité à l'échelle du territoire, contribuant à la réduction des inégalités sociales et territoriales en assurant la mobilité pour tous.

Article 1-1 : Orientations stratégiques

Les besoins croissants de mobilité conduisent à une demande de plus en plus forte de la population vis-à-vis du mode ferroviaire.

Les grands axes stratégiques d'un développement durable du mode ferroviaire s'inscrivent dans le cadre d'un modèle économique soutenable en intégrant les orientations du plan d'aménagement et de développement durable de Corse :

- **Axe 1** : Développer la part modale du chemin de fer dans le transport public de voyageurs et de marchandises, en cohérence avec les projets d'intermodalité ;
- **Axe 2** : Renforcer la sécurité du service public ferroviaire offerte aux usagers par l'investissement ferroviaire ;
- **Axe 3** : Accroître la qualité du service aux usagers ;
- **Axe 4** : Développer la fréquentation et la recette billetterie tout en assurant une maîtrise des coûts ;
- **Axe 5** : Optimiser la gestion de la trajectoire Ressources Humaines ;

- **Axe 6** : Faire du service public ferroviaire un réseau d'excellence dans la communication interne et externe ;
- **Axe 7** : Faire du service public ferroviaire un réseau vertueux en matière environnementale.

Article 1-2 : Objectifs, performances et Indicateurs

Pour réaliser ces axes de développement, les fonctions du service de transport assurées par l'EPIC devront :

- Faciliter l'accès des territoires aux usagers : travail, commerce, loisirs, santé, école par une offre de service adapté ;
- Optimiser, dans le cadre du transport intermodal, les points forts des différents modes de transport ;
- Favoriser l'accessibilité de tous au transport ferroviaire et notamment les personnes à mobilité réduite et les personnes en situation de précarité ;
- Augmenter la qualité du service public ferroviaire offert aux usagers par une régularité, une ponctualité des services ferroviaires et par l'élévation de l'exigence ;
- Maitriser le coût du service par une gestion optimisée des dépenses/ressources et de la performance interne ;
- Développer les services pour booster l'exploitation ;
- Minimiser l'impact environnemental des activités ferroviaires, promouvoir des économies d'énergie et favoriser une économie circulaire.

Le contrat aura dès lors pour objectifs d'assurer notamment :

- La satisfaction des usagers ;
- La sécurité des personnes et des biens à l'occasion des circulations ferroviaires ;
- La qualité et l'accessibilité du service ;
- La mobilité des personnes présentes dans les bassins de vie desservis par le train.

Corrélativement à ces objectifs, il recherchera par ses stipulations :

- Une maîtrise des coûts d'exploitation et de maintenance ;
- Un développement de l'attractivité du trafic, des recettes commerciales et de la valorisation de son patrimoine ;
- Une rigueur de gestion et une transparence de ses activités.

A ce titre et pour réaliser les objectifs assignés, l'EPIC sera chargé notamment de :

- La gestion et de l'exploitation du réseau ferroviaire dans le cadre d'une contribution publique ;
- La mise en œuvre de la politique de sûreté et de lutte contre la fraude sur le réseau ;
- La gestion de la billettique sur tout le réseau ;
- La gestion de parkings liés à l'activité ferroviaire.

Il constitue également le contrat d'exploitation qui permet de préciser les conditions de l'exploitation, de la gestion et de l'entretien courant du service public de transport ferroviaire de personnes et de marchandises sur le territoire Corse à l'Etablissement public industriel et

commercial « U Caminu di Ferru di a Corsica » qui concoure à la réalisation des objectifs ci avant définis.

L'EPIC assurera toutes les études nécessaires au développement et à la modernisation du réseau, en connexion avec tous les modes de transport dans le cadre d'une politique de l'intermodalité.

L'Etablissement ferroviaire coopérera avec toutes les autres autorités organisatrices de transport dans la définition de l'articulation des différents modes de transport public et fournira les prestations de service d'ingénierie en vue de tous les investissements décidés et conduits par la Collectivité de Corse.

L'Etablissement exploitera, le service public ferroviaire moyennant une rémunération publique lui permettant d'assurer l'exploitation du service et de couvrir les charges, notamment les obligations de service public mises à sa charge et de compenser les décisions tarifaires prises par la Collectivité par rapport au tarif d'équilibre, dans les conditions prévues par le présent contrat.

A travers ce contrat, la Collectivité de Corse entend poser un cadre d'exploitation et de développement du Chemin de fer Corse qui permette de remplir ses compétences légales, à savoir notamment :

- La continuité des services réguliers et occasionnels de transport de voyageurs, de messagerie et de marchandises par voie ferroviaire conformément aux plans de transport ;
- Les services de substitution accessoires et occasionnels de transport de voyageurs et de messagerie par voie routière ;
- L'égalité d'accès des usagers au service public ;
- La mutabilité du service pour s'adapter aux évolutions des besoins et des attentes des usagers ;
- Le respect des dispositions de la loi n° 2021-1109 du 24 août 2021 confortant le respect des principes de la République.

Article 2 : Nature de la convention – Attribution du contrat

La convention est conclue entre deux personnes morales de droit public par attribution directe conformément au Règlement 1370/2007 dit Règlement OSP.

Il porte sur la gestion d'un service public industriel et commercial.

Il revêt la forme d'un contrat administratif. Il confie à l'Etablissement l'exploitation du réseau ferroviaire corse dans le cadre d'un contrat d'objectifs et de performances valant contrat d'exploitation dans lequel l'EPIC perçoit les recettes et la Collectivité de Corse verse une contribution financière visant à couvrir les charges du service.

Article 3 : Définitions des termes

Annexe : désigne une annexe à la Convention.

Atelier de maintenance : désigne toute installation de maintenance, comprenant les équipements, notamment les voies, installations fixes et outillages, immeubles par nature ou par destination, et les éventuels bâtiments qui les entourent, nécessaires à la réalisation d'opérations de maintenance du matériel roulant utilisé pour l'exécution du contrat de service public.

Autorité Organisatrice : désigne la Collectivité de Corse chargée de l'institution et de l'organisation des services de transport public de personnes réguliers et à la demande ;

Avenant : désigne un avenant de la Convention.

Billettique : désigne l'ensemble des procédés et outils de gestion des contrats liant les producteurs d'une offre de déplacement, les financeurs et les utilisateurs de cette offre, dans lequel les billets papier ont été remplacés par des supports de technologie plus avancée (tickets magnétiques, cartes à puce, QR code...) utilisant l'informatique et l'électronique. Lorsque la billettique s'appuie sur des supports sans contact, on la désigne alors sous le terme de « télé billettique ».

C1 : désigne les charges forfaitisées définies à l'article 35.

C2 : désigne les charges facturées à l'euro-1 euro par l'Etablissement public définies à l'article 35.

Contribution : désigne la contribution versée annuellement par la Collectivité de Corse en contrepartie de l'exploitation du Service par l'Etablissement public pour couvrir les charges du service et lui assurer un bénéfice raisonnable.

Contribution prévisionnelle : désigne la Contribution établie de manière prévisionnelle, pour une année N, en année N-1.

Contribution Définitive : désigne la Contribution établie de manière définitive, pour une année N, en année N+1, réglée selon les modalités déterminées à l'article 46.

Convention : désigne le présent contrat et ses Annexes, ainsi que les avenants qui viendront le cas échéant modifier le contrat.

Données Personnelles : désigne toute information concernant une personne physique identifiée ou identifiable (ci-après dénommé «Personne Concernée») : une personne identifiable est celle qui peut être identifiée, directement ou indirectement, notamment par référence à un identifiant, tel qu'un nom, un numéro d'identification, des données de localisation, un identifiant en ligne, ou à un ou plusieurs éléments spécifiques propres à son identité physique, physiologique, génétique, psychique, économique, culturelle ou social.

Entreprise Ferroviaire (EF) : désigne toute entreprise à statut privé ou public et titulaire de la licence mentionnée à l'article L. 2122-10 du code des transports, fournissant des prestations de transport de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer.

Force majeure : La force majeure est définie comme un évènement imprévisible, irrésistible et extérieur à la partie qui s'en prévaut.

Ligne de Service : désigne un ensemble de trains présentant une cohérence sur les origines-destinations proposées. Les données liées aux Lignes de Service servent de base de référence statistique pour le suivi de la production, des charges et recettes (y compris comptes de lignes) et de la qualité de service.

Matériel(s) Roulant(s) : désigne les matériels remorqués, locomotives et automoteurs roulant sur une voie ferrée et utilisés dans le cadre du Service décrits en *annexe 9*.

Offre de Transport cible : désigne l'Offre de Transport annuelle souhaitée par la Collectivité de Corse, sur la base d'une semaine type, hors des impacts travaux. Les éventuelles variantes de service (week-ends prolongés, vacances, particularités saisonnières etc...) ne sont pas intégrées dans cette offre.

Offre de Transport de Référence : désigne l'Offre de Transport Théorique modifiée des circulations ou arrêts décidés par la Collectivité de Corse, soit du fait de week-ends prolongés ou de vacances scolaires ou de particularités saisonnières, soit du fait de travaux identifiés dans le cadre des réductions de capacités imposées par la gestion de l'infrastructure.

Offre de Transport : désigne les dessertes mises en œuvre par l'Etablissement public pour l'exploitation du Service.

Ordre de service : Toute mesure individuelle prise par la Collectivité portant sur une mesure d'exécution.

Périmètre : désigne le périmètre géographique et fonctionnel de la Convention défini à l'article 7.

Personne à Mobilité Réduite (PMR) : désigne, au sens du Règlement (UE) n° 1371/2007 du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, toute personne présentant une incapacité physique, mentale, intellectuelle ou sensorielle, permanente ou temporaire, dont l'interaction avec divers obstacles peut empêcher sa pleine et effective utilisation des transports sur la base de l'égalité avec les autres usagers, ou dont la mobilité lors de l'usage des transports est réduite en raison de son âge.

Personne en Situation de Handicap (PSH) : personne présentant un handicap. Constitue un handicap, au sens de l'article L. 114 du Code de l'action sociale et des familles, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne, en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant.

Plan de transport (PT) : désigne, conformément à l'article L. 1222-4 du code des transports, le plan de transport adapté aux priorités de desserte et aux niveaux de service définis par la Collectivité de Corse, qui précise, pour chaque niveau de service, les plages horaires et les fréquences à assurer en cas de Situation Perturbée Prévisible.

Politiques de services : désigne les caractéristiques du Service telles que définies par la Collectivité de Corse conformément aux stipulations de la Convention.

Rapport annuel : désigne le rapport portant sur l'activité réalisée de l'année N, élaboré par l'Etablissement public et transmis à la Collectivité de Corse en année N+1 conformément à l'article L. 2141-11 du code des transports.

Recettes d'exploitation : visent les recettes provenant de l'exploitation du service public ferroviaire : recettes sur usagers, recettes accessoires et recettes d'occupation du domaine public mis à disposition de l'EPIC.

Renouvellement Voie Ballast : chantier ferroviaire destiné à remplacer la voie ferrée dans son ensemble : les rails, les traverses et le ballast. Opération lourde de maintenance de niveau 5, différente de l'entretien ponctuel.

RGPD : Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016, relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Schéma Directeur de l'infrastructure et du matériel roulant : démarche d'études, initiée par la Collectivité de Corse, liée aux infrastructures et signalisation ferroviaires existants ou à venir et partagée par l'Etablissement public visant à définir la stratégie et les actions portant sur le parc de Matériel Roulant.

Schéma de Distribution : désigne le Schéma visé à l'article 56 définissant les orientations de la Collectivité de Corse en matière de distribution des titres de transport.

Scopes : catégories qui classent les sources d'émission de gaz à effet de serre (GES) lors de la réalisation d'un bilan carbone.

Service : désigne l'ensemble des prestations relevant du périmètre fonctionnel de la Convention, tel que défini à l'article 1^{er} et du périmètre géographique de la Convention, tel que défini à l'Article 7.

Service dégradé : signifie les services exécutés dans le cadre de situations dégradées.

Service de messagerie : s'entend du transport de biens (courrier, colis de 20 kgs maximum, hors produits dangereux) effectué par train de voyageurs. Particularité du système de transport ferroviaire de la Corse.

Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG) : désigne le service à compétence nationale rattaché à la Direction générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM) du ministère de la Transition écologique, le ministère chargé des Transports ; il est l'organisme de contrôle des systèmes en service pour le compte du contrôle continu Préfet suivant le décret STPG 2017 et d'homologation dans le domaine de la sécurité des chemins de fer secondaires.

Sillon : désigne, au sens de l'article L. 2122-3 du code des transports, la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée.

Situation dégradée : désigne toute situation qui conduit à la perturbation des circulations par rapport à l'Offre de Transport.

Situation dégradée inopinée : désigne une situation résultant d'incident, événement ou accident autre que ceux réputés prévisibles au sens de l'article L. 1222-2 du code des transports.

Situation dégradée Prévisible : désigne une situation perturbée prévisible au sens de l'article L. 1222-2 du code des transports.

Situation Normale : désigne une situation qui n'est pas perturbée.

Système de transport ferroviaire : Le système de transport ferroviaire est constitué de l'ensemble des moyens humains et matériels mis en œuvre pour assurer la gestion du réseau,

l'exécution des services de transports utilisant ce réseau et l'exploitation des installations du réseau.

Tarif de base général : désigne le tarif correspondant au prix du voyage.

Train accompagné : train du Service à bord duquel est prévue la présence d'un agent de service commercial trains (trains ne circulant pas en agent seul).

Trains-Kilomètres ou Tkm : désigne l'unité de mesure correspondant au nombre de kilomètres parcourus par un train sur une période donnée.

Trajectoire Prévisionnelle d'Investissement (TPI) : désigne la trajectoire prévisionnelle d'investissements élaborée par les Parties pour la durée de la Convention qui sera incorporé dans l'annexe 11 PPI à établir.

Article 4 : Présentation et missions des parties

La Collectivité de Corse est une collectivité définie aux articles L.4422-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales.

Aux termes des articles L.4424-16 et L.4424-24 du code général des collectivités territoriales, la Collectivité de Corse est l'autorité organisatrice du transport ferroviaire sur son territoire.

La propriété du réseau ferré corse a été transférée dans son patrimoine. En conséquence, elle est chargée d'en assurer l'aménagement, la gestion et le cas échéant, l'extension.

Les prérogatives de la Collectivité de Corse sont les suivantes :

- La définition de la politique générale des transports, les orientations et l'organisation des transports publics à l'intérieur de son périmètre et la détermination des grandes orientations du service, notamment en matière de qualité, de sûreté, de sécurité, de développement du réseau et de politique d'investissement tels que définis à l'article 1^{er} de la présente convention ;
- La réalisation et le financement, dans le respect du Programme Pluriannuel d'Investissement, de l'ensemble des investissements nécessaires à l'exploitation et notamment les investissements en matériels roulants, engins, en infrastructures lourdes définies à l'article 18 (ouvrages d'art, voies et signalisation, rénovation de gares) ;
- La définition en concertation avec les autres autorités compétentes des modalités de mise en œuvre de l'intermodalité ;
- La détermination, en s'appuyant sur l'EPIC CFC, de la politique commerciale et tarifaire du Réseau ;
- La mise à disposition de l'Etablissement des biens nécessaires à l'exploitation ;
- La définition et le versement à l'EPIC CFC d'une contribution publique du Réseau ;
- La cohérence de la politique d'information. A ce titre, elle décide des opérations déterminantes en matière de communication commerciale et de promotion de service proposées par l'Etablissement ;
- Les modifications éventuelles du service de transport, après avoir recueilli les propositions de l'exploitant Chemin de Fer de la Corse ;
- Le contrôle de la conformité, de la bonne exécution et de la qualité du service confié au Chemin de fer de la Corse conformément aux dispositions du présent contrat et de ses annexes.

A cet effet, elle obtient de l'EPIC les renseignements techniques, financiers et commerciaux nécessaires au plein exercice de ce contrôle.

Elle donne son approbation sur les conditions d'exécution du service et les modalités d'évolution proposées par le Chemin de Fer de la Corse et sur leur mise en œuvre.

Pour l'exercice de ces compétences, l'Autorité organisatrice associe autant que faire se peut l'EPIC, lequel s'engage à apporter à l'Autorité organisatrice son assistance, notamment sur les plans technique et commercial.

L'Etablissement public « U CAMINU DI FERRU DI A CORSICA » est un Etablissement public industriel et commercial.

La spécialité conférée par l'autorité compétente porte sur l'exploitation du réseau et des services ferroviaires présents sur le territoire Corse conformément aux statuts adoptés par la délibération du 31 mars 2023 et notamment à l'article 2 :

« Activités principales »

L'Etablissement public a pour objet la gestion et l'exploitation du service public de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises dans les termes d'un contrat d'objectif pluri annuel négocié signé entre la Collectivité de Corse et l'EPIC CFC.

Il assure et produit l'offre de service public de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises selon le Règlement de Sécurité de l'Exploitation (RSE).

Il commercialise le service auprès des usagers et participe activement au développement de la fréquentation ferroviaire.

Il gère et exploite l'ensemble des dépendances publiques mis à sa disposition notamment les gares, haltes, arrêts, etc.

L'Etablissement public assure l'entretien-maintenance courant de toutes les infrastructures du matériel roulant et plus généralement de tous les équipements matériels et tous les immeubles liés à l'exploitation du service public de transport ferroviaire.

L'EPIC gère l'ensemble du personnel et des moyens qui lui sont confiés.

Il perçoit les recettes et assure les dépenses dans les conditions ci-après décrites.

Les services qui lui sont confiés par la présente convention comprennent :

- ✓ Les services réguliers et occasionnels de transport de voyageurs, de messagerie et de marchandises par chemin de fer ;
- ✓ Les services réguliers ou occasionnels à vocation touristique de transport de voyageurs par chemin de fer ;
- ✓ Les services de substitution sur route des services ferroviaires de transports de voyageurs et de marchandises pour assurer la continuité du service public ferroviaire ;
- ✓ La gestion de la billettique, ou d'autres prestations transversales, en lien avec le transport ferroviaire, pour l'ensemble des transports publics relevant du périmètre de la Collectivité de Corse, dans le cadre de la politique d'intermodalité mise en place par la Collectivité, en lien avec les autres autorités organisatrices de la mobilité urbaine et péri-urbaine et plus généralement la gestion de tous services de nature à favoriser l'intermodalité entre les modes et opérateurs de transport notamment la gestion, des pôles d'échange des systèmes billettiques ferroviaires ;

- ✓ La gestion et l'exploitation des infrastructures ferroviaires et de l'ensemble des dépendances du domaine public ;
- ✓ La gestion et l'exploitation des parkings de surface attenants à certaines gares et destinés aux usagers.

« Activités accessoires »

L'EPIC peut également gérer et exploiter des activités annexes qui soient techniquement et commercialement le complément normal de sa mission statutaire définie au premier aliéna ou du moins connexes à ces activités.

L'ensemble de ces activités devront être à la fois d'intérêt général et directement utiles à la mission de l'Etablissement public.

Au terme du présent contrat, l'EPIC est chargé de la mise en œuvre de l'ensemble de la stratégie ferroviaire définie par la Collectivité et de la réalisation des services ferroviaires et de l'exploitation du réseau ferroviaire, dans les conditions ci-après détaillées, sous le contrôle de la Collectivité.

Tout manquement à ces obligations est de nature à entraîner l'application d'un malus prévu à l'article 68 si la Collectivité le juge opportun.

Article 5 : Cadre contractuel et hiérarchie des pièces

Le contrat est composé de la présente convention d'objectifs et de performance et des annexes expressément visées par la première nommée.

En cas de contradiction entre ces différentes sources contractuelles, les stipulations de la convention d'objectifs et de performance prévalent sur celles des annexes.

Toute nouvelle source juridique devra faire l'objet d'un avenant et être annexée au présent contrat.

Le présent contrat est la loi des parties. Celles-ci s'imposent de l'exécuter de bonne foi.

Si une ou plusieurs dispositions du présent contrat se révélaient nulles ou étaient tenues pour non valides ou déclarées telles en application d'une loi, d'un règlement ou d'une décision définitive d'une juridiction compétente, les autres dispositions gardent toute leur force et leur portée sauf si la ou les dispositions invalides présentaient un caractère substantiel et que leur disparition remettait en cause l'équilibre contractuel.

Les parties font leurs meilleurs efforts pour substituer à la disposition invalidée une disposition valide.

Article 6 : Principes de service public de transport ferroviaire

Le système de transport ferroviaire corse défini à l'article 1^{er} de la présente convention concourt au service public ferroviaire de transport de personnes et de marchandises sur le territoire corse et à la solidarité du territoire ainsi qu'au développement du transport ferroviaire, dans un souci de développement durable.

Il participe à la dynamique et à l'aménagement des territoires.

Il concourt au maintien et au développement de l'activité industrielle ferroviaire et des bassins d'emploi sur l'ensemble du territoire Corse.

Il contribue à la mise en œuvre du droit à la mobilité. Il constitue un axe fort dans le cadre de la politique globale d'intermodalité en répondant aux besoins essentiels de déplacement de la population.

Un « service garanti » doit toujours permettre d'offrir à l'utilisateur une possibilité d'accéder à ce service public de transport ferroviaire, *annexe 16*.

Il prend également en compte les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite.

La Collectivité de Corse en tant qu'autorité organisatrice des transports dans le cadre de sa politique de mobilité et d'aménagement du territoire, définira les contours de scénarii de consistance du réseau ferroviaire cibles et des activités qui s'y rattachent.

La définition des besoins de performances est exprimée en termes de fonctionnalités attendues du réseau ferroviaire, c'est-à-dire en termes de dessertes, de temps de transport entre des origines et des destinations, de ponctualité, de nombre de passagers et de quantités de marchandises à transporter, de fréquences offertes, de régularité, de capacité et débit garantis par sections du réseau, du taux maximum d'indisponibilité de l'infrastructure selon les sections du réseau et celui de la disponibilité requise des matériels roulants suivant le type de desserte et par plan de transport.

La prise en compte des besoins fonctionnels est l'élément qui fonde l'élaboration du contrat d'objectifs et de performance entre la Collectivité de Corse et l'opérateur ferroviaire l'EPIC « U Caminu di Ferru di a Corisca ».

La formalisation de cette vision cible permet d'assurer la bonne mise en œuvre et le pilotage effectif du présent contrat d'objectifs et de performance.

Ces objectifs de performance fonctionnelle du réseau ferré sont ordonnancés par ordre de priorité afin de guider le pilotage des investissements et de la contribution financière pour l'exploitation, en cohérence avec la vision cible portée par la Collectivité de Corse.

Les dimensions économiques et financières du contrat découlent ainsi de cette même vision cible s'agissant tant des dépenses nécessaires à sa mise en œuvre que des recettes à dégager pour couvrir le plus possible les coûts associés.

Titre 2 : CONDITIONS GENERALES D'EXECUTION DU CONTRAT

Article 7 : Lieu d'exécution du contrat

Le périmètre géographique est celui du ressort territorial de la Collectivité de Corse.

Le réseau actuel est présenté à *l'annexe 1* de la présente convention.

Dans le premier semestre de l'exploitation, les parties s'accorderont sur un relevé géométrique et cadastral précis de l'ensemble des parcelles et dépendances du domaine public ferroviaire mis à disposition. Ce relevé sera complété de la destination et de l'affectation précise de chacune des parcelles concernées.

Ce relevé formera *l'annexe I bis* du contrat.

Toute extension du réseau ferroviaire fera l'objet d'un avenant à la présente convention.

Article 8 : Durée d'exécution

Le présent contrat est conclu pour une durée de **huit (8) ans**.

Il pourra faire l'objet d'une prolongation par voie d'avenant sans pouvoir néanmoins dépasser le délai maximal de quinze ans.

Cette durée est sans préjudice des stipulations des article 74 et suivants du présent contrat.

La présente convention prendra effet au plus tard le 1^{er} janvier 2024 à 00h00.

Il ne peut pas être tacitement prolongé.

Article 9 : Sous-traitance et subdélégation

Au titre du présent article, que ce soit dans le cadre d'une sous-traitance ou d'une subdélégation, l'EPIC ne pourra sous-traiter ou subdéléguer les missions suivantes considérées par la Collectivité de Corse comme missions essentielles :

- ✓ Service ferroviaire de transport public de voyageurs ou services de substitution ;
- ✓ Service de transport de déchets par chemin de fer.

Tout manquement à cet égard entrainera les sanctions prévues à l'article 92 de la présente convention.

Article 9-1 : Sous-traitance

La sous-traitance est l'opération par laquelle l'Etablissement public confie par un contrat qualifié de « sous-traité », et sous sa responsabilité, à une autre personne appelée sous-traitant l'exécution d'une partie de la présente convention d'objectifs et de performances.

Le recours à la sous-traitance peut contribuer à accroître l'efficacité des transports publics de voyageurs et rend possible la participation d'autres entreprises que l'opérateur de service public auquel a été attribué le contrat de service public.

Toutefois, la sélection d'un sous-traitant par l'Etablissement public doit être effectuée en conformité avec le droit communautaire.

Cette obligation de mise en concurrence s'applique également à la sous-traitance de l'exécution des Services Routiers de substitution aux services ferroviaires en cas de services dégradés ou perturbés visés à l'article 23, sur la durée de la Convention.

Dans le cadre de la sous-traitance, l'Etablissement public est seul responsable, vis-à-vis de la Collectivité de Corse, de la bonne exécution de la totalité des services ainsi que du respect des

dispositions de la Convention. Il assure par des moyens de contrôle et de direction la bonne exécution par le sous-traitant de ses obligations contractuelles.

A ce titre, l'Etablissement public communiquera à la Collectivité de Corse ses outils de contrôle.

Le sous-traitant qui se trouverait chargé d'exécuter une prestation en lien avec l'offre de transport doit avoir été préalablement accepté par la Collectivité de Corse. Cette demande doit être transmise par l'Etablissement public pour tous moyens permettant d'en accuser une date certaine.

Le défaut de réponse de la Collectivité de Corse dans un délai d'un mois suivant notification vaut autorisation implicite.

Pour les autres prestations le cas échéant sous-traitées, une simple information préalable est requise.

Article 9-2 : Subdélégation

La subdélégation est l'opération par laquelle l'EPIC entend confier à un tiers l'exécution d'une partie des missions de service public visées à l'article 1^{er} de la présente convention.

Cette opération ne peut intervenir qu'après avoir obtenu l'autorisation expresse et préalable de la Collectivité. Le silence conservé par cette dernière pendant deux mois vaut acceptation tacite de sa part.

Cette autorisation expresse et préalable pourra, de manière exceptionnelle, se transformer en simple information préalable en cas de service dégradé au sens de l'article 23 de la présente convention.

Cette dégradation devra néanmoins être soudaine et la subdélégation présenter les caractéristiques de l'urgence et l'imprévisibilité.

L'Etablissement devra désigner l'opérateur chargé d'exécuter le service subdélégué par application du Code de la commande publique.

Article 10 : Modification unilatérale de la convention

Il ressort des principes généraux des contrats administratifs que la Collectivité de Corse peut modifier unilatéralement, dans l'intérêt général, certaines dispositions du contrat.

Ces modifications ne doivent néanmoins pas bouleverser l'équilibre économique du contrat sous peine de devoir indemniser l'Etablissement.

Dans ce cas de figure, les parties se rencontreront sans délai pour apprécier les conséquences de la mesure de modification unilatérale notamment sur le plan économique et financier.

Cette modification pourra ensuite prendre la forme d'un avenant ou, à défaut, d'un ordre de service.

En outre, elle peut également remédier aux irrégularités qui seraient contenues dans le contrat. Ces irrégularités doivent tenir au caractère illicite de son contenu et être divisibles du reste du contrat.

L'Etablissement ne peut pas s'opposer à ces mesures de modification unilatérale prises dans le cadre de ce présent article.

Titre 3 : AXES DE DEVELOPPEMENT STRATEGIQUES 1 ET 2

Axe stratégique n° 1 : Développer la part modale du chemin de fer dans le transport public de voyageurs et de marchandises, en cohérence avec les projets d'intermodalité

Article 11 : Objectifs de développement du service public ferroviaire

A travers son Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport, la Collectivité a décidé d'œuvrer au développement de la part modale du chemin de fer aussi bien au niveau de la mobilité insulaire du Nord sur le Sud de l'Ile que dans les bassins de vie notamment les bassins périurbains bastiais et ajaccien de mobilité quotidienne, dans le cadre de la mise en œuvre de l'intermodalité.

Ce schéma se traduit dans le présent COP en faisant de ce développement un axe stratégique prioritaire à mettre en œuvre par l'EPIC.

Le service public ferroviaire devra ainsi se présenter comme un mode de transfert alternatif du mode routier non seulement sur les parcours Aiacciu/Bastia/Calvi mais également et surtout dans les déplacements de proximité à l'intérieur d'un même bassin de vie et d'emploi.

Article 12 : Moyens de mise en œuvre de cet axe

Article 12-1 : Commande Centralisée de Voie Unique (CCVU)

Pour assurer la réalisation de cet axe stratégique, la Collectivité a développé une commande centralisée de la voie unique (CCVU) dont elle assure le déploiement sur les 16 gares du réseau et réalise la création de sections de croisement et d'entrecroisement.

L'EPIC assurera, aux côtés de la Collectivité, une fonction d'accompagnement et de conseil sur les modalités d'organisation des travaux à exécuter

La CCVU sera opérationnelle en 2025. A partir de cette mise en œuvre, l'EPIC tiendra la Collectivité informée de toutes les difficultés qu'elle aura rencontrées. La période de déploiement sera considérée comme une période « de marche à blanc » pour l'ensemble de la CCVU.

Indicateur : appréciation annuelle du nombre de difficultés.

Dès 2025, les parties apprécieront l'impact de ces déploiement et réalisations sur les indicateurs de performance qualité, ponctualité et régularité tels que prévus à l'article 21.

Article 12-2 : Développement des infrastructures

Pour participer à l'augmentation de la part modale du chemin de fer, il est apparu nécessaire à la Collectivité de réduire les temps d'indisponibilité du matériel. Pour ce, la Collectivité a engagé des travaux de réhabilitation des ateliers de Casamozza de même qu'elle a choisi de réaliser un dépôt de maintenance journalière jouxtant les ateliers de maintenance.

Cette réalisation améliorera le traitement de l'entretien courant nécessaire aux matériels roulants permettant ainsi une remise en circulation plus rapide favorisant le développement du service ferroviaire.

L'EPIC devra apprécier les impacts de cette amélioration de traitement sur les temps d'indisponibilité des matériels tels que prévus à l'article 21.

Indicateur : indisponibilité des matériels.

Article 12-3 : Extensions du réseau

La réalisation de l'axe stratégique du développement ferroviaire s'entend aussi de projets d'extension du réseau notamment en périurbain de Bastia ou d'Aiacciu.

La Collectivité étudiera les possibilités d'extension du réseau en concordance avec les autres modes de transports développés par les autres Autorités organisatrices de la mobilité, sans préjudice des arbitrages financiers de la Collectivité.

L'EPIC participera à cette réflexion en proposant à la Collectivité des pistes d'amélioration, à court ou moyen terme, de chaque ligne, sur l'ensemble de ses composantes (services et infrastructures) et les éventuelles extensions du réseau, des tracés les plus adaptés, des gares et haltes à desservir, le mode de transport et de matériel roulant répondant au mieux aux exigences de l'intermodalité à travers une étude technique, économique et financière et un bilan coûts/avantages escomptés en matière d'augmentation de la part modale du chemin de fer.

L'EPIC réfléchira à toute solution d'intermodalité voiture-car/train visant à désenclaver l'intérieur, apporter une alternative à la saturation routière d'accès aux centres villes dans le cadre de la politique des transports intérieurs et à adapter l'offre de service aux besoins de mobilité des différents bassins de vie entre eux.

Indicateurs :

- ✓ Mise en œuvre de solutions multimodales visant à améliorer la desserte de l'hôpital de Bastia ;
- ✓ Proposition d'organisation d'une meilleure organisation de desserte péri-urbaine d'Aiacciu et de Bastia.
- ✓ Mise en œuvre d'une solution intermodale visant à desservir les aéroports de Bastia et d'Aiacciu ;

Article 12- 4 : Fret et transport de marchandises

Un enjeu de la Collectivité est de modifier les comportements de transport corses notamment pour le transport de marchandises en minimisant la part de transport routier en la matière, préserver le réseau routier et minimiser l'impact environnemental de ce transport.

Elle souhaite engager une réflexion approfondie sur le développement du fret ferroviaire et notamment le transport de déchets ménagers en lien avec les collectivités locales corses concernées par cette obligation de collecte et de traitement.

A ce titre, l'EPIC effectuera, dans la première année d'exploitation, une étude stratégique, technique, économique et financière sur les possibilités du développement du transport ferroviaire de déchets.

Pour réaliser cette étude déterminante pour la Collectivité, l'EPIC s'engage à affecter tous les moyens humains, matériels et financiers nécessaires.

Les résultats de ces études seront communiqués à la Collectivité en temps réel.

La Collectivité restera seule décisionnaire d'une mise en œuvre de ce développement en lien avec les Collectivités locales.

Article 12-5 : Réalisation d'études et obligation de conseil

De façon plus générale, pour permettre la réalisation des objectifs fixés dans l'axe de développement fixé, l'EPIC s'engage à apporter à l'Autorité organisatrice de transports son concours et ses conseils dans l'élaboration de projets d'évolution, de développement du réseau, de l'exploitation des sillons et de l'intermodalité.

L'EPIC assurera toutes les études nécessaires à l'exploitation ; à son évolution ou à son développement, demandées par la Collectivité ou initiées par l'EPIC lui-même.

Dans les 6 premiers mois d'exploitation, l'EPIC réalisera une étude de développement du tourisme ferroviaire qu'il communiquera à la Collectivité dès sa finalisation. L'Etablissement proposera des solutions innovantes pour favoriser la découverte du patrimoine Corse en privilégiant l'intermodalité.

Axe stratégique n°2 : Renforcer la sécurité des biens et du service public ferroviaire offert aux usagers

Article 13 : Objectifs de de sécurité des biens

La qualité du service public ferroviaire est un axe stratégique essentiel pour la Collectivité de Corse au plan de la sécurité des infrastructures et des biens du service afin d'améliorer les capacités productives des biens.

Cet axe se décline par l'établissement de :

- Un plan prévisionnel d'investissements ;
- Un plan de sécurité de l'ensemble de l'exploitation ;
- Un plan de maintenance partagé, précis et détaillé des biens de l'exploitation.

Sous axe n° 1 : Anticiper le développement de l'exploitation par un programme prévisionnel d'investissements

Article 14 : Le programme d'investissement pour le service public de transport ferroviaire

Article 14-1 : Détermination du programme

Un programme pluriannuel d'investissement, ci-après PPI, sera proposé par l'Etablissement dans l'année suivant la signature de la présente convention.

Il présentera, de façon différenciée, les investissements liés à la sécurité de l'exploitation et du transport qui devront être engagés durant la période contractuelle et les autres investissements dont la réalisation serait opportune.

Ce PPI arrêtera ce programme sur la durée contractuelle et sera débattu avec la Collectivité et soumis pour approbation préalable et expresse de la Collectivité, selon la trajectoire d'investissements conjointement arrêtée.

Le silence conservé passé un délai de quatre mois suivant sa notification vaut décision implicite de rejet.

Toute demande de complément d'information ou de modification du programme suspend le délai qui reprend à compter de la notification de la réponse ou de la modification.

Ce programme contiendra un calendrier prévisionnel d'exécution des investissements.

Le PPI sera actualisé annuellement en fonction des capacités financières de la Collectivité de Corse, des subventions et fonds de concours auxquels les projets seraient éligibles dans le cadre de la recherche de cofinancements.

Les évolutions du PPI font l'objet d'une concertation entre les deux parties afin d'en identifier les impacts sur l'activité de l'Etablissement. Les évolutions concernent aussi bien les modifications apportées au PPI que les ajustements de mise en œuvre, notamment sur le plan calendaire et financier.

L'exercice de revoyure précisera les incidences de ce programme tant sur les recettes d'exploitation du réseau et les recettes accessoires que sur le prix versé par la Collectivité à l'Etablissement.

Dans ce cadre, l'Etablissement peut proposer des projets d'investissements complémentaires à ceux envisagés dans le programme pluriannuel d'investissements.

En cas de modifications dans la mise en œuvre de ces programmes ayant un impact identifiable sur le contrat d'objectifs et de performance, les parties s'engagent à étudier au cas par cas les impacts de ces modifications qui pourront donner lieu à un avenant du présent contrat.

Ce programme pluriannuel d'investissements sera annexé, dès son établissement, au présent contrat (*annexe 13*).

Article 14-2 : Prise en charge des investissements du PPI

La Collectivité prendra à sa charge l'ensemble des investissements visés au PPI dans l'ensemble des catégories susvisées des biens de retour.

Les opérations de maintenance à mi-vie des autorails qui relèvent du PPI seront financièrement supportées par la Collectivité mais assurées sous maîtrise d'œuvre de l'Etablissement et sous sa responsabilité après autorisation préalable et expresse de la Collectivité.

De façon générale, le PPI peut prévoir, le cas échéant, une répartition différente entre les parties.

Les travaux d'investissement et/ou les nouveaux investissements sont réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la Collectivité, l'Etablissement apportant son concours, ses conseils et son assistance technique dans la prise de décision et le suivi des prestations.

La Collectivité s'engage à associer l'Etablissement aux opérations de réception des travaux et/ou d'admission des prestations.

Toute acquisition de matériel roulant nouveau donne lieu à un avenant au contrat prenant en compte l'impact financier lié à la maintenance dudit matériel, à l'aménagement des installations rendu nécessaire, la mise en place de nouvelles organisations et les charges afférentes.

Sous axe n°2 : Sécurité de l'exploitation

Article 15 : Eléments de l'objectif sécurité de l'exploitation

La sécurité de l'exploitation est un axe de développement essentiel pour la Collectivité.

La sécurité ferroviaire est un ensemble de moyens humains et techniques permettant d'éviter les accidents ferroviaires et d'en diminuer les conséquences.

La sécurité ferroviaire a pour finalité de faire échec :

- Au déraillement de rames de train trouvant son origine dans des avaries sur l'infrastructure ferroviaire, sur le matériel roulant ou dans le comportement du conducteur ;
- À la collision entre deux rames (Nez à Nez) ;
- À l'accident entre deux rames roulant dans le même sens (Rattrapage) ;
- À l'accident lié à un évènement extérieur sur les infrastructures ferroviaires.

Les dispositions législatives et réglementaires relatives à la sécurité de l'exploitation des Chemins de fer qui s'appliquent au Chemin de fer corse, et à la police des Chemins de fer, relèvent notamment :

- Du décret STPG n°2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés ;
- Du décret n°2021-396 du 06 avril 2021 relatif aux diagnostics de sécurité routière des passages à niveau mentionnés à l'article L1614-1 du code des Transports ;

- Du décret n°2017-694 du 2 mai 2017 relatif à la protection des travailleurs intervenant sur les systèmes de transport ferroviaire ou guidé et des chemins de fer à crémaillère ou contribuant à leur exploitation ;
- Du décret n°2021-041 du 19 janvier 2021 relatif à l'emport de vélos démontés à bord des trains de voyageurs ;
- De l'arrêté du 18 mars 1991 modifié par l'arrêté du 19 avril 2017 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau ;
- De l'arrêté du 23 mai modifié par l'arrêté du 30 mars 2017 relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains ;
- De l'arrêté du 03 mai 2021 relatif aux diagnostics des passages à niveau ;
- De l'arrêté du 23 décembre 2003 relatif au plan d'intervention et de sécurité et complétant l'arrêté du 23 mai 2003 relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains.

L'exploitation ferroviaire établit les procédures de sécurité notamment :

- Le Règlement de Sécurité de l'Exploitation (RSE), annexe 4 ;
- Le Système de Gestion de Sécurité (SGS) ;
- Les référentiels de sécurité annexés au présent contrat, annexe 20 ;
- Le Règlement de sécurité du Chemin de fer de la Corse de la commande centralisée de voie unique (CCVU), annexe 12 ;
- Le Règlement de sécurité du Chemin de fer de la Corse en cantonnement téléphonique (CT), annexe 12 ;
- Le manuel de conduite des autorails AMG 800 et Soulé ;
- Les dispositions du dossier régularisé de sécurité de l'Autorité organisatrice (DSR).

Toute modification du règlement de sécurité de l'exploitation (RSE) devra être portée à la connaissance du préfet de département par l'intermédiaire de la Collectivité de Corse au moins quinze jours francs avant l'envoi au préfet coordinateur.

Le système de la gestion de la sécurité de l'Etablissement public (SGS) est un ensemble structuré et organisé de moyens, de procédures et de procédés visant à améliorer la sécurité de manière continue, au sein de l'EPIC.

Ses applications concernent :

- La circulation des trains ;
- La maintenance des matériels roulants et de l'infrastructure ;
- La formation, l'habilitation et le maintien des compétences ;
- Le contrôle de l'exploitation ;
- La veille réglementaire.

Article 16 : Engagements de l'EPIC au regard de la sécurité

A ce titre, l'EPIC assurera la totale sécurité de l'exploitation qui lui est confiée dans le respect de la réglementation en vigueur.

L'obligation de sécurité est une véritable obligation de résultat dont l'EPIC ne peut s'exonérer que dans les hypothèses de force majeure ou s'il prouve que le sinistre trouve son origine exclusive dans un manquement de l'Autorité organisatrice ou d'un tiers.

L'EPIC assure le service en professionnel compétent et apporte toute son attention et son temps de sorte que le service soit exécuté dans les conditions optimales de sécurité.

Face à une situation de danger immédiat ou potentiel, pour les agents, les usagers ou les biens de l'exploitation, l'EPIC mettra en œuvre tous les moyens nécessaires pour assurer une totale sécurité. De plus, il alertera immédiatement la Collectivité de sorte que celle-ci puisse à la fois être informée en temps réel du risque et de son évolution et prendre toutes les mesures appropriées qui lui incombent et relèvent de sa responsabilité.

Si du fait de l'EPIC, la sécurité de l'exploitation venait à être compromise, et après mise en demeure restée sans effet dans un délai adapté, la Collectivité pourrait prendre toutes mesures nécessaires pour prévenir un danger, aux seuls frais et risques de l'EPIC.

Toute situation ou tout investissement de nature à modifier les conditions d'exploitation sera analysé par l'EPIC au regard des obligations de sécurité de l'exploitation préalablement à leur mise en œuvre.

Cette analyse sera partagée avec la Collectivité et toute mesure appropriée sera prise de concert.

Par ailleurs, l'EPIC devra prendre les mesures appropriées pour que, durant toute la durée de vie du système, l'organisation du travail prenne en compte les questions de sécurité, que les agents affectés aux tâches de sécurité soient en nombre suffisant et que les personnels chargés d'évaluer la sécurité dépendent d'un service distinct de ceux chargés de l'exécution.

A ce stade, l'EPIC s'engage à :

- Appliquer le RSE, le Règlement général de sécurité CFC, le code des transports ;
- Se soumettre au contrôle des organismes de tutelle : STRMTG, DREAL, CdC ;
- Appliquer les dispositions en matière de santé et sécurité au travail, la Consigne Générale CFC et les Consignes d'établissement ;
- Appliquer le règlement public d'exploitation (assermentation, police ferroviaire, référentiels sureté), annexe 25 ;
- Exploiter la documentation technique et les référentiels (matériel, traction, infra-CCVU) ;
- Assurer la veille technologique et réglementaire.

La Collectivité de Corse garantit que l'état des infrastructures et des matériels roulants qu'elle met à la disposition de l'exploitant permette d'atteindre l'objectif optimal de sécurité du système d'exploitation.

La Collectivité de Corse engagera aussi une évaluation périodique de la sécurité à son initiative ou à la demande du préfet (audit de sécurité de l'exploitation et de la maintenance) en plus des contrôles de l'Etat et veille à la mise en œuvre des mesures correctives décidées à la suite d'éventuels incidents ou accidents et rapports d'audits.

Principe de gestion du référentiel de sécurité :

Les exigences relatives à la documentation traitant du management de la sécurité sont décrites dans le référentiel général RG 001.

Ce document précise notamment :

- Les procédures d'expression et d'analyse des besoins, de rédaction, d'expérimentation, de vérification, d'approbation et de diffusion, la structure documentaire et son évolution ;
- Les dispositions de mise à jour, de modification ou de suppression ;
- Les conditions de traçabilité.

Tout référentiel dépend d'un responsable garantissant sa qualité de la rédaction, sa diffusion et son évolution.

En cas de modification, la procédure de gestion des évolutions comporte :

- Une description et une justification des évolutions ;
- Une évaluation des conséquences ;
- Le processus de mise en œuvre et de vérification ;
- Et s'il y a lieu, les mesures dérogatoires.

Plan d'intervention et de sécurité (PIS)

L'EPIC applique un Plan d'intervention et de sécurité figurant en annexe du présent contrat qui définit les missions et les responsabilités de son personnel et indique les moyens susceptibles d'être mobilisés et qui doivent demeurer disponibles de façon permanente.

Ce plan prévoit également les modalités de l'alerte éventuelle des secours extérieurs et les conditions permettant d'assurer la communication avec ces secours et la coordination des différents moyens d'intervention.

L'exploitant doit :

- Se soumettre au contrôle de sécurité de l'autorité : le STRMTG ;
- Se conformer au plan d'actions unique entre l'autorité organisatrice, le Chemin de fer de la Corse et les gestionnaires de voirie ;
- Déclarer les évènements notables suivant le guide d'application du Service Technique des Remontées mécaniques et Transports guidés ;
- Répondre aux recommandations du Bureau d'Enquêtes sur les accidents de transport terrestre le cas échéant, appliquer les dispositions en matière de santé et de sécurité au travail du code du travail, de la Consigne Générale Santé Sécurité au Travail du Chemin de Fer de la Corse prévue au statut des personnels ;
- Tenir à jour et alimenter le Document Unique en prévention des risques professionnels ;
- Mener les enquêtes requises en cas d'accident du travail ;
- Assurer une veille en matière de santé et de sécurité au travail conformément à l'accord d'entreprise portant statut des personnels de l'EPIC.

L'Etablissement public consigne dans le Document unique d'évaluation des risques professionnels le résultat de l'évaluation des risques pour la santé et la sécurité auxquels peuvent être exposés les agents.

Cette démarche est structurée et comprend les étapes suivantes :

- Préparation de l'évaluation des risques ;
- Identification des risques ;
- Actions de prévention.

Elle comporte un inventaire des dangers et une analyse des risques identifiés dans chaque unité de travail de l'Etablissement.

L'Etablissement met à jour le DUERP à minima une fois par an et en tant que de besoin.

La mise à disposition du DUERP pour les agents et anciens agents doit être effective pendant une durée de quarante ans à compter de son élaboration.

L'EPIC appliquera :

- ✓ Le décret n°2016-541 du 3 mai 2016 relatif à la sûreté et aux règles de conduite dans les transports ferroviaires ou guidés et certains autres transports publics ;
- ✓ Le règlement public d'exploitation pour l'assermentation de certains agents, pour l'exercice de la police ferroviaire et pour la mise en œuvre des référentiels sûreté notamment.

Il devra exploiter la documentation technique et les référentiels de la maintenance pour les matériels de la traction, faire appliquer le guide de dépannage des autorails AMG 800, ainsi que la documentation et les référentiels de maintenance des infrastructures et notamment des installations de la Commande centralisée de voie unique.

La documentation technique et les référentiels doivent être tenus à jour dans le respect des textes réglementaires et des normes en vigueur.

Article 17 : Mise en œuvre des procédures de sécurité

En cas de mise en jeu d'une atteinte à la sécurité, l'exploitant préviendra immédiatement l'Autorité organisatrice de la survenance d'un incident ou accident grave et prendra toutes les mesures d'urgence garantissant la sécurité des passagers, des personnels et des tiers, sous le contrôle de la Collectivité.

Si l'impact de l'incident ou de l'accident devait se prolonger au-delà d'une journée, l'EPIC proposera à la Collectivité des mesures temporaires adaptées de service dégradé et/ou de substitution de nature à assurer la continuité du service public.

Indicateurs :

- ✓ Evaluation par la Collectivité de l'application et du respect par l'EPIC de la réglementation applicable en matière de sécurité (indicateur annuel) ;
- ✓ Evaluation par la Collectivité du respect de la mise à jour de la documentation applicable en matière de sécurité (indicateur annuel) ;
- ✓ Délai moyen de prise en charge d'une situation d'urgence (indicateur annuel).

Sous axe n°3 : Maintenance des biens de l'exploitation

Article 18 : Définition des biens de l'exploitation

L'objectif de sécurité de l'exploitation suppose une parfaite maintenance de l'ensemble des biens de l'exploitation.

Aux termes de l'article L. 4424-24 du Code des transports, le réseau ferré de Corse est transféré dans le patrimoine de la collectivité territoriale de Corse qui en assure l'aménagement, l'entretien, la gestion et, le cas échéant, l'extension.

- ✓ Tous les biens nécessaires à l'exécution du service ferroviaire, qu'ils soient mis à disposition de l'EPIC par la Collectivité dès l'entrée en vigueur du contrat, mis à disposition en cours d'exploitation en sus ou en remplacement ou acquis par l'EPIC, sont qualifiés de biens de retour ;
- ✓ Les biens de reprise sont les biens simplement utiles à l'exploitation ;
- ✓ Sont biens propres les biens ne répondant à aucune des définitions ci avant.

L'ensemble des biens utilisés dans le cadre de la gestion du service doit être listé dans des inventaires. Ils sont classés en trois catégories : bien de retour (inventaire A) – bien de reprise (inventaire B) et bien propre de l'Etablissement (inventaire C).

Ces inventaires devront être tenus via un logiciel de gestion multi-parcs et mis à jour par l'Etablissement tous les ans. Ils seront communiqués sur cette même fréquence à la Collectivité en annexe au rapport annuel présenté à l'article 66-2 de la présente convention.

Article 18-1 : Nature des biens de retour

Les biens de retour se décomposent en plusieurs catégories :

- Le matériel roulant dont l'inventaire A1 est inséré à *l'annexe 9* ;
- Les immeubles affectés à l'exécution de la mission confiée à l'Etablissement, en ce compris les gares, stationnements, bureaux et entrepôts, parkings (inventaire A2 visé à *l'annexe 10*) ;
- Les infrastructures ferroviaires (inventaire A3)
- Les biens matériels ou immatériels nécessaires à l'exécution du service (inventaire A4).

Il est précisé qu'à la date de signature du contrat, les terrains et immeubles, le matériel roulant, l'outillage et le mobilier nécessaires à l'exploitation ferroviaire sont la propriété de la Collectivité qu'elle met à disposition de l'Etablissement exclusivement pour l'exécution du service.

Article 18-1.1 : Le matériel roulant

Le matériel roulant affecté au Chemin de fer est destiné à assurer les services voyageurs périurbains, interurbains, de messagerie et de fret. Le matériel roulant est la propriété de la Collectivité de Corse. Le matériel est mis à disposition de l'Etablissement.

L'Etablissement ne pourra, en aucun cas, céder ces biens à un tiers. Toutefois, sur accord expresse de la Collectivité, et dès lors que ces biens ne seraient plus nécessaires ou utiles au service public et qu'ils auraient été déclassés et seraient sortis du régime de la domanialité publique, ces biens remisés pourraient faire l'objet d'une cession à un tiers.

Le produit de cette cession revient à la Collectivité.

L'inventaire du matériel roulant A1 doit comprendre, à minima, les informations suivantes :

- Typologie, marque, année d'acquisition, date de mise en service, date de la dernière grande révision ou révision mi-vie ;
- Capacité d'accueil des usagers et la capacité totale d'accueil de personnes et de biens (pour le transport de marchandises ou de courriers) ;

- Présentation des équipements intégrés au matériel destinés à l'utilisation directe des usagers (espace PMR, espace vélos, climatisation, volume de la bagagerie, nombre de cadres d'affichage) ;
- Conformité aux obligations d'accessibilité (nombre de portes et leur largeur/hauteur du plancher, lacunes etc.).

L'inventaire A1 est tenu à jour en fonction des entrées et sorties et communiqué annuellement par l'Etablissement dans son rapport visé à l'article 66-2 du présent contrat.

Article 18-1.1.1 : Affectation du matériel roulant

L'EPIC établit, après concertation avec la Collectivité, une affectation de principe de l'utilisation du matériel roulant par plan de transport et transmet l'affectation théorique de la série au numéro de train ainsi que la composition des trains (unités simples/doubles/triples, nombre de places assises et debout théoriques).

Les hypothèses d'affectations prévisionnelles du matériel roulant sont travaillées sur une période pluriannuelle de 2 ans en cohérence avec les évolutions de desserte et de la demande.

La représentation cartographique de ces affectations est réactualisée et partagée chaque année.

L'EPIC est responsable de la gestion optimisée du parc du matériel, dans le cadre des dessertes définies par la Collectivité de Corse, de la consistance du service demandé et des impératifs liés à la maintenance.

Il s'engage à une utilisation rationnelle du parc, permettant d'une part d'engager le nombre maximal de matériels durant les périodes de pointe, et d'autre part de concevoir des roulements optimisés et robustes.

Article 18 -1.1.2 : Etat du matériel roulant

L'état du matériel roulant est décrit dans l'inventaire A1 *annexe 9*.

Cette description est faite à la signature de la convention ou dans les deux mois suivants son entrée en vigueur. Elle constituera l'état de référence pour ces biens. L'état des biens sera comparé en cours d'exécution avec cet état des lieux de l'année d'entrée en vigueur du contrat.

Le matériel-roulant devra toujours être en bon état d'entretien et de fonctionnement. Il doit permettre d'assurer la continuité du service et de respecter le plan de transport.

En cas de défaillance intervenant sur le matériel roulant, l'Etablissement préviendra la Collectivité dans un délai qui ne peut être supérieur à 4 heures et réunira le comité technique en vue d'arrêter les actions nécessaires pour, si possible, rendre le bien à nouveau en bon état de fonctionnement.

La Collectivité prend en charge les coûts de démantèlement des matériels roulant non repris conformément aux dispositions légales et réglementaires en vigueur et qui ne pourraient plus définitivement être affectés au service de transport ferroviaire.

La décision de retrait du matériel-roulant est prise par la Collectivité sur la base d'un rapport préparé par le comité technique. Ce rapport devra présenter toutes les considérations de fait techniques, financières et professionnelles qui justifieraient le retrait du bien concerné.

Article 18-1.2 : Les biens immobiliers nécessaires à l'exploitation

Sont biens immobiliers nécessaires au service public ferroviaire les gares, haltes, parkings affectés à l'activité ferroviaire, ateliers, entrepôts, dépôts et bâtiments appartenant à la Collectivité, existants à la date de signature de la présente convention participant à la réalisation des missions définies à l'article 1^{er} du présent contrat.

Ils seront également l'occasion pour l'Etablissement de valoriser le foncier qui lui a été confié par la Collectivité.

Il est précisé que toute nouvelle création de pôle d'échanges multimodaux, gare, halte, parking et bâtiment dans le périmètre mis à disposition de l'EPIC, pour développer l'activité ferroviaire et l'intermodalité, sera réalisée sous maîtrise d'ouvrage publique de la Collectivité et sous sa seule responsabilité technique et financière.

L'investissement immobilier couvre les opérations neuves et de réhabilitation/amélioration et les opérations d'importances faisant l'objet de co-financement.

Article 18-1.2.1 : Etat des immeubles

Les immeubles feront l'objet d'un inventaire A2 mettant en exergue l'état de ces immeubles, qui sera inséré à l'annexe 10 du présent contrat. Les stipulations de l'article 18-1 sont transposables au présent article pour ce qui concerne l'objet et la finalité de l'inventaire.

Article 18-1.2.2 : Inventaire des immeubles

Pour chaque bien concerné, l'inventaire A2 dressé conjointement par la Collectivité et l'Etablissement devra faire ressortir :

- Sa localisation géographique ;
- Ses caractéristiques techniques et dimensions ;
- Son accessibilité PMR et la description des équipements installés
- Les équipements installés pour accueillir les usagers (guichets, bornes, abris, mobiliers urbains installés, les quais, les modes de franchissement des voies, les toilettes, etc...) ;
- Les installations destinées à offrir des prestations de service (alimentation, distributeurs de boissons ou autre, accès à un point presse, produits souvenirs, etc...) ;
- Les écrans et emplacements dédiés à recevoir des actions de promotion ou de publicité ;
- Les éventuels escaliers mécaniques ;
- Les parcs de stationnement vélos, automobiles.

Cet inventaire devra être complété ou modifié, le cas échéant, au moins une fois par an.

Article 18-1.3. : Les infrastructures ferroviaires

La Collectivité de Corse met à disposition de l'Etablissement les infrastructures ferroviaires nécessaires à la circulation des trains, ci-après définies en vue de leur exploitation pour les besoins de desserte ferroviaire tels que définis par les plans de transport.

Ces infrastructures recouvrent les voies ferrées, les équipements de transport de l'énergie, le système de signalisation ferroviaire, les ouvrages d'art, le système de communication radio sol-train et de télécommunications

Les infrastructures lourdes sont constituées :

- Des ouvrages d'art (ponts, tunnels, viaducs) étant précisé que tous les ponts (ponts courants, viaducs, passerelles) relèvent de cette catégorie, quels que soient l'ouverture, le ou les matériaux constitutifs, la voie portée (ponts-rails, ponts-routes), la structure (ponts-cadre, ponts-dalles, ponts à poutres, ponts voûtés), la nature de l'obstacle franchi ;
- Les petits ouvrages sous voies (ponceaux, aqueducs, dalots, buses) ;
- Tous les ouvrages de soutènement.

Les infrastructures sont la propriété de la Collectivité de Corse ou de collectivités locales corses.

L'Etablissement s'engage à :

- Arrêter un plan de transport du réseau identifiant toutes les infrastructures susceptibles d'avoir un impact sur le trafic ;
- Assurer le contrôle de la qualité des ouvrages composant les infrastructures ;
- Développer une vision prospective d'utilisation du réseau ferroviaire ;

L'Etablissement tient informé sans délai la Collectivité de tout évènement de nature à altérer sérieusement l'état des infrastructures qui pourraient remettre en cause la continuité du service.

Dans ce cas, l'Etablissement met tout en œuvre pour maintenir le service de transport en situation dégradée, notamment par des moyens de transport de substitution d'une part, et pour trouver des solutions permettant de restaurer le bon état des infrastructures d'autre part. Ces solutions peuvent être cherchées de concert avec la Collectivité.

Article 18-1.3.1 : Etat des infrastructures

Les biens composant les infrastructures feront l'objet d'un inventaire A3 qui sera inséré en annexe de la présente convention. Les stipulations de l'article 18-3 sont transposables au présent article pour ce qui concerne l'objet et la finalité de l'inventaire.

Article 18-1.4 : Autres droits matériels et immatériels

Les droits considérés sont visés dans l'inventaire A4 et décrits en annexe.

Ils comportent notamment le système de commande centralisée.

Les marque « U Caminu di Ferru di a Corsica -Chemin de fer de la Corse », « Via Corsica » et son dérivé « Via Ferru » demeurent propriété de la Collectivité tout en autorisant leur exploitation notamment leur reproduction, leur utilisation, leur diffusion, leur adaptation, par l'EPIC sur tous types de supports et pour tous les besoins de l'exploitation du chemin de fer corse pour toute la durée de la convention.

La Collectivité de Corse met gratuitement à disposition de l'Etablissement ses logotypes ainsi que ceux du Chemin de Fer de la Corse pour les opérations de communication relatives au réseau.

Il en est de même de tous les droits strictement nécessaires à la poursuite de l'exploitation, notamment le logiciel de commande centralisée de la voie unique (CCVU) qui relève du régime des biens de retour.

Article 18-2 : Biens de reprise

Ces biens comprennent les petits matériels, les stocks, les approvisionnements et les biens immatériels, propriété de l'EPIC à la date de prise d'effet de la présente convention et/ou tous les biens acquis en substitution des biens ci avant visés tels que visés dans l'inventaire B annexé à la présente convention (*annexe 11*).

Ces biens peuvent, notamment, concerner les petits équipements notamment de billetterie, outillage, mobilier de bureau, bureautique, et serveurs associés.

Sont également concernés les biens immatériels notamment logiciels, licences, marques et logos.

Il en est de même des stocks, approvisionnements et pièces détachées.

Il en sera de même pendant toute la durée de la convention pour tous les biens mobiliers utiles à l'exploitation.

Par exception à ce qui précède, la Collectivité et l'Etablissement demeurent, chacun en ce qui les concerne, propriétaires de leurs licences, logotypes et autres droits de propriété intellectuelle, artistique, ou industrielle.

Les biens de reprise feront l'objet d'un rachat par la Collectivité, si elle le souhaite, à leur valeur nette comptable telle qu'elle figure dans les comptes de l'EPIC arrêtés à la date de survenance du terme.

L'EPIC assumera et assurera le renouvellement, l'entretien et la maintenance des biens susvisés de telle sorte qu'ils soient en bon état de fonctionnement au terme de l'exploitation.

L'Etablissement fait son affaire de l'utilisation de tous brevets, licences ou droits appartenant à des tiers. Les licences informatiques acquises par l'Etablissement dans le cadre du présent contrat sont considérées comme des biens de reprise. Elles sont ainsi intégrées à l'inventaire B

Article 18-3 : Les biens propres

L'Etablissement communique à la Collectivité chaque année l'inventaire de ses biens propres utilisés pour l'exécution de la mission de service (inventaire C).

Au terme de la présente convention, pour quelque cause que ce soit, les parties se rapprocheront pour apprécier l'opportunité et les conditions d'un rachat par la Collectivité.

Article 19. : Maintenance des biens d'exploitation

Au titre de ce sous axe, le développement de la sécurité exige une parfaite maintenance des biens nécessaires au service public ferroviaire.

Article 19-1 : Maintenance, gros entretien et renouvellement du matériel roulant

L'Etablissement a la charge et la responsabilité de l'entretien et du maintien en bon état de fonctionnement du matériel roulant, niveau I à V tels que définis en annexe 20.

Ces obligations perdurent tout au long de l'exécution du contrat, y compris au terme de celui-ci. Ceci implique que le matériel soit non seulement en capacité de marche normale, conformément à la réglementation applicable à la date de fin du contrat, mais également que le service puisse se poursuivre normalement au terme du présent contrat.

Les travaux d'entretien et de maintenance intègrent les actions qui s'avèrent utiles pour assurer la continuité du service et éviter un vieillissement anormal de ces biens.

Ces travaux d'entretien et de maintenance doivent donc permettre de maintenir la performance des biens, compte tenu de leur âge, de leur destination, de leur état normal d'usure et de leur usage.

L'Etablissement organise et assure librement la maintenance et l'entretien du matériel roulant qui s'avèrent nécessaires pour atteindre ces objectifs.

Ces opérations se feront dans le souci d'une optimisation des moyens existants, d'une gestion au meilleur coût et d'une amélioration permanente de l'efficacité et de la productivité des moyens qu'elle utilise pour faire fonctionner le Service.

Ces actions sont matérialisées par un plan de maintenance décrivant à l'avance la fréquence des opérations de maintenance ordinaire, l'intensité et la nature de ces maintenances et la durée d'immobilisation des biens.

A ce titre, et sans que la liste ne soit exhaustive, l'Etablissement aura la charge d'entretenir et de maintenir tous les équipements hydrauliques, mécaniques, thermiques, électriques, électroniques, informatiques équipant le matériel roulant.

L'Etablissement devra également mettre en œuvre une gestion préventive qui aura pour finalité d'arriver à identifier raisonnablement les usures et défaillances à venir de manière probable pour un acteur professionnel.

L'Etablissement organisera un plan de maintenance et un suivi des opérations en lien avec les obligations en matière de sécurité de manière à pouvoir gérer au mieux, dans un souci d'efficience productive. L'EPIC s'efforcera à organiser les maintenances de façon à entrainer le moins d'indisponibilité et de modifier le moins possible les plans de transport.

Les résultats de ces contrôles et mesures préventives sont communiqués à la Collectivité dans les meilleurs délais.

Article 19-1.1. : Description des opérations d'entretien -maintenance

Article 19-1.1.1 : Maintenance courante, préventive et curative (niveaux 1 à 3)

Les travaux d'entretien et de maintenance comprennent toutes les opérations qui sont nécessaires pour assurer en permanence, notamment la sécurité, la continuité du service et éviter un vieillissement anormal du matériel roulant.

L'EPIC assure la maintenance du parc dans le respect des règles de maintenance, de manière à assurer un taux de disponibilité permettant le respect des compositions des trains prévues dans les roulements et celui des règles de sécurité de circulation des autorails et engins entrant dans ces compositions.

La maintenance assurée et assumée par l'EPIC sous sa maîtrise d'ouvrage s'entend de :

- La maintenance courante ;
- La maintenance préventive ;
- La maintenance curative ;
- De certaines opérations particulières.

Cette maintenance est financée dans le cadre du forfait de charges C1.

1) La maintenance courante :

La maintenance courante concerne principalement l'ensemble des opérations de maintenance préventive journalières voire hebdomadaires qui contribuent au bon fonctionnement quotidien et à la bonne image de marque du transport, notamment :

- Le lavage extérieur automatique au défilé ou manuel ;
- Le nettoyage intérieur manuel ;
- Le remplissage des sablières et des graisseurs de boudins ;
- Les contrôles sur signalement ;
- Le contrôle de niveaux et le remplissage éventuel des divers réservoirs.

2) La maintenance préventive :

La maintenance préventive s'applique à l'ensemble des actions effectuées selon des critères prédéterminés dans l'intention de réduire la probabilité de défaillance des véhicules en distinguant la maintenance préventive systématique, la maintenance préventive conditionnelle-la maintenance préventive prévisionnelle.

3) La maintenance corrective :

La maintenance corrective est l'ensemble des actions effectuées par suite d'une défaillance en vue de remettre le véhicule, les équipements ou organes en état de fonctionnement.

La maintenance corrective envisagée est uniquement la maintenance curative en atelier.

4) Opérations particulières concernées :

Cette dénomination regroupe certaines des opérations de maintenances préventives ou correctives dites « lourdes » notamment :

- Les interventions lourdes en ligne ;
- La désolidarisation des caisses ;
- Le dégroupage des bogies ou groupes de propulsion ;
- L'entretien des roues ;
- Les révisions d'organes ;
- Les reprises de tôlerie et peinture.

Article 19-1.1.2. : Grosses réparations Maintenance industrielle et investissements techniques (niveaux 4 et 5)

Les opérations de maintenance industrielle et les investissements techniques, et les opérations dites de mi-vie sont des opérations de maintenance lourdes pouvant s'apparenter à des opérations d'investissement.

Ces opérations sont décidées et financées par la Collectivité, hors contribution publique.

L'EPIC informe la Collectivité sur les opérations à réaliser sur le matériel roulant et en assure la maîtrise d'œuvre.

Ces opérations couvrent :

- Le programme industriel de maintien en conditions opérationnelles du matériel roulant ;
- Les programmes d'investissement relatifs aux modifications portées sur le matériel roulant tels que pour les projets de modernisation de niveau 5 ;
- Opérations de mi-vie (RG16).

Après 20 ans de circulation, à mi-vie, les rames doivent être entièrement révisées et renouvelées en atelier afin de leur permettre de circuler à nouveau durant 15 à 20 ans en toute sécurité et dans les meilleures conditions de confort pour les voyageurs.

Cette rénovation est l'occasion d'améliorer énergétiquement les trains dans un souci écologique et de durabilité du matériel.

Cette opération de maintenance lourde consiste à reprendre la quasi-intégralité de la rame pour la remettre à un état quasi-neuf, en démontant l'intégralité de chaque train pour nettoyer, réparer et repeindre chacune des pièces puis les remonter à l'identique.

Cette phase permet de s'assurer de l'état et du bon fonctionnement des pièces utilisées.

Sont notamment concernés : la caisse avec un traitement de la corrosion, la chaîne de traction, les organes majeurs (bogies, panneaux de freins, climatisations, aménagements intérieurs, remise à neuf des sièges, vitrages, toilettes).

Il s'agit aussi de remettre à niveau des systèmes vieillissants comme la vidéo surveillance ou le système de contrôle de fermeture des portes.

En complément de ces opérations techniques incontournables, la Collectivité peut décider d'apporter certaines modernisations :

- Pour améliorer l'esthétique et le confort pour les voyageurs : réaménagement des espaces intérieurs pour permettre plus d'emport ou une meilleure accessibilité, installation de prises sur les sièges ou du Wifi, passage à un éclairage LED, intégration d'un système d'information voyageur embarqué etc. ;
- Pour renforcer les performances environnementales du train : régulation de la climatisation, éco-stationnement, filtres à particules pour les moteurs.

Cette opération de maintenance permet d'utiliser de façon optimale un train durant toute sa durée de vie.

La décision de mise en œuvre des investissements techniques est prise par la Collectivité sur proposition de l'Etablissement et s'inscrit dans le cadre du programme pluriannuel d'investissements.

Le dossier de présentation établi par l'EPIC en aide à la décision de la Collectivité devra avoir défini les fonctionnalités escomptées par cet investissement notamment l'amélioration de la régularité, de la sécurité, l'amélioration du service), le programme de l'opération concernée, les coûts et les délais à respecter.

La décision de la Collectivité précisera le cadre des opérations confiées à l'EPIC à cet égard.

En cas de modifications dans la mise en œuvre de ces programmes ayant un impact identifiable sur le COP, les parties s'engagent à étudier au cas par cas les impacts de ces modifications qui pourront donner lieu à un avenant du COP.

Toute acquisition de matériel roulant nouveau donne lieu à un avenant au COP prenant en compte l'impact financier lié à la maintenance dudit matériel et à l'aménagement des installations.

Article 19-1.2 : Définition des niveaux de maintenance

Les niveaux de maintenance caractérisent notamment :

- La complexité des procédures ;
- La complexité d'utilisation ou de mise en œuvre des outils nécessaires ;
- Le niveau de qualification du personnel.

Les opérations sont réparties sur 5 niveaux de maintenance :

- Niveau 1(UD1N) : concerne les opérations nécessaires à l'exploitation et réalisables, sur instructions simples, sur des éléments facilement accessibles en toute sécurité à l'aide d'équipements de soutien intégrés (la maintenance courante) ;
- Niveau 2 (UD2N) : concerne les opérations qui nécessitent des procédures simples et/ou des équipements de soutien intégrés ou non, de mise en œuvre et utilisation simple (les opérations simples de maintenance préventive et corrective effectuées par échange standard de sous-ensembles, équipements ou organes sur le véhicule) ;
- Niveau 3(UD3N) : concerne les opérations qui nécessitent des procédures complexes et/ou des équipements de soutien intégrés ou non, de mise en œuvre et d'utilisation complexe (les opérations de maintenance préventive et corrective plus complexes nécessitant des réglages ou des échanges de composants) ;

- Niveau 4(UD4N) : concerne les opérations dont les procédures impliquent la maîtrise d'une technique et/ou d'une technologie particulière et/ou la mise en œuvre d'équipements de soutien spécialisés (les opérations de maintenance curative de sous-ensembles ou d'équipements complexes déposés) ;
- Niveau5(UD5N) : concerne les opérations dont les procédures impliquent un savoir-faire faisant appel à des techniques ou technologies particulières, des processus et/ou des équipements de soutien industriels (les opérations particulières et de mi-vie).

Article 19-2 : Entretien-maintenance des immeubles

Article 19-2.1 : Investissement et réhabilitation

L'investissement couvre les opérations neuves et de réhabilitation/amélioration et les opérations d'importances faisant l'objet de co-financement. Les gros travaux relevant de l'article 606 du Code civil affectant l'immeuble dans sa structure et sa solidité générale restent de la responsabilité de la Collectivité.

A ce titre, relèvent de la Collectivité les grosses réparations aux gros murs, aux voutes, poutres et toitures, murs de soutènement et de clôture, plus généralement toutes les réparations touchant à la structure ou à la solidité de l'ouvrage. Pour ces travaux, l'établissement et la Collectivité concluront des conventions spéciales qui traiteront de la maîtrise d'ouvrage, de la prise en charge financière, des délais d'exécution et des prescriptions techniques particulières.

L'ensemble des travaux d'investissement prévisibles sera intégré au plan d'investissement immobilier arrêté par l'Etablissement qui devra tracer l'ensemble des travaux programmés à cinq ans. Il sera inséré au PPI annexe 13.

Toute opération de travaux devra être précédée, indépendamment de l'existence du plan susmentionné, d'une information préalable auprès de la Collectivité et des éventuelles collectivités locales concernées. Ceci afin de permettre, le cas échéant, de prendre les mesures de police administrative qui s'imposeraient.

L'Etablissement devra prévenir la Collectivité le plus en amont possible sur les besoins de gros entretien ou de renouvellement liés au Service, quels qu'ils soient.

Article 19-2.2 : Entretien et maintenance courants

Le fonctionnement recouvre le petit et le gros entretien dont la maintenance et la remise en état.

L'Etablissement assure l'entretien courant et la maintenance de ces immeubles de façon que l'immeuble reste en bon état d'utilisation de façon à assurer la continuité du service et permettre l'accueil des usagers, les utilisateurs et les tiers en parfaite condition de sécurité. L'Etablissement sera également chargé de réaliser les opérations de remise en état des gares, haltes, parkings et sites existants identifiés conjointement avec la Collectivité pour favoriser le report modal.

L'Etablissement devra réaliser les travaux nécessaires pour assurer ce bon état d'entretien.

Le comité technique visé à l'article 52-1 est compétent pour apprécier l'état des immeubles.

Article 19-3 : Entretien des infrastructures

Il est précisé qu'au sens du présent article, la maintenance doit être entendue comme l'ensemble de toutes les actions techniques, administratives et de management durant le cycle de vie d'une installation et destinées à la maintenir ou à la rétablir dans un état apte à garantir des performances et des caractéristiques mécaniques et géométriques permettant d'assurer le service de manière continue et en toute sécurité pour les participants au service public, les usagers et les tiers.

L'Etablissement organisera un plan de maintenance et un suivi des opérations en lien avec les obligations en matière de sécurité de manière à pouvoir gérer au mieux, dans un souci d'efficacité productive.

Article 19-3.1 : Surveillance des infrastructures lourdes

Les opérations de surveillance de ces ouvrages font l'objet d'un régime spécifique.

La surveillance est constituée d'un ensemble d'interventions (examens visuels, sondages, épreuves et essais, mesures, investigations) destinées à évaluer l'état de l'ouvrage.

La surveillance et les autres opérations de maintenance doivent permettre aux ouvrages d'assurer en permanence le niveau de service pour lequel ils ont été construits (modifiés, renforcés ou adaptés), pendant leur durée de vie raisonnable.

Ces missions de surveillance doivent permettre de garantir en toute circonstance la sécurité des circulations et des personnes.

Ces missions de surveillance des ouvrages incombent à l'Etablissement.

Toutefois, si ces opérations de surveillance identifient des travaux nécessaires à réaliser pour restaurer, consolider, reconstruire l'ouvrage, les travaux seront exécutés sous maîtrise d'ouvrage de la Collectivité et supportés financièrement par cette dernière.

Les deux parties se réuniront dans les meilleurs délais pour arrêter les modalités d'intervention de ces travaux sur l'ouvrage.

Seront notamment évoqués le calendrier d'exécution des travaux et les éventuelles conséquences sur le bon fonctionnement du service.

Ces échanges pourront se matérialiser par une convention spécifique.

Elles se décomposent en trois types d'interventions programmées :

❖ La surveillance courante des installations

Elle comprend les observations quotidiennes non programmées qui visent à inspecter l'état des infrastructures.

Elles se font à l'occasion de trajets en train, des inspections informelles en gare ou par tout autre moyen.

Tout désordre identifié à cette occasion doit faire l'objet d'une rédaction d'un procès-verbal qui sera notifié aux services compétents de l'Etablissement. Ces derniers seront alors chargés de mener des opérations de contrôle et de vérification pour juger de l'état des biens.

Un rapport sera alors rédigé par les services de l'Etablissement pour présenter la cause des opérations de contrôle, l'état du bien et les mesures à prendre le cas échéant.

Ce rapport est notifié dans les quinze jours suivant les observations sur le terrain. En cas de péril grave et imminent, ce rapport est envoyé sans délai.

La Collectivité, en concertation avec l'Etablissement et tout tiers intéressé ou avisé décidera des suites à donner, et notamment de la nécessité ou non de procéder à des travaux

❖ La surveillance périodique

Elle comprend les inspections détaillées (1) et les visites intermédiaires ou les visites annuelles (2)

Les inspections détaillées

Les inspections détaillées ont pour objet de relever toutes les déficiences des structures et réclament l'examen précis et approfondi de tous les composants des ouvrages.

Le constat qui en résulte doit permettre l'analyse de l'évolution des avaries et fait l'objet d'un procès-verbal.

L'inspection détaillée est à la base du programme d'entretien, de réparations ou de renouvellement des ouvrages.

Ces opérations de surveillance sont à exécuter une fois tous les cinq ans sauf mise en place d'une surveillance accrue et complémentaire.

Les ouvrages concernés par les inspections détaillées sont repris à l'IN 0017 du CFC.

La liste des ouvrages à inspecter comprend tous les ouvrages situés sur les lignes du CFC.

Elle est établie à partir du répertoire des ouvrages dont la surveillance est assurée par le CFC.

Les règles à respecter pour les ouvrages considérés soit comme relevant de techniques spéciales, soit présentant des risques particuliers du fait de leur conception, leurs dimensions ou leur environnement, il peut être fait appel à un organisme extérieur pour la réalisation des inspections détaillées. Il s'agit des ouvrages énumérés ci-après : ponts métalliques, ponts mixtes, buses métalliques, ponts en béton précontraint, ponts voûtés en maçonnerie à voûte surbaissée, ouvrages ayant leurs fondations en site aquatique, murs de soutènement de hauteur maximale supérieure à 3 mètres

L'inspection détaillée incombe à l'Etablissement.

En cas de découverte d'avaries susceptibles de faire courir des risques, le responsable de l'inspection détaillée prendra les mesures immédiates pour assurer la sécurité des circulations et des personnes et établira des procès-verbaux d'inspection détaillées

L'Etablissement, est tenu d'informer en permanence la Collectivité de Corse de l'état exact du patrimoine dont il a la charge.

Si les constatations conduisent à des mesures particulières (surveillance complémentaire, ralentissements, réparations) indépendamment des mesures prises, ces constatations sont mentionnées sur le procès-verbal.

Les visites intermédiaires

Les visites intermédiaires pour les ouvrages soumis à inspections détaillées et visites annuelles pour les ouvrages non soumis à inspections détaillées :

Les visites intermédiaires doivent permettre de détecter à temps une évolution rapide des avaries ou désordres décelés ainsi que l'apparition éventuelle de nouvelles avaries ou de nouveaux désordres.

Elles ont lieu tous les ans.

Les visites intermédiaires et les visites annuelles permettent également de constater les modifications éventuelles du site environnant l'ouvrage.

Toutes les visites intermédiaires et les visites annuelles d'une année donnée doivent être exécutées entre le 1er octobre de l'année précédente et le 30 septembre afin de permettre l'exploitation des comptes rendus correspondants pour la préparation des listes « état-navettes » qui constituent les propositions des travaux de maintenance.

L'Etablissement réalise les visites intermédiaires et les visites annuelles permettant :

- De connaître les installations et leur état ;
- D'évaluer l'ordre d'urgence des travaux d'entretien courant ;
- De permettre la prise en compte de facteurs liés à l'environnement de l'ouvrage (voie, ouvrages en terre, tiers).

Actions immédiates après les visites intermédiaires et les visites annuelles :

Si des anomalies susceptibles d'affecter le comportement de l'ouvrage (fondations ou superstructures) sont constatées par l'Etablissement, ce dernier prend immédiatement les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des circulations et des personnes et définit les travaux à réaliser à la charge de la Collectivité.

❖ La surveillance complémentaire

Il s'agit de la surveillance exercée lors des tournées ou au cours de travaux.

Lorsque le cycle de la surveillance périodique ne permet pas de s'assurer de la fiabilité d'exploitation d'un ouvrage, des mesures d'exploitation appropriées sont prises et il est mis en œuvre une surveillance complémentaire qui est formalisée.

Il convient également de préciser les règles applicables aux ouvrages dits « Ouvrages à statut particulier ».

Ce sont les ouvrages qui sont la propriété d'une autre personne publique ou privée que la Collectivité et/ou qui sont gérés par une autre personne.

L'Etablissement signale par écrit au tiers les anomalies constatées au cours de la surveillance courante.

Lorsque le comportement de l'ouvrage géré par lui peut mettre en cause la sécurité ou la régularité des circulations ferroviaires, l'Etablissement notifie au tiers l'état de l'immeuble et le risque éventuel.

L'Etablissement pourra saisir les autorités administratives et/ou judiciaires compétentes pour que toutes les mesures soient prises pour assurer la sécurité des personnes et des biens ainsi que la continuité du service.

Sur la matérialisation des contrôles et de la surveillance :

L'Etablissement doit se voir adresser les procès-verbaux des inspections détaillées dès leur réalisation.

La Collectivité assure la prise en charge des opérations de remise en état des infrastructures lourdes qui la concernent

Article 19-5. : Entretien des autres infrastructures

L'Etablissement a la charge et la responsabilité de la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement partiel voie ballast au sens de l'article 3 des autres infrastructures du réseau ferré de Corse ci-avant définies dans des conditions et limites définies à l'annexe 20 référentiels de maintenance.

La politique de maintenance devra prendre en compte l'accroissement du trafic et l'évolution du plan de transport.

Un des objectifs fixés pour l'évolution du plan de transport du CFC est d'augmenter la fréquence des circulations sur le réseau et particulièrement sur les trois zones péri-urbaines de Bastia, d'Aiacciu et entre l'Isula-Rossa/Calvi.

L'Etablissement a connaissance des zones où la circulation est fixée à 80 km/h, vitesse limite qui doit être prise en compte en termes de règles de maintenance. Les cycles de maintenance doivent être adaptés en fonction des tronçons de ligne.

La maintenance qui pèse sur l'Etablissement recouvre :

- Les principes généraux de surveillance ;
- L'organisation de la maintenance préventive des biens ;
- L'organisation de la maintenance corrective en cas de défaillance ;
- Les opérations de réhabilitation ou de mise à niveau ;
- Les renouvellements partiels.

Elle s'applique à la voie courante (VC) qui désigne les rails, les traverses, les attaches, le ballast et les abords.

Ces opérations de maintenance auront pour finalité de :

- Assurer la sécurité des biens et des personnes ;
- Assurer la conservation du matériel ;
- Assurer un service satisfaisant à l'utilisateur ;
- Être vertueuse en dépense en anticipant au maximum les travaux.

A ce titre, la Collectivité précise que trois actions participent à la recherche de ces objectifs :

- La surveillance des installations ;
- La recherche d'informations ;
- Les interventions.

L'Etablissement établit un Calendrier Programme Annuel de Maintenance (CPAM) détaillant le contenu et le plan de maintenance des voies principales et des appareils des voies principales, ainsi que les abords.

Ce calendrier programme annuel est la déclinaison d'un programme pluriannuel de maintenance des installations (plan de maintenance) et permet une visualisation du programme de l'année et assurer la traçabilité des réalisations. Il est adaptable tout au long de l'exercice.

Ce calendrier doit pouvoir être présenté à jour à toute demande interne ou externe (audit STRMTG notamment).

L'Etablissement devra mettre en œuvre les actions suivantes pour assurer une maintenance vertueuse des infrastructures et assurer une surveillance continue des biens de manière à garantir une totale sécurité de l'exploitation. La surveillance de la voie est décrite dans les IN 004 et IN 005.

L'organisation de la maintenance préventive ne permet pas d'obtenir l'assurance qu'entre deux vérifications programmées, une défaillance ne puisse intervenir.

Cette défaillance peut être d'origine extérieure (intempéries, malveillance) ou due à une dégradation plus rapide que celle estimée (estimation de la criticité non conforme à la réalité de la situation).

Le détail des opérations de maintenance est décrit en annexe 20 de la présente convention.

Pour déceler ces défaillances, plusieurs formes de maintenance seront à organiser :

❖ La maintenance préventive systématique (MPS) :

La maintenance préventive systématique permet de s'assurer du maintien en bon état des éléments de la voie dont la criticité est élevée.

Ces vérifications sont caractérisées par leur déclenchement systématique.

❖ La maintenance préventive conditionnelle (MPC) :

La maintenance préventive conditionnelle requiert une recherche préalable d'informations sur l'état des différents constituants de la voie, afin de mieux tenir compte de la dégradation réelle du matériel.

En fonction des résultats des recherches d'information, des remplacements de pièces sont réalisés. Ces remplacements de pièces font partie du périmètre de la MPC.

❖ La maintenance corrective (MC) :

La maintenance corrective vise à rétablir le bien en bon état de fonctionnement pour lui permettre d'accomplir sa fonction requise.

La maintenance corrective n'est pas programmée et oblige l'Etablissement à disposer de moyens nécessaires pour réaliser ces actions. L'astreinte pourra être un mode d'organisation pour répondre à ces exigences.

Les 3 niveaux de maintenance MPS, MPC et MC sont à la charge de l'Etablissement.

❖ Les opérations de remise à niveau :

Elles consistent à réaliser des interventions programmées à long terme visant à régénérer, partiellement ou intégralement, l'un des constituants de la voie. Il peut s'agir de :

- Renouvellement partiel de rail (RR) ;
- Relevage de voie (REL) ;

- Renouvellement du plancher (RT) ou remplacement massif de traverses.

Ces interventions peuvent intégrer une remise en état ou une amélioration des qualités de la plate-forme supportant la voie, comme l'assainissement, la confection ou le rétablissement de dispositifs de drainage des eaux.

Ces interventions sont assurées aux plans technique et financier par l'Etablissement.

❖ Les renouvellements complets :

Ils consistent à remplacer tous les constituants de la voie (rails traverses, ballast) au cours d'une même opération

Cette intervention est programmée à long terme et a pour objectif de :

- ✓ Renouveler des constituants ayant atteint leur limite d'usure ;
- ✓ Renouveler des constituants obsolètes par du matériel récent permettant une économie de maintenance courante et permettant d'accroître la performance du réseau ;

Le coût de cette maintenance est supporté par la Collectivité. L'EPIC assure la maîtrise d'ouvrage des travaux qui sont réalisés sous sa responsabilité technique et son contrôle.

Indicateurs annuels :

- ✓ Mise à jour des inventaires renseignés et valorisés ;
- ✓ Niveau de maintenance préventive sur matériels roulants et infrastructures ;
- ✓ Durée des maintenances des matériels roulants et impacts sur le plan de transport ;
- ✓ Nombre d'inspections détaillées et de visites intermédiaires réalisées annuellement les infrastructures.

Titre 4 : AXE STRATEGIQUE 3 -DEVELOPPEMENT DE LA QUALITE DES SERVICES VIS-A-VIS DES USAGERS

Cet axe stratégique vise des objectifs d'amélioration de qualité des services offert aux usagers dans le cadre du service public ferroviaire. Il se décompose en sous axes :

- Sous axe 1 : Qualité du service aux usagers ;
- Sous axe 2 : Développement de l'accessibilité ;
- Sous axe 3 : Modes de transport doux ;
- Sous axe 4 : Parkings relais ;
- Sous axe 5 : Service dégradé ;
- Sous axe 6 : Informations aux usagers.

Article 20 : Définition de l'offre de transport ferroviaire

L'offre de transport telle que définie à l'article 3 de la présente convention, s'apprécie au regard des paramètres suivants :

L'offre de transport actuelle qui permet une base de comparaison.

L'offre de transport cible qui est celle présentée comme un objectif à atteindre lorsque le service s'effectue dans des conditions normales.

L'offre de transport réelle qui constitue l'offre cible adaptée en fonction des aléas et difficultés ou évènements rencontrés pendant l'exécution du service.

Article 20 -1 : Offre de transport actuelle

L'offre de transport porte sur la réalisation d'un service régulier de transport de voyageurs sur le réseau ferré de Corse.

Ce réseau comporte deux lignes comme représentées en annexe 1 de la présente convention.

Il dessert 16 gares et 41 haltes réparties sur l'ensemble de ces lignes.

Les horaires des dessertes et plans de transport sont annexés à la présente convention (annexe 15).

Les grilles tarifaires sont également présentées en *annexe 18*.

L'Etablissement a connaissance que le linéaire pourra être étendu à moyen terme au sein des agglomérations d'Ajaccio et de Bastia pour desservir les sites urbanisés et améliorer ainsi l'accessibilité du service. A ce titre, il pourra prendre la forme d'un « train-tram » pour traverser ces aires urbaines.

L'organisation de l'intermodalité train/car-voiture fait partie des objectifs à atteindre pour compléter l'offre de service. Des actions de désenclavement de l'intérieur du territoire seront réalisées dans le cadre de la politique des transports intérieurs définie et mise en œuvre par la Collectivité de Corse et par l'augmentation des parts modales du train dans une vision globale de la mobilité en Corse et de l'intermodalité.

Article 20-2 : Offre de service cible

La Collectivité attend la mise en œuvre d'une offre de transport fiable et évolutive. C'est l'offre de service cible. Une offre cible sera élaborée en 2024.

Elle est basée par référence à l'offre actuelle connue et améliorée par les projections réalistes et raisonnables en lien avec la conclusion de la présente convention.

Cette offre de service cible peut évoluer tous les ans à la demande de la Collectivité. Sans initiative de sa part six mois avant la date anniversaire de la convention, l'offre de service cible est reportée sur l'année suivante dans les mêmes conditions.

Elle est décomposée pour chacune des deux lignes du réseau.

Article 20-3 : Offre de transport de référence

Pour une année donnée, l'Offre de transport de référence est constituée de l'Offre de transport cible modifiée des circulations ou arrêts décidés par la Collectivité, soit du fait de week-ends prolongés ou de vacances scolaires ou de particularités saisonnières, soit du fait de travaux majeurs identifiés dans le cadre des réductions de capacités imposées pour la gestion des infrastructures ferroviaires.

Les travaux majeurs sont les travaux désignés par l'Etablissement comme générant un impact fort matérialisé par une fermeture de ligne d'au moins 8 heures par jour sur une durée d'au moins six semaines.

La liste de ces travaux majeurs est validée en juin de l'année N-1 pour procéder, conjointement, à la détermination de l'impact financier de ces travaux dans le cadre du devis annuel.

L'Offre de transport de référence est décomposée pour chaque ligne de service.

Dans le cadre des travaux majeurs dont la liste aura été validée en juin de l'année N-1, la Collectivité décide de la mise en place par l'Etablissement de dessertes de substitution par autocar sur la période concernée. Cette offre routière est alors intégrée à l'Offre de transport de référence.

L'Offre de transport de référence de l'année N+1 est arrêté en septembre de l'année n, de manière synchronisée avec la transmission du devis prévisionnel annuel. L'Offre de transport de référence fait l'objet d'un chiffrage prévisionnel au 15 juillet de l'année N.

Il intègre les effets sur les charges et sur les objectifs de recettes.

La non-réalisation de l'offre de transport de référence peut, si la Collectivité le juge opportun, faire l'objet d'un malus fixé par rotation ou voyage non réalisé, sans justification considérée valable par la Collectivité.

Sous axe stratégique n° 1 : Objectifs de qualité du service public ferroviaire rendu aux usagers

Article 21 : Performances qualité attendues par la Collectivité

Article 21-1 : Items de Performance qualité

L'Etablissement se voit confier dans le cadre de l'exécution du contrat une recherche de performance autour des objectifs de qualité assignés par la Collectivité. Elle s'inscrit dans la recherche d'une rentabilité collective correspondant au coût et l'impact global générés par le transport ferroviaire par comparaison avec les moyens de transports individuels motorisés.

Cet impact concerne aussi bien le coût du trajet que les dépenses connexes liées à la construction et à la maintenance des infrastructures de même qu'une augmentation de la fréquentation ferroviaire notamment en zone péri-urbaine.

Les objectifs de performances se matérialiseront par les actions suivantes :

- Renforcer, améliorer et moderniser le fonctionnement du service public ;
- Tendre vers une efficacité productive et économique du service public ferroviaire ;
- Valoriser le patrimoine du réseau ferré, son image de marque et l'action de la puissance publique.

Les objectifs de performance qualité se déclineront selon plusieurs items :

- **Respect de la ponctualité** : ce niveau sera apprécié sur la base de l'ensemble des rotations ferroviaires. Les parties conviendront d'un objectif annuel de ponctualité,

toutes rotations confondues, qui devra être respecté sauf à prendre le risque d'un malus tel que prévu à l'article 68 de la présente convention ;

- **Respect de la régularité** : ce niveau sera apprécié sur la base de l'ensemble des rotations ferroviaires. Les parties conviendront d'un objectif annuel de régularité qui devra être respecté sauf à prendre le risque d'un malus tel que prévu à l'article 68 de la présente convention ;
- **Respect du taux maximum d'indisponibilité de l'infrastructure** selon les sections du réseau et **celui de la disponibilité requise des matériels roulants** suivant le type de dessertes et par plan de transport. Les parties conviendront d'un objectif annuel d'indisponibilité par infrastructure qui devra être respecté sauf à prendre le risque d'un malus tel que prévu à l'article 68 de la présente convention ;
- **Respect de la propreté des rames**, absence de tags, état des sièges etc, la propreté et l'état de fonctionnement des toilettes.... Les parties conviendront d'un objectif annuel de propreté sur l'ensemble des rames qui devra être respecté sauf à prendre le risque d'un malus tel que prévu à l'article 68 de la présente convention.

Ces objectifs sont développés en *annexe 26*.

Ils seront contrôlés trimestriellement sur la base d'indicateurs objectifs et fiables conjointement déterminés par les parties, dans les 6 mois suivant l'entrée en vigueur de la présente convention, notamment des enquêtes effectuées à l'initiative de la Collectivité ou toute personne qu'elle désignera d'une part et de l'EPIC d'autre part.

Article 21-2 : Modalités d'évaluation

En pratique et en sus des enquêtes et contrôles effectués par la Collectivité sur la base des éléments à contrôler, établis d'un commun accord par les parties, la qualité perçue par les voyageurs peut faire l'objet d'enquêtes organisées par l'EPIC ou d'une évaluation par le biais d'un questionnaire établi conjointement entre les parties, reprenant les thématiques évoquées ci-dessus, distribué dans les trains par les agents de l'Etablissement.

Ces évaluations sont réalisées au moins 1 fois par trimestre sur chacune des rotations.

L'Etablissement en communique les résultats à la Collectivité dans les comptes rendus trimestriels pour les comités de suivi et en bilan dans le rapport annuel et s'engage à fournir toute explication à la Collectivité pour chaque critère.

Chaque grief dont les résultats ne seraient pas conformes aux objectifs fixés sera comptabilisé pour apprécier le niveau de réalisation de l'objectif annuel et pourra donner lieu à application de pénalités telles que visées à l'article 68 de la présente convention si la Collectivité le juge opportun.

La Collectivité de Corse et l'EPIC conviennent d'un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention avant la mise en œuvre effective des mesures de qualité des objectifs susvisés et de toute mise en œuvre du système de malus corrélatif qui ne pourra donc éventuellement impacter que la contribution prévue pour l'année 2026.

Indicateurs annuels : définis en annexe qualité.

Article 22 : Gestion de l'information sur l'emport et la fréquentation

Une information précise doit être apportée à la Collectivité sur l'adéquation de l'emport et la fréquentation des trains.

L'emport est défini comme le nombre de places offertes aux usagers (places assises ou debout) à bord des trains pour satisfaire les fréquentations prévisionnelles.

Dans la définition de l'offre contractuelle de transport à venir, l'emport devra être compatible avec une ambition de hausse de trafic en voyageurs/ Kilomètres de l'ordre de 10 % entre 2024 et 2028 compris à moyens constants.

L'objectif commun est qu'aucun usager ne puisse accéder aux trains par manque de place.

Au-delà de l'emport, la Collectivité souhaite s'assurer d'un niveau de confort optimal à bord des trains : à ce titre, il est prévu que les situations de voyageurs debout (en situation normale) soient limitées aux trajets courts, périurbains, de 15 minutes au maximum.

Les parties s'engagent à mettre en place un suivi de l'emport, produit jour par jour et de son adéquation au besoin selon le calendrier suivant :

2024 : expérimentation du suivi de la production de l'emport (Nombre de places assises et debout offertes en situation nominale et en situation réelle) sur des tronçons à enjeux. Les résultats permettront une approche de l'emport par tronçon, par mission et par train

2024 : déploiement du suivi de la production de l'emport sur les sections de ligne les plus chargées.

En parallèle de l'emport, l'exploitation des comptages automatiques dont est équipé le matériel ferroviaire permettra une connaissance de plus en plus fine des fréquentations par tronçons et sur l'ensemble du réseau.

A l'issue de l'expérimentation, un bilan coût/avantage sera réalisé pouvant amener à un redéploiement du matériel ferroviaire et de la composition des trains de manière à mieux couvrir les parcours les plus chargés et à l'exploitation plus systématique des comptages automatiques.

Indicateur : suivi de l'emport/fréquentation et propositions d'aménagement.

Sous axe stratégique n°2 : Développement de l'accessibilité

Article 23 : L'accessibilité du service pour tous

La Collectivité fait de l'accessibilité du service pour tous une priorité absolue.

Pour ce faire, le service doit être accessible à toute personne, quel que soit son état physique.

L'Etablissement se conformera aux dispositions du Règlement (UE) 2021/782 du parlement européen et du conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

En outre, il est rappelé qu'aux termes de l'article L. 111-7 du Code de la construction et de l'habitation, issu de la loi n°2005-102 pour l'égalité des droits et des chances du 11 février 2005, les locaux et installation des Etablissements recevant du public doivent être accessibles à tous et notamment aux personnes en situation de handicap.

En application de l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des Etablissements recevant du public, des transports publics pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et ses lois et décrets d'application, la Collectivité a élaboré un Schéma Directeur d'Accessibilité de la Collectivité de Corse.

Ce schéma est décliné pour le transport ferroviaire de la Corse (*annexe 7*).

L'amélioration de l'accessibilité au réseau ferroviaire des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, quelle que soit la difficulté éprouvée, est une volonté forte, partagée par la Collectivité et l'Etablissement. Elle sera prise en compte dans toutes les réflexions et les actions menées dans le cadre du présent contrat.

Toutes les formes de mobilité restreinte sont concernées : les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, les personnes de petite taille, les personnes à mobilité temporairement restreinte, les personnes accompagnées d'enfants, les femmes enceintes...

Pour assurer l'accueil et des services de transport adaptés, l'Etablissement s'engage à mener des plans d'actions portant sur :

- La formation de tous les personnels en contact avec la clientèle (en gare comme à bord des trains) ;
- L'information simplifiée PMR des clients sur les trajets en gare, aux arrêts, à distance ;
- La contribution aux mises aux normes « accessibilité » des espaces et des équipements d'information, en gare et des arrêts à distance et à bord ;
- La vigilance sur la disponibilité des équipements en gare relevant du périmètre de responsabilité de l'Etablissement et sur les mesures nécessaires à prendre en cas de dysfonctionnements ou de situations dégradées ;
- La contractualisation avec les autocaristes lors de la mise en œuvre de moyens de substitution, de la mise en accessibilité des autocars ;
- La continuité de l'accompagnement à bord et en gare en cas de prise en charge humaine dans la limite des textes applicables ;
- La communication commerciale auprès des services adaptés aux personnes porteuses d'un handicap via les canaux de communication classiques du Chemin de fer (site internet, agents en gare ou aux guichets et des supports commerciaux ponctuels spécifiques tels que les flyers).

Par ailleurs, conformément au Règlement européen 2021/721, l'Etablissement s'assure que les personnes handicapées ou les personnes à mobilité réduite reçoivent l'assistance suivante :

- Un assistant personnel, reconnu comme tel conformément aux pratiques nationales, peut bénéficier d'un tarif spécial et, le cas échéant, voyager gratuitement et s'asseoir, si possible, à côté de la personne handicapée ;
- Un chien d'assistance est autorisé à les accompagner gratuitement.
- Un accès facilité aux guichets en gare pour solliciter toute information ou acquérir un titre de transport.

Pour la mise en œuvre de ces actions, l'Etablissement informera les usagers de la possibilité qu'ils ont de bénéficier d'un service de prise en charge à la montée comme à la descente. Pour cela, une demande d'assistance pourra être sollicitée et réservée pour que les services de l'Etablissement puissent d'organiser.

Si l'Etablissement provoque la perte ou l'endommagement d'équipements de mobilité, y compris les fauteuils roulants, et de dispositifs d'assistance, ou la perte ou la blessure de chiens d'assistance utilisés par les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, ils en sont tenus responsables et octroient sans retard indu une indemnisation.

Cette indemnisation comprend :

- ✓ Le coût de remplacement ou de réparation des équipements de mobilité ou des dispositifs d'assistance perdus ou endommagés ;
- ✓ Le coût de remplacement ou du traitement de la blessure d'un chien d'assistance qui a été perdu ou blessé ;
- ✓ L'indemnisation pourra être complétée si la victime justifie d'un préjudice supplémentaire non pris en charge immédiatement par l'Etablissement.

Ce dernier privilégiera un règlement amiable du différend avec l'utilisateur.

Dans le cas de problématiques d'accès aux gares ou haltes (impossibilités techniques avérées permanentes ou temporaires), d'évolutions de niveaux de service en gare ou de modifications de classement des gares en prioritaire ou non prioritaire liées à l'évolution de la fréquentation clients ou aux modifications du plan de transport, un avenant pourra être conclu au présent contrat dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité (SDA).

L'Etablissement propose à la Collectivité tous les 3 ans un plan pluriannuel d'amélioration de l'accessibilité du réseau en matière d'information et d'accueil des voyageurs, en cohérence avec le Schéma Directeur d'Accessibilité de la Collectivité de Corse. Ce plan établit également une estimation chiffrée des investissements nécessaires (*annexe 7*).

La mise en œuvre de ce plan fait l'objet d'une évaluation avec les services de la Collectivité et les associations représentatives des personnes en situation de handicap.

Le rapport annuel de l'exploitant fait état des avancées en matière d'accessibilité et des actions envisagées.

Indicateurs annuels :

- ✓ Avancées en matière d'accessibilité des rames et des gares ;
- ✓ Efficacité des services mis en œuvre.

Sous axe stratégique n° 3 : Développer les modes de transport doux

Article 24 : Service vélos et moyens de circulation douce

Conformément aux dispositions du décret n°2021-41 du 19 janvier 2021 « *relatif à l'export de vélos non démontés à bord des trains de voyageurs* » chaque rame devra proposer au minimum huit (8) emplacements destinés au transport de vélos non démontés.

Les emplacements vélos ne peuvent restreindre l'accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite. Les emplacements vélos permettent d'entreposer des vélos non démontés sans qu'il soit besoin de les plier ou de les ranger dans une housse. Les emplacements vélos peuvent être modulables pour permettre d'autres usages lorsqu'ils ne sont pas occupés par des vélos.

Les emplacements vélos sont identifiés par des pictogrammes apposés à l'extérieur et à l'intérieur du matériel roulant.

Dans certaines situations spécifiques qui génèreraient des affluences exceptionnelles, l'Etablissement peut restreindre de manière limitée dans le temps et encadrée l'accès des vélos à bord des trains.

Si cela est justifié par des motifs objectifs, notamment pour des raisons de sécurité, l'Etablissement peut fixer des conditions de dimension et de poids aux vélos autorisés à bord.

L'accès des vélos peut être refusé à l'embarquement si tous les emplacements vélo disponibles à bord de la rame sont déjà occupés.

Un titre de transport pour le vélo ou la réservation d'un emplacement vélo peut être exigé par l'Etablissement.

Les conditions d'accès des vélos à bord des trains sont déterminées dans les conditions générales de vente et de transport de l'Etablissement. Les conditions d'accès des vélos à bord des trains font partie des informations fournies à la demande des usagers préalablement au voyage. Elles sont notamment consultables via les sites internet, les services d'information et de vente à distance ainsi qu'à travers les applications télématiques au service des passagers au sens du règlement (UE) n° 454/2011 de la Commission européenne du 5 mai 2011 sur la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système "applications télématiques au service des voyageurs" du système ferroviaire transeuropéen.

Les emplacements vélos peuvent être inférieurs au nombre minimal fixé ci-dessus lorsqu'une impossibilité technique est avérée.

Dans ce cas, l'Etablissement ou la Collectivité transmet au ministre chargé des transports une demande de dérogation permettant d'en apprécier les justifications.

La demande de dérogation devra mentionner le nombre d'emplacements vélos souhaité.

Pour développer cette intermodalité, l'Etablissement offrira aux usagers la possibilité de stationner leur vélo au sein de consignes à l'intérieur des gares.

Ils devront être en nombre suffisant pour accueillir les usagers. Ce nombre d'emplacements pourra évoluer en fonction de la demande constatée au cours d'un exercice.

Ce service sera mis en place dans le cadre d'une concertation entre les parties dans le cadre des comités de pilotage et de suivi.

Le rapport annuel devra faire un état précis du développement du service et de son adéquation avec les attentes des usagers.

Indicateurs annuels : emplacements de stationnement ou parkings vélos.

Sous axe stratégique n°4 : Développer les parkings relais

Article 25 : Exploitation de parkings usagers

L'EPIC exploite les parkings relais payants situés dans l'emprise mise à sa disposition par la Collectivité, destinés à permettre aux usagers un stationnement proche de la gare, de façon à favoriser l'intermodalité.

Ces parkings sont situés, au jour d'entrée en vigueur de la présente convention, à :

- La gare de l'Isola Rossa ;
- La gare de Calvi.

Dans la mesure du possible, l'EPIC proposera à la Collectivité la création d'autres parkings relais dans les gares choisies notamment pour la mise en œuvre de l'intermodalité.

Ces investissements pourront être intégrés dans le plan pluriannuel d'investissements (PPI).

L'EPIC assurera leur exploitation selon des modalités d'ouverture et de paiement proposées à l'avis conforme de l'Assemblée de Corse après discussion avec les communes concernées.

Il assume toutes les charges liées à leur exploitation.

Les tarifs pratiqués pour le stationnement sont ceux délibérés par la Collectivité en vigueur à la date d'entrée en vigueur de la présente convention.

Ils évolueront en fonction de l'évolution décidée par la Collectivité notamment en instaurant un éventuel billet combiné train-parking.

Les recettes provenant de cette exploitation relèvent de la catégorie « Autres recettes du service public » telle que visée à l'article 38 de la présente convention.

Indicateurs annuels :

- ✓ Niveau de fréquentation payante ;
- ✓ Taux de remplissage.

Sous axe n°5 : Gestion des services dégradés

Article 26 : Gestion du service en cas de service dégradé

L'Etablissement doit ajuster le plan de transport en situation dégradée au sens de l'article 3 de la présente convention, par des plans adaptés portant sur la consistance du service, les fréquences, la périodicité des circulations, la composition des trains, les critères de priorité pour l'acheminement des usagers et la fixation temporaire de nouveaux indicateurs de qualité et de performance.

Quelles que soit les causes à l'origine de la dégradation du service, sous réserve néanmoins de la survenance d'un cas de force majeure décrit à l'article 55 de la convention, l'Etablissement a l'obligation de :

- Assurer un taux de disponibilité du parc d'autorails d'au moins 80% sur toute l'année pour les gares origines et pour l'ensemble des dessertes ;
- Respecter les indicateurs de régularité et de ponctualité, les tableaux de succession des trains (TST) et graphiques théoriques, les priorités dans l'organisation des circulations et d'acheminement des voyageurs ;
- Déterminer les conditions et les aménagements requis pour la mise en œuvre du service voyageur, du service de la messagerie, du transport de marchandises le cas échéant et plus généralement du service des trains (quais, abris, éclairage, signalétique, accès aux trains).

En tout état de cause, l'Etablissement devra mettre en œuvre une information adaptée et réactive auprès des usagers dans les conditions de l'article 27 ci-dessous.

Il est précisé les éléments suivants en fonction de la nature et l'intensité de la dégradation.

Article 26-1 : Nécessité d'assurer la meilleure continuité du service possible

En cas de dégradation du service, qu'elle soit anticipée ou imprévue, l'Etablissement mettra tout en œuvre pour assurer la continuité du service de transport tout en privilégiant, autant que faire se peut, la solution ferroviaire.

Cette continuité sera assurée par la mobilisation de plus de trains ou la mise en place de transport de substitution par la route.

Article 26-2 : En cas de dégradations liées à des événements prévisibles :

Les événements prévisibles susceptibles de générer des perturbations de trafic doivent être anticipés et appréhendés par l'Etablissement.

Dans ce cadre, l'Etablissement établira une demande de modification du plan de transport accompagné d'un devis pour financer ce complément de service.

Sans que la liste ne soit exhaustive, il peut s'agir de :

- Travaux programmés par l'Etablissement sur les infrastructures ferroviaires ou accessoires ;
- Tout événements climatiques anticipés par les services compétents et portés à la connaissance du public plus de 48 heures avant leur survenance ;
- Des mouvements sociaux ayant fait l'objet d'un préavis au sens de la réglementation du droit du travail ;
- Mesures de polices administratives prises par les autorités compétentes et portées à la connaissance de l'Etablissement plus de 48 heures avant leur entrée en vigueur.

Dans ces hypothèses, l'Etablissement doit adopter sans délai un plan de transport adapté qui prenne en compte ces événements. Ce plan sera soumis pour information à la Collectivité qui ne pourra s'y opposer que pour un motif impérieux d'intérêt général.

Article 26-3 : En cas de dégradations liés à des événements non prévisibles

En cas de survenance d'un événement imprévisible qu'un gestionnaire prudent ne pouvait raisonnablement pas anticiper, l'Etablissement devra mettre tout en œuvre pour assurer tout de même la continuité du service.

Il entrera sans délai en contact avec les services de la Collectivité, voire des services administratifs préfectoraux le cas échéant, pour prendre toute mesure permettant de restaurer le service et neutraliser la dégradation.

Ces mesures peuvent prendre la forme de service de transport de substitution si les conditions météorologiques, techniques ou matérielles le permettent.

Une fois l'évènement passé et le service restauré, l'Etablissement communiquera sous quinze jours à la Collectivité un rapport faisant ressortir les causes des difficultés, les mesures prises,

les enseignements à tirer pour l'avenir et les conséquences financières. Les parties se réuniront alors pour envisager une modification du contrat pour prendre en compte les difficultés liées à la survenance de cet événement, d'une part, et tenter d'anticiper la survenance de ces difficultés à l'avenir d'autre part.

Article 26-4 : Relations vis-à-vis des usagers du service en cas de service dégradé

En présence d'un service dégradé, l'Etablissement prendra toutes les mesures nécessaires pour informer les usagers de la situation et des prévisions de trafic à venir.

Elle doit diffuser aux usagers une information fiable, anticipée au plus tôt, réactive et évolutive sur le service perturbé fonction du type de perturbation.

Cette information doit être transmise par l'intermédiaire de supports adaptés, notamment site internet, application, gares, trains, flyers etc, permettant une circulation de l'information rapide et efficace. L'EPIC assurera aussi une information personnalisée par courriel ou sms aux abonnés du service.

Si la dégradation du service est prévisible, un plan de transport adapté est mis en place par l'Etablissement et diffusé dans la mesure du possible au moins deux mois avant auprès des usagers pour leur permettre de s'adapter.

En vue du retour à la normale des circulations, les usagers sont informés dès que la date est connue ou au plus tard la veille du jour de reprise des circulations.

Si la dégradation est inopinée de moins de 48 heures, l'Etablissement mettra tout en œuvre pour diffuser l'information au plus vite.

Le site internet, l'application, les gares, seront alimentés par cette information sans délai et les sms transmis aux usagers abonnés. L'Etablissement renseignera les informations dont elle dispose et alimentera régulièrement cette information en fonction de l'évolution de la dégradation.

Du personnel supplémentaire pourra, dans la mesure du possible, être mobilisé pour répondre aux questions des usagers.

L'information donnée (motif du retard, durée estimée, correspondance) est réactualisée régulièrement.

Ces obligations sont des obligations de résultat pour l'Etablissement.

L'EPIC devra gérer les demandes des usagers et apporter dès que possible toutes les réponses à leurs questions.

Il devra à cet effet ouvrir un site partagé permettant aux usagers de déposer leurs questions et à l'Etablissement d'y apporter les réponses.

L'Etablissement devra également informer les usagers de la mise en place ou non d'un système de compensation ou d'indemnisation en lien avec les perturbations du trafic.

Indicateurs annuels :

- Niveau d'informations et délai pour évènement prévisible ;
- Organisation du service en cas de survenance d'évènements imprévisibles.

Sous axe stratégique n°6 : Améliorer l'information aux usagers

Article 27 : L'information à destination de l'utilisateur

La communication de l'information est une priorité de la Collectivité.

L'Etablissement doit apporter aux usagers du service une information de qualité, instantanée et aisée à obtenir.

Cette information doit être accessible avant d'utiliser le service, pendant et le cas échéant après le service.

Elle doit être adaptée en toutes circonstances, notamment en cas de situation dégradée telle que prévue à l'article 266 du présent contrat, que cette situation soit programmée ou inopinée.

Elle doit pouvoir toucher l'ensemble des usagers pour leur apporter l'information la plus précise et pertinente leur permettant d'accéder à un service de qualité.

A ce titre, l'Etablissement mettra en œuvre les outils et supports de communication qui s'imposent pour atteindre ces objectifs.

Les plans d'information aux voyageurs en situation normale et en situation dégradée, que ce soit au titre des circulations dégradées et/ou en service minimum sont annexés en annexe 18.

En application de l'article L.1115-1 du code des transports, la Collectivité confie la responsabilité à l'Etablissement de la fourniture des données mentionnées au 2° de cet article.

Chaque année, l'Etablissement prépare, à destination de l'Autorité organisatrice qui la valide, la déclaration de conformité à transmettre au STRMTG, dans le cadre de l'application de l'article L.1115-5 du Code des transport.

En cas de contrôle de conformité réalisé par l'autorité susvisée, l'Etablissement prépare les éléments de réponse en lien avec la Collectivité.

Article 27-1 : Présentation des niveaux d'information attendus par la Collectivité

L'Etablissement devra être capable d'apporter deux niveaux d'information quel que soit le public et le mode de transport utilisé :

- **Un niveau 1 qui portera sur les informations générales :** horaires, tarifs, objets perdus, démarche de souscription, canaux d'achat, suivi des inscriptions, paiement des frais de gestion transport scolaire, réclamations, dysfonctionnements, remboursements ferroviaires, réservations accessibilité, réservation de groupe, actions de promotion commerciale, réservation espace vélos et transport de Personne à Mobilité Réduite.

- **Un niveau 2 qui portera sur les informations particulières** en termes d'organisation de l'offre de transport en fonction d'évènement ou situation précise et/ou ponctuelle.

La communication des informations de niveau 1 peut être fait par tous supports (tableau, écran d'affichage, borne, PQR et dépliants papier ou encore flyers).

La communication des informations de niveau 2 peut être fait par affichage en gare, sur son site internet, réseaux sociaux, PQR, application mobile ou par envoi de messages personnalisés aux abonnés et supports audiovisuels.

L'information accessible devra offrir aux usagers, de manière instantanée, les informations suivantes :

- La recherche d'horaires (recherche d'itinéraire, gares, fiches horaires, prochain, départ)
- Les modalités d'achat de titres ;
- La carte du réseau ;
- L'état du réseau et les éventuelles difficultés rencontrées en temps réel.

Les comptes sur les réseaux sociaux devront être régulièrement alimentés par des informations concernant directement le service mais également des photographies valorisantes pour ce dernier.

Toute modification pérenne du service (planning – dessertes – horaires etc...), hors service dégradé, doit être diffusée deux mois avant son entrée en vigueur.

L'information se fera sur tous les supports décrits ci-dessous (en gare, sur les supports dématérialisés, matérialisés et dans les trains).

Article 27-2 : Sur l'information en gare et l'accueil des usagers

Les usagers devront trouver dans chaque gare desservie les informations en temps réel sur les horaires – la carte du réseau – les tarifs – l'état du réseau en temps réel.

Outre les opérations de mise en œuvre des différents supports numériques d'information voyageurs en cours par la Collectivité de Corse (CCVU, SIV), les supports d'information sont arrêtés de concert entre l'Etablissement et la Collectivité.

L'Etablissement assure la maintenance des appareils électroniques.

Toute panne ou défaillance des supports électroniques doit être substitué par des moyens papiers et/ou humains le temps de résoudre les difficultés.

Tout dysfonctionnement de ces appareils sur une durée supérieure à 8 jours calendaires consécutifs entraîne la possibilité d'appliquer les sanctions définies à l'article 68 de la présente convention.

L'Etablissement s'occupe de transmettre les données techniques sur ces appareils.

Article 27-3 : Sur l'information disponible au guichet

Pour les gares équipées de guichets, les agents présents revêtiront les couleurs du Chemin de Fer de la Corse.

L'agent doit être identifiable, adopter une posture d'accueil et aller à la rencontre des usagers. Il apportera une information de qualité aux usagers et tentera par tous les moyens, de trouver une réponse à leurs questions y compris en faisant appel à des collègues ou à son service.

Cette information doit à minima porter sur les grilles tarifaires, les horaires des départs et arrivées des trains, les correspondances, l'état du réseau en temps réel et les conditions d'accessibilité au service.

Article 27-4 : Sur l'information à bord des trains

Chaque rame utilisée pour le Service doit disposer d'un ou plusieurs espaces pour l'affichage :

- ✓ Du plan de réseau de la Corse ;
- ✓ Des informations utiles pour l'utilisation du service ;
- ✓ Un système d'affichage dynamique dans les trains
- ✓ Des annonces sonores seront diffusées à bord des trains pour informer les usagers :
- ✓ De la destination de la rame ;
- ✓ De la prochaine gare desservie ;
- ✓ De l'heure estimée d'arrivée aux prochaines gares desservies ;
- ✓ De la situation du trafic en cas de service dégradé ;
- ✓ Du temps d'arrêt en gare.

Plan d'information usagers : annexe 24

Article 28 : La gestion des réclamations et différends avec les usagers

L'Etablissement devra se conformer aux dispositions du Règlement (UE) 2021/782 du parlement européen et du conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et répondre à l'ensemble des réclamations adressées par les usagers du service.

Les réclamations en lien avec la qualité du service (annulation, retard excessif supérieur à 1heure par rapport à l'heure d'arrivée initiale par exemple) devront être traitées dans un délai de sept jours ouvrés si elles sont transmises par voie électronique et quinze jours ouvrés si elles sont transmises par courrier. Ces délais courent à compter de la notification des réclamations.

Le traitement ne signifie pas d'accepter les demandes des usagers mais d'y apporter une réponse circonstanciée et motivée, qui peut être positive comme négative.

Chaque année, l'Etablissement rédigera un rapport qui compilera l'ensemble des réclamations reçues. Ce rapport précisera l'objet et les motifs des réclamations, le sens des réponses et les délais de traitement de ces réclamations.

Le non-traitement des réclamations dans les délais sus visés pourra fonder une décision de pénalité contractuelle visée à l'article 68.

Indicateurs annuels :

- ✓ Niveau d'information en gare et dans les trains ;
- ✓ Disponibilité du matériel d'information ;
- ✓ Nombre de réclamations d'usagers.

Titre 5 : DEVELOPPER LA FREQUENTATION

Axe stratégique n°4 : Développer la fréquentation et la recette billetterie

Article 29 : Objectifs de développement de la fréquentation du service

Article 29-1 : Objectifs de fréquentation

Le développement de la fréquentation du service constitue un objectif essentiel du présent contrat en captant des nouveaux clients, réguliers ou occasionnels, en les fidélisant, en améliorant l'image du service et du réseau ferré et en luttant contre la fraude.

Il s'agit véritablement d'obligations de service public à la charge et sous la responsabilité de l'Etablissement.

Pour ce et dans un délai qui ne pourra être supérieur à 24 mois à compter de l'entrée en vigueur du contrat, l'EPIC mettra en œuvre un système de comptabilisation de la fréquentation permettant également de mesurer le niveau de validations de trajets.

La Collectivité étudiera, sur toute la durée du présent contrat, pour les gares ferroviaires, la mise en place d'un système automatisé de validation des billets de train notamment, dans les gares principales d'Aiacciu, Bastia, Corti, Calvi et sur les péri-urbains.

Une fois ce système mis en œuvre, les parties établiront, suivant l'entrée en vigueur du présent contrat, un niveau de fréquentation cible apprécié en fonction du nombre de validations annuelles et des recettes d'exploitation corrélatives obtenues, par catégorie d'usagers.

Le niveau de performance de fréquentation attendu sera fixé chaque année par les parties, dans le cadre de l'Etablissement du budget primitif annuel, établi sur la base du compte d'exploitation prévisionnel annexé au présent contrat pour l'année considérée, avant toute vote par le Conseil d'administration de l'EPIC :

- Par ligne
 - Périurbaine Aiacciu
 - Périurbaine Balagna
 - Périurbaine Bastia
 - Bastia-Aiacciu-Bastia, Aiacciu-Calvi-Aiacciu, Bastia-Calvi-Bastia
- Par nombre total de validations, par catégories
- Par niveau de recettes

Cet objectif de performance de fréquentation se traduit par une augmentation des recettes d'exploitation qui sera appréciée après neutralisation des augmentations tarifaires, des compensations publiques des recettes liées à des opérations événementielles particulières et des pénalités notamment.

Il sera également établi en corrélation avec les objectifs de lutte contre la fraude mis en place par les parties.

Article 29-2 : Bonus

Le dépassement de plus de 5 % de l'objectif annuel des recettes voyageurs comme ci avant défini tel qu'il ressort des comptes de l'année N approuvés donnera lieu à un partage à parts égales des recettes voyageurs susvisées obtenues au-delà de l'objectif annuel augmenté de 5%.

Ce bonus sera affecté à un compte qualité visant à financer des actions complémentaires concourant à l'amélioration du service public, tant en investissement qu'en fonctionnement, et notamment :

- ✓ Petits investissements utiles à l'amélioration du service public ;
- ✓ Actions favorisant l'information des voyageurs et la fluidité du trafic ;
- ✓ Actions favorisant la sécurité et l'amélioration des conditions de travail des personnels ;
- ✓ Actions commerciales.

L'établissement informe la Collectivité de Corse de l'utilisation du compte-qualité.

Le montant du dépassement devant revenir à la Collectivité fera l'objet d'une facturation par la Collectivité à l'EPIC.

Si ce dépassement est simplement compris entre l'objectif annuel et l'objectif annuel augmenté de 5%, l'intégralité du dépassement est reversée à la Collectivité sur présentation d'une facture de cette dernière.

En toutes hypothèses, le reversement du bonus ne peut pas mettre l'EPIC dans une situation déficitaire au titre de l'exercice considéré. Si tel devait être le cas, le montant du reversement serait limité à la somme permettant de ne pas créer de situation déficitaire.

Article 29-3 : Prise en compte du niveau de fréquentation

Les évaluations de fréquentation sont réalisées de façon semestrielle.

L'Etablissement en communique les résultats à la Collectivité dans les comptes rendus trimestriels et dans le rapport annuel et s'engage à fournir toute explication à la Collectivité pour chaque critère.

Pour favoriser le développement de la fréquentation et le niveau des recettes d'exploitation, les parties conviennent de fixer l'objectif annuel de l'année N + 1 sur la base du niveau réel de recettes d'exploitation de l'année N – 1, sans pouvoir être inférieur à celui retenu dans le cadre du compte d'exploitation prévisionnel de l'année considérée annexée au présent contrat

En cas de non-réalisation de l'objectif de fréquentation et de recettes, les parties se rapprocheront pour en analyser les raisons et en tirer éventuellement les conséquences sur l'évolution contenue dans les comptes d'exploitation prévisionnels tels que visées aux articles 65 et suivants de la présente convention.

Article 30 : Indicateurs d'appréciation de l'objectif de fréquentation

L'Etablissement devra mettre en œuvre des actions permettant de disposer de données chiffrées les plus précises possibles sur la fréquentation du service.

Ces actions et leur mode opératoire pourront être conjointement arrêtés avec la Collectivité si cette dernière fait savoir à l'Etablissement, par tous moyens, sa volonté d'être active sur le sujet.

A défaut, l'Etablissement arrêtera seul et sous sa responsabilité le process de réalisation de ces actions.

Ces actions devront permettre à l'Etablissement de disposer d'informations objectives et précises sur, à minima :

- Le niveau de fréquentation et de validation du service ;
- Les lieux de desserte utilisés par les usagers ;
- Les points d'amélioration identifiés par les usagers ;
- Les heures de fréquentation du service ;
- Les motifs d'utilisation du service par les usagers.

L'Etablissement peut retenir d'autres paramètres qu'il jugerait utile pour le service

Les actions pourront être réalisées à bord des trains ou en gare.

L'Etablissement devra collecter et conserver le résultat de ces actions en prenant bien soin de respecter la législation en vigueur en matière de collecte de données personnelles, si elle devait le cas échéant s'appliquer.

La soumission de ses actions à la législation RGPD et le respect des obligations qui en découle se font sous sa seule et unique responsabilité.

La transmission de ces données auprès de la collectivité devra être faite de manière sécurisée.

Ces données seront compilées dans une étude graphique puis transmise à la Collectivité. Le support de transmission sera arrêté par l'Etablissement (papier, numérique ou autre).

Article 31 : Fraude et moyens de contrôle des usagers

La lutte contre la fraude est un objectif essentiel de la préservation des recettes et de leur accroissement.

L'Etablissement est garant du maintien du principe général selon lequel le client doit être muni d'un titre de transport valide et adapté à sa situation avant de monter dans le train ou immédiatement après sa montée depuis un Etablissement non géré.

Dans les 2 ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention, les parties devront avoir mis en place un système de contrôle systématique des validations de nature à lutter contre la fraude le plus efficacement possible.

Par ailleurs, la Collectivité réfléchira à développer, sur toute la durée du présent contrat, dans les 16 gares ferroviaires, un système automatisé de validation des billets de train. L'EPIC devra, dans le premier trimestre de l'année 2024, établir, en adéquation avec la billettique ferroviaire en cours de déploiement par l'Etablissement, une étude de faisabilité technique, économique et

financière présentant non seulement les possibilités et contraintes de cet investissement mais également un bilan avantage/inconvénient ainsi qu'une proposition chiffrée de déploiement.

Dans les deux années suivant l'entrée en vigueur de la convention, l'EPIC fera assermenter des agents habilités à infliger aux usagers ou des tiers, des amendes pour infractions aux règlements relatifs à la police ou à la sûreté des transports et à la sécurité de l'exploitation des systèmes de transport ferroviaire dans le cadre des articles L 2241-1 et suivants et R 2241- 1 et suivants du Code des transports.

A partir de sa mise en œuvre, les parties conviendront d'un objectif annuel de taux maximum de fraude qui devra être respecté sauf à prendre le risque d'un malus tel que prévu à l'article 75 de la présente convention.

Néanmoins et dès l'entrée en vigueur de la présente convention, l'EPIC mettra en œuvre tous les moyens possibles de lutte contre la fraude qu'il proposera préalablement à la Collectivité, par le renforcement des contrôles à bord des trains, dans les gares et dans les haltes.

L'EPIC effectuera des évaluations en nombre suffisant et en adressera un compte rendu trimestriel à la Collectivité.

L'Etablissement en communique les résultats et son analyse à la Collectivité pour les comités de suivi et en bilan leur analyse dans le rapport annuel et s'engage à fournir toute explication à la Collectivité.

Article 32 : Actions de promotion commerciale et communication

Article 32-1 : Plan d'actions commerciales

L'EPIC établira, chaque année dans le courant du 1^{er} trimestre, un plan d'actions commerciales valorisé.

Ce plan d'actions a pour objectif de concourir à la préservation et à l'augmentation de la fréquentation et des recettes.

A ces fins, l'Etablissement proposera et mettra en œuvre une politique dynamique et répétée d'animation du service et des opérations de promotion commerciale et de valorisation du transport ferroviaire dans le but d'augmenter sa part modale notamment dans un cadre péri-urbain, à travers une politique commerciale efficiente, visible, appuyée et ciblée, à travers de, des partenariats avec les acteurs institutionnels tels que l'Agence du tourisme de la Corse, les offices du tourisme, en organisant des produits touristiques à composantes ferroviaire et culturelle y compris dans les brochures des tour- opérateurs, et par des actions promotionnelles en direction des résidents.

Le premier programme sera établi par l'EPIC, dans le premier semestre de l'année 2024 et le plan global approuvé sera ultérieurement annexé.

Chaque année, l'Etablissement propose les évolutions/modifications qu'il envisage à son plan d'actions marketing. L'Autorité Organisatrice valide ces évolutions avant leur mise en œuvre.

L'EPIC Autorité organisatrice valide ces évolutions en comité de suivi avant leur mise en œuvre.

Article 32-2 : Programme de communication

L'EPIC établira, chaque année dans le courant du 1^{er} trimestre, un programme de communication valorisé.

Le défaut de réponse de la Collectivité dans les 30 jours suivant sa transmission vaudra acceptation.

Dans ce cadre et pour toutes actions commerciales et de communication interne et/ou externe, l'Etablissement s'engage sans exception possible à :

- Utiliser les marques Via Corsica et son dérivé Via Ferru, le nom du réseau « Chemin de Fer de la Corse » ou CFC « U Caminu di Ferru di a Corsica » dans ses supports visuels ;
- Utiliser la charte graphique de la Collectivité ainsi que celle que l'Etablissement aura établi dans le courant du 1^{er} trimestre 2024 en lien avec la Collectivité qu'il déploiera sur tous les supports, équipements et produits nécessaires au fonctionnement du service, (chartes graphiques) ;
- Réaliser les modifications de la livrée sur tous les matériels roulants.

L'EPIC se conforme à la charte graphique notamment pour la conception et l'édition des documents d'information et de promotion quel qu'en soit le support.

Article 32-3 : Sur la mise en œuvre de ces actions

Le projet d'actions commerciales énonce les objectifs de développement auxquels l'Etablissement entend parvenir à l'échéance du contrat.

Il détermine de façon prévisionnelle les moyens à mettre en œuvre et les axes pérennes à partir desquels la communication et la promotion seront assurées.

Le programme annuel d'actions commerciales définit avec précision les actions menées au titre de l'année concernée en indiquant pour chacune d'elles :

- L'objet de l'action ;
- Le public visé ;
- La durée ;
- Le coût ;
- Les outils de mise en œuvre et notamment les supports et cadres de diffusion.

Ce programme annuel est transmis avant le 1^{er} avril de chaque année à la Collectivité de Corse qui donne son accord sous un mois ou fait part de ses observations. Le silence conservé à l'issue de ce délai vaut naissance d'une acceptation tacite.

L'absence d'établissement d'un plan d'actions ou la réalisation partielle peut donner lieu à malus prévu à l'article 68 si la Collectivité le juge opportun.

Article 32-4 : Modalités des actions

Les actions de communication peuvent prendre notamment les formes suivantes :

- Affiches et panneaux ;
- Dépliants d'informations ;
- Insertion dans la presse locale ;
- Mailing auprès de cibles commerciales ;
- Démarches actives auprès d'entreprises ou d'institutions publiques ;
- Participation à des salons ou tout évènement public ;
- Réseaux sociaux ;
- Workshops ;
- Supports audiovisuels ;
- ...

En outre, dans le cadre de son programme annuel, l'EPIC met en œuvre à minima et obligatoirement des informations en temps réel au fonctionnement et à l'utilisation du réseau ferré, aux actions de développement et de promotion sur un site internet dédié ainsi qu'à trois autres supports visés ci-dessus.

Il est précisé que ces actions de promotion devront être réalisées, notamment, à bord des trains et dans les gares susceptibles de recevoir un flux de voyageurs significatif. L'identité des gares sera pré sélectionnée par l'Etablissement et validée la Collectivité.

❖ A bord des trains

L'Etablissement pourra :

- Utiliser des cadres affiches installés dans les trains ;
- Accrocher et/ou distribuer sur les places du matériel roulant des flyers et/ou matériel publicitaire, supports rédactionnels spécifiques ;

Il est précisé à cette occasion que si l'Etablissement entend utiliser ces outils et espaces publicitaires au bénéfice d'opérateurs tiers à l'intérieur des matériels roulants en contrepartie de recettes commerciales, il devra demander l'accord préalable de la Collectivité. En l'absence de réponse dans un délai d'un mois suivant notification de la demande, la demande sera considérée comme tacitement acceptée. Le refus express de la Collectivité n'a pas à être motivé.

De même, il est précisé que la Collectivité pourra également réaliser des opérations de promotion de la collectivité sur les mêmes supports de publicité dans les matériels roulants. A cette fin, elle devra informer l'Etablissement deux mois avant l'opération et prendra à sa charge le coût de l'opération.

Celles-ci ne pourront néanmoins pas dépasser une période de deux mois consécutifs et par plus de deux fois par an.

❖ En gare

L'Etablissement réalisera des opérations de promotion dans les gares identifiées et sélectionnées comme évoqué ci-dessus.

Cette communication prendra la forme de distribution de flyers et/ou matériel publicitaire ou supports dédiés.

Comme pour le matériel roulant, et selon les mêmes règles que celles énoncées à cette occasion, la Collectivité pourra disposer de ces lieux et supports pour organiser ses propres actions de promotion de la Corse.

Article 32-5 : Sur l'évaluation annuelle des actions commerciales et de communication

Les actions de développement et de promotion menées font l'objet de comptes rendus dans le rapport annuel d'activité avec un récapitulatif des actions menées, des dépenses consacrées à la promotion du service, du bilan des actions satisfaisantes en mettant en exergue leur impact et celles qui peuvent être améliorées.

Titre 6 : AXE STRATEGIQUE N° 4 -MAITRISER LES COUTS, OPTIMISER LE COMPTE D'EXPLOITATION PREVISIONNEL

Sous axe stratégique n° 1 : Assurer une maîtrise des coûts

La maîtrise des coûts du service public ferroviaire est un axe stratégique déterminant pour la Collectivité. Pour ce, les parties ont décidé de prévoir des mécanismes d'encadrement des dépenses dans une politique tarifaire au bénéfice de tous les Corses.

La Collectivité et l'Etablissement établissent des relations financières transparentes et objectives. Ces relations tendent à obtenir un équilibre économique du contrat.

Le service est exécuté dans les conditions définies au règlement (CE) n°1370/2007 du parlement européen et du conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route modifié et donne lieu à l'Etablissement d'un compte d'exploitation, communiqué chaque année.

Dans ce cadre, toute évolution législative, réglementaire, jurisprudentielle émanant d'une juridiction française ou européenne (en ce inclus la modification, création ou suppression d'une doctrine de l'administration fiscale), ou toute décision d'une autorité administrative (telle que l'Autorité de Régulation des Transports) prise postérieurement à la date de signature et dont les effets entreraient en vigueur postérieurement au 1^{er} janvier 2024 est prise en compte par modification des charges et/ou flux financiers ou par l'Etablissement de conventions spécifiques selon sa nature.

Les Parties se coordonnent pour assurer une veille sur les projets de réformes pouvant impacter le régime financier de la Convention, et envisager le cas échéant toute action en la matière dans l'intérêt du Service.

La contribution de la Collectivité doit permettre de compenser les obligations de service public mises à la charge de l'EPIC et assurer la compensation tarifaire par rapport au tarif d'équilibre au km.

Les principes de calcul et de modulation de la contribution versée par la Collectivité reposent sur la distinction entre les rôles et responsabilités revenant respectivement à l'une des deux parties.

Une trajectoire pluriannuelle d'évolution des recettes (R1) est définie pour fixer un objectif de recettes de trafic directement auprès des voyageurs.

Conformément aux dispositions prévues à l'article 68 en cas de non atteinte de l'objectif annuel d'évolution des recettes, les parties conviennent d'analyser les raisons et les éventuels évènements de nature à avoir peser sur le niveau de trafic et de recettes encaissées.

Si aucun élément extérieur ne justifie la non-atteinte de l'objectif annuel, la perte sera intégralement supportée par l'EPIC.

Les comptes de résultat sont établis selon la norme comptable française en vigueur.

Article 33 : La politique tarifaire pratiquée à l'égard de l'utilisateur

Article 33-1 : Tarification générale

La Collectivité fait de l'accessibilité du transport ferroviaire une priorité.

Ce service doit être accessible pour tous, aussi bien les habitants du territoire que les touristes et professionnels de passage.

A ce titre, elle entend que la politique tarifaire mise en œuvre soit attractive et permette un accès aisé aux usagers, en tenant compte des situations spécifiques.

La Collectivité décide de la tarification du service dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

A la date de signature de la présente convention, et pour son entrée en vigueur au 1er janvier 2024, les tarifs appliqués seront ceux décidés par la délibération 14-214 du 18 décembre 2014 complétés par celle 18-387 du 25 octobre 2018.

Les tarifications intermodales prendront effet à compter de la mise en fonction opérationnelle de la billettique ferroviaire.

La politique tarifaire, en vigueur par catégories de personnes ou de groupes, est annexée à la présente convention (annexe 19)

La Collectivité pourra faire évoluer la politique tarifaire à sa seule discrétion

Toutes ces modifications doivent nécessairement faire l'objet d'une étude préalable instruite par l'Etablissement incluant un chiffrage de ses conséquences financières, notamment son incidence sur les recettes du Service et sur les accords tarifaires en vigueur, et autres charges financières induites sur les coûts de distribution, de communication et de suivi.

Une telle étude est financée par l'Etablissement qui l'intégrera comme une charge traitée à l'article 35 de la présente convention.

Dans l'hypothèse où les résultats de ces études seraient concluants, la Collectivité supportera les coûts de développement spécifique nécessaire à sa mise en œuvre.

Toute création ou modification de la tarification nécessitera un délai de mise en œuvre de 6 mois minimum à compter de la demande. Si pour des raisons techniques de mise en œuvre, ce délai devait être allongé, l'Etablissement en informerait la Collectivité dans les conclusions de l'étude préalable.

Les impacts financiers induits par ces modifications de tarifs seront pris en compte au titre de la contribution publique.

Des tarifications ponctuelles peuvent également être mises en œuvre pour accompagner des événements particuliers ou manifestations justifiant une tarification attractive (festivals de musiques, concerts, animation culturelle ou sportive, etc...).

La Collectivité décide de la mise en place d'un tarif ponctuel ou temporaire.

Dans ce cas de figure, la Collectivité demande à l'Etablissement de réaliser une étude permettant de faire ressortir l'utilité de la mesure et son impact économique et financier.

A la lumière de ces conclusions, la Collectivité décide ou non d'appliquer la tarification ponctuelle.

La Collectivité doit solliciter l'Etablissement au minimum vingt semaines avant l'application de la tarification ponctuelle.

Une fois l'évènement justifiant la tarification ponctuelle passée, l'Etablissement dresse un compte rendu pour faire le bilan. Il est communiqué dans un délai de huit semaines suivant la fin de l'application de cette tarification.

La Collectivité supporte le coût attaché à la mise en œuvre de cette politique tarifaire ponctuelle.

Article 33-2 : Tarification spéciale

L'Etablissement appliquera une tarification spéciale pour certaines catégories de voyageurs.

A ce titre, il instaurera les tarifs :

- « Familles Nombreuses » ;
- Et facilités accordées aux personnes handicapées et leurs accompagnateurs ;
- Groupe « Promenades d'enfants » (groupe d'enfants de moins de 15 ans) ;
- Réformés / Pensionnés de guerre (RPG) ;
- Pour les enfants scolarisés sur le territoire Corse et les étudiants ;
- Sociaux (bénéficiaires CMU-C et personnes en recherche d'emploi) conformément à l'article L. 1113-1 du Code des transports (modifié en date du 9 août 2015), « aux personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale ».

Ces tarifs spéciaux s'appliquent dès lors que l'utilisateur utilise le service public ferroviaire pour ses trajets du quotidien.

Le prix réduit payé par l'utilisateur bénéficiaire de tarifs sociaux nationaux est déterminé en application du tarif de base général, correspondant au prix d'un voyage en seconde classe.

La différence de tarif est prise en compte dans la détermination de la contribution versée par la Collectivité à l'Etablissement dans les conditions fixées aux articles 74 et suivants de la présente convention.

Par délibération 12-238 du 20 décembre 2012 complétée par délibération 18-490 du 20 décembre 2023, une compensation est versée à l'Etablissement en contrepartie de la gratuité du transport entre le lieu de résidence (ou de montée) et le lieu d'étude accordée aux étudiants de l'enseignement supérieur, aux lycéens en internat et aux étudiants en apprentissage pré-baccalauréat et post-baccalauréat à compter de la rentrée de septembre 2023.

Le calcul de la compensation se fondera dans un premier temps sur la fréquentation mesurée lors des contrôles dans les trains (rapport trimestriel) puis une fois la billettique ferroviaire opérationnelle sur la fréquentation enregistrée numériquement lors des contrôles dans les trains, l'O-D associée à la carte de transport et le prix de vente moyen du kilomètre (PMVK).

Le calcul de la compensation se détaille tel que suit :

- Sur les 1 600 000 premiers voyageurs Km, la compensation est basée sur la recette « étudiante » 2011 neutralisée au niveau du PMVK 2018 résultant des ventes de titres étudiants en 2018 soit 0,0720 € ;
- Au-delà, il sera fait application du PMKV global (ensemble des titres émis toutes catégories confondues) soit 0,11037 € sur les voyageurs Km supplémentaires.

La compensation est versée séparément au délégataire sur production d'une facture, soumise à TVA au taux en vigueur. Elle fait l'objet d'un acompte mensuel correspondant à 1/12ème de la compensation prévisionnelle, le solde est facturé ou crédité par le délégataire au plus tard le 30 avril de l'année n+1, accompagné du détail du calcul justifiant son montant.

Article 34 : Promotions tarifaires commerciales ou événementielles

Pour atteindre son objectif de promotion du service de transport ferroviaire et de valorisation du territoire, l'Etablissement pourra mettre en place des promotions commerciales.

Ces promotions seront limitées dans le temps et destinées à une ou plusieurs catégories de personnes.

Elles devront être justifiées et proportionnées à l'objectif recherché.

Le champ d'action de ces promotions est à la libre appréciation de son auteur. Il peut s'agir notamment de politique de « petits prix », « d'offre de groupe » ou encore d'un billet « retour » offert pour un billet « aller » acheté.

Avant toute mise en œuvre, l'Etablissement devra présenter ces actions de promotion commerciale à la Collectivité, qui devra en accepter le principe et le coût financier que cela occasionne. Le silence conservé par la Collectivité pendant deux mois suivant la communication de l'action vaut décision implicite d'acceptation.

Ces promotions peuvent également être prises à l'initiative de la Collectivité. L'Etablissement pourra donner son avis mais ne pourra pas s'y opposer. La Collectivité supportera intégralement le coût financier attaché à ces opérations de promotion.

Ces actions de promotion seront affichées et publiées sur les supports présentés à l'article 37 de la présente convention.

L'Etablissement établira un rapport en fin d'exercice sur ces actions de promotion commerciale. Ce rapport présentera la mise en œuvre de ces actions, les conséquences par rapport aux objectifs recherchés, les incidences financières pour le service et les projections pour les prochaines actions de cette nature.

Ces opérations ne modifient pas l'objectif de recettes de l'année en cours.

Sous-titre 1 : Détermination du budget de l'Etablissement

Article 35 : Détermination des charges supportées par l'Etablissement

L'ensemble de ces charges C1 et C2 est supporté directement par l'Etablissement.

En cas d'avance de frais par l'Etablissement qui relèvent de la Collectivité, ces derniers seront remboursés à l'euro - l'euro par la Collectivité au bénéfice de l'Etablissement. Ces

remboursements seront opérés sur justificatif et feront l'objet d'une comptabilisation en compte de tiers au sein de l'Etablissement.

❖ **Le forfait de charges C1**

Il comprend toutes les charges courantes nécessaires à la réalisation du Service, à l'exception de celles inscrites en C2 et de celles faisant l'objet du programme d'opérations spécifiques.

Le forfait C1, dont les composantes sont indivisibles, comprend notamment :

- **Charges liées à la circulation des trains** (y compris les trains circulants « à vide » pour des raisons techniques) ; Conduite et présence du chef de train, énergie de traction ;
- **Charges du matériel roulant :**
 - Les charges de maintenance, nettoyage et logistique du matériel (hors gros entretien défini à l'article 35) ;
 - L'entretien et la maintenance des sites de maintenance et de remisage y compris les voies affectées ;
 - Toutes manœuvres de rames y compris notamment lorsqu'elles circulent à vide, sur les sites de maintenance ou entre ces sites et les gares ;
- **Charges des immeubles :**
 - Les frais d'entretien courant, de maintenance et de conservation ;
 - Les frais d'énergie nécessaires ;
 - Les frais d'entretien des espaces extérieurs accessoires des immeubles ;
 - Les frais d'entretien des meubles affectés à la mission de transport ferroviaire ;
 - Les frais d'entretien et de maintenance liés à l'exploitation des parkings relais ;
 - Les loyers, achats externes de fournitures et prestations nécessaires à l'exploitation des immeubles ;
 - Les impôts et taxes liés à la mise à disposition des immeubles ;
- **Charges découlant de l'exécution du service :**
 - Les frais attachés à la commercialisation des titres de transport et à la maintenance de la billettique ;
 - Les frais attachés aux études et enquêtes programmées ;
 - Les mesures ordinaires de sécurité et de prévention auprès des usagers ;
 - Les frais attachés aux actions de communication et d'information auprès des usagers et des prospects et à la maintenance des matériels numériques d'information ;
 - Les frais attachés aux transports intermodaux.
 - Les salaires et charges salariales, rattachés aux charges liées à la circulation des trains, doivent être décomposées par nature.
- **Frais attachés aux occupations domaniales.**

❖ **Le forfait de charges C2**

Il comprend les charges refacturées en transparence par l'Etablissement à la Collectivité, ainsi que les charges exceptionnelles.

Les charges refacturées en transparence à la Collectivité, sur justificatif, concernent :

- Les primes d'assurance ;
- La convention d'assistance ;
- La taxe sur les salaires ;
- Les taxes foncières ;

- La Contribution Economique Territoriale.

Les charges exceptionnelles comprises dans cette catégorie sont celles directement liées à un évènement majeur et inhabituel.

Un évènement est majeur lorsque ses conséquences sont susceptibles d'exercer une influence sur le jugement que les utilisateurs des documents de synthèse peuvent porter sur le patrimoine, la situation financière et le résultat de l'entité, ainsi que sur les décisions qu'ils peuvent être amenés à prendre.

Un évènement inhabituel est un évènement qui n'est pas lié à l'exploitation normale et courante de l'entité. Un évènement est présumé inhabituel lorsqu'un même évènement ne s'est pas produit au cours des quatre derniers exercices comptables.

Au titre des charges exceptionnelles, se retrouvent notamment :

- Les frais exceptionnels engagés en cas de suspension longue du service ferroviaire ;
- Les frais engagés en cas de remboursement et/ou indemnisation en cas de défaillance majeure du service ;
- Les frais engagés en cas de mesures administratives, décision de justice ou réglementation nationale ou européenne nécessitant une adaptation en urgence du service.

Article 36 : Révision des charges

Le forfait C1 pourra faire l'objet de révision ou modification dans les hypothèses suivantes :

- En cas de modification des dessertes ;
- En cas d'évolution de l'offre de service demandée par la Collectivité ;
- En cas de survenance d'un évènement imprévisible ayant un impact sur le montant des charges et l'équilibre financier du contrat.

Sous-titre 2 : détermination des recettes d'exploitation

Article 37 : Les recettes perçues de l'exécution directe du service public

Constituent des recettes d'exploitation du réseau notamment :

- Les recettes directement perçues auprès des usagers du service public ferroviaire de transport de voyageurs ;
- Les recettes versées par des tiers aux lieu et place de certaines catégories d'usagers ;
- Les recettes liées à des mesures sociales de gratuité ou de compensations de réductions tarifaires décidées par l'Autorité organisatrice ;
- Les recettes issues des contrats de transport de messagerie et/ou de marchandises
Les indemnités forfaitaires (amendes fraude clientèle).

Ces recettes seront enregistrées dans le registre R1.

Article 38 : Les autres recettes tirées d'autres activités

Constituent des recettes du service public notamment :

- Les recettes issues des AOT/COT conclues par l'EPIC et comprises dans le périmètre géographique ;
- Les recettes issues de l'exploitation de parkings relais ;
- Les recettes issues de la vente d'espaces publicitaires dans le périmètre mis à disposition de l'EPIC ;
- Les recettes provenant de la location d'espaces publicitaires et espaces commerciaux ;
- Toutes indemnités notamment indemnités d'assurance perçues par l'EPIC au titre des sinistres liés l'exploitation,

Ces recettes sont enregistrées dans le registre R2

Article 39 : Les produits autres que les recettes

S'ajoutent aux recettes du service public,

- Les produits de vente de ferrailles ;
- Les produits de vente de biens de reprise ;
- Les produits de vente de produits dérivés ;
- Les dons, legs, subventions de toute nature notamment subventions FEDER

Sans que la liste soit limitative.

Ces autres recettes seront insérées sous le registre R3.

Sauf stipulation contraire, tous les montants de la Convention sont exprimés en euros H.T.

Sous axe stratégique 2 : Optimiser le compte d'exploitation prévisionnel (CEP)

L'ensemble des dispositions financières ci-après prévues ainsi que les comptes d'exploitation prévisionnels annexés permettent de documenter le dialogue financier avec la direction des transports.

Les charges présentées seront proposées sur cette base et ne pourront, en aucun cas, dépasser l'un des plafonds ci-après prévus, sans justification et élément extérieur impactant leur évolution. De même, le niveau de recettes escomptées est de nature à évoluer en fonction du niveau réalisé et des événements de nature à peser, à la hausse ou à la baisse.

La trajectoire pluriannuelle annexée au présent COP est indicative c'est-à-dire qu'il s'agit d'une programmation révisable et la compensation annuelle se fera sans préjudice des discussions annuelles budgétaires.

Article 40 : Modalités d'Etablissement du CEP – budget prévisionnel

L'Etablissement doit tenir et actualiser un compte d'exploitation prévisionnel sous un format identique à celui présenté en annexe. Ce compte détermine les conditions économiques d'exécution de la convention indiquant :

- Un montant de recettes prévisionnelles hors contribution de la Collectivité, noté **R_n**, considéré comme la somme des Recettes voyageurs notées **RV_n** et les Autres recettes notées **RA_n** ($R_n = RV_n + RA_n$) ;
- Un montant de charges prévisionnelles noté **C1_n**, sur lequel l'opérateur s'engage et dont le périmètre est défini à l'article 60 ;
- Un montant de charges prévisionnelles noté **C2_n**, qui fait ultérieurement l'objet d'un ajustement au réel de la dépense et dont le périmètre est défini à l'article 60.

Le montant de la contribution de la Collectivité noté **CFF_n** est déterminé dans les conditions exposées à l'article 46.

Le compte d'exploitation prévisionnel de l'année N+1 sera adressé à la Collectivité au plus tard le 15 juin de l'année N. Par dérogation, le compte d'exploitation prévisionnel de 2024 est présenté dans l'annexe 13 de la présente convention.

Le compte d'exploitation prévisionnel sera établi annuellement à partir des comptes d'exploitation prévisionnels indexés annexés aux présentes, représentatifs des objectifs du service ferroviaire à périmètre constant, contractuellement prévus. Le budget prévisionnel annuel devra traduire les performances attendues par la Collectivité, notamment en matière d'amélioration de la productivité, de lutte contre la fraude et d'amélioration du service.

Dans ce cadre, toute évolution d'un poste du compte d'exploitation prévisionnel dépassant un des plafonds suivants devra être justifiée par l'Etablissement :

- Poste du compte prévisionnel N+1 > Poste du compte prévisionnel annexé au présent contrat et indexé dans les conditions de l'article 41 xx (Indice N + 2 points / Indice 2023),
- Poste du compte prévisionnel N+1 > Poste des comptes annuels arrêtés de N-1 indexés dans les conditions de l'article 69 (Indice N + 2 points / Indice N-1),
- Poste du compte prévisionnel N+1 > Poste des comptes annuels arrêtés de N-1 majoré de 5 %.

Le budget prévisionnel, une fois établi, est soumis à l'approbation de la Collectivité de Corse et est approuvé par le Conseil d'administration de l'EPIC sur proposition de son Directeur.

En l'absence d'approbation par la Collectivité du budget N+1 avant le 31 octobre de l'année N, ne permettant pas la validation du budget par le Conseil d'administration de l'EPIC avant le 31 décembre de l'année N, la contribution sera provisoirement calculée sur le budget prévisionnel N, indexé à hauteur de 50 % de chaque indice, jusqu'à ce que les parties trouvent un accord :

$$CFF_{n+1} = (C1_{n+1} + C2_{n+1}) - (R_{n+1} + P_{n-1}).$$

Avec les charges C1_{n+1} et C2_{n+1} indexées selon chaque catégorie sur la base de 50 % de la variation de l'indice entre N et N-1.

Le montant prévisionnel de la contribution tiendra cependant compte de la réalité des besoins de l'EPIC et de la consommation réelle de la contribution N - 1.

Article 41 : Formule d'indexation des charges présentées dans le CEP

Les charges présentées dans le compte d'exploitation prévisionnel de l'annexe 13 en euros constants, sont indexées par catégorie selon les indices suivants dans le cadre de l'Etablissement des budgets annuels (N+1) de l'Etablissement.

Article 41-1 : Indexation de la masse salariale

Pour la masse salariale, les charges sociales et fiscales associées :

$$((A38-HZ n / A38-HZ 2023) + (ICH-T n / ICH-T 2023)) / 2$$

A38HZ n : moyenne arithmétique annuelle sur la période du 1^{er} avril N-1 au 31 mars N des indices A38HZ (indice des salaires mensuels de base du secteur des transports et entreposage, base 100 au T2 2017, identifiant 010562720, publié par l'INSEE).

A38HZ 2023 : même indice couvrant la période du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2023.

ICH-T n : moyenne arithmétique annuelle sur la période du 1^{er} avril N-1 au 31 mars N des indices ICH-T (indice mensuel du coût horaire du travail révisé, portant sur les salaires et charges du secteur des transports et entreposage, base 100 en décembre 2008, identifiant 001565190, publié par l'INSEE).

ICH-T 2023 : même indice couvrant la période du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2023.

Article 41-2 : Indexation Energie

Pour les énergies et carburants : (FODC4 n / FODC4 2023)

FODC4 n : moyenne arithmétique annuelle sur la période du 1^{er} avril N-1 au 31 mars N des indices FODC4 (indice mensuel du fioul domestique, hors TVA, pour une livraison de plus de 26 999 litres, identifiant FODC4, publié par Le Moniteur, <https://services.lemoniteur.fr>).

FODC4 2023 : même indice couvrant la période du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2023.

Article 41-3 : Pour les travaux de maintenance relatifs aux ouvrages

Pour les travaux de maintenance relatifs aux ouvrages (voies, immeubles...) :

$$(TP01 n / TP01 2023)$$

TP01 n : moyenne arithmétique annuelle sur la période du 1^{er} avril N-1 au 31 mars N des indices TP01 (indice mensuel des coûts des travaux publics, base 2010, identifiant 001711007, publié par l'INSEE).

TP01 2023 : même indice couvrant la période du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2023.

Article 41-4 : Autres postes

Pour les autres postes : (FSD3 n / FSD3 2023)

FSD3 n : moyenne arithmétique annuelle sur la période du 1^{er} avril N-1 au 31 mars N des indices FSD3 (indice mensuel de prix des frais et services divers n°3, base 100 en juillet 2004, publié par Le Moniteur, <https://services.lemoniteur.fr>)

FSD3 2023 : même indice couvrant la période du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2023.

Article 42 : Modification des indices d'indexation des charges

En cas de disparition ou de suspension de publication des indices définis ci-dessus, les parties conviendront du choix d'autres indices ou références et d'une formule de raccordement.

A défaut d'un accord dans les 30 jours suivant la disparition ou la suppression susvisée, les parties conviennent de faire application de la procédure de médiation prévue par l'article 85 de la présente convention.

Article 43 : Comptabilité

Article 43-1 : Comptabilité générale

L'EPIC tiendra une comptabilité générale conforme au plan comptable général en matière de transports ferroviaires selon la nomenclature M43.

Article 43-2 : Comptabilité analytique

L'EPIC doit tenir une comptabilité analytique permettant notamment :

- De distinguer les activités principales et secondaires ;
- De différencier les produits et recettes des différentes activités de l'Etablissement ;
- De façon à fournir toute information nécessaire à l'exploitation des activités visées au contrat.

Article 44 : Affectation du résultat de l'EPIC

Le résultat sur lequel porte la décision d'affectation est le résultat cumulé de la section d'exploitation constaté à la clôture de l'exercice. Il résulte du solde entre les recettes et les charges de la section d'exploitation augmentées, le cas échéant, du montant du bonus de fréquentation devant revenir à la Collectivité.

Si l'établissement du résultat prévisionnel d'exploitation de l'exercice N fait apparaître une surcompensation publique par la contribution, l'EPIC reversera à la Collectivité l'excédent non utilisé de la contribution avant toute clôture définitive des comptes de l'exercice considéré.

Ce calcul ne devra cependant pas priver l'EPIC du bonus prévu en cas de dépassement d'objectif de fréquentation, qui devra être exclu du calcul de la surcompensation.

Le Conseil d'administration approuve les comptes de l'exercice et peut affecter le résultat, s'il est excédentaire, en tout ou partie au financement de la section d'investissement, au financement de la section d'exploitation ou au reversement à la Collectivité de Corse conformément à l'article R. 2221-48 du CGCT.

Le reversement à la Collectivité sera obligatoire si l'excédent du résultat est supérieur à 0.5% du montant de la contribution financière telle que ci-après prévu., après affectation susvisée. Le montant à reverser sera la part de l'excédent dépassant les 0,5% du montant de la contribution pour l'année considérée.

Lorsque le résultat cumulé est déficitaire, il est inscrit en report à nouveau.

Article 45 : Impôts et taxes

Tous les impôts et taxes de quelque nature que ce soit sont à la charge de l'EPIC.

Les conséquences financières d'éventuels redressements fiscaux seront à la charge de l'EPIC. L'Etablissement associera la Collectivité à la défense des intérêts sans que cela ne modifie la responsabilité ci avant prévue.

Sous-titre 3 : De la contribution publique

Sous axe stratégique n° 3 ; Déterminer la contribution publique en fonction de la soutenabilité financière de la Collectivité territoriale de Corse

Article 46 : Détermination de cette contribution

Compte tenu notamment des charges importantes du service de transport public ferroviaire de voyageurs résultant des sujétions de service public et de la politique tarifaire décidée par la Collectivité, conformément aux articles L 2224-1 et L 2224-2 du Code général des collectivités territoriales, une contribution financière annuelle (CFF) est versée par la Collectivité à l'Etablissement.

Le montant de cette contribution due au titre de l'année « n » s'obtient au moyen de la formule suivante :

$$CFF_n = (C1_n + C2_n) - (R_n + P_{n-1})$$

Avec :

C1_n : le montant des charges prévisionnelles C1 estimées pour l'année n selon le compte d'exploitation prévisionnel, soumis à l'approbation de la Collectivité ;

C2_n : le montant de charges C2 constatées au réel, sous déduction des recettes exceptionnelles qui seraient la contrepartie de charges exceptionnelles comptabilisées en C2 ;

R_n : le montant des recettes prévisionnelles estimées pour l'année n selon le compte d'exploitation prévisionnel, soumis à l'approbation de la Collectivité ;

P_{n-1} : le montant des pénalités/malus de l'année N – 1 mises à la charge de l'EPIC

Pour l'année 2024, les montants des C1_n et C2_n sont annexés à la présente convention.

Article 47 : Modalité de versement de la contribution

La contribution est versée selon le calendrier suivant :

- Acomptes mensuels versés au 1^{er} de chaque mois, correspondant à un douzième du montant provisoire déterminé sur la base du compte d'exploitation prévisionnel :
- Solde facturé au plus tard le 31 mai N+1 en tenant compte du montant définitif des charges C2, et du résultat prévisionnel de l'exercice N tel que prévu à l'article 44.

Par exception, les versements de l'année 2024 sont définis selon le calendrier suivant

Janvier 2024	4 200 K€
Février 2024	2 500 K€
Mars 2024	2 500 K€
Avril 2024	2 100 K€
Mai 2024	2 100 K€
juin 2024	2 100 K€
Juillet 2024	2 100 K€
Août 2024	2 100 K€
Septembre 2024	2 100 K€
Octobre 2024	2 100 K€
Novembre 2024	2 100 K€
Décembre 2024	2 000 K€
Total	28 000 K€

L'Etablissement prend en considération le délai de paiement à 30 jours pour la facturation.

Article 48 : Conséquences de l'absence d'approbation du budget par la Collectivité

En l'absence d'approbation par la Collectivité du budget N+1 avant le 31 octobre de l'année N ne permettant pas la validation du budget par le Conseil d'administration de l'EPIC avant le 31 décembre de l'année N la contribution sera provisoirement calculée sur le budget prévisionnel N, indexé à hauteur de 0.5 Kn, jusqu'à ce que les parties trouvent un accord :

$$PF_{n+1} = (C1n + C2n) \times (1 + ((Kn - 1) \times 0.5)) - Rn$$

Article 49 : Dispositions fiscales de la contribution publique

En application de l'article 266-1, a) du CGI, seules les subventions ou contributions publiques contrepartie d'un service rendu ou complément de prix du service public sont soumises à TVA.

Selon le rescrit de la Direction Régionale des Finances Publiques de Corse du 28 avril 2023, la contribution ne répond pas aux exigences de l'article susvisé. En conséquence, la contribution ne sera pas soumise à la TVA et l'EPIC relèvera de la taxe sur les salaires.

Titre 7 : AXE N° 5 AMELIORER LA TRAJECTOIRE RESSOURCES HUMAINES

Article 50 : Transfert de personnel

Conformément aux dispositions du Code des transports, notamment des articles L 2121-20 et suivants, et dans le cadre de la modification du mode d'exploitation du service public ferroviaire, tous les salariés de la SAEMML dont l'ancienneté au sein de la société était supérieure à 6 mois à la date de la délibération de reprise en régie par un EPIC soit au 31 mars 2023, ont pu se porter volontaires au transfert de leur contrat de travail de la SAEMML vers l'EPIC.

Tous les salariés concernés qui ont fait part, de façon expresse ou tacite, de leur volonté d'être transféré, intégreront l'EPIC au 1^{er} janvier 2024 dans le cadre du transfert pur et simple de leurs contrats de travail.

Tous les salariés dont l'ancienneté était supérieure à 6 mois au 31 mars 2023 qui ont fait part, de manière expresse, de leur volonté de ne pas rejoindre l'EPIC se verront notifier par ce dernier la rupture de leur contrat de travail à effet du 1^{er} janvier 2024.

L'EPIC assurera toutes les conséquences de cette rupture.

Tous les salariés de la SAEMML dont l'ancienneté était inférieure à six mois à la date de la décision de reprise du service public en régie et encore salariés de la SAEMML au 31 décembre 2023 voient leur contrat de travail transférer dans le cadre des dispositions des articles L 1224-1 et suivants du Code du travail.

La liste du personnel transféré est annexée à la présente convention (*annexe 31*).

Ce transfert de personnel est opéré sur la base de la même organisation que celle de la SAEMML, assurant ainsi la continuité du service public à périmètre constant.

Article 51 : Objectifs de la trajectoire Ressources Humaines

A l'exception des contrats du Directeur de l'EPIC et de l'Agent comptable, tous les contrats de travail sont des contrats de droit privé soumis aux dispositions du Code du travail.

L'EPIC appliquera l'accord de transition établi entre la SAEMML CFC, l'EPIC et les organisations syndicales.

L'EPIC établira un plan précis de gestion des emplois, ressources et compétences pour tous les services de manière à anticiper et optimiser les évolutions internes et recrutements externes en assurant les bilans de compétence, en optimisant la formation, en permettant à chaque salarié d'évoluer dans sa carrière et en garantissant une parfaite gestion managériale.

Il mettra en place une commande du personnel permettant d'instaurer la polyvalence et l'autocontrôle entre les gestionnaires de moyens, de suivre l'ensemble des personnels et d'harmoniser l'application des dispositions de l'accord portant statut du personnel transféré à l'EPIC à travers l'accord de transition.

Sous réserve des orientations définies annuellement avec la tutelle et en cohérence avec la stratégie RH des agences et offices, l'EPIC recrutera en nombre et en qualité les personnels nécessaires à l'exercice de ses missions, dans le respect des dispositions réglementaires en vigueur et dans le cadre de la délibération AC 17/405 du 10 novembre 2017 approuvant la mise en place d'un cadre commun concernant les créations d'emplois et les recrutements dans les agences et offices de la Collectivité territoriale de Corse.

Dans le cadre strict de l'égalité entre les femmes et les hommes, une attention particulière sera portée à la promotion des femmes, à compétences égales.

L'EPIC assure, en son sein, la désignation des régisseurs et mandataires de recettes habilités à manier des fonds publics conformément aux articles R 1617-6 et suivants du Code général des collectivités territoriales.

Art 51-1 : Politique linguistique :

Le Chemin de Fer de la Corse a adhéré à la charte de la langue Corse de la Collectivité votée à l'Assemblée de Corse le 1^{er} juillet 2005.

Ce texte affirme l'importance de la langue Corse en tant que lien social et la nécessité de mobiliser l'ensemble des acteurs insulaires pour le développement et la diffusion de la langue Corse dans tous les champs de la vie sociale.

L'objectif est de donner à la langue Corse une plus grande visibilité dans la vie sociale et dans l'espace public.

A ce titre l'Etablissement s'engage à mettre en place des formations pour l'ensemble de ses agents et plus particulièrement ceux en contact avec les usagers du service public. Cette formation s'articule autour des différents niveaux de maîtrise de la langue y compris dans le domaine technique en s'appuyant sur « u Lessicu di u Caminu di Ferru ».

L'Etablissement utilisera la langue Corse sur tous les supports d'informations, signalétiques, courriers, en sus de la langue française, et encouragera son usage à l'oral en première intention vis-à-vis du public.

Un référent langue Corse sera désigné pour mettre en œuvre avec l'ensemble des services, les actions nécessaires au développement et renforcement de l'usage de la langue Corse à partir des axes définis dans la charte de la langue Corse. Ce dispositif en faveur de la langue doit devenir un marqueur culturel fort de la culture d'entreprise du service public ferroviaire.

Un bilan de cette politique linguistique sera intégré au rapport annuel à destination de la Collectivité de Corse.

TITRE 8 : AXE 6 : FAIRE DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE UN RESEAU D'EXCELLENCE DANS LA COMMUNICATION INTERNE ET EXTERNE

Article 52 : Dialogue entre les parties

Pour assurer un dialogue permanent entre les parties, avec les autres Autorités Organisatrices de transport et les usagers, l'EPIC mettra en place :

- Un comité technique ;
- Un comité de suivi ;
- Un comité stratégique ;
- Une commission de projets ;
- Des comités de lignes.

Article 52-1 : Comité technique

L'Établissement et la Collectivité constitueront un comité technique composé de 8 personnes issues de ces deux entités. Chaque partie sera représentée équitablement en son sein. Ce comité sera présidé par le Directeur de l'EPIC.

Ce comité technique se réunira trimestriellement et à chaque fois que le Directeur l'estimera nécessaire pour évoquer tous les aspects techniques de l'exploitation et tous les projets de développement et d'investissement.

Il pourra également être réunis de manière exceptionnelle en cas de dégradation inopinée d'un bien de l'exploitation telle que contractuellement prévue.

Il aura pour objet d'apprécier l'état du matériel-roulant et des infrastructures. Il se prononcera également sur les projections d'entretien et les pistes pour maintenir la fiabilité du matériel et la sécurité des infrastructures. Il pourra également se prononcer sur le maintien en service ou non d'un matériel dégradé de manière inopinée ou progressive. S'il considère que le matériel doit être écarté pour des raisons techniques et/ou de sécurité, seule une nouvelle décision du comité permettra de réaffecter ledit matériel au service.

Il rédigera un rapport après chaque intervention pour matérialiser ses opérations et travaux. Ce rapport sera communiqué à chacune des parties.

Ses décisions sont prises à la majorité des voix exprimées. En cas d'égalité, la voix du Président est prépondérante.

Article 52-2 : Comité de Suivi

Le Comité de suivi est l'instance de suivi financier et commercial de l'activité. Il est composé de représentants de la Collectivité de Corse (représentants de la DGA Innovation et Transformation et DGA Infrastructures de transports et Mobilités) et du Chemin de fer (Directeur CFC, chef de service Finances, ...).

Ce comité de suivi se réunira trimestriellement pour étudier les rapports trimestriels (évaluation des fréquentations et contrôles, actions commerciales, ...) en examiner les incidences sur les comptes d'exploitations de l'année N, négocier le compte d'exploitation prévisionnel de l'année N +1 et le budget primitif ainsi que le niveau de la contribution publique.

L'établissement propose à la Collectivité de Corse au plus tard une semaine avant la tenue de ces Comités un ordre du jour détaillé et fournit tout document utile. La Collectivité de Corse peut amender et valide cet ordre du jour.

Le Comité de suivi est chargé de la préparation et du suivi budgétaire et se réunira également avant le vote des budgets, décisions modificatives et compte administratif.

Article 52-3 : Comité Stratégique

Le comité stratégique est constitué dès la signature du COP conjointement par les parties.

Ce comité a pour mission d'arrêter les orientations et d'effectuer un bilan de l'exécution de la Convention. A ce titre, le comité stratégique :

- ✓ Exerce un rôle consultatif sur toutes les questions relatives à l'interprétation des dispositions de la convention ;
- ✓ Propose et pilote l'élaboration des avenants au contrat ;
- ✓ Examine les résultats quantitatifs et qualitatifs et propose chaque année de nouvelles orientations d'actions ;
- ✓ Valide les orientations à chaque étape de définition et de construction du service ;
- ✓ Examine les évolutions de service aux voyageurs et fixe le cas échéant, les orientations correspondantes ;
- ✓ Valide les programmes à lancer dans le cadre du plan pluriannuel d'investissements ;
- ✓ Valide les objectifs de qualité de desserte et de service.

Article 52-4 : Commission de projets

Conformément aux statuts de l'Etablissement, il est créé une Commission de projets composée du Président du Conseil d'administration de l'Etablissement, de son Directeur, d'un représentant de la Collectivité de Corse désigné par le Président du Conseil exécutif qui ne peut être choisi parmi les administrateurs, d'un représentant de la Communauté d'agglomération d'Aiacciu, d'un représentant de la Communauté d'agglomération de Bastia, d'un représentant des Communautés de communes traversées par le train ou concernées par une extension de réseau, d'un représentant de la Chambre de Commerce et d'industrie de Corse. de toute personne qualifiée invitée pour une ou plusieurs réunions par le Président du Conseil d'administration.

Cette Commission se réunit sur tout projet de développement et d'évolution de l'offre de services de transport ferroviaire et en toute hypothèse au moins une fois par semestre à l'invitation du Président du Conseil d'administration siégeant dans des conditions définies par le Conseil d'Administration de l'Etablissement

Cette Commission évoquera tout projet et sera force de proposition de développement ou d'évolution auprès du Conseil d'administration de l'Etablissement.

Article 52-5 : Comités de lignes

L'Etablissement constituera deux comités de lignes :

- Un comité de ligne Aiacciu - Bastia – Aiacciu ;
- Un comité de ligne Ponte à a Leccia – Calvi – Ponte à a Leccia.

Les comités de ligne sont des lieux d'information et de concertation permettant de recueillir les besoins et les attentes exprimées par les acteurs locaux concernés par la qualité des transports ferroviaires.

Ces comités constituent également un moyen d'information préalable concernant la mise en œuvre du service public et son évolution, ainsi que la coordination des différents acteurs du transport public.

Les comités de ligne sont composés de trois représentants du Chemin de fer dont le directeur du réseau ou son représentant, trois représentants de la Collectivité de Corse dont un élu, trois représentants des associations d'usagers, des représentants d'autres autorités organisatrices, des représentants des EPCI, des maires et les chefs d'Etablissements scolaires des territoires concernés et/ou de l'université.

L'élu de la Collectivité de Corse anime les débats du comité.

Les objectifs des comités de lignes sont de renforcer la qualité du service sur les lignes ferroviaires, d'échanger sur les évolutions de l'offre de transport notamment en péri urbain et en intermodalité et les tarifications, d'informer les usagers sur les sujets d'actualité. Ils rassemblent des représentants de la Collectivité et de l'EPIC, des usagers, les acteurs socio-économiques, dans des conditions et selon des modalités décidées par le Conseil d'administration de l'EPIC.

Avant chaque comité de ligne, le Chemin de fer prépare un dossier faisant ressortir les principales caractéristiques du service (niveau de desserte, fréquentation, type de clientèle, fiabilité, ponctualité) ainsi que les problématiques et enjeux d'adaptation de la desserte.

Le comité de ligne se réunit deux fois par an sur convocation de la Collectivité de Corse.

Le compte rendu des comités de lignes est établi par la Collectivité de Corse qui le transmettra au Chemin de fer.

TITRE 9 : AXE STRATEGIQUE 7 : FAIRE DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE UN RESEAU VERTUEUX EN MATIERE ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE

Article 53 : Les considérations environnementales dans l'exécution du service

La Collectivité et l'Etablissement entendent promouvoir des actions respectueuses de l'environnement.

Les parties sont donc soucieuses de réfléchir à des opérations qui seraient vertueuses en consommation d'Energie, des ressources naturelles et de production de déchets.

Article 53 – 1. : Mesures pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre

Pour ce faire, l'Etablissement construira un bilan des émissions de Gaz à Effet de Serre (ci-après GES) au plus proche du modèle défini par l'ADEME sur les scopes 1 et 2 et fait ses meilleurs efforts sur le 3.

Pour rappel :

Le **scope 1** concerne toutes les émissions directes de **gaz à effet de serre émises** par l'Etablissement : le chauffage dans les locaux, les émissions des véhicules détenus par l'Etablissement, etc.

Le **scope 2** concerne les **émissions indirectes et liées à l'énergie** : ce sont les émissions créées lors du processus de production d'un produit ou d'exécution d'un service. Cela représente l'empreinte carbone énergétique.

Dans le **scope 3**, on retrouve **toutes les émissions indirectes** de l'Etablissement. En général, on retrouve la majorité des émissions produits par ce dernier dans ce scope : achat de marchandise, de services,

Ce bilan carbone se fait tous les 3 ans et permet d'identifier les actions à engager, dans lesquelles tout agent de l'Etablissement pourra apporter sa contribution.

L'Etablissement fournit l'ensemble des données et informations nécessaires, prévues par la réglementation en vigueur, pour l'élaboration des Bilans des Emissions de GES que souhaiterait établir la Collectivité selon un format à définir entre les Parties.

L'Etablissement fournit en particulier à la Collectivité tous les 3 ans un bilan des émissions susmentionné. Ces données, prévues à l'article R229-47 du Code de l'environnement, pourront porter sur les émissions directes (scope 1), les émissions indirectes (scope 2) et les émissions liées aux fournisseurs de l'Etablissement, aux transports des salariés et des clients et fait ses meilleurs efforts sur les actions de recyclage et la fin de vie des produits de l'Etablissement... (scope 3).

Dans l'année suivant la signature de la Convention, l'Etablissement fournit toutes les données permettant d'établir le bilan d'empreinte écologique du train.

Sur la base des trains km circulés en thermique, l'Etablissement fournit annuellement une estimation des émissions de CO2 liées à la traction thermique.

L'Etablissement poursuit la mise en œuvre des plans de formation de ses agents afin de les amener à adopter une conduite souple favorisant les économies d'énergie.

L'Etablissement doit adopter des mesures permettant de concilier le confort des usagers (climatisation, chauffage) et les économies d'énergies.

Les utilisateurs de véhicules de service bénéficient d'une formation à l'écoconduite.

Article 53-2 : Gestion des déchets

L'Etablissement développera progressivement sur la durée de la Convention le tri des déchets, sur le périmètre du Service, en prenant en compte, selon le type de déchets, leur collecte, leur recyclage ou, à défaut, leur valorisation. Il est mis en place en lien avec l'équipement des rames un tri sélectif.

Une sensibilisation des agents concernés et des usagers est également menée. Les investissements nécessaires pour la poursuite de l'équipement des rames peuvent être pris en charge dans le cadre de convention spécifique.

L'Etablissement s'engage à réemployer, réutiliser ou recycler les produits ferroviaires.

Il inscrit la gestion des déchets dans une logique d'économie circulaire.

Il s'inscrit également dans la démarche « zéro déchets non valorisé en 2035 » et dans les démarches nationales de valorisation. Une sensibilisation de tous ses agents est menée.

Il favorise le réemploi et la vente de matière et équipements.

Il s'engage à conduire de manière responsable les opérations de démantèlement du matériel roulant, notamment durant les phases de désamiantage et de dépollution.

Article 53-3 : Achat durable pour l'éco-conception des trains et des infrastructures

La Collectivité et l'Etablissement développeront mutuellement une politique d'achats durables. Ils orienteront chaque fois que cela est possible leurs choix vers des matériels et matériaux éco-conçus, issus du réemploi en matière recyclées ou/et recyclables.

L'Etablissement s'engage à déployer une politique d'achats éliminant progressivement les perturbateurs endocriniens dans ses achats.

Article 53-4 : Performance et sobriété énergétique des bâtiments et mobiliers

L'Etablissement fait ses meilleurs efforts pour améliorer la performance énergétique des bâtiments et mobiliers dont elle a la charge, notamment pour :

- Réduire les pollutions et les consommations d'énergie notamment des ateliers de maintenance ;
- Réduire les déperditions d'énergie au sein des bâtiments (par exemple, avec des menuiseries doubles ou triples vitrages, réfections de toiture isolante performants) ;
- Réduire les nuisances sonores des Matériels Roulants lors de leur stationnement en gare, sous réserve de la compatibilité avec l'exploitation du Service ;
- Réduire les nuisances environnementales, en faisant appel à des techniques réputées non polluantes ;
- Entretien des espaces verts en limitant l'usage de produits chimiques ;
- Favoriser des pratiques réduisant l'exposition aux perturbateurs endocriniens.

Article 53 -5 : Actions de nettoyage

L'Etablissement étudie la possibilité de mettre en œuvre un plan d'adaptation du lavage extérieur des trains utilisant l'eau de pluie afin de préserver la ressource en eau.

Article 53-6 : Production d'énergie renouvelable

L'Etablissement devra concevoir un plan de développement de production d'Énergie renouvelable. Il pourra notamment utiliser les bâtiments dont elle a la gestion pour déployer un processus de production d'énergies renouvelables dans le cadre de la réalisation du Service.

Ce plan devra être présenté à la Collectivité dans l'année qui suit la signature de la présente convention.

La Collectivité devra donner son accord préalable pour lancer l'installation des équipements nécessaires à cette production.

Un rapport annuel sera communiqué à la Collectivité pour faire le bilan de cette production et l'impact qu'elle aura sur sa consommation d'énergie. Il fera ressortir les objectifs, les actions menées et les données chiffrées.

Article 54 : Clause sociale et insertion professionnelle

La Collectivité et l'Etablissement concourent au développement de l'emploi et à l'insertion sociale de publics éloignés durablement du marché du travail ou qui rencontrent des difficultés particulières liées à des situations de handicap.

A cette fin, pour les marchés relatifs à la modernisation, l'équipement et l'accessibilité, à chaque fois que la nature et le montant des travaux le permettent, l'Etablissement intègre dans les cahiers des charges des conditions d'exécution visant à promouvoir l'emploi de personnes

rencontrant des difficultés particulières d'insertion, sans toutefois que ces conditions aient un effet discriminatoire à l'égard des candidats potentiels, conformément à l'article L. 2111-1 du code de la commande publique.

L'Etablissement s'engage également à développer des contrats d'achat auprès du secteur protégé et adapté.

Certains marchés ou lots d'un même marché pourront être réservés aux entreprises adaptées mentionnés aux articles L.5213-13, L.5213-18, L.5213-19 et L.5213-22 du code du travail, ou aux Etablissements et services d'aide par le travail, mentionnés à l'article L 344-2 du code de l'action sociale et des familles, à condition que cette information soit indiquée dans l'avis de publicité.

Le bilan annuel des actions menées en faveur de l'insertion sociale sera communiqué à la Collectivité dans le rapport annuel d'activités.

Enfin, dans le respect de la réglementation en vigueur, l'EPIC développera l'exploitation ferroviaire en contribuant au développement de l'économie locale et participera à la création d'emploi local.

L'Etablissement public ferroviaire par une politique de recrutement de proximité entend participer au développement de l'emploi local au niveau de tous les bassins de vie de l'île.

Il s'engage à faciliter le recrutement de ses agents en Corse à compétences équivalentes dans toutes les spécialités mises en œuvre au Chemin de Fer, tout en respectant les normes du droit positif en vigueur.

Il conclura tout partenariat avec les organismes de formation ainsi que l'Università di Corsica afin de créer des filières de formation spécifiques à l'activité ferroviaire. L'objectif de ces formations étant d'atteindre une maîtrise de l'outil ferroviaire par l'élévation des qualifications tant aux plans de l'Exploitation d'un réseau, de sa maintenance ou de son ingénierie.

TITRE 10 : AUTRES DISPOSITIONS CONTRACTUELLES

Article 55 : Principe de continuité de service public - Force majeure et imprévision

La continuité du Service constitue un objectif primordial pour les parties.

Elle devra être assurée même en cas d'aléas prévisibles attachés à la gestion et l'exploitation d'un service de transports ferroviaire, notamment par la mise en œuvre d'un service de substitution par voie routière.

Conformément au Code des transports, les dispositions des articles L 1324-1 et suivants du Code des transports sont applicables notamment en cas de :

- Grève ;
- Travaux programmés ;
- Incidents techniques dont la durée est supérieure à 24 heures ;
- Aléas climatiques annoncés par les services météorologiques ayant eu une durée déjà écoulée supérieure à 24h ;
- Tout évènement dont la durée est supérieure à 36 h.

Article 55-1 : Incapacité temporaire de l'EPIC à exploiter le réseau

En cas de défaut d'exécution ou de d'exécution non conforme par l'EPIC de ses obligations d'exploitation, sauf cas de force majeure ou imprévision, ci-après défini, ou dans l'hypothèse d'une grève de plus de 48h consécutives affectant directement l'ensemble de l'exécution des services, l'Autorité organisatrice peut recourir à des tiers pour exécuter des prestations de substitution aux frais et risques de l'EPIC.

De plus, les parties se rapprocheront pour évaluer l'impact de cette non-exécution ou de cette exécution non conforme sur la contribution et les niveaux de dépenses non réalisées si l'offre de services a été minorée de plus de 5% du montant prévisionnel total des kilomètres annuels.

Elles évalueront aussi les conséquences de cette incapacité sur les titres de service et abonnements en cours.

Les conséquences seront supportées à titre définitif par l'EPIC.

Article 55-2 : Force majeure

La seule dérogation au principe général rappelé ci-dessus est la survenance d'un cas de force majeure.

En présence d'une interruption du service qui serait bien directement et exclusivement liée à la survenance d'un cas revêtant les caractéristiques de la force majeure, les parties sont exonérées de toute responsabilité entre elles.

Cette appréciation sera faite au cas par cas en fonction de la nature et des caractéristiques de ce cas.

Sans être exhaustif ni d'application automatique, peuvent être considérés comme des cas de force majeure les évènements suivants :

- Catastrophes climatiques, environnementales ou naturelles. L'édition d'un arrêté portant reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle visé aux articles L. 122-7, L. 125-1 à L. 125-6 et A. 125-1 et suivants du Code des assurances n'est pas nécessaire pour caractériser ce cas de force majeure ;
- Actes terroristes ou de guerre occasionnée sur le réseau ferroviaire
- Cyberattaques ;
- Crise sanitaire de nature pandémique ;
- Interruptions totales ou partielles pour des causes étrangères aux parties notamment en cas de confinement nationalement ou localement décidé par une autorité publique ;
- Mouvements sociaux de nature national dont les leviers de négociations ne peuvent relever de l'Etablissement ;
- Paralysies d'approvisionnement en énergie d'envergure globale à l'échelle de la Corse dont les leviers de négociation ne peuvent relever de l'Etablissement.

Lorsqu'un tel évènement apparaît, l'Etablissement doit informer la Collectivité de Corse dans les plus brefs délais et au maximum sous 24h par tous moyens. Il devra ensuite confirmer cette déclaration par écrit dans un délai de quinze jours ouvrés.

Il doit en parallèle prendre toutes les mesures qui s'imposent pour limiter l'impact de l'évènement et informer les usagers de la survenance du cas de force majeure.

C'est à l'Etablissement qu'il appartient de rapporter la preuve de l'existence de ce cas de force majeure.

La Collectivité de Corse disposera alors d'un délai de trente jours calendaires pour informer l'Etablissement s'il confirme la qualification de force majeure. Le silence observé par la Collectivité vaut acceptation de la qualification.

Dans l'intervalle, l'Etablissement doit mettre tout en œuvre pour poursuivre la continuité du service dans la mesure de ses possibilités, même en version dégradée.

Si la qualification est reconnue, implicitement ou explicitement, les parties se réuniront dans un délai de trente jours pour s'accorder sur les suites à donner au contrat. Cela peut aller jusqu'à la résiliation anticipée du contrat s'il ressort des échanges entre les parties que le contrat ne peut plus être exécuté.

En l'absence de reconnaissance conjointe par les Parties de l'existence et des effets de la force majeure du cas de force majeure ou d'une cause exonératoire, les parties peuvent faire application de l'article 13-1 ci-dessus.

En dehors des cas et des conditions expressément prévus par les stipulations du présent Article, aucune Partie n'est déliée de ses obligations à raison d'une impossibilité d'exécution ou de la survenance de circonstances ou événements qui échappent à son contrôle.

La Partie qui, par action ou par omission, aurait sérieusement aggravé les conséquences d'un événement présentant les caractéristiques de la force majeure ou d'une cause exonératoire n'est fondée à l'invoquer que dans la mesure des effets que l'évènement aurait provoqués si cette action ou omission n'avait pas eu lieu.

Si le cas de force majeure conduisait à la résiliation de la Convention, les conséquences seraient traitées conformément à la jurisprudence administrative en la matière.

Article 55-3 : Imprévision

La survenance d'un événement imprévisible et extérieur aux parties d'une part, qui bouleverse l'économie générale du contrat d'autre part sans rendre l'exploitation impossible ou très anormalement excessive, ouvre à l'Etablissement la possibilité de solliciter une indemnisation en réparation de son préjudice.

Le bouleversement de l'économie générale du contrat est caractérisé s'il est observé une augmentation des charges de plus de 15% par rapport à celles normalement prévisibles au moment de la signature du contrat.

Ce bouleversement s'apprécie sur l'ensemble de la durée d'exécution du contrat.

L'indemnité sera négociée entre les parties au contrat mais ne pourra être inférieure à 50% ni dépasser 80% du coût global des augmentations de charges extra contractuelles.

Cette indemnité est provisoire. S'il s'avère que, sur la durée totale du contrat, les conséquences de l'imprévision ne sont plus de nature à bouleverser l'économie générale du contrat, elle sera restituée à la Collectivité de Corse ou neutralisée par compensation.

Article 56 : Assurances

L'Etablissement souscrit, pour toute la durée du contrat, les polices d'assurance nécessaires pour couvrir l'ensemble des risques qu'elle encourt au titre de l'exécution de ses obligations définies dans la présente convention auprès d'une compagnie d'assurance notoirement solvable.

La nature, l'étendue et le niveau de garanties minimum sont déterminées conjointement avec la Collectivité de Corse. Toute modification portée à l'une des assurances quelconques doit être préalablement soumise à la Collectivité.

Les conventions particulières des polices d'assurance souscrites par l'EPIC devront prévoir une notification préalable obligatoire à la Collectivité de Corse en sus de celle faite à l'EPIC à peine de validité de toute résiliation de la police souscrite ou modification substantielle des garanties accordées.

Article 56 -1 : Assurance Responsabilité civile

Le niveau de son assurance Responsabilité civile devra être en adéquation avec les biens mis à sa disposition et avec le service confié.

Cette assurance couvre les entières conséquences de tous les dommages de toute nature, causés aux tiers, en ce compris la Collectivité elle-même prise comme telle, et aux voyageurs transportés. Elle devra contenir une clause de renonciation à recours contre la Collectivité de Corse en sa qualité de cocontractant, Autorité organisatrice de transport, assuré additionnel.

L'EPIC justifie à la Collectivité de sa souscription à la date d'effet de la présente convention et de son renouvellement annuel sans qu'il ne soit besoin d'une quelconque demande en ce sens.

Article 56-2 : Assurance Dommages

L'EPIC souscrit une assurance dommages tant pour son compte que pour celui de la Collectivité de Corse, en qualité d'assuré additionnel, couvrant au minimum, pour tous les biens de l'exploitation, mis à sa disposition ou acquis par lui, affectés au service public :

- Dommages multirisques les plus larges possibles
- Bris de matériels
- Dommages de toutes sortes causés aux infrastructures et aux biens mis à sa disposition
- Assurance aux véhicules moteurs terrestres.

Cette assurance doit couvrir toutes les conséquences de l'ensemble des dommages causés aux biens, aux tiers, en ce compris la Collectivité elle-même prise en cette qualité, et aux voyageurs transportés.

La convention doit prévoir une renonciation de recours contre la Collectivité de Corse prise en sa qualité de cocontractante, Autorité organisatrice de transports.

Toute modification quelconque doit recueillir l'accord préalable de la Collectivité.

Article 57 : Régime de responsabilité des parties

Article 57-1 : Principes généraux

D'une manière générale, l'Etablissement est responsable, selon les principes applicables au droit commun de la responsabilité administrative, des dommages causés aux biens et aux personnes (usagers, tiers et participants aux missions de service public) des dommages occasionnés à l'occasion de l'exécution des missions de service public qui lui sont confiées par le présent contrat.

Cette responsabilité s'applique de la même manière si les dommages sont causés aux biens ou agents de la Collectivité de Corse intervenant sur le réseau.

Elle est mise en jeu du fait des fautes de l'Etablissement, ses négligences, imprudences ou de celles des personnes dont il doit répondre telles que ses préposés et ses sous-traitants. Elle s'applique de la même manière pour les biens qu'il a sous sa garde, y compris le Matériel Roulant dans le cadre de l'exploitation du Service qu'il assure au titre de la Convention.

L'Etablissement fait son affaire personnelle des risques et différends pouvant résulter de la gestion et de l'exploitation du service.

A l'inverse, l'Etablissement est exonéré de sa responsabilité vis-à-vis de la Collectivité dans les hypothèses suivantes :

Le fait dommageable est imputable au comportement fautif de la Collectivité, que ce soit par imprudence, négligence ou passivité.

Le fait dommageable est le fruit d'un cas de force majeure défini aux articles 13-2 de la présente convention.

De même, dans l'hypothèse où un tiers, usager ou participant du service public subirait un dommage imputable à un comportement fautif de la Collectivité, l'Etablissement qui verrait engager sa responsabilité sur quelque cause juridique que ce soit, disposera toujours de la faculté de chercher la responsabilité de la Collectivité par le biais d'une action récursoire ou de l'appeler en garantie de ses condamnations.

Article 57-2 : Dommages occasionnés aux biens affectés à la gestion et l'exploitation du service

L'Etablissement a la garde de l'ensemble des biens visés aux annexes n°2, 3 et 4 du présent contrat.

A ce titre, il est responsable de la bonne conservation de ces biens dans les conditions définies au présent contrat.

En cas de dégradation de ces biens, pour quelque cause que ce soit et quel que soit le niveau d'imputabilité ou non de l'Etablissement dans la survenance du dommage, ce dernier doit en informer sans délai la Collectivité.

Si les dégradations des biens relevant de la catégorie des biens de retour (*annexe n°3*) trouvent leur origine dans l'état de vétusté desdits biens, la Collectivité prendra à sa charge les conséquences financières attachées à leurs restauration, réparation ou remplacement en sa qualité de propriétaire sauf si la dégradation trouve son origine dans une faute, fût-elle de négligence, de l'EPIC.

Néanmoins, l'EPIC supporte seul vis-à-vis de la Collectivité les conséquences des dommages causés par ces biens du fait de leur exploitation dans le cadre du service public :

- À des tiers ou usagers ;
- À la Collectivité elle-même en qualité de tiers, à son personnel, ses préposés et ayants droits ;
- À l'EPIC, à son personnel, ses préposés et ayants droits.

Seuls, une hypothèse de force majeure ou d'imprévision, dument démontrée et justifiée, est de nature à exonérer l'EPIC de sa responsabilité.

Si les biens dégradés relèvent de la catégorie des biens de reprise (*annexe 11*), l'Etablissement prendra à sa charge les conséquences financières attachées à leurs restauration, réparation ou remplacement sauf si la dégradation est la conséquence d'une faute de la Collectivité.

Dans tous les cas, l'Etablissement pourra lancer toutes les actions nécessaires, de quelque nature que ce soit, vis-à-vis des tiers responsables pour être indemnisé de l'intégralité de son préjudice.

Ce régime concerne également les actes de vandalisme et dégradations volontaires lors de réunions ou manifestations sur la voie publique.

Il appartient à l'Etablissement de provisionner dans ses charges le coût de réparation de ces actes d'incivilité.

Article 58 : Valorisation du domaine public mis à disposition

L'EPIC exploitera l'ensemble des biens mobiliers et immobiliers existants dans le périmètre géographique mis à disposition par la Collectivité notamment les biens immobiliers et mobiliers partiellement utilisés pour les besoins de l'exploitation, les biens immobiliers et mobiliers non utiles à l'exploitation mais se trouvant dans une continuité avec une dépendance affectée.

Article 58-1 : Dépendances immobilières

Il en est ainsi notamment des immeubles anciennes gares ou des parties d'immeubles qui n'ont pas fait l'objet d'une désaffectation du domaine public mais ne sont plus nécessaires ou utiles à l'exploitation ferroviaire.

L'EPIC pourra conclure des autorisations ou conventions d'occupation du domaine public pour des utilisations compatibles avec la destination du domaine, dans le respect des règles du Code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP) et en fonction des directives et tarifs de redevance communiqués par la Collectivité.

Toute conclusion d'occupation consentie à des fins d'exploitation commerciale devra respecter les procédures de sélection préalable, les règles de durée et de redevances prévues par le CGPPP.

Les redevances d'occupation relèvent de la catégorie « autres recettes » telles que prévues à l'article de la présente convention.

La Collectivité s'engage à ce que les dépendances bâties du domaine public mis à disposition de l'EPIC au jour de la signature du présent contrat soient en bon état de fonctionnement eu égard à leur destination initiale.

Dans ce cadre, elle prendra à sa charge les travaux de maintien de cet état en ce qui concerne les réparations relevant de l'article 606 du Code civil et celles visées à la vétusté de l'ouvrage, sauf en cas de défaut d'entretien.

A ce titre, relèvent de la Collectivité les grosses réparations aux gros murs, aux voutes, poutres et toitures, murs de soutènement et de clôture, plus généralement toutes les réparations touchant à la structure ou à la solidité de l'ouvrage.

L'EPIC mettra à la charge de l'occupant tous les travaux autres que ceux à la charge de la Collectivité ci-avant définies. Ils devront être réalisés après accord de l'EPIC.

Article 58-2 : Dépendances mobilières

L'EPIC est autorisé à consentir toutes autorisations ou conventions d'occupation du domaine public à des fins d'utilisation de biens mobiliers notamment de mobilier urbain ou de supports publicitaires pour des utilisations compatibles avec la destination du domaine, dans le respect des règles du Code général de la propriété des personnes publiques et en fonction des directives et tarifs de redevance communiqués par la Collectivité.

Toute conclusion d'occupation consentie à des fins d'exploitation commerciale devra respecter les procédures de sélection préalable, les règles de durée et de redevances prévues par le CGPPP.

L'installation, la suppression, l'entretien de ces mobiliers urbains seront à la charge exclusive de l'occupant, dans des conditions agréées par l'EPIC.

Ces mobiliers urbains restent la propriété des occupants.

Seuls, les encarts publicitaires situés dans les gares ou dans les rames sont installés, supprimés par l'EPIC lui-même.

Les redevances d'occupation relèvent de la catégorie « autres recettes » telles que prévues à l'article 38 de la présente convention.

Article 58-3 : Espaces commerciaux

L'EPIC pourra commercialiser toute dépendance du domaine public, immobilière ou mobilière, mise à sa disposition à des fins de publicité, de promotion ou d'évènements, pour des utilisations compatibles avec la destination du domaine, dans le respect des règles du Code général de la propriété des personnes publiques et en fonction des directives et tarifs de redevance communiqués par la Collectivité.

Toute conclusion d'occupation consentie à des fins d'exploitation commerciale devra respecter les procédures de sélection préalable, les règles de durée et de redevances prévues par le CGPPP.

Il en est notamment ainsi dans les gares, dans les trains, dans des espaces strictement délimités. Les publicités devront ne pas être contraires aux bonnes mœurs ou de nature à troubler l'ordre public.

Les recettes de vente d'espaces relèvent de la catégorie « Autres recettes » visées à l'article 38 de la présente convention.

L'entretien de ces espaces est à la charge de l'occupant.

Article 59 : Modifications du réseau

Le réseau exploité et géré par l'Etablissement est celui défini et cartographié à l'annexe 1 de la présente convention.

Dans une perspective d'extension du réseau actuel, la Collectivité de Corse peut souverainement décider d'ouvrir de nouvelles lignes sur des zones géographiques anciennement desservies ou pas encore desservies à la date de signature de la présente convention

Dans ce cas, les parties se réuniront pour adapter et modifier le présent contrat aux nouvelles dessertes.

Dans ces hypothèses et de façon générale, l'Etablissement ne peut pas refuser d'assurer la gestion et l'exploitation de l'ensemble des dessertes dans les conditions décidées par l'Autorité organisatrice.

Dans ce contexte, la Collectivité assurera l'équilibre économique du contrat qui devra être assuré d'autre part.

Article 60 : Modification des conditions d'exploitation

Article 60-1 : Modifications à l'initiative de la Collectivité

Dans le cadre de ses prérogatives concourant à la définition et la consistance des services ferroviaires, la Collectivité peut décider de sa seule initiative toutes évolutions relatives au réseau ou aux conditions d'exploitation, notamment en matière de consistance du service et des activités qui en découlent en tenant compte des contraintes d'exploitation.

Préalablement à la mise en œuvre de ces évolutions, l'Etablissement fournira une étude technique, opérationnelle et financière relative à l'impact des modifications envisagées.

Les éventuelles évolutions feront l'objet d'échanges entre l'Autorité organisatrice et l'EPIC avant toute décision.

En cas d'adoption définitive des modifications envisagées, la Collectivité assurera à l'Etablissement l'ensemble des moyens techniques, humains et financiers nécessaires à leur mise en œuvre.

Ces modifications feront l'objet d'un avenant à la présente convention.

Article 60-2 : Modifications proposées par l'Etablissement public ferroviaire

L'Etablissement pourra saisir l'Autorité organisatrice d'une proposition d'évolution du réseau et/ou des conditions d'exploitation, notamment pour répondre à un problème de charge, de vitesse commerciale, de temps de parcours ou d'optimisation du réseau.

La saisine de la Collectivité comprendra la description de l'évolution proposée, son impact économique, opérationnel, technique et financier, son coût prévisionnel et son calendrier estimé de mise en œuvre.

Toutes ces modifications ne devront pas avoir d'impact sur la continuité et la qualité du service ou sur la sécurité de l'exploitation.

Si l'Autorité organisatrice retient ces propositions, elles feront l'objet d'un avenant à la présente convention préalablement à leur mise en œuvre.

Article 61 : Modification unilatérale de la convention

Il ressort des principes généraux des contrats administratifs que la Collectivité de Corse peut modifier unilatéralement, dans l'intérêt général, certaines dispositions du contrat.

Ces modifications ne doivent néanmoins pas bouleverser l'équilibre économique du contrat sous peine de devoir indemniser l'Etablissement.

Dans ce cas de figure, les parties se rencontreront sans délai pour apprécier les conséquences de la mesure de modification unilatérale notamment sur le plan économique et financier.

Cette modification pourra ensuite prendre la forme d'un avenant ou, à défaut, d'un ordre de service.

En outre, elle peut également apporter de manière unilatérale les modifications permettant de remédier aux irrégularités qui seraient contenues dans le contrat. Ces irrégularités doivent tenir au caractère illicite de son contenu et être divisibles du reste du contrat.

L'Etablissement ne peut pas s'opposer à ces mesures de modification unilatérale prises dans le cadre de ce présent article.

Il pourra en être notamment ainsi au terme de la première année d'exploitation si il apparaît à la Collectivité qu'il est de son intérêt de retenir un forme contractuelle différente de celle retenue dans le cadre de la présente reprise en régie dotée de la personnalité morale notamment en affinant les relations d'exploitation du service tout en garantissant à l'EPIC la pérennité de la structure ferroviaire d'exploitation et le maintien du niveau technique, économique et financier de l'exploitation.

Article 62 : Clause de revoyure

Pour tenir compte d'une évolution des conditions d'exécution du Contrat ainsi qu'éventuellement d'événements extérieurs à l'EPIC qui pourraient avoir une incidence significative sur les recettes ou les charges, les Parties se rencontrent, à l'initiative de la plus diligente, en vue de discuter et mettre en œuvre le cas échéant les mesures techniques et, s'il y a lieu, financières de rétablissement de l'équilibre économique du Contrat.

Sont notamment concernés par cette rencontre, les événements suivants :

- Les modifications des niveaux d'insécurité ou de vandalisme ;
- Les modifications de la législation et/ou de la réglementation, et notamment de la législation fiscale sociale, environnementale, de la réglementation technique, ou des règles applicables à la profession de transporteur ;

- Des évolutions de postes de charges ou des recettes présentant une dérive significative pour des raisons étrangères à l'EPIC, ne résultant pas de son processus de décision ou de gestion interne ;
- La survenance d'une Cause Exonératoire.

En outre, et en tout état de cause, les Parties s'obligent à adapter les clauses financières à la nouvelle situation, notamment dans les cas suivants :

- Lorsque l'exécution du programme prévisionnel d'investissement figurant en annexe n'est pas respectée ;
- En cas de variation d'un ou plusieurs des indices de la formule d'indexation de l'article 69 de + ou - 10 % annuellement par rapport à sa valeur de référence moyenne pour l'année précédente ;

En cas de désaccord dument constaté, la partie la plus diligente pourra faire application de la procédure de règlement amiable prévue aux articles 85 et 86.

Article 63 : Clause de réexamen approfondi du Contrat

Les Parties conviennent de se rencontrer dans les six (6) mois suivant le second anniversaire et le cinquième anniversaire de l'entrée en vigueur du Contrat aux fins d'examiner les conditions d'exécution du Contrat, en vue, le cas échéant, de convenir de l'adapter, par avenant.

Titre 11 : CONTROLE ET DE SURVEILLANCE

Article 64 : Tutelle et contrôle la Collectivité de Corse

De façon générale, conformément aux statuts de l'EPIC et aux règles du Code général des collectivités territoriales, la Collectivité de Corse exerce sur son EPIC un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses offices et agences en tant qu'autorité de tutelle dans les conditions prévues par les délibérations de l'Assemblée de Corse n° 10/064 du 27 mai 2010 et n°12/ 163 du 27 septembre 2012.

La tutelle sera principalement assurée par la Direction Générale Infrastructures, Transport, Mobilité et Bâtiments.

Le contrôle technique de l'exploitation sera assuré par la Direction Générale Infrastructures, Transport, Mobilité et Bâtiments prise en la personne du Directeur général adjoint ou de toute personne qu'il désignera.

Le contrôle de la structure EPIC elle-même, sans préjudice du dialogue financier et technique (DGA Infra) et budgétaire (DGA Finances), du point de vue général et en second rang, sera assurée par la direction des opérateurs et de l'évaluation au sein de la DGA SIT selon les modalités de droit commun définies par la Collectivité.

La Collectivité peut exercer son contrôle sur l'ensemble de l'activité de l'EPIC, directement ou par des personnes désignées à cet effet. Elle pourra se faire communiquer tous les éléments, tous les documents qu'elle juge nécessaire.

L'EPIC ne peut opposer aucune obstruction à l'exercice de ce contrôle sauf à prendre le risque d'un malus prévu à l'article 68 du présent contrat si la Collectivité le juge opportun.

Article 65 : Rapports à fournir à la Collectivité de Corse

L'EPIC fournira à la Collectivité de Corse divers rapports ci-après définis :

Article 65-1 : Rapports trimestriels d'activité

Au terme de chaque trimestre à compter du 1^{er} juillet 2024, l'EPIC fournira à la Collectivité de Corse un compte-rendu d'activité trimestriel portant notamment sur :

- Le niveau trimestriel de fréquentation par ligne et rotation ;
- Les indicateurs trimestriels qualité : ponctualité, régularité, propreté, indisponibilité des infrastructures, information des voyageurs, emport
- La mise en œuvre du PPI
- Le respect du plan accessibilité

L'EPIC assure notamment un suivi des fréquentations des lignes régulières permettant de détailler les fréquentations ligne par ligne.

L'EPIC s'engage à fournir le compte rendu trimestriel à l'Autorité Organisatrice, au plus tard le dernier jour du mois suivant le terme du trimestre concerné.

Article 65-2 : Rapport annuel

Pour permettre la vérification et le contrôle du fonctionnement des conditions financières et techniques du présent cahier des charges, pour vérifier la réalisation de l'ensemble des axes stratégiques ci avant développés, l'EPIC produira un rapport d'activité, conformément à l'article L.1411-3 du Code Général des Collectivités Territoriales, présenté selon le cadre annexé à la présente convention.

Ce rapport sera accompagné d'une synthèse remise en même temps que ledit rapport.

Il transmettra avant le 30 juin de l'année N + 1 le présent rapport en deux exemplaires papier et un exemplaire sous format informatique (Word et/ou Excel, le format PDF étant exclu).

Ce rapport contiendra notamment toutes éléments nécessaires notamment :

✓ Renseignements d'ordre financier

L'EPIC doit produire un compte rendu financier qui, notamment, doit permettre le suivi des charges d'exploitation relatives aux missions contractuellement prévues.

Ce compte-rendu comprend les données de comptabilité générale et celles de la comptabilité analytique pour présenter les recettes et les dépenses de l'année écoulée et comporte, a minima, les éléments figurant dans l'annexe financière.

Le rapport les analysera en cohérence avec :

- D'une part les données de l'année précédente ;

- D'autre part le compte d'exploitation prévisionnel.

pour expliquer toute variation significative des données financières.

Il comportera notamment une présentation financière et économique de la situation de l'EPIC sur :

- 1°- Chiffres d'affaires voyageurs, marchandises, produits annexes (indicateurs mensuels)
- 2°- Nombre de voyages effectués (indicateurs mensuels)
- 3°- Nombre de kms commerciaux réalisés en train (indicateurs mensuels)
- 4°- Résultat d'exploitation (indicateurs annuels)
- 5° Résultat Net (indicateurs annuels)
- 6°- Flux financiers à destination des CFC : évolution de la contribution de la Collectivité de Corse (indicateurs annuels) et partenariats publics (indicateurs annuels)
- 7°- Mesures envisagées en ce qui concerne l'amélioration, le renouvellement ou la transformation des méthodes de production et d'exploitation ; incidence de ces mesures sur les conditions de travail, d'emploi, et le contrat de travail.
- 8°- Actif immobilisé (indicateurs annuels)
- 9°- Sous traitance, Convention d'Assistance et coactivité (indicateurs annuels)
- 10°- Maintenance : évolution et niveau de maintenance réalisée, maintenance à prévoir à court et moyen terme

Un focus sera aussi fait sur les remboursements aux usagers.

✓ *Objectifs de fréquentation et de qualité*

Le rapport reprendra l'ensemble des données semestrielles relatives aux objectifs de fréquentation et de qualité, les analysera de façon exhaustive, complète et justifiée des différents objectifs de performance et de qualité.

✓ *Actions commerciales et de communication*

Le rapport établira un bilan circonstancié et chiffré des actions commerciales et de communication menée durant l'année. Ce rapport devra décrire les actions entreprises, leurs objectif, le public visé, les résultats et retombées notamment.

✓ *Inventaires*

Le rapport annuel devra comporter l'ensemble des inventaires mis à jour en faisant apparaître de manière circonstanciée les évolutions annuelles.

✓ *Investissements*

Le rapport annuel devra développer la réalisation des plans d'investissement PPI et d'accessibilité. Il détaillera également les investissements et actions en matière environnementale.

✓ *Bilan social*

L'EPIC joindra à son rapport annuel son bilan social faisant notamment apparaître de manière détaillée :

- Actions d'insertion menées durant l'exercice ;
- Investissement social :

- Evolution des effectifs par type de contrat, par âge, par ancienneté,
- Répartition des effectifs par sexe et par qualification,
- Evolution des emplois par filières et métiers,
- Evolution de l'emploi des personnes handicapées et mesures prises pour le développer,
- Evolution du nombre de stagiaires et d'apprentis et des contrats de professionnalisation ;
- Formation professionnelle : investissements en formation, services et agents concernés, coût de la formation, nombre d'agents formés, nombre d'entretiens professionnels, nombre de CPF abondés hors alimentation courante, actions d'évaluation des formations, le nombre de contrats d'apprentissage ou de professionnalisation conclus, les VAE, nombre de formations initiales dans les métiers du ferroviaire dispensées et les savoirs faire acquis ;
- Mesures prises pour permettre au personnel et à l'EPIC d'évoluer en compétence ;
- Conditions de travail, durée annuelle du temps de travail et aménagements du temps de travail et temps partiel ;
- Diagnostic et analyse de la situation comparée des femmes et des hommes
- Conditions générales d'emploi, rémunération et déroulement de carrière ;
- Formation professionnelle, conditions de travail, santé et sécurité au travail ;
- Evolution des rémunérations salariales :
- Frais de personnel y compris cotisations sociales,
- Evolution salariale par qualification et par sexe ;
- Salaire de base prévu au présent accord, salaire moyen et médian par sexe et par catégorie professionnelle ;
- Epargne salariale : intéressement, participation.

- Activités sociales et culturelles

Montant de la contribution aux activités sociales et culturelles du CSE, sur les deux années précédentes et celle en cours et intégrant les projections chiffrées sur les 3 années suivantes.

- Partenariats

Partenariats conclus pour produire des services à composante ferroviaire.

- Les consultations ponctuelles et la négociation annuelle obligatoire (NAO).

Article 66 : Obligation d'alerte au bénéfice de la Collectivité

La Collectivité, en sa qualité d'Autorité Organisatrice, doit disposer, en toute transparence, de l'ensemble des informations nécessaires à l'organisation et au suivi de l'exécution de la Convention.

L'Etablissement est débiteur d'une obligation d'alerte au bénéfice de la Collectivité.

Au titre de son obligation d'alerte, lors de la survenance de tout évènement gravement préjudiciable portant atteinte à la sécurité des biens et des personnes ou faisant peser un risque sur la continuité du service public ou en cas de détournement d'un bien du service public, l'Etablissement doit saisir la Collectivité sans délai dès qu'elle en a connaissance.

Sans préjudice de la mise en jeu de la responsabilité de l'Etablissement, tout manquement à cette obligation de conseil entraîne l'application d'une pénalité forfaitaire visée l'article 78 de la présente convention.

Les Parties définissent entre elles les documents utiles au contrôle de la Collectivité pour chaque contrôle.

Pour tenir compte des règles de sécurité propres au déplacement des personnes à l'intérieur de certaines emprises ferroviaires, du temps nécessaire au rassemblement des pièces justificatives et à la mise à disposition du personnel compétent, la Collectivité informe l'Etablissement par courrier recommandé avec avis de réception, de toute demande d'accès dans un délai de trente jours ouvrés avant l'exercice de ce contrôle. Ce courrier contient à minima le périmètre du contrôle, les prénom, nom, fonction et entité à laquelle les personnes désignées pour effectuer celui-ci appartient. En cas d'urgence justifiée et signifiée par la Collectivité, ce délai est réduit à huit jours ouvrés.

La durée du contrôle, limitée, sera convenue entre les Parties. Les agents de la Collectivité chargés du contrôle ou les auditeurs doivent se conformer au règlement intérieur et aux règles d'hygiène et de sécurité en vigueur dans les locaux de l'Etablissement que ce dernier communique par tout moyen.

Le contrôle exercé par la Collectivité ne peut en aucun cas s'étendre au-delà du périmètre du Service.

Le contrôle réalisé par la Collectivité ou ses mandataires habilités se déroule dans le respect des règles de confidentialité.

La Collectivité dressera un premier pré-rapport qu'elle communiquera à l'Etablissement pour recueillir ses observations. Un délai minimum de trente jours sera laissé à l'Etablissement pour établir ses observations.

Puis le rapport définitif sera communiqué à l'Etablissement. Ce rapport pourra faire ressortir des mesures correctrices conjointement arrêtées par les parties.

L'absence de mise en œuvre par l'EPIC des mesures correctrices peut entraîner un malus si la Collectivité le juge opportun.

Article 67 : Actions de la Collectivité

La Collectivité dispose d'un pouvoir de contrôle, sur pièces et sur place, lui garantissant l'accès à l'ensemble des documents relatifs à l'exécution du Service.

Elle peut :

- Vérifier les méthodes, les outils servant à l'Etablissement des éléments de reporting ;
- S'assurer de la bonne exécution et de la qualité des services, du respect des clauses techniques et financières de la Convention.

Toute obstruction à ce pouvoir de contrôle est sanctionnable par une pénalité forfaitaire, sans préjudice de la mise en œuvre d'action en responsabilité contre l'Etablissement.

A la vue de ces contrôles, la Collectivité peut proposer, voire imposer si nécessaire dans l'intérêt du service, des mesures de correction.

Ces mesures correctrices devront être réalisées dans un délai fixé par la Collectivité. Elle appréciera ce délai en fonction de la difficulté de la mesure et de l'urgence éventuelle de la situation.

Le non-respect des mesures correctrices peut entraîner l'application de sanctions prévues à l'article 68 de la présente convention.

Titre 12 : LES SANCTIONS CONTRACTUELLES

Article 68 : Pénalités et malus en cas de manquements contractuels ou de non atteinte des objectifs de qualité

Tout manquement de l'Etablissement dans l'exécution de ses obligations ou toute performance non atteinte peut l'exposer à l'application de pénalités contractuelles.

Ces pénalités sont applicables, sans mise en demeure préalable sous réserve des dérogations précisées ci-dessous, à la discrétion de la Collectivité qui peut retenir les justifications et choisir d'appliquer de telles pénalités.

Elles sont parfaitement cumulables entre elles.

L'application de ces pénalités ne préjuge pas du droit des Parties d'user d'autres voies de droit visant à sanctionner tout manquement aux obligations contractuelles.

Constituent des manquements susceptibles d'entraîner l'application de pénalités

Identité	Manquements	Références articles	Montant
1	Non-respect de la consistance du service	1	15000 € par manquement constaté
2	Inaction dans le développement de la politique publique de l'intermodalité	11	3 000 € pour ce manquement
3	Non-respect des plans de transport en mode dégradé prévu	26	3 000 € par manquement constaté et par jour de manquement
4	Non respect injustifié de la disponibilité des matériels de transport tel que contractuellement prévu	21	5 000 € par jour de retard et par équipement au-delà de l'objectif maximal contractuel
5	Ponctualité	21	Malus annuel de 50 000 € si objectif non respecté.
6	Régularité	21	Malus annuel de 20 000€ si objectif non respecté.
7	Non-respect du plan de délivrance du service	20-3	Malus annuel de 10 000 € en cas d'écart supérieur à

			5% e avec offre de référence.
8	Propreté des rames et des gares Vandalisme et dégradation	21	Malus annuel de 30 000 € si objectif non respecté plus 500 € par acte de vandalisme ou dégradation plus charge de la remise en état
19	Fraude	31	Malus annuel 30 000 €
10	Entrave au contrôle des agents de l'Autorité organisatrice	65	500 € par entrave constatée
11	Non communication des bilans des émissions de GES	53	10 000 €
12	Non communication du plan de développement de production d'énergie renouvelable	53	10000 €
13	Non-respect du devoir d'alerte	64	50 000 € par manquement
14	Obstruction aux actions de contrôle	64	3 000 € par acte d'obstruction
15	Retard dans la communication du projet de compte d'exploitation/budget primitif	40	1 000 € par jour de retard jusqu'à la communication effective
16	Retard dans la communication d'un document quelconque prévue au présent contrat	Notamment 65, 66	500 € par jour de retard jusqu'à la communication effective
17	Obstruction aux actions de contrôle	64	3 000 € par acte d'obstruction
18	Non-exécution des mesures correctrices dans le cadre du devoir d'alerte	66	2 000 € par jour de retard
19	Non respect des obligations environnementales		38 000 € par manquement constaté
20	Indisponibilité des supports d'information usagers	27	2 000 € par jour d'indisponibilité à partir du 9 ^{ème} jour calendaire
21	Retard dans le traitement des réclamations usagers	28	250 € par jour de retard à partir du 8 ^{ème} jour
22	Absence de mise en œuvre d'actions commerciales de	32	50 000 € malus annuel

	développement de la fréquentation		
23	Non-respect des principes de neutralité et de laïcité du service public	83	2 000 € par manquement

Le jour de retard s'entend d'un jour calendaire.

Le paiement de ces pénalités s'effectuera par compensation sur la contribution décrite à l'article 46 de la présente convention.

Le paiement de ces pénalités n'exonère pas l'Etablissement d'éventuelles actions civiles et/ou pénales qui seraient engagées par la Collectivité, un utilisateur du service ou tout tiers intéressé.

Les pénalités ne sont applicables que si les manquements contractuels relevés sont imputables à l'Etablissement par ses actions ou ses absences d'action.

A l'inverse, l'Etablissement sera déchargé de toutes pénalités financières si les manquements ont pour cause :

- Un évènement revêtant les caractéristiques de la force majeure au sens de la jurisprudence administrative ;
- Une faute de la Collectivité ;
- Un évènement qui, par sa durée et son intensité, était difficilement prévisible ;
- Une nouvelle législation qui viendrait perturber la gestion du service dès lors qu'elle serait de nature à modifier de manière substantielle son exécution.

En toutes hypothèses, la décision d'appliquer une pénalité appartient à la seule Collectivité qui a seule compétence pour apprécier l'opportunité de sanctions

Comme précédemment prévu à l'article 44, le montant total annuel des pénalités encourues sur l'exercice ne peut avoir pour effet de créer, pour l'EPIC, un résultat brut d'exploitation déficitaire. Dans cette hypothèse, le montant total des pénalités infligées sera écrêté et limité de telle sorte que la situation de l'exercice soit à 0.

Article 69 : Autres types de sanctions

La Collectivité peut également prononcer une mise en régie provisoire en cas de défaillance de l'Etablissement.

Dans cette hypothèse, la Collectivité se subroge de plein droit à l'Etablissement pour poursuivre la continuité du service. Cette subrogation ne peut être que temporaire. S'il s'avère que la cause de la mise en régie devait perdurer au-delà de douze mois consécutifs, la Collectivité pourra prononcer une résiliation anticipée du contrat.

Pendant cette mise en régie, l'Etablissement reste lié par le présent contrat à la Collectivité.

Il doit mettre tout en œuvre aux cotés de la Collectivité pour que la cause de la mise en régie disparaisse dans les meilleurs délais. Toute passivité ou négligence sur ces actions à mener est susceptible de caractériser une faute au sens du présent contrat.

La mise en régie sera exécutée aux frais et risques de l'Etablissement sans que celui-ci ne puisse revendiquer une quelconque augmentation de contribution ou une quelconque indemnité si le

coût de l'exploitation mis à sa charge par la Collectivité était supérieur à celui prévu dans le cadre du budget annuel.

Titre 13 : GESTION DES DIFFERENDS

Article 70 : Matérialisation des différends

Tout différend entre l'Etablissement et la Collectivité doit faire l'objet, de la part de l'Etablissement, d'un rapport exposant précisément les motifs de ce différend et indiquant, le cas échéant, pour chaque chef de contestation, les incidences financières et leur justification.

Ce rapport doit être communiqué à la Collectivité, à peine de forclusion, dans le délai de quatre mois courant à compter du jour où le différend est apparu.

Ce rapport peut proposer également de trouver une solution amiable pour régler le différend dans les conditions présentées à l'article 86 ci-dessous et fait office de demande comme exposée audit article.

La Collectivité dispose d'un délai de deux mois à compter de la notification du rapport pour faire connaître sa position. L'absence de décision dans ce délai vaut rejet de la réclamation.

Le différend ne pourra être tranché par le juge administratif que si les parties ont tenté, en vain, de trouver une solution amiable dans les conditions présentées ci-dessous.

Article 71 : Règlement amiable des différends

En cas de désaccord sur le règlement du différend exposé ci-dessus, que ce désaccord soit exprès ou tacite, les parties devront mettre en place une procédure amiable en ayant recours, le cas échéant, à un tiers médiateur ou un conciliateur ou un expert en fonction de la nature du différend.

La Partie désirant recourir à la procédure de conciliation adresse sa demande à l'autre Partie, par lettre recommandée avec avis de réception, en exposant succinctement l'objet de sa demande.

Faute de réponse ou en cas de réponse négative de l'autre Partie sur le principe du recours à la procédure de conciliation, dans un délai de deux mois à compter de la réception de la demande, la demande de conciliation est considérée comme rejetée.

En cas d'accord sur le principe du recours à la procédure de conciliation, les Parties désignent conjointement un conciliateur ou un médiateur et/ou un expert selon la nature du différend. Le point de départ de la conciliation correspond à la date de désignation du conciliateur, soit la date du courrier d'acceptation du dit conciliateur par la Partie sollicitée.

A défaut d'accord des Parties sur la désignation d'un conciliateur dans un délai de quinze jours à compter de l'acceptation du recours à la procédure de conciliation, matérialisée par la réception de l'acceptation notifiée par l'autre Partie par lettre recommandée avec avis de réception, les Parties sont réputées avoir renoncé à la tentative de conciliation, et la Partie la plus diligente peut saisir la juridiction compétente.

Le conciliateur examine de façon contradictoire les motifs de la contestation et les positions respectives des Parties. Il fixe, en accord avec les Parties, le lieu et le calendrier pour parvenir à une conciliation.

Le conciliateur dispose d'un délai de trois mois à compter de sa saisine pour proposer aux Parties une solution de règlement amiable du litige, sur laquelle les Parties doivent se prononcer dans un délai de 2 mois maximum.

Faute d'accord des Parties dans ce délai de deux mois ou, à défaut, de solution amiable proposée par le conciliateur dans le délai de trois mois précités, chaque Partie a la possibilité de saisir la juridiction compétente afin de faire valoir ses droits.

Les frais d'intervention du conciliateur sont supportés à part égales par les Parties.

Il est entendu que la seule application par la Collectivité de mesures coercitives ou de sanctions prévues par la Convention à l'égard de l'Etablissement ne constitue pas en soi, un différend. Ainsi, la procédure prévue au présent article n'a pas à être mise en œuvre dans ce cas de figure.

Article 72 : Recours contentieux

En cas d'échec de la procédure amiable, en cas de contestation d'une mesure d'exécution de la convention prise par la Collectivité ou en cas de nécessité de mettre en œuvre une procédure d'urgence définie par le Code de justice administrative, la partie la plus diligente saisira le tribunal administratif de Bastia.

Cette saisine se fait en application de la procédure administrative commune.

Elle est sans préjudice sur la continuité du service sous réserve que le différend ne porte pas sur une cause entravant son bon fonctionnement.

Si la saisine est à l'initiative de la Collectivité, ne pourront être soulevés devant le tribunal administratif que les moyens et griefs soulevés dans le rapport visé à l'article 86 ci-dessus.

Titre 14 : LE TERME DU CONTRAT

Sous-titre 1 : Hypothèses de survenance du terme

Article 73 : Survenance du terme initialement prévu

Conformément à l'Article 8 de la présente convention, celle-ci prend fin le 31 décembre 2031 à minuit.

A ce terme, la Collectivité ou toute personne mandatée par ses soins subroge de plein droit dans les droits de l'Etablissement, sous réserve qu'un nouveau contrat de même nature ait été conclu avec ce dernier.

En cas de changement d'opérateur chargé de faire fonctionner le service de transport ferroviaire, la Collectivité organisera dans les semaines précédant ce changement d'opérateur une ou plusieurs réunions entre les parties et le nouveau titulaire. Ces réunions auront pour objet d'assurer une parfaite transition et une bonne continuité du service.

Pour ce faire, l'Etablissement devra transmettre à la Collectivité, deux ans avant l'échéance du contrat, tous les éléments susceptibles de permettre le transfert de l'Exploitation.

Ces différentes catégories de documents, telles que fixées par la Collectivité, devront être communiquées dans un délai fixé par la Collectivité et au plus tard le 31 décembre 2029.

A défaut, l'Etablissement s'expose au paiement d'une pénalité visée à l'article 78 du présent contrat après l'expiration d'un délai de quinze jours suivant mise en demeure de transmettre ces éléments.

A l'expiration normale de la Convention, le sort des biens de retour sera réglé conformément aux articles 78 et suivants de la présente convention.

En cas d'accord, le montant des sommes dues par une Partie à l'autre Partie est versé dans un délai de douze (12) mois suivant l'expiration de la Convention.

A défaut d'accord entre les Parties sur l'apurement des comptes, il est fait application des articles 85 et 86 relatifs au règlement des litiges.

Article 74 : Résiliation du contrat pour un évènement extérieur aux parties

Lorsque l'Etablissement rencontre, au cours de l'exécution des prestations du présent contrat, des difficultés techniques particulières dont la solution nécessiterait la mise en œuvre de moyens hors de proportion avec ses capacités financières, la Collectivité peut résilier le présent contrat, de sa propre initiative ou à la demande de l'Etablissement, sans indemnité. Lorsque l'Etablissement est mis dans l'impossibilité d'exécuter le présent contrat du fait d'un évènement ayant le caractère de force majeure, la Collectivité résilie la convention, sans indemnité.

Le sort des biens de l'exploitation sera réglé conformément aux articles 93 et suivants de la présente convention.

Article 75 : Résiliation du contrat pour motif d'intérêt général

La Collectivité peut toujours décider de résilier la présente convention pour un motif d'intérêt général moyennant un préavis de 24 mois et en toutes hypothèses compatibles avec les obligations légales de transfert de personnel.

Néanmoins, si le motif d'intérêt général est justifié par la suppression du service public, le préavis pourra être réduit à 6 mois.

Dans cette hypothèse, la Collectivité devra motiver sa décision de résilier et apporter toutes les justifications en lien avec le ou les motifs d'intérêt général invoqué(s).

Les parties consentent qu'une résiliation pour ce motif n'entraînera pas de droit à indemnisation.

L'Etablissement a droit, néanmoins, à être indemnisé de la part des frais et investissements engagés pour l'exécution du présent contrat et strictement nécessaires à son exécution, qui n'aurait pas été prise en compte dans le montant de la contribution.

La nature de ces frais et investissements sont listés ci-dessous :

- Montant des sommes décaissées par l'Etablissement au titre des dépenses de fonctionnement directement liées à l'exécution de la Convention ;
- Montants des investissements non amortis directement nécessaires à l'exécution de la Convention et à la poursuite du service ;
- Montants des coûts supportés par l'Etablissement dûment justifiés liés à la résiliation ou modifications de contrats en cours.

Il lui incombe d'apporter toutes les justifications nécessaires à la fixation de cette partie de l'indemnité dans un délai d'un mois après la notification de la résiliation du marché. Ces indemnités sont portées au décompte de résiliation, sans que l'Etablissement n'ait à présenter une demande particulière à ce titre.

Les biens devront être maintenus en parfait état de fonctionnement jusqu'au terme de l'exploitation.

Article 77 : Résiliation du contrat par accord mutuel de volonté

Les parties peuvent se mettre d'accord à tout moment pour mettre fin au contrat de manière anticipée.

Dans ce cas de figure, les parties se réuniront autant de fois que nécessaire pour organiser la sortie du contrat, et notamment le sort des biens et les conséquences financières.

L'EPIC devra néanmoins assurer l'ensemble de ses obligations contractuelles jusqu'au terme de l'exploitation et remettre les biens en parfait état de fonctionnement.

Sous-titre 2 : le sort des biens

Article 78 : Le sort des biens de retour

Les biens de retour visés aux articles 30 et suivants feront l'objet d'un retour gratuit sans indemnité au terme de la convention pour quelque cause que ce soit.

Ceux acquis en cours d'exécution du contrat au titre des biens de retour, devenus propriétés de la Collectivité, feront l'objet d'un retour avec indemnité de la valeur nette comptable telle qu'elle figure dans les comptes de l'Etablissement au jour de la survenance du terme.

Les ateliers de maintenance utilisés pour l'exécution de services faisant l'objet d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs ainsi que les terrains y afférents

appartiennent également à la Collectivité et sont, de la même manière, mis à disposition de l'Etablissement.

Ces biens de retour comprennent aussi les biens visés ci-dessus acquis ou renouvelés par l'Etablissement ainsi que leurs accessoires, pour permettre l'exploitation du service.

En outre, tous les documents techniques attachés aux ouvrages, équipements et installations du service sont considérés comme des accessoires aux biens de retour et donc transférés à la Collectivité.

Les biens restitués devront être en parfait état de fonctionnement et d'utilisation.

Article 79 : Le sort des biens de reprise

A l'achèvement du contrat pour quelque cause que ce soit la Collectivité aura la possibilité d'acquérir les biens relevant du champ des biens de reprise qui apparaissent utiles à la bonne exécution du service concédé et qui ne relèvent pas du 2° de l'article L 2121-17-1 du Code des transports.

Ces biens peuvent porter sur des biens matériels, du mobilier tels que visés à l'annexe n°45. L'Etablissement sortant ne peut pas s'opposer à la reprise de ces biens et devra les maintenir en bon état de fonctionnement jusqu'à la date de leur reprise effective par l'autorité concédante.

En contrepartie, il sera indemnisé à la VNC de ces biens. Les modalités de détermination de la VNC sont déterminées à la date de la reprise effective.

Ces biens feront l'objet d'une analyse contradictoire entre les parties pour évaluer leur état et leur utilité pour la poursuite du service. Tout désaccord sur l'état des biens sera réglé selon la même procédure que celle définie aux articles 85 et 86 ci-dessus.

La Collectivité décide seule et souverainement si elle entend acquérir ces biens.

Ils doivent faire l'objet d'un retour en bon état de fonctionnement.

Article 80 : Le sort des biens propres

Les biens propres sont ceux qui appartiennent à l'Etablissement et le resteront à l'achèvement du contrat.

La Collectivité ne peut imposer de cession de la propriété de ces biens à l'achèvement du contrat. Ils resteront en tout état de cause dans le patrimoine et les actifs de l'Etablissement.

Toute acquisition de ces biens par la Collectivité fera l'objet d'un accord entre les parties.

Titre 15 : DISPOSITIONS DIVERSES

Article 81 : Confidentialité des données et RGPD

La Collectivité et l'Etablissement se rendent réciproquement destinataires de données à caractère personnel pour les besoins de la mise en œuvre de la présente Convention et, le cas échéant, des contentieux liés à son exécution.

En leur qualité de responsables de leurs propres traitements à ce titre, les parties s'engagent, chacune pour ce qui les concerne, à respecter la réglementation applicable aux traitements de données personnelles, notamment le Règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données dit règlement général sur la protection des données (ci-après « RGPD ») et la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Conformément à l'article 13 du RGPD, les Parties informent les usagers de l'utilisation de leurs données. De plus, elles s'acquittent chacune en ce qui les concerne de leur obligation de donner suite aux demandes d'exercice des droits des personnes concernées : droit d'accès, de rectification, d'effacement et d'opposition, droit à la limitation du traitement, droit à la portabilité des données, droit de ne pas faire l'objet d'une décision individuelle automatisée (y compris le profilage).

L'Etablissement est chargé à ce titre de la création, de la conservation et de la mise à jour des bases de données relatives aux clients titulaires d'abonnements et aux voyageurs occasionnels ayant acquis un titre de transport et ayant accepté de laisser ses coordonnées (ci-après, les « usagers »).

Il prendra alors toutes les dispositions utiles pour informer les usagers, ainsi que, s'agissant des usagers mineurs, leurs parents, de ce que les données les concernant sont susceptibles d'être communiquées à la Collectivité qui pourra les utiliser en qualité de destinataire tiers, responsable du traitement ultérieur de ces données pour les seuls usages nécessaires en sa qualité d'Autorité Organisatrice.

Article 82 : Les droits immatériels

La Collectivité pourra demander à l'Etablissement la restitution, au terme du contrat, de différents supports, matériels ou non, ainsi que des droits d'administration de pages hébergées sur les réseaux sociaux, sans préjudice des éventuels droits de propriété intellectuelle relatifs à ces supports ou aux contenus hébergés par ces pages.

Ces biens devront être restitués à la Collectivité dès lors qu'ils sont nécessaires à la bonne continuité du service.

Article 83 : Neutralité du service public

En application de la loi n°2021-1109 du 24 août 2021, l'EPIC prendra toutes les dispositions pour faire respecter par l'ensemble des salariés de l'Etablissement les principes de laïcité et de neutralité dans toutes les dimensions de l'exploitation.

Article 84 : Election de domicile

Pour l'exécution de la Convention et de ses avenants éventuels, les Parties font élection de domicile aux adresses soussignées.

En cas de changement de domiciliation, et à défaut pour la Partie concernée de l'avoir signifié à l'autre par lettre recommandée avec accusé de réception, il est expressément convenu que toute délivrance est valablement faite si elle l'a été au domicile susvisé.

Les notifications ou mises en demeure faites entre les Parties au titre de la Convention et des documents annexés, sont valablement adressées par lettre recommandée avec avis de réception, aux domiciles fixés précédemment.

Toutefois, en cas d'urgence, elles peuvent être remises par porteur, au siège de l'autre Partie, contre remise d'un récépissé.

Les transmissions par voie électronique ou par fax au titre du présent Article sont confirmées par notification écrite, dans les formes précisées ci-dessus.

Article 85 : Portée des présentes

Le présent contrat représenté l'intégralité des accords entre les parties.

Il ne pourra être modifié que par voie d'avenant. Tout ordre de service délivré par la Collectivité de nature à modifier le présent contrat devra faire l'objet d'un avenant postérieur.

Au cas où l'une ou plusieurs dispositions de la présente convention s'avéraient être nulles ou non valides ou déclarées comme telles par une loi, un règlement ou une décision définitive d'une juridiction compétente, les autres dispositions contractuelles n'en seraient pas affectées et continueraient à s'appliquer sauf si la ou les dispositions invalidées présentaient un caractère substantiel et que leur disparition porte atteinte à l'ensemble ou à l'équilibre contractuelle.

Dans cette hypothèse, les parties s'engagent à chercher sans délai un nouvel équilibre contractuel.

Fait en cinq exemplaires :

Dont 1 pour chacune des parties ;

1 pour l'Assemblée de Corse ;

2 pour le service du contrôle de légalité.

A Aiacciu, le 2023

Monsieur Gilles SIMEONI

Président du Conseil Exécutif de Corse

Monsieur Jacques CHIBAUDEL

Directeur de l'EPIC-CFC

Annexes

Listing des annexes :

- 1- Plan du réseau
- 1bis- Relevé géométrique et cadastral précis de l'ensemble des parcelles et dépendances du domaine public ferroviaire mis à disposition (*Réservé*)
- 2- Listes des gares (PK, types) et heures d'ouverture
- 3- Renseignements Techniques
- 4- Règlement de Sécurité de l'Exploitation de l'EPIC (RSE)
- 5- Guides STRMTG
- 6- Plan d'Intervention et de Sécurité (PIS) (*Réservé*)
- 7- Schéma Directeur d'Accessibilité (classe des ERP, dérogations)
- 8- Liste des gares et points d'arrêts devant faire l'objet de travaux de mise en accessibilité
- 9- Inventaire du matériel roulant
- 10- Listing des AOT/COT
- 11- Biens de retour et Biens de reprise
- 12- Règlements sécurité CT et CCVU
- 13- Programme indicatif d'investissement de la Collectivité (*Réservé*)
- 14- Plan de renouvellement pluriannuel
- 15- Plans de transport y compris les plans de transport adaptés
- 16- Exigences de continuité de service
- 17- Plan de valorisation du patrimoine et du domaine immobilier
- 18- Grille tarifaire
- 19- Barème Voyageurs
- 20- Référentiels de maintenance : matériels roulants et infrastructures
- 21- Charte de la langue Corse
- 22- Cadre de rapport annuel
- 23- Plan d'information des usagers
- 24- Règlement Public d'Exploitation
- 25- Qualité du service : indicateurs
- 26- Bibliothèque des documents CFC
- 27- Trajectoire financière
- 28- Documents RH
- 29- Listing du personnel transféré à l'EPIC
- 30- Opérations de renouvellement à la charge de la CdC et celles à la charge du CFC
- 31- Plan pluriannuel de formation du personnel (*Réservé*)
- 32- Programme d'actions commerciales 2024-2025 (*Réservé*)

RETE DI U CAMINU DI FERRU DI A CORSICA



LÉGENDE

- GARE PRINCIPALE
- AUTRE GARE
- ▲ Halte

Liste des gares (PK, types) et Périodicité d'ouverture

PK	Nom	Système d'Exploitation	Type d'Etablissement	Ouverture Commerciale	Ouverture au Service de la Circulation
0,000	BASTIA - BASTIA	Poste Télécommandé CCVU	Poste	TLJ	Contrôlé par le PCC
1,710	Lupino - <i>Lupinu</i>		Halte		
2,450	Bassanese - <i>Bassanese</i>		Halte		
3,346	L'Arinella - <i>L'Arinella</i>		Halte		
3,617	Montesoro - <i>Montesoru</i>		Halte		
4,422	Erbajolo - <i>Erbaghjolu</i>		Halte		
4,855	Sansonetti Polyclinique - <i>Sansonetti Puliclinica</i>		Halte		
5,832	FURIANI - FURIANI	Poste telecommande CCVU	Poste	DU LU AU VE	Contrôlé par le PCC
6,500	Saltatojo - <i>U Saltatoghju</i>		Halte		
8,442	Ceppe - <i>Ceppe</i>		Halte		
9,400	Casatorra - <i>Casatorra</i>		Halte		
9,970	BIGUGLIA - BIGUGLIA	Poste telecommande CCVU	Poste	Fermé	Contrôlé par le PCC
12,400	Tragone - <i>U Tragone</i>		Halte		
13,700	Purettone - <i>Purettone</i>		Halte		
14,660	Maison d'Arrêt Borgo - <i>Prigione di U Borgu-Rasignani</i>		Halte		
16,285	BORGU - U BORGU	Poste telecommande CCVU	Poste	DU LU AU VE	Contrôlé par le PCC
18,335	Lucciana Olivella - <i>Lucciana L'Alivella</i>		Halte		
19,718	Lucciana Pôle Sportif - <i>U Precoghju Spaziu Sportivu</i>		Halte		
21,018	CASAMOZZA - CASAMOZZA	Etablissement de Jonction	Poste/Gare Permanente	TLJ	Contrôlé par le PCC / CT
29,586	Barchetta - <i>Barchetta</i>		Halte		
39,132	Ponte Novo - Ponte Novu	CT	Gare Temporaire	TLJ	TLJ
46,730	PONTE LECCIA - U PONTE A A LECCIA *Bifurcation Ligne Balagne	CT	Gare Permanente	TLJ	TLJ
54,593	Francardo - <i>Francardu</i>		Halte		
65,221	Soveria - <i>Suveria</i>		Halte		
73,802	CORTE - CORTI	CT	Gare Permanente	TLJ	TLJ
82,073	Poggio Riventosa - <i>U Poghju A Riventosa</i>		Halte		
85,118	Venaco - <i>Venacu</i>		Halte		
95,917	Vivario - Vivariu	CT	Gare Temporaire	TLJ	TLJ
101,100	Savaggio - <i>Savaghju</i>		Halte		
102,809	Tattone - <i>Tatto</i>		Halte		
106,648	VIZZAVONA - VIZZAVONA	CT	Gare Permanente	TLJ	TLJ
116,263	Bocognano - Bucugnà	CT	Gare Temporaire	DU LU AU VE	DU LU AU VE
123,493	Tavera - <i>Tavera</i>		Halte		
126,781	Ucciani - <i>Aucciani</i>		Etablissement Pleine Ligne		Fermé
136,024	Carbuccia - <i>Carbuccia</i>		Halte		
144,954	MEZZANA - MEZZANA	CT	Gare Permanente	TLJ	TLJ
147,350	Effrico - <i>Effrico</i>		Halte		
151,890	Cavone - <i>Cavone</i>		Halte		
153,605	Ricanto - <i>U Ricantu</i>		Halte		
156,020	Les Salines - <i>I Salini</i>		Halte		
157,428	AJACCIO - AIACCIU	CT	Gare Permanente	TLJ	TLJ

PK	Nom	Classification	Type de gare	Ouverture Commerciale	Ouverture au Service de la Circulation
46,730	PONTE LECCIA - U PONTE A A LECCIA *Bifurcation Ligne Centrale	CT	Gare Permante	TLJ	TLJ
52,677	Pietralba - <i>Pietralba</i>		Halte		
65,347	Novella - <i>Nuvella</i>		Etablissement Pleine Ligne		Fermé
75,146	Palasca - <i>Palasca</i>		Etablissement Pleine Ligne		Fermé
79,730	Begodère (PK 79+000) - <i>Belgudè U Pozzatellu</i>		Halte		
82,820	Belgodère - <i>Belgudè</i>		Halte		
88,082	Le Regino - <i>U Reginu</i>		Etablissement Pleine Ligne		Fermé
97,136	Monticello - <i>Munticellu</i>		Halte		
98,103	ILE ROUSSE - L'ISULA ROSSA	CT	Gare Permante	TLJ	TLJ
100,755	Bodri - <i>Botri</i>		Halte		
103,245	Marine de Davia - <i>A Marina di Davia</i>		Halte		
105,090	Aregno - <i>Aregnu</i>		Halte		
106,318	Algajola - <i>L'Algaghjola</i>		Etablissement Pleine Ligne		Fermé
108,528	Sant'Ambroggio - <i>Sant'Ambrosgiu</i>		Halte		
109,766	Marine de Sant'Ambroggio - <i>A Marina di Sant'Ambrosgiu</i>		Halte		
111,230	Giorgio - <i>Ghjorghju</i>		Halte		
113,133	Lumio-L'Arinella - <i>Lumiu L'Arinella</i>		Halte		
113,968	Sainte-Restitute - <i>Santa Restituta</i>		Halte		
115,540	Camp Raffali - <i>U Fiumeseccu Alzeta</i>		Etablissement Pleine Ligne		Fermé
116,136	Dolce Vita GR20 - <i>U Ponte Bambinu</i>		Halte		
117,600	Calvi (Club Olympique) - <i>Calvi L'Alzeta Suprana</i>		Halte		
118,075	Calvi (Tennis Club) - <i>Calvi U Pinetu</i>		Halte		
118,662	Calvi (Balagne Orizontenovu) - <i>Calvi E Padule</i>		Halte		
119,370	Calvi (Lido) - <i>Calvi Talle</i>		Halte		
119,922	CALVI - CALVI	CT	Gare Permante	TLJ	TLJ

PCC : Poste de Commande Centralisée
CT : Cantonnement Téléphonique

TLJ : Tous Les Jours
LU : Lundi - VE : Vendredi

TABLEAU DES HORAIRES D'OUVERTURE DES GARES AU SERVICE COMMERCIAL
PT "AUTOMNE/HIVER/PRINTEMPS" : Periode de la deuxième semaine de Septembre à la troisième semaine de Juin inclus

GARES	NUMERO TEL.	Semaine				Samedis		Dimanches et fêtes			
BASTIA	04-95-31-80-61	5 h 20		21 h 10		5h 40	21 h10	6 h 30		21 h 10	
FURIANI	04-95-33-58-95	7 h 00	12 h 00	14 h 30	16 h 50	FERMEE		FERMEE			
BORGO (*)	04-95-36-98-38	6 h 35	11 h 35	13 h 35	16 h 35	FERMEE		FERMEE			
CASAMOZZA	04-95-36-00-11	5 h 45		21 h 00		5 h 45	21 h 00	6 h 45		21 h 00	
PONTE NOVO	04-95-38-60-72	6 h 00		20 h 40		13 h 10	20 h 40	13 h 10		20 h 40	
PONTE LECCIA	04-95-47-61-29	5 h 50		20 h 35		5 h 50	20 h 35	7 h 30	12 h 30	14 h 45	20 h 35
CORTE	04-95-46-00-97	5 h 50		20 h 45		5 h 50	20 h 15	7 h 30	12 h 30	14 h 45	20 h 45
VIVARIO	04-95-47-20-13	6 h 20		14 h 20		7 h 00	14 h 20	7 h 30		12 h 30	
VIZZAVONA	04-95-47-21-02	6 h 00		21 h 00		7 h 00	21 h 00	7 h 15	12 h 30	14 h 45	21 h 00
BOCOGNANO	04-95-27-40-51	5 h 55		13 h 15		FERMEE		FERMEE			
MEZZANA	04-95-25-60-01	5 h 30		21 h 15		7 h 00	21 h 15	6 h 50	12 h 15	14 h 45	21 h 15
AJACCIO	04-95-23-11-03	5 h 30		21 h 25		7 h 00	21 h 25	6 h 50	12 h 15	14 h 45	21 h 25
ILE ROUSSE	04-95-60-00-50	6 h 10		20 h 40		6 h 25	20 h 40	6 h 25		20 h 40	
CALVI	04-95-65-00-61	6 h 10		20 h 50		6 h 25	20 h 50	6 h 25		20 h 50	

(*) Mercredi : 6 h 35 / 11 h 35

NUMERO VERT : 08-00-02-02-20

TABLEAU DES HORAIRES D'OUVERTURE DES GARES AU SERVICE COMMERCIAL
PT "Eté" : Periode de la dernière semaine de Juin à la première semaine de Septembre inclus

GARES	NUMERO TEL.	Semaine				Samedis		Dimanches et fêtes			
BASTIA	04-95-31-80-61	5 h 50		21 h 05		5 h 50	21 h 05	6 h 30		20 h 50	
FURIANI	04-95-33-58-95	7 h 00	12 h 00	14 h 00	16 h 20	FERMEE		FERMEE			
BORGO (*)	04-95-36-98-38	6 h 45	11 h 45	13 h 45	16 h 45	FERMEE		FERMEE			
CASAMOZZA	04-95-36-00-11	5 h 50		20 h 55		5 h 50	20 h 55	6 h 30		20 h 040	
PONTE NOVO	04-95-38-60-72	6 h 00		20 h 30		6 h 00	20 h 30	7 h 00	12 h 45	15 h 15	20 h 30
PONTE LECCIA	04-95-47-61-29	6 h 00		20 h 30		6 h 00	19 h 55	7 h 00		20 h 30	
CORTE	04-95-46-00-97	5 h 55		20 h 30		5 h 55	19 h 55	7 h 00		20 h 30	
VIVARIO	04-95-47-20-13	7 h 25		14 h 50		FERMEE		FERMEE			
VIZZAVONA	04-95-47-21-02	6 h 00		20 h 40		7 h 00	20 h 40	7 h 00		20 h 40	
BOCOGNANO	04-95-27-40-51	6 h 00		13 h 20		FERMEE		FERMEE			
MEZZANA	04-95-25-60-01	6 h 00		21 h 00		6 h 30	21 h 00	6 h 50		21 h 00	
AJACCIO	04-95-23-11-03	6 h 00		21 h 10		6 h 30	21 h 10	6 h 50		21 h 10	
ILE ROUSSE	04-95-60-00-50	6 h 15		21 h 05		6 h 15	21 h 05	6 h 15		21 h 05	
CALVI	04-95-65-00-61	6 h 15		21 h 15		6 h 15	21 h 15	6 h 15		21 h 15	

(*) Mercredi : 6 h 45 / 11 h 45

NUMERO VERT : 08-00-02-02-20

RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES

Edition du
Applicable au

Rectificatif :	
N°	En date du :

Emetteur : Service EX/IN/M

SOMMAIRE

<u>Titre :</u>	<u>Page :</u>
1. Caractéristiques générales d'exploitation des sections de ligne Centrale et Balagne	---3---
1.1 Divers	---3---
1.2 Période d'ouverture de la ligne à la circulation par parcours	---3---
1.3 Période de fermeture de la ligne à la circulation par parcours	---4---
1.4 Heures théoriques des prises et fins de service de la circulation des gares temporaires	---4---
1.5 Déclivités des voies en zone de gare	---4---
1.6 Distances de couverture des obstacles	---4---
2. Distances et installations	---5---
2.1 Ligne Bastia / Aiacciu	---5 à 8---
2.2 Ligne U Ponte à a Leccia / Calvi	---9 à 10---
3. Vitesses limites	---11---
3.1 Vitesses limites des trains marchandise et des trains de service	---11---
3.2 Vitesses limites des trains voyageurs	---11 à 30---
3.3 Zone de limitation permanente de vitesse	---31 à 32---
3.4 Vitesse limite des autorails AMG en cas de moteur arrêté	---33 à 34---
3.5 Vitesse limite des Engins moteurs	---34---
4. Charge des trains	---35---
4.1 Charge maximale remorquable des trains marchandises	---35---
4.2 Caractéristiques du matériel	---35---
4.3 Gabarit d'encombrement maximum des véhicules (mm)	---36---
4.4 Détermination de la longueur et largeur des trains	---37---
5. Prescriptions diverses	---37---
5.1 Dispositifs de manœuvre des installations de PN	---37---
5.2 Etablissement de pleine ligne	---37---
5.3 Halte équipée d'appareils de voie immobilisés et non pourvus d'organe de commande	---37---
5.4 Utilisation des moyens de communication (titre 0)	---37 à 38---
5.5 Réception des trains dans les Etablissements de Pleine Ligne	---38---
5.6 Rattachement des établissements	---39---
6. Liste des passages à niveau (RSCFC titre 5 art. 501)	---40---
6.1 Ligne Bastia / Aiacciu	---40 à 41---
6.2 Ligne U Ponte à a Leccia / Calvi	---42 à 43---
7. Numérotation des trains	---44---
Fiche d'identification	---45 à 47---

1. Caractéristiques générales d'exploitation des sections de ligne BASTIA/AIACCIU (Centrale) et PONTE LECCIA/CALVI (Balagne)

1.1. Divers

- voie unique exploitée sous le régime du cantonnement téléphonique assuré par demande de voie depuis la gare de jonction de CASAMOZZA jusqu'aux gares d'AIACCIU et de CALVI
- voie unique exploitée sous le régime du Block automatique à compteur d'essieux entre BASTIA et CASAMOZZA.
- gare de commande : PCC BASTIA (ou PCS CASAMOZZA en cas de fermeture inopinée du PCC BASTIA).

1.2. Période d'ouverture de la ligne à la circulation par parcours

Section de Ligne Centrale	Jours	Heures d'ouverture
Bastia – Casamozza	Lundi au Samedi	05h20
	Dimanche et Fériés	06h40
Casamozza – U Ponte à a Leccia	Lundi au Samedi	06h00
	Dimanche et Fériés	Le matin : 07h30 / Le soir : 14h45
U Ponte à a Leccia – Corti	Lundi au Samedi	05h50
	Dimanche et Fériés	Le matin : 07h30 / Le soir : 14h45
Corti – Vizzavona	Lundi au Vendredi	06h00
	Samedi	07h00
	Dimanche et Fériés	Le matin : 07h30 / Le soir : 14h45
Vizzavona – Mezana	Lundi au Vendredi	06h00
	Samedi	07h00
	Dimanche et Fériés	Le matin : 07h15 / Le soir : 14h45
Mezana-Aiacciu	Lundi au Vendredi	05h30
	Samedi	07h00
	Dimanche et Fériés	Le matin : 06h50 / Le soir : 14h45

Section de Ligne Balagne	Jours	Heures d'ouverture
U Ponte à a Leccia – L'Isula Rossa	Lundi au Samedi	06h10
	Dimanche et Fériés	07h30
L'Isula Rossa - Calvi	Lundi au Vendredi	06h10
	Samedi et Dimanche et Fériés	06h25

1.3. Période de fermeture de la ligne à la circulation par parcours

Section de Ligne Centrale	Jours	Heure de fermeture
Bastia – Casamozza	Du Lundi au Dimanche (fériés compris)	Après le dernier train du soir ayant circulé sur le canton
Casamozza – U Ponte à a Leccia	Du Lundi au Dimanche (fériés compris)	Le service du matin : Après le dernier train du matin ayant circulé sur le canton. Le service du soir : Après le dernier train du soir ayant circulé sur le canton
U Ponte à a Leccia – Corti	Du Lundi au Dimanche (fériés compris)	Le service du matin : Après le dernier train du matin ayant circulé sur le canton. Le service du soir : Après le dernier train du soir ayant circulé sur le canton
Corti – Vizzavona	Du Lundi au Dimanche (fériés compris)	Le service du matin : Après le dernier train du matin ayant circulé sur le canton. Le service du soir : Après le dernier train du soir ayant circulé sur le canton
Vizzavona – Mezana	Du Lundi au Dimanche (fériés compris)	Le service du matin : Après le dernier train du matin ayant circulé sur le canton. Le service du soir : Après le dernier train du soir ayant circulé sur le canton
Mezana-Aiacciu	Du Lundi au Samedi (fériés compris)	Après le dernier train du soir ayant circulé sur le canton
	Dimanche et fêtes	Le service du matin : Après le dernier train du matin ayant circulé sur le canton. Le service du soir : Après le dernier train du soir ayant circulé sur le canton

Section de Ligne Balagne	Jours	Heure de fermeture
U Ponte à a Leccia – L'Isula Rossa	Du Lundi au Dimanche (fériés compris)	Après le dernier train du soir ayant circulé sur le canton
L'Isula Rossa - Calvi	Du Lundi au Dimanche (fériés compris)	Après le dernier train du soir ayant circulé sur le canton

1.4. Heures théoriques des prises et fins de service de la circulation des gares temporaires

GARES ET JOUR D'OUVERTURE	PRISES AU SERVICE DE LA CIRCULATION	CESSATIONS AU SERVICE DE LA CIRCULATION
<u>PONTE NOVO / PONTE NOVU</u>		
<i>Du lundi au vendredi</i>	06h05	20h30
<i>Samedi</i>	13h15	20h30
<i>Dimanche et Fêtes</i>	14h05	20h30
<u>VIVARIO / VIVARIU</u>		
<i>Du lundi au vendredi</i>	06h35	14h05
<i>Samedi</i>	07h05	14h05
<i>Dimanche et Fêtes</i>	07h35	12h10
<u>BOCOGNANO / BUCUGNA</u>		
<i>Du lundi au vendredi</i> <i>(Fermée les samedis, dimanches et jours fériés)</i>	06h05	12h20

1.5. Déclivités des voies en zone de gare

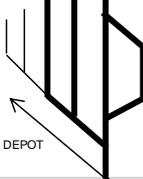
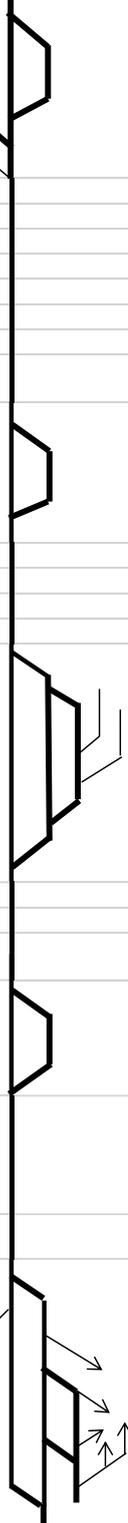
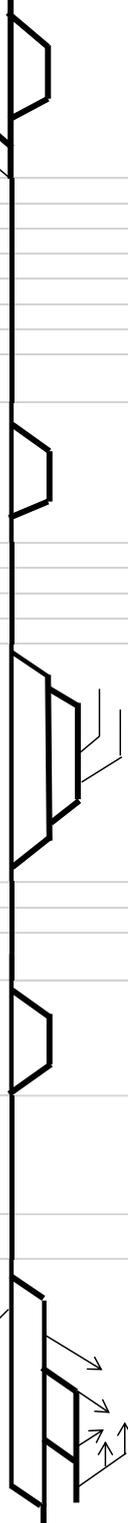
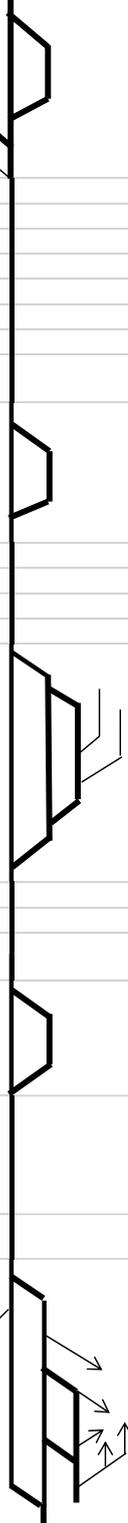
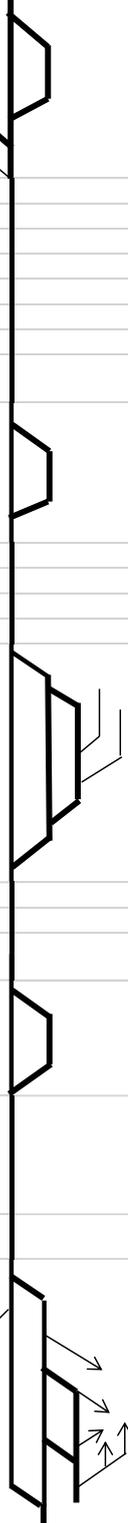
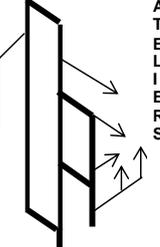
Sur l'ensemble des voies de gare du réseau la déclivité est inférieure à **5mm/m**.

1.6. Distances de couverture des obstacles

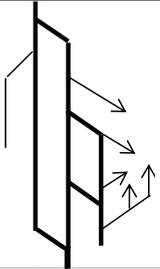
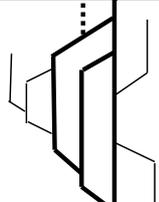
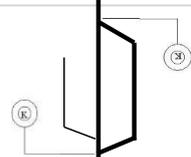
La distance de couverture des obstacles sur le réseau des Chemins de Fer de la Corse est de 750 mètres sur tout le réseau excepté sur la section de ligne CCVU comprise Bastia et Casamozza où celle-ci est de 500 mètres.

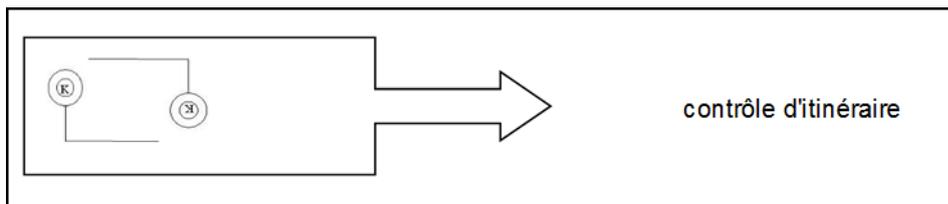
2. Distance et installations

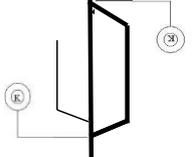
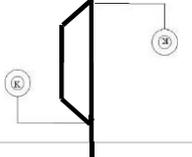
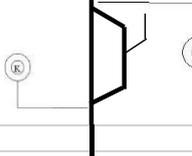
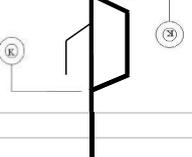
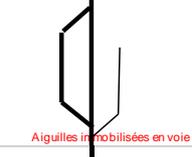
2.1 Ligne Bastia / Aiacciu

Installations	Stallazione	Km	Observations	Schémas	Numéros radio	Téléphones FT et sécurité	Canton radio							
BASTIA	BASTIA	0+000	Poste de Commande centralisée		601 (PCC)	04.95.31.45.06 201	1							
Lupino	<i>Lupinu</i>	1+710	C o m m a n d e C e n t r a l i s é e d e V o i e U n i q u e (C C V U)											
Rivoli	<i>Rivoli</i>	2+215												
Bassanese	<i>Bassanese</i>	2+450												
L'Arinella	<i>L'Arinella</i>	3+346												
Montesoro	<i>Montesoru</i>	3+617												
Sole Meo	<i>Sole Meo</i>	3+923												
Erbajolo	<i>Erbaghjolu</i>	4+422												
Sansonetti-Polyclinique	<i>Sansonetti-Puliclinica</i>	4+855												
FURIANI	FURIANI	5+832						Poste			04.95.33.58.95 202			
Saltatojo	<i>U Saltatoghju</i>	6+500					V o i e U n i q u e (C C V U)							
Fornacina	<i>Fornacina</i>	6+990												
Ceppe	<i>Ceppe</i>	8+442												
Casatorra	<i>Casatorra</i>	9+400												
BIGUGLIA	BIGUGLIA	9+970	Poste			04.95.33.71.03 203								
Tragone	<i>U Tragone</i>	12+400	V o i e U n i q u e (C C V U)											
Purettone	<i>Purettone</i>	13+700												
Maison d'arrêt Borgo	<i>Prigione di U Borgo-Rasignani</i>	14+660												
BORGIO	U BORGIO	16+285									Poste			
Lucciana Olivella	<i>Lucciana L'Alivella</i>	18+335									V o i e U n i q u e (C C V U)			
Lucciana Pôle Sportif	<i>U Precoghju Spaziu Spurtivu</i>	19+718												
CASAMOZZA	CASAMOZZA	21+018					Gare de jonction		605	04.95.36.00.11 205				

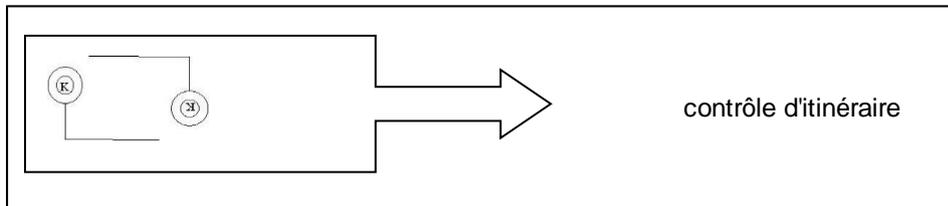
PK 21+000

Installations	Stallazione	Km	Observations	schémas	Numéros radio	Téléphones FT et sécurité	Canton radio
CASAMOZZA	CASAMOZZA	21+018	C C V U Gare de jonction		605	04.95.36.00.11 205	2 PK 21+000
Barchetta	Barchetta	29+586			606		
PONTE-NOVO	PONTE NOVU	39+132	Gare temporaire		607	04.95.38.60.72 207	3
PONTE-LECCIA	U PONTE A A LECCIA	46+730	Gare permanente		608	04.95.47.61.29 208	
Francardo	Francardu	54+593			609	04.95.47.40.48 209	
Soveria	Suveria	65+221					
							PK 66+416
CORTE	CORTI	73+802	Gare permanente		612	04.95.46.83.37 212	4

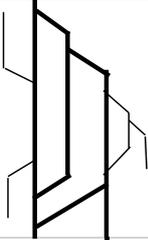
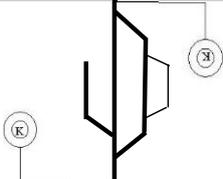


Installations	Stallazione	Km	Observations	schémas	Numéros radio	Téléphones FT et sécurité	Canton radio
CORTE	CORTI	73+802	Gare permanente		612	04.95.46.83.37 212	4
Poggio-Riventosa	<i>U Poghju A Riventosa</i>	82+073					
Venaco	<i>Venacu</i>	85+118					
Piscine Venaco	<i>Piscina di Venacu</i>	86+329					
VIVARIO	VIVARIU	95+917	Gare temporaire		616	04.95.47.20.13 216	
Savaggio	<i>Savaghju</i>	101+100					
Tattone	<i>Tattò</i>	102+809					
VIZZAVONA	VIZZAVONA	106+648	Gare permanente		618	04.95.47.21.02 218	PK 111+000
BOCOGNANO	BUCUGNA	116+263	Gare temporaire		619	04.95.27.40.51 219	5
Tavera	<i>Tavera</i>	123+493					
Ucciani	Aucciani	126+781	EPL	 <small>Aiguilles immobilisées en voie directe</small>			
Carbuccia	<i>Carbuccia</i>	136+024					

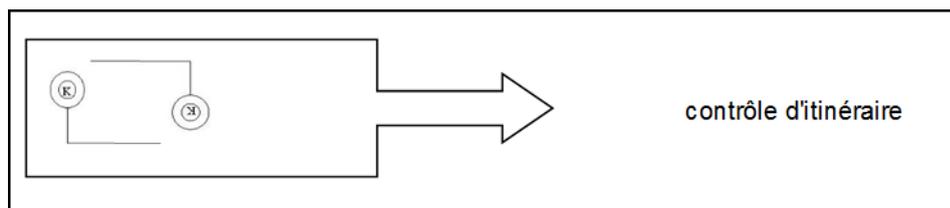
Installations	Stallazione	Km	Observations	schémas	Numéros radio	Téléphones FT et sécurité	Canton radio
Carbuccia	<i>Carbuccia</i>	136+024			623	04.95.25.60.01 223	5
MEZZANA	MEZZANA	144+953	Gare permanente				
Effrico-Place Noël Sarrola	<i>Effrico</i>	147+350					
Caldanaccia	<i>Caldanaccia</i>	148+970					
Cavone Ricanto Les Salines	<i>Cavone</i> <i>U Ricantu</i> <i>I Salini</i>	151+890 153+605 156+020					
AJACCIO	AIACCIU	157+428	Gare permanente		625	04.95.23.11.03 225	



2.2 Ligne U Ponte à a Leccia / Calvi

Installations	Stallazione	Km	Observations	schémas	Numéros radio	Téléphones FT et sécurité	Canton radio
PONTE-LECCIA	<i>U PONTE A A LECCIA</i>	46+730	Gare permanente		608	04.95.47.61.29 208	3
Pietralba	<i>Petralba</i>	52+677					
Novella	<i>Nuvella</i>	65+347	EPL				6
Palasca	<i>Palasca</i>	75+146	EPL				
Belgodère (PK 79+800)	<i>Belgudè U Pozzatellu</i>	79+730					
Belgodere	<i>Belgudè</i>	82+820					
Le Regino	<i>U Reginu</i>	88+082	EPL				
Monticello	<i>Munticellu</i>	97+136					<i>PK 88+200</i>
ILE ROUSSE	<i>L'ISULA ROSSA</i>	98+103	Gare permanente		631	04.95.60.00.50 231	7
Bodri	<i>Botri</i>	100+755					
Marine de Davia	<i>A Marina di Davia</i>	103+245					
Aregno	<i>Aregnu</i>	105+090					

Installations	Stallazione	Km	Observations	schémas	Numéros radio	Téléphones FT et sécurité	Canton radio
Aregno	<i>Aregnu</i>	105+090					
Algajola	<i>L'Algaghjola</i>	106+318	EPL				
Sant' Ambroggio	<i>Sant'Ambrosgiu</i>	108+528					
Marine de Sant'Ambroggio (Club-Med Cocodv)	<i>A Marina di Sant'Ambrosgiu</i>	109+766					
Giorgio	<i>Ghjordhju</i>	111+230					
Lumio-L'Arinella	<i>Lumiu L'Arinella</i>	113+133					
Sainte-Restitude	<i>Santa Restituta</i>	113+968					
Camp Raffalli GR20	<i>U Fiumeseccu Alzeta (GR20)</i>	115+540	EPL				
Dolce Vita GR20	<i>U Ponte Bambinu (GR20)</i>	116+136					
Calvi (Club olympique)	<i>Calvi L'Alzeta Suprana</i>	117+600					
Calvi (Tennis-Club)	<i>Calvi U Pinetu</i>	118+075					
Calvi (Balagne-Orizontenovo)	<i>Calvi E Padule</i>	118+662					
Calvi (Lido)	<i>Calvi Talle</i>	119+370					
CALVI	CALVI	119+922	Gare permanente		634	04.95.65.00.61 234	7



3. Vitesses limites

3.1. Vitesse limite des trains marchandises et des trains de service

Actuellement aucun service de transport ferroviaire fret n'est assuré.

La vitesse limite des trains de service est la vitesse limite des trains voyageurs sans jamais dépasser celle des « Engins moteurs ».

3.2. Vitesses limites des trains voyageurs

3.2.1. Sens impair BASTIA / AIACCIU

Ligne BASTIA/AIACCIU sens IMPAIR				
Du PK :	Au PK :	DISTANCE : (m)	VITESSE LIMITE VOYAGEURS : (Km/h)	ETABLISSEMENT :
0,000	0,342	342	30	BASTIA
0,342	1,898	1556	80	
1,898	2,209	311	60	
2,209	5,400	3191	80	
5,400	5,530	130	60	
5,530	5,952	422	30	FURIANI
Recalage des PK sortie poste de FURIANI le PK 05,952 devient le PK 05,988				
5,988	8,750	2762	80	
8,750	9,200	450	70	
9,200	9,835	635	60	
9,835	10,300	465	30	BIGUGLIA
Recalage des PK sortie poste de BIGUGLIA le PK 10,300 devient le PK 10,595				
10,595	12,230	1635	80	
12,230	12,815	585	60	
12,815	16,085	3270	80	
16,085	16,515	430	30	U BORGU
16,515	17,426	911	80	
17,426	17,640	214	65	
17,640	20,494	2854	80	
20,494	20,605	111	50	
20,605	21,207	602	30	CASAMOZZA
21,207	21,679	472	45	
21,679	22,229	550	80	
22,229	22,826	597	60	
22,826	22,958	132	45	
22,958	23,184	226	70	
23,184	23,378	194	50	
23,378	23,618	240	45	
23,618	23,987	369	60	
23,987	24,160	173	45	
24,160	24,303	143	55	
24,303	24,936	633	75	

Ligne BASTIA/AIACCIU sens IMPAIR				
Du PK :	Au PK :	DISTANCE : (m)	VITESSE LIMITE VOYAGEURS : (Km/h)	ETABLISSEMENT :
24,936	25,361	425	50	
25,361	25,872	511	65	
25,872	26,375	503	50	
26,375	27,242	867	60	
27,242	27,421	179	45	
27,421	28,282	861	50	
28,282	29,384	1102	75	
29,384	29,832	448	60	
29,832	31,794	1962	75	
31,921	32,960	1039	60	
32,960	33,109	149	50	
33,109	34,681	1572	60	
34,681	34,996	315	45	
34,996	36,393	1397	65	
36,393	36,688	295	55	
36,688	37,513	825	65	
37,513	37,996	483	45	
37,996	38,845	849	60	
Recalage des PK repère entrée gare de Ponte Novu le PK 38,845 devient le PK 38,848				
38,848	39,286	438	V	PONTE NOVU
Recalage des PK repère sortie gare de Ponte Novu le PK 39,286 devient le PK 39,284				
39,284	40,791	1507	55	
40,791	41,089	298	45	
41,089	42,726	1637	55	
42,726	42,861	135	45	
42,861	45,717	2856	60	
45,717	46,430	713	55	
Recalage des PK repère entrée gare de U Ponte à a Leccia le PK 46,430 devient le PK 46,439				
46,439	47,084	645	V	U PONTE A A LECCIA
Recalage des PK repère sortie gare de U Ponte à a Leccia le PK 47,084 devient le PK 47,045				
47,045	47,749	704	50	
47,749	48,454	705	75	
48,454	48,830	376	55	
48,830	49,504	674	60	
49,504	51,256	1752	80	

Ligne BASTIA/AIACCIU sens IMPAIR				
Du PK :	Au PK :	DISTANCE : (m)	VITESSE LIMITE VOYAGEURS : (Km/h)	ETABLISSEMENT :
51,256	51,795	539	55	
51,795	51,952	157	45	
51,952	54,340	2388	80	
54,340	54,500	160	50	
54,500	54,793	293	30	
54,793	55,421	628	50	
55,421	55,948	527	65	
55,948	56,222	274	50	
56,222	56,927	705	60	
56,927	57,245	318	55	
57,245	57,513	268	45	
57,513	57,953	440	55	
57,953	58,111	158	45	
58,111	58,830	719	80	
58,830	59,569	739	50	
59,569	60,186	617	45	
60,186	61,582	1396	65	
61,582	61,884	302	50	
61,884	62,581	697	60	
62,581	63,805	224	45	
62,805	62,946	141	55	
62,946	63,179	233	45	
63,179	63,423	244	65	
63,423	63,690	267	45	
63,690	64,107	417	65	
64,107	64,467	360	50	
64,467	64,660	193	45	
64,660	65,063	403	50	
65,063	65,760	697	45	
65,760	66,320	560	55	
66,320	66,625	305	45	
66,625	68,236	1611	70	
68,236	68,582	346	45	
68,582	69,290	708	50	
69,290	69,871	581	70	
69,871	71,037	1166	50	

Ligne BASTIA/AIACCIU sens IMPAIR				
Du PK :	Au PK :	DISTANCE : (m)	VITESSE LIMITE VOYAGEURS : (Km/h)	ETABLISSEMENT :
71,037	71,626	589	45	
71,626	72,270	644	70	
72,270	72,510	240	45	
72,510	73,243	733	70	
73,243	73,610	367	45	
Recalage des PK repère entrée gare de Corti le PK 73,610 devient le PK 73,612				
73,612	74,163	551	V	CORTI
74,163	76,246	2083	65	
76,246	76,998	752	45	
76,998	77,344	346	60	
77,344	77,655	311	50	
77,655	78,212	557	60	
78,212	79,994	1782	50	
79,994	81,512	1518	65	
81,512	81,889	377	50	
81,889	82,193	304	65	
82,193	82,480	287	45	
82,480	82,832	352	65	
82,832	83,062	230	50	
83,062	83,645	583	55	
83,645	84,276	631	70	
84,276	84,800	524	50	
84,800	85,272	472	30	
85,272	85,615	343	45	
85,615	86,154	539	60	
86,154	87,607	1453	55	
87,607	88,094	487	45	
88,094	88,682	588	55	
88,682	89,225	543	45	
89,225	89,983	758	60	
89,983	90,136	153	55	
90,136	90,554	418	35	
90,554	90,858	304	50	
90,858	91,100	242	45	
91,100	91,891	791	60	
91,891	92,565	674	55	

Ligne BASTIA/AIACCIU sens IMPAIR				
Du PK :	Au PK :	DISTANCE : (m)	VITESSE LIMITE VOYAGEURS : (Km/h)	ETABLISSEMENT :
92,565	92,772	207	50	
92,772	93,167	395	60	
93,167	93,353	186	70	
93,353	93,708	355	60	
93,708	94,253	545	45	
94,253	94,875	622	55	
94,875	95,701	826	45	
Recalage des PK repère entrée gare de VIVARIU le PK 95,701 devient le PK 95,697				
95,697	96,246	549	V	VIVARIU
Recalage des PK repère sortie gare de VIVARIU le PK 96,246 devient le PK 96,250				
96,250	96,323	73	45	
96,323	97,485	1162	50	
97,485	97,800	315	55	
97,800	97,922	122	50	
97,922	98,137	215	45	
98,137	98,401	264	55	
98,401	98,649	248	50	
98,649	99,020	371	55	
99,020	99,287	267	45	
99,287	99,780	493	50	
99,780	100,063	283	65	
100,063	100,940	877	50	
100,940	102,200	1260	55	
102,200	102,977	777	50	
102,977	103,540	563	60	
103,540	104,500	960	55	
104,500	104,660	160	50	
104,660	105,625	965	45	
105,625	106,190	565	55	
106,190	106,547	357	35	
Recalage des PK repère entrée gare de Vizzavona le PK 106,547 devient le PK 106,454				
106,454	106,841	387	V	VIZZAVONA
106,841	110,650	3809	80	
110,650	111,280	630	60	

Ligne BASTIA/AIACCIU sens IMPAIR				
Du PK :	Au PK :	DISTANCE : (m)	VITESSE LIMITE VOYAGEURS : (Km/h)	ETABLISSEMENT :
111,280	111,932	652	55	
111,932	116,032	4100	50	
116,032	116,413	381	V	BUCUGNA
116,413	118,896	2483	45	
118,896	123,330	4434	50	
123,330	124,845	1515	65	
124,845	126,648	1803	55	
Recalage des PK repère entrée EPL d'AUCCIANI le PK 126,648 devient le PK 126,614				
126,614	127,081	467	V	UCCIANI
Recalage des PK repère sortie EPL d'AUCCIANI le PK 127,081 devient le PK 127,111				
127,111	130,221	3110	45	
130,221	133,690	3469	55	
133,690	134,516	826	60	
134,516	136,160	1644	65	
136,160	137,250	1090	75	
137,250	137,650	400	50	
137,650	138,529	879	70	
138,529	138,815	286	65	
138,815	139,749	934	70	
139,749	140,037	288	55	
140,037	140,646	609	70	
140,646	141,068	422	55	
141,068	142,891	1823	80	
142,891	143,030	139	70	
143,030	144,710	1680	80	
Recalage des PK repère entrée gare de Mezana le PK 144,710 devient le PK 144,660				
144,660	145,229	569	V	MEZANA
145,229	148,660	3431	80	
148,660	149,140	480	30	CALDANICCIA
149,140	149,694	554	60	
149,694	149,960	266	60	
149,960	150,424	464	70	
150,424	151,366	942	80	
151,366	151,582	216	50	
151,582	152,150	568	60	

<u>Ligne BASTIA/AIACCIU sens IMPAIR</u>				
Du PK :	Au PK :	DISTANCE : (m)	VITESSE LIMITE VOYAGEURS : (Km/h)	ETABLISSEMENT :
152,150	155,000	2850	80	
155,000	155,300	300	50	
155,300	155,969	669	40	
155,969	157,115	1146	35	
Recalage des PK repère entrée gare d'AIACCIU le PK 157,115 devient le PK 156,975				
156,975	157,414	439	V	AIACCIU

3.2.2. Sens pair AIACCIU / BASTIA

Ligne AIACCIU/BASTIA sens PAIR				
Du PK :	Au PK :	DISTANCE : (m)	VITESSE LIMITE VOYAGEURS : (Km/h)	ETABLISSEMENT :
157,414	156,975	439	V	AIACCIU
Recalage des PK repère entrée gare d'AIACCIU le PK 156,975 devient le PK 157,115				
157,115	155,969	1146	35	
155,969	155,300	669	40	
155,300	155,000	300	50	
155,000	152,150	2850	80	
152,150	151,582	568	60	
151,582	151,366	216	50	
151,366	150,424	942	80	
150,424	149,960	464	70	
149,960	149,694	266	25	
149,694	149,140	554	60	
149,140	148,660	480	30	CALDANICCIA
148,660	145,229	3431	80	
145,229	144,660	569	V	MEZANA
Recalage des PK repère entrée gare de Mezana le PK 144,660 devient le PK 144,710				
144,710	143,030	1680	80	
143,030	142,891	139	70	
142,891	141,068	1823	80	
141,068	140,646	422	55	
140,646	140,037	609	70	
140,037	139,749	288	55	
139,749	138,815	934	70	
138,815	138,529	286	65	
138,529	137,650	879	70	
137,650	137,250	400	30	
137,250	136,160	1090	75	
136,160	134,516	1644	65	

Ligne AIACCIU/BASTIA sens PAIR				
Du PK :	Au PK :	DISTANCE : (m)	VITESSE LIMITE VOYAGEURS : (Km/h)	ETABLISSEMENT :
134,516	133,690	826	60	
133,690	130,221	3469	55	
130,221	127,111	3110	45	
Recalage des PK repère entrée EPL d'AUCCIANI le PK 127,111 devient le PK 127,081				
127,081	126,614	467	V	AUCCIANI
Recalage des PK repère sortie EPL d'AUCCIANI le PK 126,614 devient le PK 126,648				
126,648	124,845	1803	55	
124,845	123,330	1515	65	
123,330	118,896	4434	50	
118,896	116,413	2483	45	
116,413	116,032	381	V	BUCUGNA
116,032	111,932	4100	50	
111,932	111,280	652	55	
111,280	110,650	630	60	
110,650	106,841	3809	80	
106,841	106,454	387	V	VIZZAVONA
Recalage des PK repère sortie gare de Vizzavona le PK 106,454 devient le PK 106,547				
106,547	106,190	357	35	
106,190	105,625	565	55	
105,625	104,660	965	45	
104,660	104,500	160	50	
104,500	103,540	960	55	
103,540	102,977	563	60	
102,977	102,200	777	50	
102,200	100,940	1260	55	
100,940	100,063	877	50	
100,063	99,780	283	65	
99,780	99,287	493	50	
99,287	99,020	267	45	
99,020	98,649	371	55	
98,649	98,401	248	50	
98,401	98,137	264	55	
98,137	97,922	215	45	
97,922	97,800	122	50	
97,800	97,485	315	55	
97,485	96,323	1162	50	

Ligne AIACCIU/BASTIA sens PAIR				
Du PK :	Au PK :	DISTANCE : (m)	VITESSE LIMITE VOYAGEURS : (Km/h)	ETABLISSEMENT :
96,323	96,250	73	45	
Recalage des PK repère entrée gare de VIVARIU le PK 96,250 devient le PK 96,246				
96,246	95,697	549	V	VIVARIU
Recalage des PK repère sortie gare de VIVARIU le PK 95,697 devient le PK 95,701				
95,701	94,875	826	45	
94,875	94,253	622	55	
94,253	93,708	545	45	
93,708	93,353	355	60	
93,353	93,167	186	70	
93,167	92,772	395	60	
92,772	92,565	207	50	
92,565	91,891	674	55	
91,891	91,100	791	60	
91,100	90,858	242	45	
90,858	90,554	304	50	
90,554	90,136	418	35	
90,136	89,983	153	55	
89,983	89,225	758	60	
89,225	88,682	543	45	
88,682	88,094	588	55	
88,094	87,607	487	45	
87,607	86,154	1453	55	
86,154	85,615	539	60	
85,615	85,272	343	45	
85,272	84,800	472	30	
84,800	84,276	524	50	
84,276	83,645	631	70	
83,645	83,062	583	55	
83,062	82,832	230	50	
82,832	82,480	352	65	
82,480	82,193	287	45	
82,193	81,889	304	65	
81,889	81,512	377	50	
81,512	79,994	1518	65	
79,994	78,212	1782	50	
78,212	77,655	557	60	
77,655	77,344	311	50	

Ligne AIACCIU/BASTIA sens PAIR				
Du PK :	Au PK :	DISTANCE : (m)	VITESSE LIMITE VOYAGEURS : (Km/h)	ETABLISSEMENT :
77,344	76,998	346	60	
76,998	76,246	752	45	
76,246	74,163	2083	65	
74,163	73,612	551	V	CORTI
Recalage des PK repère sortie gare de Corti le PK 73,612 devient le PK 73,610				
73,610	73,243	367	45	
73,243	72,510	733	70	
72,510	72,270	240	45	
72,270	71,626	644	70	
71,626	71,037	589	45	
71,037	69,871	1166	50	
69,871	69,290	581	70	
69,290	68,582	708	50	
68,582	68,236	346	45	
68,236	66,625	1611	70	
66,625	66,320	305	45	
66,320	65,760	560	55	
65,760	65,063	697	45	
65,063	64,660	403	50	
64,660	64,467	193	45	
64,467	64,107	360	50	
64,107	63,690	417	65	
63,690	63,423	267	45	
63,423	63,179	244	65	
63,179	62,946	233	45	
62,946	62,805	141	55	
62,805	62,581	224	45	
62,581	61,884	697	60	
61,884	61,582	302	50	
61,582	60,186	1396	65	
60,186	59,569	617	45	
59,569	58,830	739	50	
58,830	58,111	719	80	
58,111	57,953	158	45	
57,953	57,513	440	55	

Ligne AIACCIU/BASTIA sens PAIR				
Du PK :	Au PK :	DISTANCE : (m)	VITESSE LIMITE VOYAGEURS : (Km/h)	ETABLISSEMENT :
57,513	57,245	268	45	
57,245	56,927	318	55	
56,927	56,222	705	60	
56,222	55,948	274	50	
55,948	55,421	527	65	
55,421	54,793	628	50	
54,793	54,500	293	30	
54,500	54,340	160	50	
54,340	51,952	2388	80	
51,952	51,795	157	45	
51,795	51,256	539	55	
51,256	49,504	1752	80	
49,504	48,830	674	60	
48,830	48,454	376	55	
48,454	47,749	705	75	
47,749	47,045	704	50	
Recalage des PK repère entrée gare de U Ponte à a Leccia le PK 47,045 devient le PK 47,084				
47,084	46,439	645	V	U PONTE A A LECCIA
Recalage des PK repère sortie gare de U Ponte à a Leccia le PK 46,439 devient le PK 46,430				
46,430	46,329	101	30	
46,329	45,717	713	55	
45,717	42,861	2856	60	
42,861	42,726	135	45	
42,726	41,089	1637	55	
41,089	40,791	298	45	
40,791	39,284	1507	55	
Recalage des PK repère entrée gare de Ponte Novu le PK 39,284 devient le PK 39,286				
39,286	38,848	438	V	PONTE-NOVU
Recalage des PK repère sortie gare de Ponte Novu le PK 38,848 devient le PK 38,845				
38,845	37,996	849	60	
37,996	37,513	483	45	
37,513	36,688	825	65	
36,688	36,393	295	55	
36,393	34,996	1397	65	

Ligne AIACCIU/BASTIA sens PAIR				
Du PK :	Au PK :	DISTANCE : (m)	VITESSE LIMITE VOYAGEURS : (Km/h)	ETABLISSEMENT :
34,996	34,681	315	45	
34,681	33,109	1572	60	
33,109	32,960	149	50	
32,960	31,921	1039	60	
31,921	31,794	127	45	
31,794	29,832	1962	75	
29,832	29,384	448	60	
29,384	28,282	1102	75	
28,282	27,421	861	50	
27,421	27,242	179	45	
27,242	26,375	867	60	
26,375	25,872	503	50	
25,872	25,361	511	65	
25,361	24,936	425	50	
24,936	24,303	633	75	
24,303	24,160	143	55	
24,160	23,987	173	45	
23,987	23,618	369	60	
23,618	23,378	240	45	
23,378	23,184	194	50	
23,184	22,958	226	70	
22,958	22,826	132	45	
22,826	22,229	597	60	
22,229	21,679	550	80	
21,679	21,207	472	45	
21,207	20,605	602	30	CASAMOZZA
20,605	20,494	111	50	
20,494	17,640	2854	80	
17,640	17,426	214	65	
17,426	16,515	911	80	
16,515	16,085	430	30	U BORGU
16,085	12,815	3270	80	
12,815	12,230	585	60	
12,230	10,595	1635	80	
Recalage des PK entrée poste de BIGUGLIA le PK 10,595 devient le PK 10,300				
10,300	9,835	465	30	BIGUGLIA
9,835	9,200	635	60	

Ligne AIACCIU/BASTIA sens PAIR				
Du PK :	Au PK :	DISTANCE : (m)	VITESSE LIMITE VOYAGEURS : (Km/h)	ETABLISSEMENT :
9,200	8,750	450	70	
8,750	5,988	2762	80	
Recalage des PK entrée poste de FURIANI le PK 5,988 devient le PK 5,952				
5,952	5,530	422	30	FURIANI
5,530	5,400	130	60	
5,400	2,209	3191	80	
2,209	1,898	311	60	
1,898	0,342	1556	80	
0,342	0,000	342	30	BASTIA

V :

: Repère d'entrée d'établissement (RGS titre 1 article 118)

3.2.3. Sens impair U PONTE À A LECCIA / CALVI

Ligne U PONTE À A LECCIA / CALVI SENS IMPAIR				
Du PK :	Au PK :	DISTANCE : (m)	VITESSE LIMITE VOYAGEURS : (Km/h)	ETABLISSEMENT :
46,730	47,034	304	V	U PONTE A A LECCIA
47,034	47,135	101	30	
47,135	47,277	243	50	
47,277	48,583	1306	55	
48,583	48,980	397	45	
48,980	49,106	126	50	
49,106	49,273	167	30	
49,273	49,373	100	20	
49,373	50,428	1055	65	
50,428	50,770	342	55	
50,770	51,026	256	45	
51,026	51,598	572	60	
51,598	52,168	570	45	
52,168	52,808	640	50	
52,808	53,321	513	45	
53,321	53,854	533	50	
53,854	54,427	573	45	
54,427	54,499	72	40	
54,499	54,939	440	45	
54,939	55,315	376	60	
55,315	55,585	270	40	
55,585	56,035	450	50	
56,035	56,904	869	45	
56,904	57,023	119	40	
57,023	57,320	297	50	
57,320	57,911	591	45	
57,911	58,594	683	50	
58,594	58,837	243	40	
58,837	59,811	974	45	
59,811	60,209	398	55	
60,209	60,609	400	45	
60,609	61,083	474	60	
61,083	61,361	278	65	
61,361	62,156	795	80	

Ligne U PONTE À A LECCIA / CALVI SENS IMPAIR

Du PK :	Au PK :	DISTANCE : (m)	VITESSE LIMITE VOYAGEURS : (Km/h)	ETABLISSEMENT :
62,156	62,416	260	65	
62,416	62,743	327	55	
62,743	63,228	485	45	
63,228	63,682	454	55	
63,682	63,899	217	45	
63,899	64,369	470	55	
64,369	64,484	115	45	
64,484	64,971	487	60	
64,971	65,197	226	40	
65,197	65,473	276	V	NUVELLA
65,473	69,306	3833	45	
69,306	69,585	279	50	
69,585	73,113	3528	45	
73,113	73,416	303	50	
73,416	74,764	1348	45	
74,764	74,923	159	55	
Recalage des PK repère entrée EPL de Palasca le PK 74,923 devient le PK 74,914				
74,914	75,307	393	V	PALASCA
Recalage des PK repère sortie EPL de Palasca le PK 75,307 devient le PK 75,300				
75,300	75,569	269	30	
75,569	75,960	391	45	
75,960	76,350	390	80	
76,350	81,002	4652	45	
81,002	82,184	1182	50	
82,184	82,475	291	45	
82,475	83,378	903	50	
83,378	84,437	1059	55	
84,437	84,660	223	50	
84,660	85,070	410	60	
85,070	85,171	101	30	
85,171	85,271	100	15	
85,271	87,550	2279	60	
87,550	87,793	243	45	
87,793	88,244	451	V	U REGINU
88,244	92,637	4393	50	

Ligne U PONTE À A LECCIA / CALVI SENS IMPAIR

Du PK :	Au PK :	DISTANCE : (m)	VITESSE LIMITE VOYAGEURS : (Km/h)	ETABLISSEMENT :
92,637	92,891	254	70	
92,891	93,682	791	55	
93,682	93,967	285	50	
93,967	95,938	1971	55	
95,938	96,137	199	60	
96,137	96,296	159	55	
96,296	96,657	361	70	
96,657	96,802	145	55	
96,802	97,145	343	60	
97,145	97,987	842	30	
97,987	98,444	457	V	L'ISULA ROSSA
98,444	99,270	826	50	
99,270	101,761	2491	55	
101,761	102,040	279	50	
102,040	102,177	137	30	
102,177	102,277	100	10	
102,277	103,046	769	50	
103,046	104,859	1813	60	
104,859	106,155	1296	30	
Recalage des PK repère entrée EPL d'L'Algaghjola le PK 106,155 devient le PK 106,161				
106,161	106,505	344	V	L'ALGAGHJOLA
Recalage des PK repère sortie EPL d'L'Algaghjola le PK 106,505 devient le PK 106,499				
106,499	112,596	6097	50	
112,596	113,488	892	60	
113,488	115,331	1843	50	
Recalage des PK repère entrée EPL U Fiumeseccu Alzeta (GR20) le PK 115,331 devient le PK 115,315				
115,315	115,755	440	V	U Fiumeseccu Alzeta (GR20)
Recalage des PK repère sortie EPL U Fiumeseccu Alzeta (GR20) le PK 115,755 devient le PK 115,730				
115,730	117,700	1970	60	
117,700	119,575	1875	30	
119,565	119,937	372	V	CALVI

3.2.4. Sens pair CALVI / U PONTE A A LECCIA

Ligne CALVI / U PONTE À A LECCIA SENS PAIR				
Du PK :	Au PK :	DISTANCE : (m)	VITESSE LIMITE VOYAGEURS : (Km/h)	ETABLISSEMENT :
119,937	119,565	372	V	CALVI
119,575	117,700	1875	30	
117,700	115,730	1970	60	
Recalage des PK repère entrée EPL U Fiumeseccu Alzeta (GR20) le PK 115,730 devient le PK 115,755				
115,755	115,315	440	V	U Fiumeseccu Alzeta (GR20)
Recalage des PK repère sortie EPL U Fiumeseccu Alzeta (GR20) le PK 115,315 devient le PK 115,331				
115,331	113,488	1843	50	
113,488	112,596	892	60	
112,596	106,499	6097	50	
Recalage des PK repère entrée EPL d'L'Algaghjola le PK 106,499 devient le PK 106,505				
106,505	106,161	344	V	L'ALGAGHJOLA
Recalage des PK repère sortie EPL d'L'Algaghjola le PK 106,161 devient le PK 106,155				
106,155	104,859	1296	30	
104,859	103,046	1813	60	
103,046	102,407	639	50	
102,407	102,127	280	25	
102,127	101,761	366	50	
101,761	99,270	2491	55	
99,270	98,444	826	50	
98,444	97,987	457	V	L'ISULA ROSSA
97,987	97,145	842	30	
97,145	96,802	343	60	
96,802	96,657	145	55	
96,657	96,296	361	70	
96,296	96,137	159	55	
96,137	95,938	199	60	
95,938	93,967	1971	55	
93,967	93,882	85	30	
93,882	93,782	100	20	
93,782	92,891	891	55	
92,891	92,637	254	70	
92,637	88,244	4393	50	
88,244	87,793	451	V	U REGINU
87,793	87,550	243	45	

Ligne CALVI / U PONTE À A LECCIA SENS PAIR

Du PK :	Au PK :	DISTANCE : (m)	VITESSE LIMITE VOYAGEURS : (Km/h)	ETABLISSEMENT :
87,550	85,366	2184	60	
85,366	85,271	95	30	
85,271	85,171	100	15	
85,171	84,660	511	60	
84,660	84,437	223	50	
84,437	83,378	1059	55	
83,378	82,475	903	50	
82,475	82,184	291	45	
82,184	81,002	1182	50	
81,002	76,350	4652	45	
76,350	75,960	390	80	
75,960	75,569	391	45	
75,569	75,300	269	30	
Recalage des PK repère entrée EPL de Palasca le PK 75,300 devient le PK 75,307				
75,307	74,914	393	V	PALASCA
Recalage des PK repère sortie EPL de Palasca le PK 74,914 devient le PK 74,923				
74,923	74,764	159	55	
74,764	73,416	1348	45	
73,416	73,113	303	50	
73,113	69,585	3528	45	
69,585	69,306	279	50	
69,306	65,473	3833	45	
65,473	65,197	276	V	NUVELLA
65,197	64,971	226	40	
64,971	64,484	487	60	
64,484	64,369	115	45	
64,369	63,899	470	55	
63,899	63,682	217	45	
63,682	63,228	454	55	
63,228	62,743	485	45	
62,743	62,416	327	55	
62,416	62,156	260	65	
62,156	61,361	795	80	
61,361	61,083	278	65	

Ligne CALVI / U PONTE À A LECCIA SENS PAIR

Du PK :	Au PK :	DISTANCE : (m)	VITESSE LIMITE VOYAGEURS : (Km/h)	ETABLISSEMENT :
61,083	60,609	474	60	
60,609	60,209	400	45	
60,209	59,811	398	55	
59,811	58,837	974	45	
58,837	58,594	243	40	
58,594	57,911	683	50	
57,911	57,320	591	45	
57,320	57,023	297	50	
57,023	56,904	119	40	
56,904	56,035	869	45	
56,035	55,585	450	50	
55,585	55,315	270	40	
55,315	54,939	376	60	
54,939	54,499	440	45	
54,499	54,427	72	40	
54,427	53,854	573	45	
53,854	53,321	533	50	
53,321	52,808	513	45	
52,808	52,168	640	50	
52,168	51,598	570	45	
51,598	51,026	572	60	
51,026	50,770	256	45	
50,770	50,428	342	55	
50,428	49,544	884	65	
49,544	49,373	171	30	
49,373	49,273	100	20	
49,273	48,980	707	50	
48,980	48,583	397	45	
48,583	47,277	1306	55	
47,277	47,034	243	50	
47,034	46,730	304	V	U PONTE A A LECCIA

V :

: Repère d'entrée d'établissement (RGS titre 1 article 118)

3.3. Zone de Limitation Permanente de Vitesse

Pour rappel, les zones de limitation permanente de vitesse ci-dessous, qui sont reprises également au point 3.2, s'appliquent à l'ensemble des trains.

Les zones de limitation permanentes de vitesse ci-dessous dont la vitesse limite permanente est supérieure à 30Km/h ne s'appliquent **pas à certaine catégorie de matériel roulant (Locotracteur 406).**

Les zones de limitation permanentes de vitesse ci-dessous dont la vitesse limite permanente est supérieure à 45Km/h ne s'appliquent **pas à certaine catégorie de matériel roulant (Locotracteurs 407 et 408).**

Les zones de limitation permanente de vitesse ci-dessous dont la vitesse limite permanente est inférieure ou égale à 30Km/h s'appliquent à **l'ensemble du matériel roulant.**

3.3.1. Objet des limitations Permanentes de Vitesse - Sens impair BASTIA / AIACCIU

<u>Ligne BASTIA/AIACCIU sens IMPAIR : Zones de LPV</u>				
Du PK :	Au PK :	DISTANCE : (m)	VITESSE LIMITE PERMANENTE : (Km/h)	OBJET de la LIMITATION PERMANENTE de VITESSE :
106,190	106,547	357	35	Franchissement du PN n° 37
137,250	137,650	400	50	Franchissement du PN n° 40
149,694	149,960	266	60	Franchissement du PN n° 48

3.3.2. Objet des limitations Permanentes de Vitesse - Sens pair AIACCIU / BASTIA

<u>Ligne BASTIA/AIACCIU sens PAIR : Zones de LPV</u>				
Du PK :	Au PK :	DISTANCE : (m)	VITESSE LIMITE PERMANENTE : (Km/h)	OBJET de la LIMITATION PERMANENTE de VITESSE :
149,960	149,694	266	25	Franchissement du PN n° 48
137,650	137,250	400	30	Franchissement du PN n° 40
106,547	106,190	357	35	Franchissement du PN n° 37

TIV ponctuel

: Pancarte à chiffres blancs sur fond noir (RGS titre 1 article 117)

3.3.3. Objet des limitations Permanentes de Vitesse - Sens impair U PONTE À A LECCIA / CALVI

<u>Ligne U PONTE À A LECCIA / CALVI sens IMPAIR : Zones de LPV</u>				
Du PK :	Au PK :	DISTANCE : (m)	VITESSE LIMITE PERMANENTE : (Km/h)	OBJET de la LIMITATION PERMANENTE de VITESSE :
49,273	49,373	100	20	Franchissement du PN n° 2
85,171	85,271	100	15	Franchissement du PN n° 5
93,682	93,967	285	50	Franchissement du PN n° 8
102,177	102,277	100	10	Franchissement du PN n° 13D

3.3.4. Objet des limitations Permanentes de Vitesse - Sens pair CALVI / U PONTE A A LECCIA

<u>Ligne U PONTE À A LECCIA / CALVI sens PAIR : Zones de LPV</u>				
Du PK :	Au PK :	DISTANCE : (m)	VITESSE LIMITE PERMANENTE : (Km/h)	OBJET de la LIMITATION PERMANENTE de VITESSE :
102,407	102,127	280	25	Franchissement du PN n° 13D
93,882	93,782	100	20	Franchissement du PN n° 8
85,271	85,171	100	15	Franchissement du PN n° 5
49,373	49,273	100	20	Franchissement du PN n° 2

TIV ponctuel

: Pancarte à chiffres blancs sur fond noir (RGS titre 1 article 117)

3.4. Vitesse limite des autorails AMG en cas de moteur arrêté

Lorsqu'au moins un moteur est arrêté sur la rame AMG : **allumage de LS(G) D**, la vitesse est limitée à **20Km/h uniquement dans les courbes** des sections de voie suivantes :

3.4.1. Sens impair BASTIA / AIACCIU

ETABLISSEMENT AMONT :	ETABLISSEMENT AVAL :	DU PK :	AU PK :
BASTIA	FURIANI	1,890	2,210
CASAMOZZA	PONTE NOVU	21,207	29,415
		29,830	38,860
PONTE NOVU	U PONTE A A LECCIA	39,297	46,384
U PONTE A A LECCIA	CORTI	47,047	54,320
		54,766	65,050
		65,400	73,500
CORTI	VIVARIU	74,140	84,690
		85,276	95,657
VIVARIU	VIZZAVONA	96,202	102,380
		102,960	106,496
VIZZAVONA	BUCUGNA	106,842	116,032
BUCUGNA	AUCCIANI	116,422	126,657
UCCIANI	MEZANA	127,104	144,725
MEZANA	AIACCIU	149,486	149,694
		151,366	152,140
		155,067	157,109

3.4.2. Sens pair AIACCIU / BASTIA

ETABLISSEMENT AMONT :	ETABLISSEMENT AVAL :	DU PK :	AU PK :
AIACCIU	MEZANA	157,109	155,067
		152,140	151,366
		149,694	149,486
MEZANA	AUCCIANI	144,725	127,104
UCCIANI	BUCUGNA	126,657	116,422
BUCUGNA	VIZZAVONA	116,032	106,842
VIZZAVONA	VIVARIU	106,496	102,960
		102,380	96,202
VIVARIU	CORTI	95,657	85,276
		84,690	74,140
CORTI	U PONTE A A LECCIA	73,500	65,400
		65,050	54,766
		54,320	47,047
U PONTE A A LECCIA	PONTE NOVU	46,384	39,297
PONTE NOVU	CASAMOZZA	38,860	29,830
		29,415	21,207
CASAMOZZA	BASTIA	2,210	1,890

3.4.3. Sens impair U PONTE À A LECCIA / CALVI

ETABLISSEMENT AMONT :	ETABLISSEMENT AVAL :	DU PK :	AU PK :
U PONTE À A LECCIA	CALVI	47,039	119,575

3.4.4. Sens pair CALVI / U PONTE A A LECCIA

ETABLISSEMENT AMONT :	ETABLISSEMENT AVAL :	DU PK :	AU PK :
CALVI	U PONTE A A LECCIA	119,575	47,039

3.5. Vitesses limites des Engins Moteurs

- AMG 800 et Soulé : 80Km/h
- Locotracteur 406 : 30km/h
- Locotracteurs 407 et 408 : 45km/h

Les vitesses inférieures à 30 km/h (points 3.2 et 3.3 du présent document) s'appliquent au locotracteur 406.

Les vitesses inférieures à 45 km/h (points 3.2 et 3.3 du présent document) s'appliquent aux locotracteurs 407 et 408.

4. Charge des trains

4.1. Charge maximale remorquable des trains

TYPE DE TRAIN	RESEAU (autre que parcours VECCHJU – AUCCIANI)	PARCOURS (A/R) VECCHJU- VIZZAVONA	PARCOURS (A/R) VIZZAVONA – AUCCIANI
Locotracteurs 406, 407 et 408	200 tonnes	100 tonnes	100 tonnes
Autorail AMG 800	<i>Sur le réseau 80 tonnes pour les différents matériels entre AMG 800 seulement 160 tonnes pour le secours à un UM2</i>		
Autorail Soulé	<i>Réservé</i>	<i>Réservé</i>	<i>Réservé</i>

4.2. Caractéristiques du matériel

4.2.1. Wagons

TYPE	TARE	CHARGE	TOTAL	LONGUEUR
RGKKM (PF)*	8,700	20,000	28,700	10,50
PF* avec nacelle	<i>Réservé</i>	<i>Réservé</i>	28,700	10,50
PF* avec cuve	<i>Réservé</i>	<i>Réservé</i>	28,700	10,50

*PF : Plateforme.

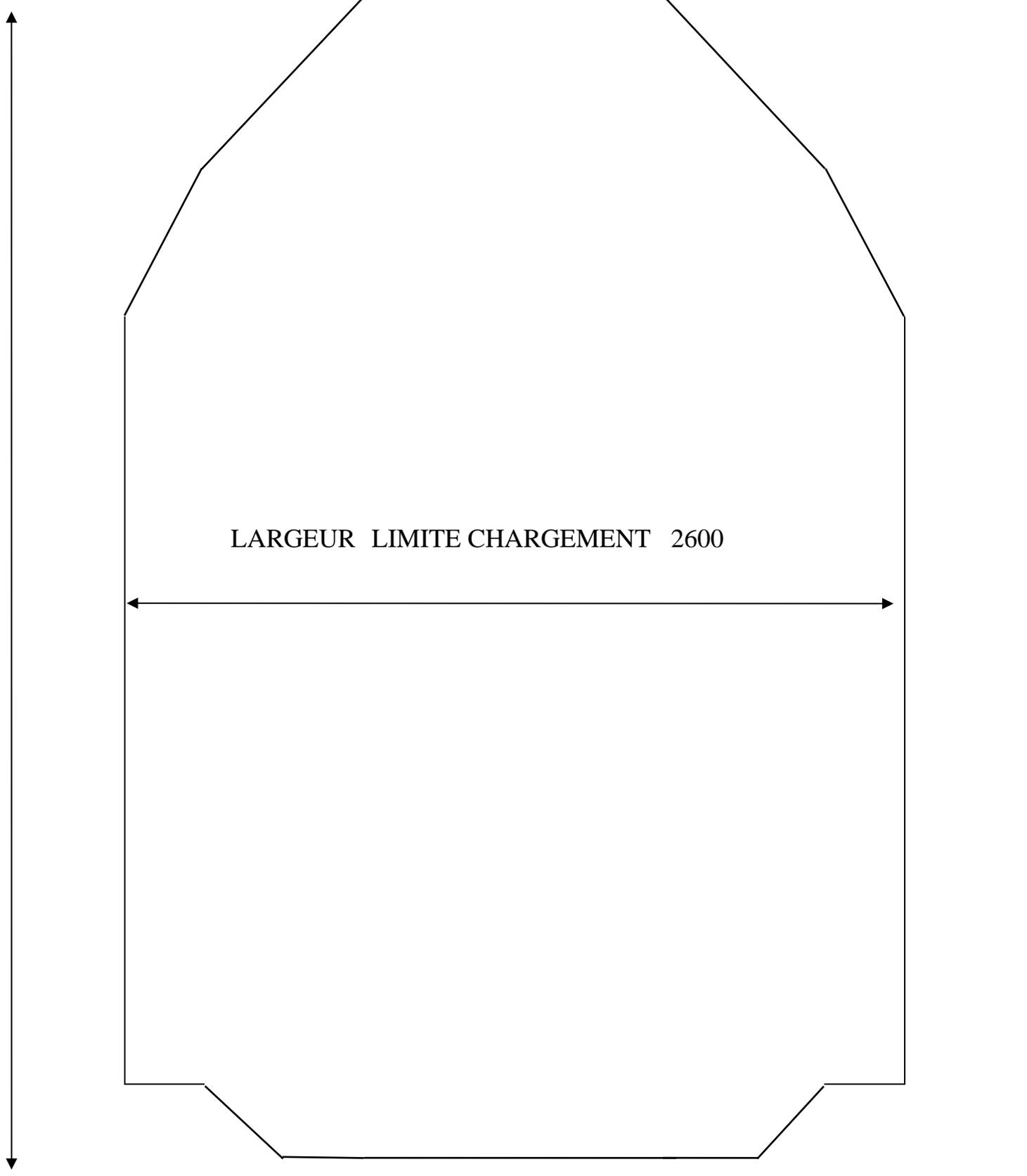
4.2.2. Tare des locotracteurs

- Locotracteur 406 : 50 tonnes
- Locotracteurs 407 et 408 :
 - Masse à vide : 45 tonnes
 - Masse en ordre de marche : 48 tonnes

4.2.3. Tare des Engins moteur et des remorques

	Matériel	Masses en ordre de marche à vide
Matériel en exploitation	X97050	35,6 Tonnes
	XR9700	22,4 Tonnes
	AMG 800	72,0 Tonnes
Autres Matériel	X2000	18,0 Tonnes
	X5000	34,0 Tonnes
	ABH	28,0 Tonnes

4.3. Gabarit d'encombrement maximum des véhicules (en mm)



Hauteur limite chargement 3800 (à partir du plan de roulement)

4.4. Détermination de la longueur et largeur des trains

	MATERIEL	LONGUEUR (en mètres)	LARGEUR (en mètres)
Matériel en exploitation	X97050 largeur au droit des marchepieds	18,30	2,90
	XR9700 largeur au droit des marchepieds	18,30	2,90
	AMG 800	39,50	2,60
	LOCOTRACTEURS 406, 407 et 408	11,98	2,60
Autres Matériel	X2000	16,10	2,70
	X5000	16,10	2,70
	ABH	21,10	2,70

5. Prescriptions diverses

5.1. Dispositifs de manœuvre des installations de P.N

Les postes de FURIANI, BIGUGLIA et U BORGU sont munis de commutateurs d'annulation d'annonce de P.N à l'usage des agents d'accompagnement des trains.

5.2. Etablissements de pleine ligne

Les voies d'évitement ou de service des Etablissements de Pleine Ligne (EPL) ont une longueur minimale de 140 mètres exceptées :

- **NUVELLA** : voie de service d'une longueur de 72 mètres du garage franc au butoir.
- **L'ALGAGHJOLA** : voie d'évitement d'une longueur de 58 mètres entre garages francs.
- **U FIUMESECCU ALZETA (GR20)** : voie d'évitement d'une longueur de 122 mètres entre garages francs.

5.3. Halte équipée d'appareils de voie immobilisés et non pourvus d'organe de commande

A la suite des travaux d'extension de la CCVU, la halte de Caldaniccia au PK 148+970 devient une halte équipée d'appareils de voie immobilisés en voie directe et non pourvus d'organe de commande.

5.4. Utilisation des moyens de communications (Titre 0)

Entre deux gares et entre le PCC et la gare de jonction de Casamozza, les dépêches sont transmises par :

- Téléphone sécurité en priorité ;
- Radio sol/train en cas de panne de celui-ci ;
- Téléphone France Télécom en derniers recours ;

Entre une gare ou le PCC (ou PCS) et un train, ou entre deux trains, il est utilisé la radio sol/train.

5.5. Réception des trains dans les Etablissements de Pleine Ligne

Cet article ne concerne pas les gares temporaires (voir 5.6.2) devenant des Etablissements de Pleine Ligne lors de leurs fermetures au service de la circulation.

Les aiguilles des Etablissements de Pleine Ligne sont munies d'un boulon de calage cadernassé (T2) et donnent itinéraire voie directe dans les 2 sens de circulation.

Les trains sont autorisés à franchir les aiguilles à la vitesse de 30 km/h (s'il s'agit d'un train autre qu'un train voyageur, il doit limiter sa vitesse à 15 km/h)

Pour les besoins du service Equipement, la voie d'évitement des EPL peut être utilisée (cadenas T2) par un responsable sécurité travaux.

<u>ETABLISSEMENTS :</u>	<u>CARACTERISTIQUES APPAREILS DE VOIE :</u>
Ligne BASTIA / AIACCIU	
EPL d'AUCCIANI :	3 AIGUILLAGES (levier I) TALONNABLES NB : aiguilles n° 2101 (à gauche), n° 2102 (à droite) et n°2104 (à gauche) immobilisées en voie directe par pose sur chacune d'un boulon de calage cadernassé T2.
Ligne U PONTE À A LECCIA / CALVI	
EPL de NUVELLA :	1 AIGUILLAGE (levier I) TALONNABLE NB : aiguille n° 2801 (à gauche) immobilisée en voie directe par pose d'un boulon de calage cadernassé T2.
EPL de PALASCA :	2 AIGUILLAGES (levier I) TALONNABLES NB : aiguilles n° 2901 (à gauche) et n° 2902 (à droite) immobilisées en voie directe par pose sur chacune d'un boulon de calage cadernassé T2.
EPL de U REGINU :	1 AIGUILLAGE (levier I) <u>NON TALONNABLE</u> NB aiguille n° 3001 (à droite) immobilisée en voie directe par pose d'un boulon de calage cadernassé T2
EPL d'L'ALGAGHJOLA :	2 AIGUILLAGES (levier I) TALONNABLES NB : aiguilles n° 3201 (à droite) et n° 3202 (à gauche) immobilisées en voie directe par pose sur chacune d'un boulon de calage cadernassé T2.
EPL de U FIUMESECCU ALZETA (GR20) :	2 AIGUILLAGES (levier I) TALONNABLES NB : aiguilles n° 3301 (à gauche) et n° 3302 (à droite) immobilisées en voie directe par pose sur chacune d'un boulon de calage cadernassé T2.

5.6. Rattachement des établissements

5.6.1. Les établissements de pleine ligne

Les établissements de pleine ligne (Epl) sont rattachés systématiquement à une gare.

Ligne Centrale

- L'Epl d'AUCCIANI est rattaché à la gare de MEZANA.

Ligne de Balagne

- L'Epl de NUVELLA est rattaché à la gare de L'ISULA ROSSA.
- L'Epl de PALASCA est rattaché à la gare de L'ISULA ROSSA.
- L'Epl du U REGINU est rattaché à la gare de L'ISULA ROSSA.
- L'Epl d'L'ALGAGHJOLA est rattaché à la gare de CALVI.
- L'Epl du U FIUMESECCU ALZETA (GR20) est rattaché à la gare de CALVI.

5.6.2. Les gares temporaires

Pendant leur fermeture à la circulation, les gares temporaires sont également rattachées à une gare lors de leur fermeture.

Ligne Centrale

- La gare de PONTE NOVU est rattachée à la gare de CASAMOZZA.
- La gare de VIVARIU est rattachée à la gare de VIZZAVONA
- La gare de BUCUGNA est rattachée à la gare de VIZZAVONA.

Ligne de Balagne

Néant.

Pour rappel : les heures d'ouverture à la circulation des gares temporaires sont reprises dans le paragraphe 1.6 « service des gares temporaires » du présent document.

5.6.3. Les postes de la CCVU

- Le poste de BASTIA est rattaché au PCC (ou PCS).
- Le poste de FURIANI est rattaché au PCC (ou PCS).
- Le poste de BIGUGLIA est rattaché au PCC (ou PCS).
- Le poste de U BORGU est rattaché au PCC (ou PCS).
- Le poste de CASAMOZZA (gare de jonction) est rattaché au PCC (ou PCS).

6. Liste des passages à niveau (RSCFC CT Titre 5 art. 501)

6.1. Ligne BASTIA / AIACCIU

N°	Km	COMMUNE	VITESSE LIMITE				CATEGORIE	REGIME	Rattachement à la gare de :
			Sens impair		Sens pair				
			du Km :	au Km :	du Km :	au Km :			
1	1+725	BASTIA					1	S.A.L / T.O.U	PCC Bastia
2	2+495	BASTIA					1	S.A.L	PCC Bastia
3	5+420	FURIANI					1	S.A.L / T.O.U	PCC Bastia
5	8+393	BIGUGLIA					1	S.A.L / T.O.U	PCC Bastia
5.1	8+482	BIGUGLIA					3	PIETONS	
6A	9+397	BIGUGLIA					1	S.A.L / T.O.U	PCC Bastia
6B	10+775	BIGUGLIA					1	S.A.L / T.O.U	PCC Bastia
9	13+756	U BORGU					1	S.A.L / T.O.U	PCC Bastia
10	15+338	U BORGU					1	S.A.L	PCC Bastia
11	16+185	U BORGU					1	S.A.L / T.O.U	PCC Bastia
12	16+700	U BORGU					4	PRIVE	
13	18+289	LUCCIANA					1	S.A.L	PCC Bastia
14	19+003	LUCCIANA					1	S.A.L	PCC Bastia
15	19+945	LUCCIANA					1	S.A.L / T.O.U	PCC Bastia
16	20+630	LUCCIANA					1	S.A.L	PCC Bastia
17	21+809	OLMO					1	S.A.L	Casamozza
18	24+099	PRUNELLI di CASACONI					1	S.A.L / T.O.U	Casamozza
19	27+634	VOLPAJOLA					3	PIETONS	
20	29+414	VOLPAJOLA					1	S.A.L / T.O.U	Casamozza
21	38+907	CASTELLO di ROSTINO					1	S.A.L / T.O.U	Casamozza
22	39+790	CASTELLO di ROSTINO					1	S.A.L / T.O.U	U Ponte A A Leccia
23	39+907	CASTELLO di ROSTINO					1	S.A.L / T.O.U	U Ponte A A Leccia
24*	46+208	MOROSAGLIA					1	S.A.L / T.O.U	U Ponte A A Leccia
25	47+207	MOROSAGLIA					1	S.A.L / T.O.U	U Ponte A A Leccia
26	47+863	MOROSAGLIA					3	PIETONS	
27	49+470	PIEDIGRIGGIO					1	S.A.L / T.O.U	U Ponte A A Leccia
28	54+679	OMESSA	54+320	54+766	54+766	54+320	2	NON GARDE	

* PN 24 : PK 46+208 double voie (Centrale et Balagne)

S.A.L : signalisation automatique lumineuse

S.A.L / T.O.U : signalisation automatique lumineuse / temporisation d'ouverture d'urgence

Définition catégorie 1 : passage à niveau automatique pour véhicules et piétons

Définition catégorie 2 : passage à niveau public pour véhicules et piétons sans barrière (non gardé)

Définition catégorie 3 : passage public pour piétons

Définition catégorie 4 : passage privé pour véhicule et/ou piétons

N°	Km	COMMUNE	VITESSE LIMITE				CATEGORIE	REGIME	Rattachement à la gare de :
			Sens impair		Sens pair				
			du Km :	au Km :	du Km :	au Km :			
30	72+431	CORTI					1	S.A.L / T.O.U	Corti
31	73+533	CORTI					1	S.A.L	Corti
32	75+215	CORTI					1	S.A.L / T.O.U	Corti
35	90+898	VIVARIU					1	S.A.L / T.O.U	Corti
36	105+100	VIVARIU					1	S.A.L / T.O.U	Vizzavona
37	106+381	VIVARIU	106+190	106+496	106+496	106+190	2	NON GARDE	
			35 Km/h		35 Km/h				
37 bis	112+945	BUCUGNA					1	S.A.L / T.O.U	Vizzavona
38	112+995	BUCUGNA					1	S.A.L / T.O.U	Vizzavona
39	135+990	CARBUCCIA					1	S.A.L / T.O.U	Mezana
40	137+454	PERI	137+250	137+645	137+645	137+250	2	NON GARDE	
			50 Km/h		30 Km/h				
41	139+410	PERI					1	S.A.L / T.O.U	Mezana
41A	143+116	PERI					4	PRIVE	
42	144+761	SARROLA CARCOPINO					1	S.A.L / T.O.U	Mezana
44	145+718	SARROLA CARCOPINO					1	S.A.L / T.O.U	Mezana
45	146+894	SARROLA CARCOPINO					1	S.A.L / T.O.U	Mezana
46	147+810	SARROLA CARCOPINO					4	PRIVE	
48	149+853	AIACCIU	149+700	150+000	150+000	149+700	4	PRIVE	
			60 Km/h		25 Km/h				
49	150+977	AIACCIU					4	PRIVE	
50	151+933	AIACCIU					1	S.A.L / T.O.U	Aiacciu
51	153+800	AIACCIU					4	PRIVE PIETON	
52A	155+509	AIACCIU					1	S.A.L	Aiacciu
52A1	155+871	AIACCIU					3	PIETONS	
52A2	155+985	AIACCIU					3	PIETONS	
52B	156+080	AIACCIU					1	S.A.L / T.O.U	Aiacciu
56	156+480	AIACCIU					3	PIETONS	
57	156+600	AIACCIU					3	PIETONS	
58	156+942 157+028	AIACCIU					1	S.A.L	Aiacciu

S.A.L : signalisation automatique lumineuse

S.A.L / T.O.U : signalisation automatique lumineuse / temporisation d'ouverture d'urgence

Définition catégorie 1 : passage à niveau automatique pour véhicules et piétons

Définition catégorie 2 : passage à niveau public pour véhicules et piétons sans barrière (non gardé)

Définition catégorie 3 : passage public pour piétons

Définition catégorie 4 : passage privé pour véhicule et/ou piétons

6.2. Ligne U PONTE A A LECCIA/ CALVI

N°	Km	COMMUNE	VITESSE LIMITE				CATEGORIE	REGIME	Rattachement à la gare de :
			Sens impair		Sens pair				
			du Km :	au Km :	du Km :	au Km :			
1	48+882	CANAVAGGIA					1	S.A.L / T.O.U	U Ponte A A Leccia
2	49+323	CANAVAGGIA	49+273	49+373	49+373	49+273	2	NON GARDE	
			20 Km/h		20 Km/h				
2 Bis	52+ 640	CASTIFAO					4	PRIVE	
3	81+650	BELGODERE					1	S.A.L / T.O.U	L'Isula Rossa
4	82+726	OCCHIATANA					1	S.A.L / T.O.U	L'Isula Rossa
5	85+221	VILLE DI PARASO	85+171	85+271	85+271	85+171	2	NON GARDE	
			15 Km/h		15 Km/h				
6	86+098	VILLE DI PARASO					1	S.A.L / T.O.U	L'Isula Rossa
7	88+144	SPELONCATO					1	S.A.L / T.O.U	L'Isula Rossa
8	93+832	MONTICELLO	93+682	93+967	93+882	93+6782	2	NON GARDE	
			50 Km/h		20 Km/h				
9	95+940	MONTICELLO					1	S.A.L / T.O.U	L'Isula Rossa
11	96+882	L'ISULA ROSSA					1	S.A.L / T.O.U	L'Isula Rossa
12	97+291	L'ISULA ROSSA					2	NON GARDE	
12bis	97+390	L'ISULA ROSSA					3	PIETONS	
12A	97+467	L'ISULA ROSSA					4	PRIVE	
12B	97+527	L'ISULA ROSSA					3	PIETONS	
12C	97+644	L'ISULA ROSSA					3	PIETONS	
12D	97+845	L'ISULA ROSSA					3	PIETONS	
13A	97+916	L'ISULA ROSSA					1	S.A.L / T.O.U	L'Isula Rossa
13B	98+068	L'ISULA ROSSA					1	S.A.L / T.O.U	L'Isula Rossa
13C	100+738	CORBARA					2	NON GARDE	
13Ca	101+920	CORBARA					3	PIETONS	
13D	102+227	CORBARA	102+177	102+277	102+407	102+127	2	NON GARDE	
			10 Km/h		25 Km/h				

S.A.L : signalisation automatique lumineuse

S.A.L / T.O.U : signalisation automatique lumineuse / temporisation d'ouverture d'urgence

Définition catégorie 1 : passage à niveau automatique pour véhicules et piétons

Définition catégorie 2 : passage à niveau public pour véhicules et piétons sans barrière (non gardé)

Définition catégorie 3 : passage public pour piétons

Définition catégorie 4 : passage privé pour véhicule et/ou piétons

N°	Km	COMMUNE	VITESSE LIMITE				CATEGORIE	REGIME	Rattachement à la gare de :
			Sens impair		Sens pair				
			du Km :	au Km :	du Km :	au Km :			
14	103+272	CORBARA					1	S.A.L / T.O.U	Calvi
14.1	104+420	CORBARA					3	PIETONS	
15	105+592	AREGNO					1	S.A.L / T.O.U	Calvi
15A	105+681	L'ALGAGHJOLA					3	PIETONS	
16	106+125	L'ALGAGHJOLA					1	S.A.L / T.O.U	Calvi
17	106+248	L'ALGAGHJOLA					1	S.A.L / T.O.U	Calvi
18	107+953	LUMIO					3	PIETONS	
19	108+574	LUMIO					1	S.A.L	Calvi
20	109+800	LUMIO					1	S.A.L / T.O.U	Calvi
21	110+150	LUMIO					3	PIETONS	
22	113+157	LUMIO					1	S.A.L / T.O.U	Calvi
22.1	113+980	LUMIO					3 et 4	PIETONS et privé	
23	114+850	LUMIO					1	S.A.L / T.O.U	Calvi
24	115+268	CALVI					1	S.A.L / T.O.U	Calvi
26	117+639	CALVI					1	S.A.L / T.O.U	Calvi
26.1	118+018	CALVI					3	PIETONS	
26.2	118+067	CALVI					3	PIETONS	
26.4	118+273	CALVI					3 et 4	PIETONS et PRIVE	
26.5	118+475	CALVI					3	PIETONS	
26.6	118+642	CALVI					3	PIETONS	
26.7	118+709	CALVI					3	PIETONS	
26.8	118+759	CALVI					3	PIETONS	
26.9	118+800	CALVI					3	PIETONS	
26.10	118+834	CALVI					3	PIETONS	
26.11	118+888	CALVI					3	PIETONS	
26.12	119+088	CALVI					3	PIETONS	
26.13	119+205	CALVI					3	PIETONS	
26.14	119+316	CALVI					3	PIETONS	
26.15	119+390	CALVI					3	PIETONS	
26A	119+664	CALVI					1	S.A.L / T.O.U	Calvi

S.A.L / T.O.U : signalisation automatique lumineuse / temporisation d'ouverture d'urgence

Définition catégorie 1 : passage à niveau automatique pour véhicules et piétons

Définition catégorie 2 : passage à niveau public pour véhicules et piétons sans barrière (non gardé)

Définition catégorie 3 : passage public pour piétons

Définition catégorie 4 : passage privé pour véhicule et/ou piétons

7. Numérotations des trains

N° TRAINS :	NATURE :	CATEGORIE :	PARCOURS :	LIGNE :
1 à 49*	Train Grandes Lignes	Voyageurs	Chiffres pairs AIACCIU / BASTIA Chiffres impairs BASTIA / AIACCIU	BASTIA / AIACCIU
50 à 59*	Train Inter-Cité	Voyageurs	Chiffres pairs CORTI / BASTIA Chiffres impairs BASTIA / CORTI	BASTIA / AIACCIU
60 à 69*	Train Inter-Cité	Voyageurs	Chiffres pairs CORTI / U PONTE A A LECCIA Chiffres impairs U PONTE A A LECCIA / CORTI	BASTIA / AIACCIU
70 à 99*	Train Inter-Cité	Voyageurs	Chiffres impairs CORTI / AIACCIU Chiffres pairs AIACCIU/CORTI	BASTIA / AIACCIU
100 à 199*	Train Inter-Cité	Voyageurs	Chiffres pairs CALVI /PTLECCIA/BASTIA Chiffres impairs BASTIA /PTLECCIA/ CALVI	BASTIA/PLECCIA /CALVI
200 à 299*	Train Suburbain	Voyageurs	Chiffres pairs : CASAMOZZA / BASTIA Chiffres impairs : BASTIA /CASAMOZZA	BASTIA / AIACCIU
300 à 399*	Train Suburbain Balagne	Voyageurs	Chiffres pairs : CALVI / L'ISULA ROSSA Chiffres impairs : L'ISULA ROSSA / CALVI	U PONTE À A LECCIA / CALVI
700 à 799*	Train Suburbain	Voyageurs	Chiffres pairs : AIACCIU / MEZANA Chiffres impairs : MEZANA / AIACCIU	BASTIA / AIACCIU
900 à 999*	Train Spécial	Voyageurs / Services	Chiffres pairs : AIACCIU / BASTIA Chiffres impairs : BASTIA / AIACCIU Chiffres pairs : CALVI / BASTIA Chiffres impairs : BASTIA / CALVI	BASTIA / AIACCIU U PONTE À A LECCIA / CALVI

Les ADT/ADC des trains à marche indéterminée utiliseront un code radio SOL/TRAIN compris entre 400 et 499 et le transmettront à la gare d'origine du train.

Nota* : La numérotation peut être complétée par une lettre afin de définir un jour précis de circulation (exemple 3D : train circulant uniquement le dimanche).

Fiche d'identification

Titre	Renseignements Techniques
Classe / Hors Classe	Renseignements Techniques
Nature du texte Niveau de distribution Concerne la sécurité de l'exploitation ferroviaire Concerne la sécurité du personnel	Document d'application 3 Oui Non
Emetteur	Pôle EX/MTE
Référence	Renseignements Techniques
Date d'édition	
Version en cours et date de version	
Date d'application	

<i>Edition</i>	<i>Version</i>	<i>Date de version</i>	<i>Date d'Application</i>

Mise à disposition / diffusion

Type de média : Papier et informatique

Diffusion

Points de chutes (hors pôle sécurité, hors entités, hors astreintes)	Directeur Général, G.Doc, Président, Responsable de Production
Pôle Sécurité	Adjoints Sécurité EX, Eq et MT
Co.Doc des entités	Exploitation, Equipement, Matériel et Traction
Astreintes	Toutes de niveau 1, niveau 2
Collections des établissements	PCC de Bastia, PCS de Casamozza et toutes les gares CT du réseau
Collections individuelles	Chefs de service EX, M, T, Eq et leurs adjoints, Chef des ateliers de Casamozza, Chefs des conducteurs, Chef de Pôle EX, Assistant MTE, Chefs de zone et adjoints, Chef de pôle OA/OT et SE/SM et son adjoint, Chefs de district, Chefs de brigade, Contrôleurs OA/OT, ADT, ADC, RST et RT
Particularités de diffusion	Néant

Chargés de la diffusion

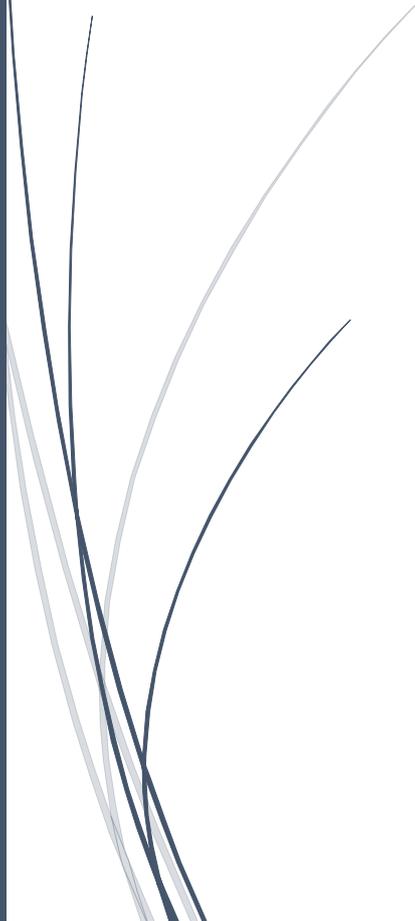
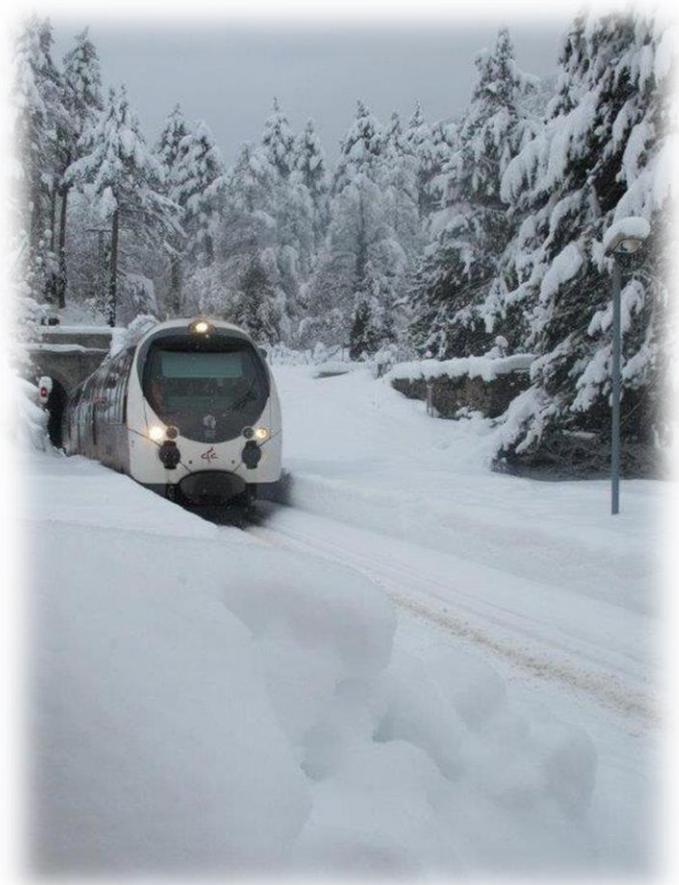
Distribution initiale / complémentaire	G.Doc
Distribution dans les entités	Co.Doc

Résumé

Document reprenant les caractéristiques générales d'exploitation des sections de ligne Centrale et Balagne, Distances et installations, vitesses limites, charges des trains, prescriptions diverses, liste des passages à niveau et numérotation des trains.

Edition du 01/01/2024

Règlement de Sécurité de l'Exploitation de l'Établissement Public à caractère Industriel et Commercial U Caminu di Ferru di a Corsica



Préambule	1
Dispositions Règlementaires.....	1
Objet.....	2
Document abrogé	2
Documents de référence.....	2
Domaine d'application.....	2
Glossaire.....	3
1. Objet du Règlement de Sécurité de l'Exploitation.....	5
1.1. Identification de l'Exploitant	5
1.2. Description des missions confiées à l'Exploitant par l'Autorité Organisatrice des Transports	5
1.3. Rappel des caractéristiques générales du système	6
1.3.1. Infrastructures	6
Lignes	6
1.3.2. Caractéristiques de la voie.....	7
1.3.3. Les appareils de voie	8
1.3.4. Les Ouvrages d'art et les Ouvrages en Terre	8
1.3.5. Passages à niveau (PN)	9
1.3.6. Véhicules / Véhicules de service.....	10
1.3.7. Energie	13
1.3.8. Conditions commerciales d'exploitation.....	13
2. Description de l'organisation de l'exploitant.....	14
2.1. Description de l'organisation de l'exploitation, de la maintenance, de la formation et du contrôle interne	14
2.1.1. Organisation de l'exploitation	17
2.1.2. Organisation de la maintenance	18
2.1.3. Organisation de la formation.....	19
2.1.4. Organisation du Contrôle Interne	19
2.2. Identification et gestion des documents opérationnels de sécurité ainsi que les entités chargées de leur élaboration, de leur visa et de leur mise à jour.	20
2.2.1. Constitution du référentiel.....	20
2.2.2. Principe de gestion du référentiel de sécurité.....	21
3. Descriptions des conditions d'exploitation du système.....	22
3.1. Principe, règles de conduite et de circulation.	22
3.1.1. Principes et règles de conduite	22
3.1.2. Principes et règles de circulation des trains ou rames de voyageurs	23
3.1.3. Circulation des Trains de service et des Trains de Travaux	24
3.2. Véhicules	25
3.2.1. Tests de fonctionnement.....	25
3.2.2. Signalisation sonore	25
3.2.3. Anomalies	25
3.3. Signalisation.....	26
3.3.1. Principes généraux	26
3.3.2. Définitions.....	26
3.3.3. Dérangements de la signalisation	26
3.3.4. Anomalie de signalisation	26
3.3.5. Signalisation lumineuse.....	27

3.3.6.	Mode dégradé prévu - Signalisation et Installations de Sécurité	27
3.3.7.	Dérangement grave d'une Installation de Sécurité	27
3.3.8.	Signalisation non lumineuse	27
3.3.9.	Implantation des signaux à demeure	27
3.3.10.	Plaques de repérage des signaux	28
3.3.11.	Annulation des signaux	28
3.3.12.	Présentation des signaux à main	28
3.3.13.	Le signal d'arrêt à demeure	28
3.3.14.	Le signal d'annonce et le signal d'annonce/ralentissement	28
3.3.15.	Le signal de marche en manœuvre	28
3.3.16.	Contrôle d'itinéraire	28
3.3.17.	Contrôle de fermeture des barrières des Passages à Niveau à Signalisation Automatique Lumineuse	29
3.3.18.	Signaux de limitation de vitesse	29
3.3.19.	Pancartes diverses	29
3.3.20.	Signaux à main	29
3.3.21.	Signaux détonnant (Pétards)	29
3.3.22.	Signaux portés par les trains	30
3.4.	Voie	31
3.4.1.	Voie unique, Voie Principales et Voie de Service et voies en gare	31
3.4.2.	Les appareils de voie	32
3.4.3.	Gestion des "événements climatique"	32
3.5.	Alimentation en énergie électrique de traction	32
3.6.	Moyens de commande et de contrôle des circulations	33
3.6.1.	Mode nominal	33
3.6.2.	Mode dégradé	33
3.7.	Service des voyageurs en gare	34
3.7.1.	Mode nominal	34
3.7.2.	Mode dégradé	34
3.8.	Dispositif de contrôle de la conduite des trains	36
3.8.1.	Le Dispositif d'Arrêt Automatique des Trains (DAAT)	36
3.8.2.	Indicateur de vitesse	36
3.8.3.	Veille automatique (VA) Veille Automatique à Conduite de Maintien d'Appui (VACMA)	36
3.8.4.	Enregistreurs de conduite des circulations	37
3.9.	Gestion des communications	37
3.9.1.	Installations de communication	37
3.9.2.	Communications échangés pour l'application des textes réglementaires de sécurité	37
3.10.	Gestion des événements déclenchant le PIS	38
3.11.	Conditions de reprise de l'exploitation après une interruption importante du service	38
3.12.	Configuration temporaire et exceptionnelle du système de transport différente de celle définie dans le dossier de sécurité et/ou le RSE et susceptible d'induire des risques pour les personnes transportées ou les tiers	38
4.	Moyens d'information des usagers en matière de sécurité	39
4.1.	Affichage statique	39
4.1.1.	En gare	39
4.1.2.	Dans les rames	39
4.2.	Affichage dynamique	39
4.2.1.	En gare	39
4.2.2.	Dans les rames	39
4.3.	Sonorisation	39
4.3.1.	En gare (pas de sonorisation)	39
4.3.2.	Dans les rames	40

5. Moyens de luttés contre les actes de malveillance pouvant affecter la sécurité.....	41
5.1. Maitrise des espaces	41
5.1.1. Au niveau des installations de sécurité.....	41
5.1.2. Au niveau des bâtiments ou site	41
5.1.3. Au niveau des moyens humains	41
5.2. Actions de prévention	41
6. Politique de maintenance	42
6.1. Généralités	42
6.2. Principes de maintenance préventive	42
6.2.1. Partie Infrastructures	42
6.2.2. Partie Matériel roulant.....	44
6.3. Principes de maintenance corrective.....	45
6.3.1. Partie Infrastructures	45
6.3.2. Partie Matériel roulant.....	45
6.4. Programme de maintenance préventive.....	45
6.4.1. Partie Infrastructures	45
6.4.2. Partie Matériel roulant.....	47
7. Formation du personnel.....	48
7.1. Identification des taches de sécurité.....	48
7.2. Description des formations initiales des personnes affectées aux tâches de sécurité ...	49
7.2.1. Formation des opérateurs	49
7.2.2. Formation de l'encadrement.....	50
7.3. Description des modalités d'habilitation initiale des personnes pour les tâches de sécurité	50
7.3.1. Habilitations des opérateurs	50
7.3.2. Habilitation de l'encadrement	52
7.4. Formation continue des agents	52
7.5. Suivi des compétences des agents	52
7.6. Description des formations initiales des personnes affectées aux taches de maintenance	53
7.6.1. Formation des opérateurs	53
7.6.2. Formation de l'encadrement.....	53
7.7. Formation Continue.....	54
7.8. Suivi des compétences.....	54
8. Eléments relatifs à la qualité	55
8.1. Identification des normes en matière de qualité ainsi que des documents décrivant les modalités de respect de ces normes	55
8.2. Description de la gestion documentaire.	55
8.3. Description des modalités de surveillance des sous-traitants.....	55
8.4. Description du processus de gestion interne des modifications du système aux plans structurel et opérationnel	55

9.	Dispositif permanent de contrôle et d'évaluation du niveau de sécurité	57
9.1.	Modalités de contrôle du respect de la réglementation, du règlement de sécurité de l'exploitation et des consignes	57
9.1.1.	Le contrôle de niveau 1	57
9.1.2.	Le Contrôle de niveau 2	57
9.1.3.	Audits	58
9.2.	Modalités de détection et d'analyse des événements pouvant avoir un impact sur la sécurité	58
9.3.	Modalités d'évaluation du niveau de sécurité	58
10.	Relations avec le service en charge du contrôle à l'occasion d'accidents et d'incidents d'exploitation	60
10.1.	Typologie d'évènement	60
10.1.1.	Accidents/incidents graves	60
10.1.2.	Autres événements affectant la sécurité de l'exploitation du système	60
10.2.	Traitement des évènements définis au 10.1.....	61
10.2.1.	Accidents/incidents graves	61
10.2.2.	Autres événements affectant la sécurité de l'exploitation du système.....	61
10.3.	Visites des agents du service de contrôle.....	61
	Annexe 1 – Référence documentation	62
	Fiche d'identification	67

Préambule

Dispositions Règlementaires

Assurant un service public ferroviaire régulier de transport de personnes en dehors du réseau ferré national (RFN), le Chemin de Fer de la Corse relève du régime des "chemins de fer secondaires".

L'Etablissement Public « U Caminu di Ferru di a Corsica » applique les dispositions législatives et règlementaires relatives à la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et à la police des chemins de fer.

L'Etablissement applique les dispositions du décret n°2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés.

Le Chemin de Fer de la Corse prend toute mesure nécessaire pour garantir la sécurité du service et du réseau ferroviaire ainsi que celle des usagers et de ses agents.

La sécurité ferroviaire est l'ensemble des moyens humains et techniques permettant d'éviter les accidents ferroviaires et d'en diminuer les conséquences.

Dans ce cadre, le système de la gestion de la sécurité de l'Etablissement ferroviaire est un ensemble structuré et organisé de moyens, de procédures et de procédés visant à améliorer la sécurité de manière continue.

Le Système de Gestion de la Sécurité (S.G.S) fait partie intégrante de l'organisation de l'Etablissement du Chemin de Fer de la Corse, de sa culture et de ses modes de travail de ses agents.

Ses applications concernent :

- La circulation des trains ;
- La maintenance des matériels roulants et de l'infrastructure et notamment la Commande Centralisée de Voie Unique ;
- La formation, l'habilitation et le maintien des compétences ;
- Le contrôle de l'exploitation ;
- La veille réglementaire.

Il s'agit de l'outil de pilotage de la sécurité au sein du Chemin de Fer de la Corse.

Le réseau ferroviaire de la Corse relève du décret sécurité des transports publics (STPG) du 30 mars 2017, le Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (S.T.R.M.T.G) étant l'organisme d'Etat de contrôle et de validation des modifications du système.

Le Chemin de Fer de la Corse applique le Règlement de Sécurité de l'Exploitant (R.S.E) qui est transmis pour approbation au préfet de Haute Corse par l'Autorité Organisatrice, la Collectivité de Corse. Par ailleurs, l'Etablissement élabore un Plan d'Intervention et de Sécurité (P.I.S) et le met en œuvre si besoin.

Le Chemin de Fer de la Corse prend les mesures appropriées pour que, durant toute la vie du système, l'organisation du travail prenne en compte les questions de sécurité, que les agents affectés aux tâches de sécurité soient en nombre suffisant et que les personnels chargés d'évaluer la sécurité dépendent de services distincts de ceux chargés de l'exécution.

L'état permanent des infrastructures et des matériels roulants doit permettre d'atteindre l'objectif optimal de sécurité du système d'exploitation.

Objet

Le présent Règlement de Sécurité de l'Exploitation a pour objectif de présenter les orientations du système de gestion de la sécurité de l'Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial du Chemin de Fer de la Corse.

Il mentionne également les références des documents d'exploitation et de maintenance détaillés définissant les procédures, règles et consignes mises en œuvre par l'exploitant.

Document abrogé

Le Règlement de Sécurité de l'Exploitation de la SAEMML CFC– Version 4 du 19/02/2021.

Documents de référence

- [Décret n°2017-440 du 30 mars 2017 modifié](#) relatif à la sécurité des transports publics guidés.
- [Décret n°2022-1672 du 27 décembre 2022](#) pris en application de l'article 61 de la loi n°2021-646 du 25 mai 2021 pour une sécurité globale préservant les libertés.
- [Décret n°2017-694 du 2 mai 2017](#) relatif à la protection des travailleurs intervenant sur les systèmes de transport ferroviaire ou guidé et de chemins de fer à crémaillère ou contribuant à leur exploitation.
- [Décret n°2021-41 du 19 janvier 2021](#) relatif à l'emport de vélos non démontés à bord des trains de voyageurs
- [Arrêté 23 mai 2003 modifié](#) relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains.
- [Arrêté du 18 mars 1991 modifié](#) relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau.
- [Arrêté du 20 février 2023](#) relatif à la restriction de l'usage d'appareils mobiles pour certains personnels des systèmes de transport public guidés et des remontées mécaniques relevant du code du tourisme.
- [Guide d'application STRMTG – Contenu du Règlement de Sécurité de l'Exploitation](#)

Domaine d'application

Le présent Règlement de Sécurité de l'Exploitation s'applique sur l'ensemble du réseau ferré du Chemin de Fer de la Corse.

Glossaire

AC	Agent Circulation
ACC	Agent Circulation Centralisée
ADV	Appareil de Voie
ATP	Autres Travaux Programmés
ATS	Autres Travaux Systématiques
BG	Bande Graphique
CCVU	Commande Centralisée de Voie Unique
CDC	Collectivité de Corse
CFC	Chemin de Fer de la Corse
CPAM	Calendrier Programme Annuel de Maintenance
DIV	Demande Interception de Voie
DPG	Demande de Protection Gare
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
EC	Entretien Correctif
ECB	Examen des Carnets de Bord
ECB-AI	Examen des Carnets de Bord et des Aménagements Intérieurs
ECF	Examen Confort
END	Examens Non Destructifs
EMN	Examen Mécanique
EX	Exploitation /Service Exploitation
GDoc	Gestionnaire de la documentation
GM	Gestionnaire des moyens (Traction)
GVG	Grande Visite Générale
IN	Infrastructures / Service Infrastructures
KN1	Contrôle de Niveau 1
KN2	Contrôle de Niveau 2
LMTTr	Livret de la Marche des Trains
MA	Matériel / Service Matériel Roulant
MPC	Maintenance Préventive Conditionnelle
MPS	Maintenance Préventive Systématique
MT	Matériel Traction
OA	Ouvrage d'Art
OT	Ouvrage en Terre

PAS	Plan d'Actions Sécurité
PC	Préparation Courante
PCC	Poste de Commande Centralisé
PIS	Plan d'Intervention et de Sécurité
PN	Passage à Niveau.
REX	Retour d'Expérience
RG (Maintenance)	Révision Général (opération de maintenance)
RG	Référentiel Général
RH	Ressources Humaines
RS CFC CT	Règlement de Sécurité des Chemins de Fer de la Corse en Cantonnement Téléphonique
RSE	Règlement de Sécurité de l'Exploitation
RSCFC CCVU	Règlement de Sécurité des Chemins de Fer de la Corse de la Commande Centralisée de Voie Unique
RST	Responsable Sécurité Travaux (CCVU)
RT	Responsable Travaux (cantonement téléphonique)
S.A.L	Signal Automatique Lumineux
SE/SM	Service Électrique/Service Mécanique
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français
STPG	Sécurité des Transports Publics Guidés
STRMTG	Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés
TIV	Tableau Indicateur de Vitesse
TT	Traction / Service Traction
TTX	Train de Travaux
UIC	Union Internationale des Chemins de fer
VA	Veille Automatique
VACMA	Veille Automatique avec Contrôle du Maintien d'Appui
VAR	Visite à l'Arrivée
VG	Visite Générale
VL	Visite Limitée

1. Objet du Règlement de Sécurité de l'Exploitation

1.1. Identification de l'Exploitant

La Collectivité de Corse est la seule Collectivité territoriale compétente dans le domaine ferroviaire, en substitution de l'État, en application de l'article L 4424-17 du Code général des Collectivités territoriales. Ainsi est-elle devenue l'autorité organisatrice des transports ferroviaires.

Par délibération en date du 30 juin 2022, l'Assemblée de Corse a décidé la reprise en régie de l'exploitation du réseau ferroviaire de Corse. A cette fin, elle a décidé la création d'un Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC) chargé de la gestion et de l'exploitation du réseau ferroviaire.

Une Régie de transports dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière, dénommée « EPIC U Caminu di Ferru di a Corsica » » (sigle CFC), est créée et administrée conformément aux dispositions du Code général des collectivités territoriales, notamment des articles L. 2221-1 à L. 2221-20 et les articles R. 2221-1 à R. 2221-99 relatifs aux régies municipales, et en particulier les articles L. 2221-10 et R 2221-18 à R 2221- 26 relatifs aux régies avec personnalité morale et autonomie financière.

Cette Régie de transports est créée pour l'exploitation d'un service public à caractère industriel et commercial.

L'organisation et le fonctionnement de l'EPIC U Caminu di Ferru di a Corsica ainsi que l'organisation et le fonctionnement du management de la sécurité sont décrits dans la documentation d'exploitation.

1.2. Description des missions confiées à l'Exploitant par l'Autorité Organisatrice des Transports

L'EPIC U Caminu di Ferru di a Corsica a pour objet la gestion et l'exploitation du service public de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises selon les termes d'un contrat d'objectif et de performance pluri annuel négocié et signé entre la Collectivité de Corse et l'EPIC CFC.

L'EPIC U Caminu di Ferru di a Corsica assure la responsabilité de l'exploitation, la gestion et l'entretien courant de toutes les infrastructures, tout le matériel roulant et plus généralement tous les équipements matériels et tous les immeubles liés à l'exploitation du service public de transport ferroviaire.

Les services concernés comprennent :

- les services réguliers et occasionnels de transport de voyageurs et de marchandises par chemin de fer ;
- les services réguliers ou occasionnels à vocation touristique de transport de voyageurs par chemin de fer ;
- les services de substitution sur route des services ferroviaires de transports de voyageurs et de marchandises pour assurer la continuité du service public ferroviaire.

1.3. Rappel des caractéristiques générales du système

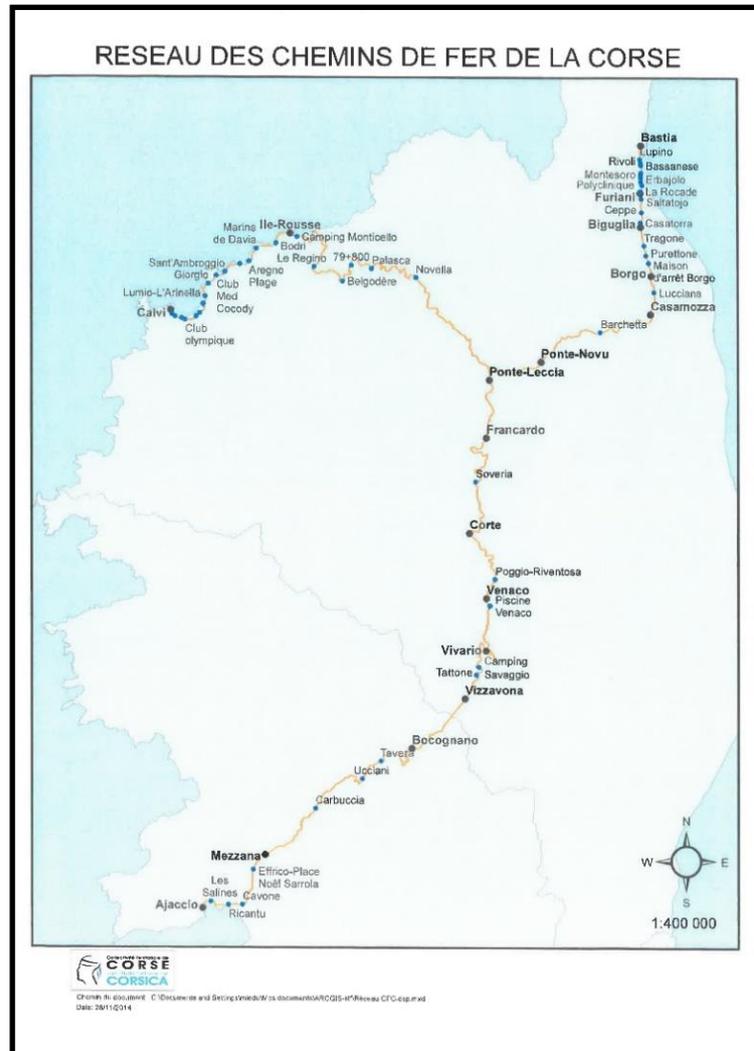
1.3.1. Infrastructures

Lignes

En forme de Y, le réseau du Chemin de Fer de la Corse mesure 232 km sur deux lignes : La ligne Centrale et la ligne Balagne.

La ligne Centrale, d'une distance d'environ 158 km, relie les gares de Bastia à d' Ajaccio. Le point culminant est la gare de Vizzavona à une altitude d'environ 906 mètres.

La ligne Balagne, connectée à la ligne Centrale en gare de Ponte Leccia, mesure environ 74 km de la gare de Ponte Leccia jusqu'à la gare de Calvi. Le point culminant est le tunnel de Novella à une altitude d'environ 525 mètres.



1.3.2. Caractéristiques de la voie

Classement groupe UIC de la ligne	Groupe UIC (référence IN001 du CFC)			
Déclivité maxi	33,6 ⁰ /00			
Rayon de courbure mini en plan	88 m en voie courante			
	80 m en sortie croisement voie déviée APV			
Courbe et contre-courbe	R = 91 m			
Type de rail	S40 et S13 (36 kg/m) ; U33 (46 kg/m) et U50 (50 kg/m) en tunnel uniquement			
Inclinaison du rail	1/20 ^{ème}			
Vitesse limite des circulations	80 km/h			
Ecartement nominal des rails	Alignement : 1000 mm			
	Courbe (R < 221m) : 1020 mm			
Dévers	Le dévers réel maximal normal de 110 mm.			
	Le dévers réel maximal exceptionnel de 120 mm.			
Insuffisance de dévers	<i>Qualité de la voie et du matériel roulant</i>	<i>Moyenne</i>	<i>Bonne</i>	<i>Très bonne</i>
	<i>Valeur maximale de l'insuffisance de dévers (en mm)</i>	70	80	90
Gauche de voie	La variation maximale de dévers est fixée à : <ul style="list-style-type: none"> • 130/V en mm/m (V en km/h), limitée à 2,5 mm/m. • Exceptionnellement 160/V (par dérogation, pour des courbes bien précises), et limitée à 3,5 mm/m. 			

1.3.3. Les appareils de voie

Sur les voies exploitées en Cantonnement Téléphonique (de Barchetta à Ajaccio et de Ponte Leccia à Calvi) :

- Sur voies principales : aiguilles Talonnables non renversable,
- Sur voies de service ou de maintenance : aiguilles Talonnables non renversable, Aiguilles Talonnables renversable et aiguilles non talonnable.

Sur les voies exploitées en Commande Centralisée (de Bastia à Casamozza) :

- Sur voies principales : aiguilles non talonnables,
- Sur voies de service ou de maintenance : aiguilles talonnables non renversable, Aiguilles Talonnables renversable et aiguilles non talonnable.

1.3.4. Les Ouvrages d'art et les Ouvrages en Terre

Tous les ouvrages sont mentionnés et classés d'après leur position kilométrique.

Le **Référentiel Infrastructures IN 017** stipule que chaque district possède un document précisant pour chaque ouvrage d'art son type et ses matériaux constitutifs.

Les ouvrages d'art concernés peuvent supporter des charges à l'essieu maximales de 12 tonnes. L'inventaire des ouvrages d'art rassemble 800 ouvrages d'art au total sur le réseau dont :

- **76 ponts** dont le Viaduc du Vecchio construit par Gustave Eiffel, inscrit à l'inventaire des monuments historiques (100 mètres de hauteur, 140 mètres de longueur) mais aussi les viaducs de Casamozza, Prunelli, Albano et Muzelle. La ligne centrale (Bastia/Ajaccio) en compte à elle seule 51.



- **45 tunnels** dont 32 se trouvent sur la ligne centrale parmi lesquels :
 - Le tunnel de Vizzavona d'une longueur de 3916 mètres ;
 - Le tunnel de Torreta (Bastia) d'une longueur de 1485 mètres

Certains tunnels sont classés selon leur appartenance aux catégories suivantes définies par le guide tunnels du STRMTG du 09 juin 2009 :

Tunnels « Urbain »			Tunnel « Non urbain »		
Catégorie 1bis	Catégorie 1	Catégorie 2	Catégorie 3bis	Catégorie 3	Catégorie 4
300m<L<400m	400m<L<800m	L>800 m	300m<L<400m	400m<L<800m	L>800 m
Asprettu	Néant	Torreta	Crocce Novella Poggio	San Quilico Saint-Pierre	Vizzavona

Les autres ouvrages d'art concernent également les murs de soutènement.
Les Ouvrages en terre correspondent aux tranchées, talus et parois rocheuses notamment.

1.3.5. Passages à niveau (PN)

Les Passages à Niveau (PN) constituent des points singuliers spécialement équipés pour assurer la sécurité des circulations ferroviaires et routières.

L'arrêté ministériel du 18 mars 1991 classe les Passages à Niveau en quatre catégories :

1/ Les PN de 1^{ère} catégorie : Passages publics pour véhicules, munis de barrières.

- Régime : Signalisation automatique lumineuse / temporaire d'ouverture d'urgence (S.A.L / T.O.U).
- Régime : Signalisation automatique lumineuse (S.A.L).



2/ Les PN de 2^{ème} catégorie : Passages publics pour véhicules, sans barrières.

- Régime : Non gardé.

3/Les PN de 3ème catégorie : Passages publics pour piéton.

- Régime : Piétons.



4/Les PN de 4ème catégorie : Passages privés pour véhicules ou piétons.

- Régime : Privé.

Le réseau du Chemin de Fer de la Corse est équipé au total de 103¹ Passages à Niveau toutes catégories.

Chaque Passage à Niveau est repéré par un numéro d'ordre et son point kilométrique. Une fiche signalétique liste l'ensemble des installations propres à chaque PN, qu'elles soient ferroviaires ou routières.

La liste des PN, leur numéro, leur point kilométrique, leur vitesse de franchissement, leur catégorie et leur régime sont repris dans les **Renseignements Techniques**.

1.3.6. Véhicules / Véhicules de service

Nombre de rames voyageurs

Le parc Matériel Roulant pour le transport de Voyageur est constitué de :

- 7 autorails SOULE¹ série X97050
- 6 remorques SOULE¹ série XR9700
- 12 autorails AMG 800¹

¹ A la date d'approbation du RSE

Les caractéristiques générales des autorails "SOULE"	
Constructeur	CFD Bagnères SOULE
Moteur Diesel	- Poyaud pour les X 97051 à 97055 - Cummins pour les X 97056 et 97057
Puissance du moteur	- 354 kW pour les X 97051 à 97055 - 432 kW pour les X 97056 et 97057
Boîte de vitesses	hydromécanique VOITH
Vitesse maximale de l'engin	90 km/h
Masse en ordre de marche	35,6 t
Nombre de places assises	46
Frein	à air (semelles sur roues) avec patins électromagnétiques plus frein hydrodynamique VOITH
Performance de freinage	Freinage de Service : <ul style="list-style-type: none"> • Autorail seul : 240 mètres à 80 km/h (-1,22m/s²) • Autorail + Remorque : 240 mètres à 80 km/h Freinage d'Urgence : <ul style="list-style-type: none"> • Autorail seul : 160 mètres à 80 km/h (-1,83m/s²) • Autorail + Remorque : 170 mètres à 80 km/h
Performance en accélération	En rampe de 7‰. Accélération moyenne de 0 à 90 km/h sur une distance de 1323 mètres : 0.32m/s ²
Longueur	18.20 m
Largeur	2.500 m et 2.900 m avec les marches pieds
Hauteur	3.510 m
Les caractéristiques générales des remorques "SOULE"	
Vitesse maximale du véhicule	90 km/h
Masse en ordre de marche	22,4 t
Frein	à air
Nombre de places assises	56
Longueur	18.280 m
Largeur	2.500 m et 2.900 m avec les marches pieds
Hauteur	3.510 m



Autorail SOULE

Les caractéristiques générales des autorails "AMG 800"	
Constructeur	CFD Bagnères
Moteur Diesel	2 Moteurs Deutz AG diesel
Puissance du moteur	2 x 440kW
Boîte de vitesses	hydromécanique VOITH
Vitesse maximale de l'engin	100 km/h
Masse en ordre de marche	70 t
Nombre de places assises	104
Frein	à air (semelles sur roues) avec patins électromagnétiques plus frein hydrodynamique VOITH
Performance de freinage	Freinage de Service : <ul style="list-style-type: none"> • A 80 km/h (-1,06m/s²) Freinage d'Urgence : <ul style="list-style-type: none"> • A 80 km/h (-1,64m/s²)
Performance en accélération	En palier. Accélération moyenne de 0 à 50 km/h : 0.7m/s ²
Longueur	40 m
Largeur	2,733 m
Hauteur	3.850 m



AMG 800 en Unité Multiple

Nombre de matériel non voyageurs

Le parc Matériel Roulant servant pour la maintenance et l'entretien des voies est constitué de :

- 3² locotracteurs CFD BB 400 (406, 407 et 408) ;
- 6² wagons plateforme ;
- 1² wagon plateforme porte engin ;
- 1² wagon cuve de 11 000 litres ;
- 1² wagon porte nacelle positive ;
- 1² engin dérailable (Lorry Auto Enrillable de Remplacement de Traverses).



Locotracteur série BB400



Engin dérailable -LAERT

1.3.7. Energie

L'ensemble du parc du Matériel Roulant est motorisé en traction thermique diesel.

1.3.8. Conditions commerciales d'exploitation

Le service commercial voyageur se compose :

- Des services interurbains :
 - Entre Bastia et Ajaccio ;
 - Entre Bastia et Corté ;
 - Entre Bastia et Calvi ;
 - Entre Ponte-Leccia et Calvi ;
- Des services suburbains cadencés :
 - Entre Bastia et Casamozza ;
 - Entre Calvi et L'Île Rousse ;
 - Entre Ajaccio et Mezzana ;

Le Chemin de Fer de la Corse assure un service de messagerie pour des petits paquets. Ce service repose sur l'usage des trains de voyageurs et permet une relation journalière entre les différentes gares du réseau.

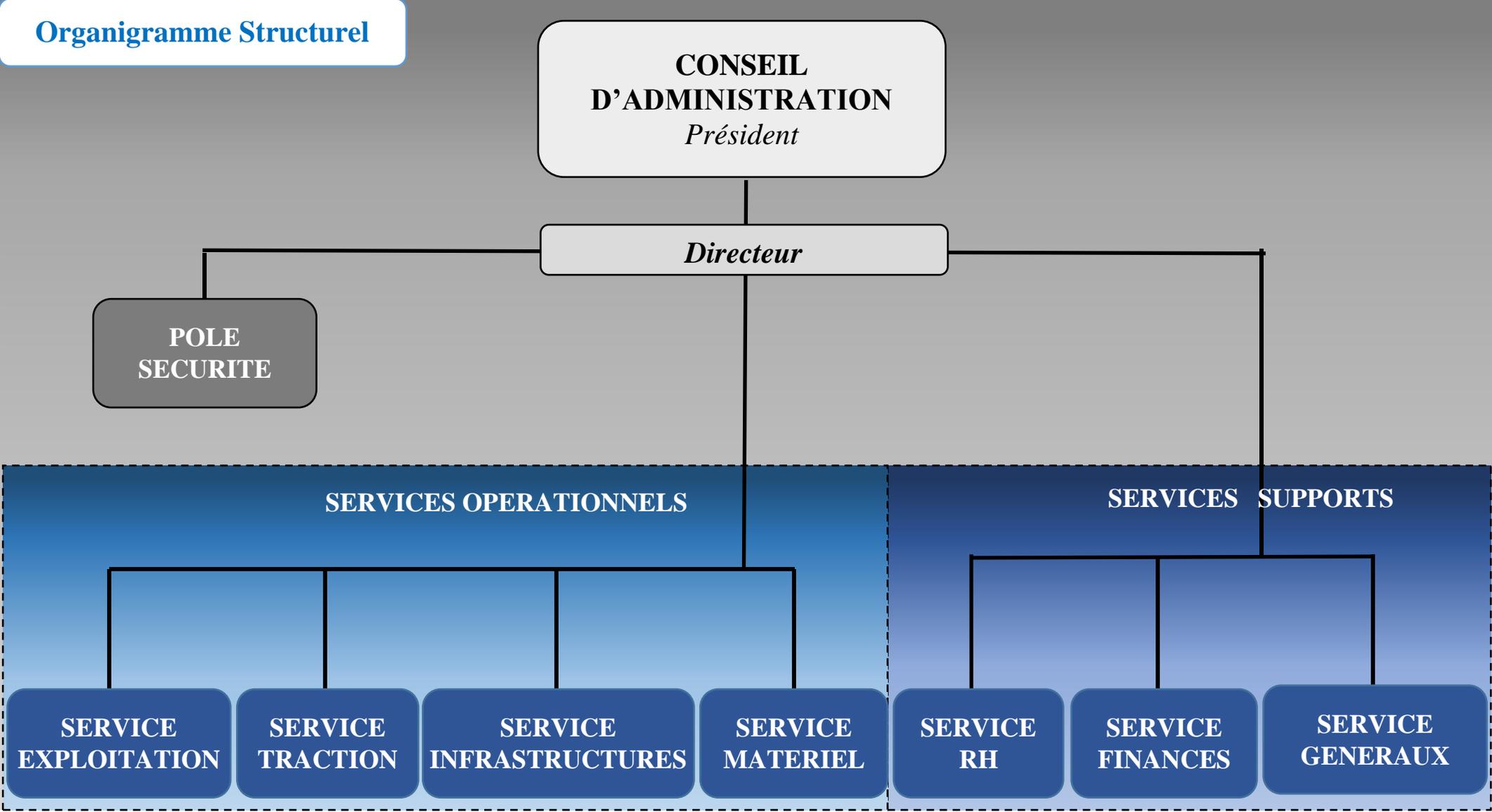
Le Chemin de Fer de la Corse n'assure pas de service fret (transport de marchandises).

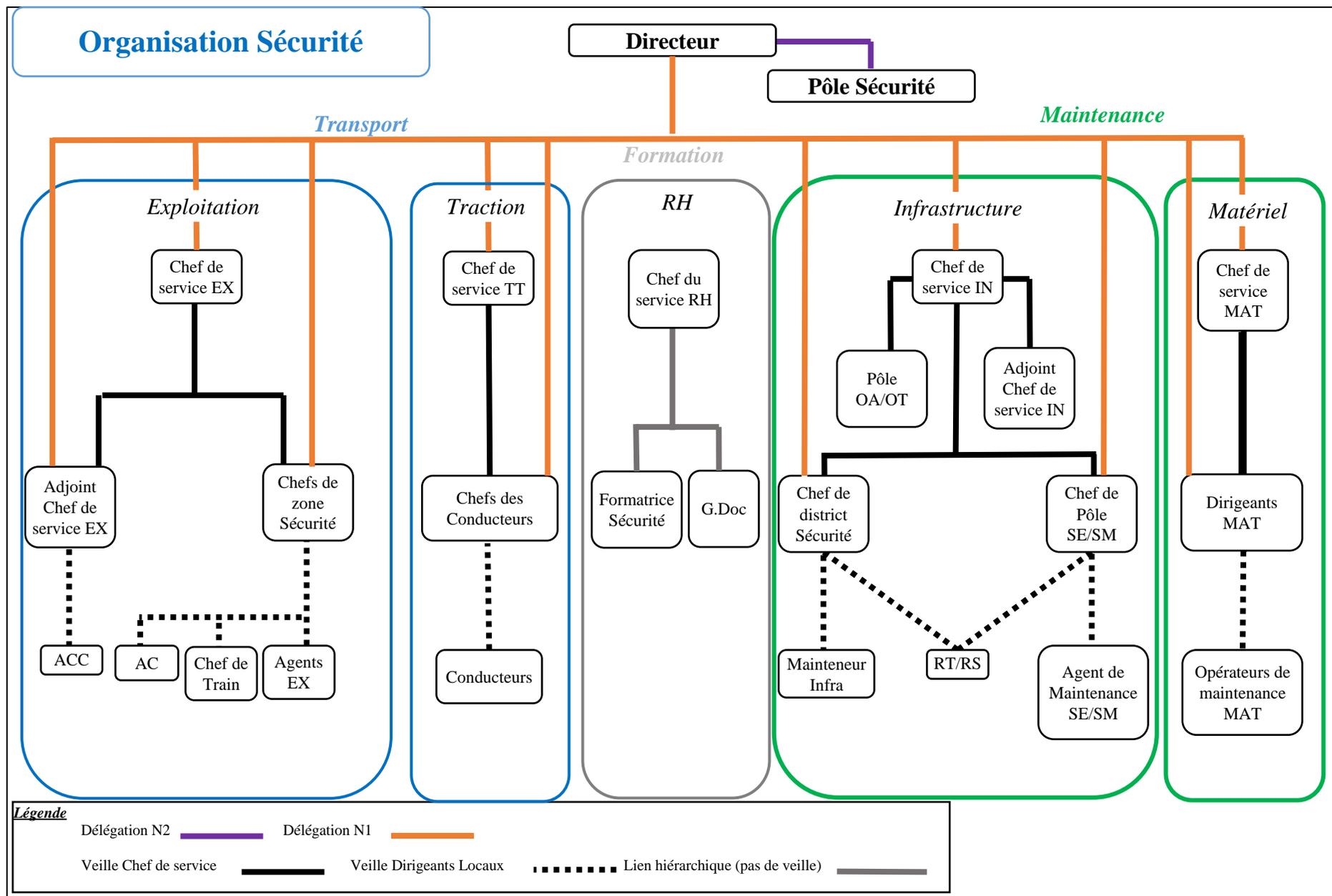
² A la date d'approbation du RSE.

2. Description de l'organisation de l'exploitant

2.1. Description de l'organisation de l'exploitation, de la maintenance, de la formation et du contrôle interne

L'organisation mise en place par le Chemin de Fer de la Corse pour ses missions d'exploitant est décrite dans le **Référentiel Général RG 002** et reprise ci-dessous :





2.1.1. Organisation de l'exploitation

2.1.1.1. Le service Exploitation

Le domaine d'activité Exploitation s'appuie sur un cadre désigné Chef de service Exploitation. Le Chef de Service est assisté dans ses tâches par un adjoint.

Cette entité est structurée comme suit :

- D'un Poste de Commande Centralisée,
- De trois zones :
 - Zone de Bastia (Bastia/Ponte Novu) ;
 - Zone de Corte / Balagne (Calvi/Ponte Leccia/Vivario) ;
 - Zone d'Ajaccio (Vizzavona/Ajaccio).
- 1) D'un Pôle Commercial,
- 2) D'un Pôle Exploitation.

La gestion du personnel est répartie de la manière suivante :

- L'adjoint du Chef de Service Exploitation qui gère le personnel affecté au Poste de Commande Centralisée. Ce personnel comprend les Agents de Commande Centralisée,
- Le Chef de pôle EX/ Gestionnaire de Moyen qui gère le personnel affecté aux zones de Corté/Balagne et d'Ajaccio. Ce personnel comprend les agents de gares assurant ou non des fonctions de sécurité et les agents d'accompagnement des trains,
- Le Gestionnaire de Moyen /commercial de Bastia qui gère le personnel affecté à la zone de Bastia. Ce personnel comprend les agents de gares assurant ou non des fonctions de sécurité et les agents d'accompagnement des trains.

L'organisation du suivi des agents assurant des missions de sécurité s'effectue par :

- L'adjoint du Chef de Service Exploitation pour les Agents de Commande Centralisée,
- L'Assistante MTE/Sécurité pour les Agents-Circulation de la zone de Bastia et pour les Chefs de Train de la zone de Bastia et de Balagne,
- Un Chef de Zone Sécurité Corté/Balagne pour les Agents Circulation de la zone Corté/Balagne,
- Un Chef de Zone Sécurité Ajaccio pour les Agents Circulations et Chefs de Train de la zone Ajaccio.

Le pôle Exploitation assure principalement :

- La réalisation des Plans de Transports,
- La conception des documents de sécurité déclinant du plan de transport (LMTr, graphique, TST...),
- La réalisation des documents "circulation" (ordre de mouvement par exemple),
- L'interface travaux avec le service Infrastructures,
- La réalisation de consigne Sécurité circulation.

Le Pôle Commercial assure principalement :

- La communication externe et interne,
- L'information Voyageur (horaires, site internet ...).

2.1.1.2. Le Service Traction

Le domaine d'activité Traction s'appuie sur un cadre désigné Chef de service Traction.

Ce service réparti les agents affectés à la conduite des trains en ligne sur trois sites :

- Site de Bastia,
- Site d'Ajaccio,
- Site de Calvi

La gestion de l'ensemble du personnel est assurée par le gestionnaire de moyen Traction.

L'organisation du suivi des agents assurant des missions de conduite s'effectue par des Chefs Conducteurs.

Les missions de la ligne managériale du service Traction sont définies dans les prescriptions particulières du **Référentiel Traction MT 012**³.

2.1.2. Organisation de la maintenance

2.1.2.1. Le service Infrastructures (service Equipement dans certains textes)

Le domaine d'activité Infrastructures s'appuie sur un cadre désigné Chef de service Infrastructures. Le Chef de Service est assisté dans ses tâches par un adjoint.

Cette entité est structurée comme suit :

- Deux districts Territoriaux Voie
 - District 1 : Bastia – Ponte Leccia – Calvi
 - District 2 : Ponte Leccia - Ajaccio
- De brigades Voie :
 - Brigade de Casamozza : de Bastia à Ponte Leccia et de Ponte Leccia jusqu'au PK 59+000 de la ligne Balagne,
 - Brigade de Corté : de Ponte Leccia jusqu'à Vizzavona,
 - Brigade de Mezzana : de Vizzavona à Ajaccio,
 - Brigade d'Ile Rousse : du PK 59+000 de la ligne Balagne jusqu'à Calvi.
- D'un Pôle Ouvrage d'art et Ouvrage en Terre,
- D'un Pôle maintenance Service Electrique/Service Mécanique (SE/SM)

La maintenance de la voie est assurée par les agents des brigades Voie et par un Chef de district Production sur chacun des districts.

Le suivi des agents assurant des missions de sécurité et/ou de la maintenance technique Voie est assuré par un Chef de District Sécurité sur l'ensemble du réseau.

Le suivi de la maintenance des Installations de Sécurité est assuré par le Pôle de maintenance SE/SM composé d'un Chef de Pôle SE/SM assisté d'un adjoint et d'agent de maintenance.

Le suivi des ouvrages d'art et des ouvrages en terre est assuré par le pôle OA/OT composé d'un contrôleur OA et d'un contrôleur OT.

Le service Infrastructures gère le patrimoine immobilier délégué par la Collectivité de Corse (gares, haltes, quais, etc.).

2.1.2.2. Le service Matériel

Le domaine d'activité Matériel s'appuie sur un cadre désigné Chef de service Matériel.

Cette entité est structurée comme suit :

- Un atelier de maintenance, situé à Casamozza, composé :
 - D'unités liées aux activités de maintenance ;
 - D'un pôle logistique/outillage (magasin, outillage, documentation).
- De dépôts de visite et maintenance :
 - Dépôt d'Ajaccio,
 - Dépôt de Calvi.

Dans les dépôts, les agents de maintenance réalisent les opérations de niveau 1, de niveau 2 et certaines opérations de niveau 3 ne nécessitant pas d'outillage spécifique.

Les opérations de niveau 1 à niveau 5 (maintenance corrective lourde et préventive) sont réalisées à l'atelier de Casamozza.

³ A la date d'approbation du RSE. Les dispositions du Référentiel Traction MT 012 seront reprises dans le Référentiel Traction TT 012 (mise à jour en cours).

La ligne managériale du service Matériel est définie dans les prescriptions particulières du **Référentiel Matériel MA 002**.

2.1.3. Organisation de la formation

Le **Référentiel Général RG 004** traite de la formation aux missions définies comme étant des missions de sécurité.

On distingue 2 types de formation :

1) La formation **initiale**

La formation initiale comprend la formation d'embauche commune à l'ensemble du personnel et la formation complémentaire spécifique aux différents métiers.

Ces formations font l'objet d'un cahier des charges de formation et d'une évaluation après formation.

2) La formation **continue**

Le personnel habilité à l'exercice de fonctions de sécurité bénéficie d'une formation continue lui permettant de maintenir le niveau de ses compétences professionnelles, en particulier en cas de modification significative des conditions d'exercice des fonctions de sécurité.

Par ailleurs, des entretiens de sécurité, des exercices et des simulations d'incident complètent le dispositif.

Les opérations de formation sont assurées par :

- La Responsable de la Formation (Formatrice Sécurité), rattachée au service Ressources Humaines, pour les formations touchant aux différentes missions de l'exploitation, et plus particulièrement aux règlements de sécurité en Cantonnement Téléphonique et en Commande Centralisée ainsi qu'aux règles générales de sécurité du personnel (Déplacements dans les emprises, dangers ou risques généraux et ferroviaires).
- Les Chefs des Conducteurs assurent les formations aux métiers de Conducteurs.
- Des experts désignés par le Directeur, les Chefs de service Matériel, Infrastructures et éventuellement Ressources Humaines, pour les formations touchant à des domaines techniques.

Chaque service exprime, après avoir réalisé les Entretiens Professionnels, ses besoins en formation qui sont validés par le service RH et approuvés par le Directeur.

Le Directeur, le Pôle Sécurité et les Chefs de service peuvent solliciter des formations techniques auprès de la SNCF par le biais de la convention avec la SNCF.

Le service RH organise également des formations spécifiques pour des autorisations ou habilitations spécifiques (CACES, habilitation électrique notamment) ainsi que des formations transverses (techniques gestuelles, secourisme, risques incendie, risques routiers notamment).

2.1.4. Organisation du Contrôle Interne

Les prescriptions générales du **Référentiel Général RG 003** définissent les responsabilités de l'équipe de direction notamment en ce qui concerne le contrôle interne qui repose sur un contrôle à deux niveaux :

- Le contrôle de niveau 1 (KN1) délégué par le Directeur aux Chefs de Service dans leurs domaines respectifs. Les Chefs de service peuvent subdéléguer aux dirigeants locaux ;
- Le contrôle de niveau 2 (KN2) délégué par le Directeur aux adjoints du Pôle Sécurité dans leurs domaines respectifs.

Le pilotage interne est assuré par le Directeur.

Pour cela, il est assisté de deux adjoints constituant le Pôle Sécurité :

- Un adjoint Sécurité Exploitation - Infrastructures ;
- Un adjoint Sécurité Matériel – Traction.

Le **Référentiel Général RG 005** précise les modalités de réalisation de ces contrôles.

Le Pôle Sécurité est impliqué dans les activités ayant un impact sur la sécurité avec les équipes d'exploitation, de la maintenance, de la formation, de l'habilitation et des audits dans les conditions précisées par le présent RSE et les référentiels du CFC.

Chaque adjoint du Pôle Sécurité reçoit délégation dans son domaine d'activité du Directeur pour le management de la sécurité sur le réseau du CFC et assure, à ce titre :

- Le contrôle de deuxième niveau ;
- L'animation de la sécurité ;
- Le suivi des dossiers relatifs à la sécurité ;
- Les enquêtes sécurité.

Pour les dossiers de sécurité et les enquêtes transverses les adjoints du Pôle Sécurité mutualisent leurs compétences.

La dimension intégrée du système de sécurité est assurée à travers les réunions sécurité Directeur / Pôle Sécurité.

Le Directeur est l'interlocuteur privilégié des services de l'Etat (organisme de contrôle) et de la Collectivité De Corse en matière de sécurité.

2.2. Identification et gestion des documents opérationnels de sécurité ainsi que les entités chargées de leur élaboration, de leur visa et de leur mise à jour.

2.2.1. Constitution du référentiel

Le présent Règlement de Sécurité de l'Exploitation a pour objectif de définir les orientations du système de gestion de la sécurité nécessaires pour assurer, pendant toute la durée d'exploitation du système, la sécurité des usagers et des tiers.

Ces mesures sont déclinées dans les documents suivants :

- Des documents transverses applicables par l'ensemble des entités assurant des activités de sécurité. Ils reprennent les différentes dispositions communes et définissent les organisations, les principes et les modes opératoires devant être appliqués de la même manière à l'ensemble de ces activités. Parmi les documents transverses existants, on peut citer :
 - Les règlements de sécurité relatifs respectivement à la ligne exploitée par Cantonnement Téléphonique et à la portion de voie dépendant de la Commande Centralisée de Voie Unique, RS CFC CT et RS CFC CCVU ;
 - Le Plan d'Intervention Sécurité, PIS ;
 - Les Renseignements Techniques ;
 - Le Plan d'Action Sécurité (PAS) ;
 - Les "Référentiels Généraux" de la classe RG et plus particulièrement le **Référentiel Général RG 004** décrivant le management de la sécurité du Chemin de Fer de la Corse.

- Des documents spécialisés des différentes entités, ou services, assurant des activités concernées par la sécurité. Ils reprennent les différentes dispositions propres à chacune des entités concernées par la sécurité, ils définissent également :
 - Les organisations ;
 - Les principes et les modes opératoires spécifiques à chaque entité tels que les "mémentos métiers", les "documentations techniques", les "normes", les Référentiels Exploitation (EX), les Référentiels Matériel (MA), les Référentiels Traction (TT), les Référentiels Infrastructures (IN), et les Référentiels Ressources Humaines (RH). Ces documents sont repris dans la bibliographie jointe en annexe.

L'ensemble de la documentation applicable au CFC constitue le Système de Gestion de la Sécurité (SGS).

2.2.2. Principe de gestion du référentiel de sécurité

Les exigences relatives à la documentation traitant du management de la sécurité sont décrites dans le **Référentiel Général RG 001**.

Ce document précise :

- Les procédures d'expression et d'analyses des besoins, de rédaction, d'expérimentation, de vérification, d'approbation et de diffusion, la structure documentaire et son évolution ;
- Les dispositions de mise à jour, modification ou suppression ;
- Les conditions de traçabilité.

Tout référentiel dépend d'un responsable garantissant sa qualité de la rédaction, sa diffusion et son évolution.

En cas de modification, la procédure de gestion des évolutions comporte :

- Une description et une justification des évolutions ;
- Une évaluation des conséquences ;
- Le processus de mise en œuvre et de vérification ;
- Et s'il y a lieu, les mesures dérogatoires.

Les différents textes des référentiels sont sauvegardés sous forme papier et de fichier informatique, par le Gestionnaire des documents (GDoc).

3. Descriptions des conditions d'exploitation du système

3.1. Principe, règles de conduite et de circulation.

3.1.1. Principes et règles de conduite

3.1.1.1. *Mode nominal (Titre 2 RSCFC CT et RSCFC CCVU)*

Aucun Conducteur ne peut conduire un engin moteur en ligne et dans les établissements s'il n'est pas qualifié pour remplir la fonction de Conducteur et s'il n'est pas titulaire de l'habilitation correspondante. Tout Conducteur doit connaître à la fois les caractéristiques de la ou les sections de ligne sur laquelle (lesquelles) il circule et des engins moteurs.

Dès sa prise de service, il doit impérativement prendre connaissance des particularités du service, des avis signalisation et autres avis contre émarginement.

Pour la conduite des trains l'Engin Moteur est en tête du mouvement et l'Agent de Conduite doit normalement se tenir dans la cabine de conduite avant dans le sens de la marche.

Le Conducteur doit surveiller fréquemment tous les appareils de contrôle du poste de conduite qu'il occupe et notamment ceux intéressant la sécurité de la circulation :

- Indicateur de vitesse ;
- Manomètre de CG, CP et CF ;
- Dispositifs de contrôle de température moteur, pression d'huile, etc.

Au cours de la marche, l'Agent de Conduite doit, veiller attentivement à l'état de la voie et être prêt à ralentir ou à s'arrêter selon les circonstances ou les signaux qui pourraient lui être faits.

En cours de route, le Conducteur est responsable de la conduite de son train, de l'observation de la signalisation, et des mesures à prendre en cas d'incident. Il tient compte des instructions qu'il pourrait recevoir du Chef de Train, des Agents Circulation et des Agents Circulation Centralisée.

Pour l'exécution des prescriptions concernant la sécurité de la circulation, le Conducteur doit disposer sur l'engin moteur de tous les documents nécessaires définis dans les Règlements de Sécurité du Chemin de Fer de la Corse (RSCFC CT et RSCFC CCVU) dont notamment un mémento du conducteur **Référentiel Traction TT060**, d'un guide de dépannage et d'un manuel de conduite. Ces documents reprennent les conditions de dépannage du train et de reprise de circulation en mode dégradé.

3.1.1.2. *Mode dégradé (Titre 2, Chapitre 4 RSCFC CT et RSCFC CCVU)*

En ligne comme dans les établissements, le Conducteur est qualifié pour visiter le train, remédier s'il le peut, à certaines avaries survenues au matériel, décider si ce matériel peut continuer à circuler et, le cas échéant, fixer les conditions particulières de circulation (limitation de vitesse, isolement d'appareillages, ...).

Il s'appuie sur les instructions du dirigeant d'astreinte Traction ou Matériel et du guide de dépannage de l'engin pour les conditions de reprise de circulation en mode dégradé.

3.1.2. Principes et règles de circulation des trains ou rames de voyageurs

3.1.2.1. Principes généraux

Deux modes d'exploitation différents sont utilisés :

- Sur la partie modernisée, l'exploitation est assurée par une Commande Centralisée de Voie Unique (CCVU) reposant sur un contrôle de libération de la voie à compteurs d'essieux dans les conditions prévues par le règlement de sécurité RSCFC CCVU ;
- Sur la partie restant à moderniser, l'exploitation continue à être assurée en cantonnement téléphonique par demande/accord de voie dans les conditions définies par le règlement de sécurité RSCFC CT.

La modernisation du réseau se poursuivant, le Poste de Commande Centralisé (PCC) gère l'ensemble des installations depuis Bastia jusqu'au signal d'entrée de l'établissement délimitant l'exploitation par cantonnement téléphonique.

Sur la partie de ligne modernisée, seuls les trains équipés du Dispositif d'Arrêt Automatique des Trains (DAAT) sont autorisés à transporter des voyageurs.

Toutefois, le matériel qui n'est pas équipé ou en cas de dérangement du DAAT peut circuler dans les conditions prescrites par une **consigne de sécurité S2⁴** qui précise la procédure à appliquer.

Sur les deux modes d'exploitation les trains voyageurs circulent en marche tracée ou en marche indéterminée ou sous le régime de l'Evolution. Les procédures de circulations de ces régimes de circulation sont détaillées dans les règlements RSCFC CT et RSCFC CCVU.

3.1.2.2. Règles de circulation en ligne

Pour chaque ligne les trains à marche tracée circulent dans un sens "impair" ou dans un sens "pair". Le sens de circulation est défini par rapport à la gare de commande de Bastia :

- Sens "impair" : les trains s'éloignent de la gare de commande ;
- Sens "pair" : les trains se rapprochent de la gare de commande.

Les trains à marche tracée circulant dans le sens "impair" ont une numérotation impaire et les trains circulant dans le sens "pair" ont une numérotation paire.

Les trains à marche tracée sont désignés par un numéro, complété de lettre pour certaines circulations, déterminé par une origine et un terminus. L'origine et le terminus déterminent le parcours sur lequel le train circule. Pour chaque parcours, la numérotation des trains est reprise dans les renseignements techniques du LMTr.

Les trains à Marche Indéterminée sont identifiés selon les prescriptions reprises dans les Titres 2 du RSCFC CT et RSCFC CCVU ou par une consigne sécurité.

L'horaire de chaque train à marche tracée est indiqué dans un document horaire (LMTr, Ordre de Mouvement, ...). Il comporte normalement l'indication de certaines particularités de circulation du train par rapport aux autres trains (croisements, ...).

Les Agents-Circulation et les Agents-Circulation-Centralisée peuvent modifier l'ordre normal de circulation des trains :

- En garant ou en retenant un train lorsque ce train risque de gêner un train plus rapide ;
- En expédiant un train devant normalement être garé pour un autre si ce train peut, par suite du retard du second train, poursuivre sa marche jusqu'à un autre point de garage ;
- Lorsque le retard ou l'avance d'un train nécessite de déplacer le point de croisement de deux ou plusieurs trains de sens contraire.

Un train à marche tracée ne doit pas circuler en avance sur son horaire.

⁴ « Organisation de la Circulation Poste Commande Centralisée de Voie unique (C.C.V.U) – Section de ligne de Bastia à Casamozza ».

Lorsqu'un train subit un retard égal ou supérieur à 15 minutes, ce retard, qu'il soit probable ou réel, doit être annoncé aux Agent-Circulation et à l'Agent-Circulation-Centralisée.

3.1.2.3. Réception des trains dans les établissements

En CCVU, la réception des trains est gérée par l'Agent-Circulation Centralisée qui s'appuie sur la documentation adéquate.

En Cantonnement Téléphonique :

- Les gares ouvertes au service de la circulation sont d'arrêt général ;
- En gare "Terminus" les trains sont reçus indifféremment sur une des voies principales ;
- En gares "intermédiaires", les trains sont normalement reçus sur la voie de gauche dans le sens de leur marche. Toutefois, dans certaines gares désignées aux Renseignements Techniques, la voie normale de réception est la voie de droite.

En CCVU et en Cantonnement Téléphonique, la réception d'un train sur voie occupée n'est admise que si les nécessités du service le justifient (nouvelle composition de train, situation perturbée, ...). Les modalités d'avis au Conducteur sur une voie occupée sont reprises dans les Titres 2 des RSCFC CT et RSCFC CCVU.

En CCVU et en Cantonnement Téléphonique, lorsque cette mesure présente un avantage pour le service, un train ne transportant pas de voyageurs peut être reçu directement sur voie de service.

3.1.2.4. Arrêt des trains en établissements

Les différents types d'arrêts et les conditions de remise en marche pour chaque type d'arrêts sont reprises dans les règlements RSCFC CT et RSCFC CCVU.

3.1.2.5. Départs des trains

Les procédures d'autorisation de départ ainsi que les obligations des agents au moment du départ sont détaillées dans les règlements RSCFC CT et RSCFC CCVU.

3.1.2.6. Usage des appareils mobiles doté d'écran

En situation de conduite, l'usage de tout appareil mobile doté d'un écran est interdit et ce type d'appareil est placé hors de portée de main des personnels affectés à ces missions de sécurité. Par dérogation, le Chemin de Fer de la Corse autorise l'usage pour des motifs uniquement liés à des situations d'urgences présentant un risque ou un danger grave pouvant affectées la sécurité des personnes ou des biens ; notamment l'usage du téléphone est autorisé en situation d'urgence, uniquement à l'arrêt.

Est également interdit le port à l'oreille par ces personnels de tout dispositif susceptible d'émettre du son, à l'exception des appareils électroniques correcteurs de surdité.

3.1.3. Circulation des Trains de service et des Trains de Travaux

Les Trains de service désignent les trains autres que les trains de voyageurs et les Trains de Travaux.

Les Trains de service circulent dans les conditions de circulation des trains à marche tracée (généralement et en priorité en train spécial) ou des trains à marche indéterminée ou sous le régime de la circulation en Evolution.

La réception dans les établissements, les conditions d'arrêts et de remise en marche ainsi que les procédures de départ des Trains de service s'effectuent dans les mêmes conditions que les trains voyageurs.

Les Trains de Travaux (TTX) circulent sous le régime de l'interception de voie ou sous le régime de la protection en gare. Les conditions de circulations des Trains de Travaux sont reprises dans le RSCFC CT et le RSCFC CCVU. En dehors des parties de voie interceptées ou protégées, ils circulent sous le régime de Train de service.

Les procédures d'engagement et de dégagement des Trains de Travaux dans les établissements sont détaillées dans les règlements RSCFC CT et RSCFC CCVU.

3.2. Véhicules

3.2.1. Tests de fonctionnement

Préalablement à la mise en circulation de son train, le Conducteur doit effectuer des séquences d'opérations pour l'exploitation normale de l'autorail, comme la Préparation Courante (PC) et la Remise en Service (RS), qui sont définies dans les manuels de conduite.

Toute circulation est subordonnée à la vérification du fonctionnement satisfaisant :

- De l'éclairage des feux de signalisation avant et arrière ;
- Du système VA/VACMA sur engins équipés ;
- Du DAAT sur engins équipés et devant circuler sur tronçon de voie CCVU ;
- De la radio Sol Train ;
- Des systèmes d'interphonie et de sonorisation sur engins équipés ;
- Du frein continu et des freins d'urgence ;
- Du sifflet ;
- Des portes d'accès ;
- De la présence des agrès de sécurité.

3.2.2. Signalisation sonore

Les Engins Moteurs sont équipés d'avertisseurs sonores (sifflet, trompe à un ou deux tons, ...) désignés sous le terme de **sifflet**.

L'Agent de Conduite ne doit pas faire usage du sifflet sans motif de service.

Le sifflet est utilisé :

- En application de la signalisation ;
- En application de la réglementation ;
- Et dans certains cas précis repris dans les Titres 2 des règlements RSCFC CT et RSCFC CCVU ainsi que dans la documentation des Conducteurs.

3.2.3. Anomalies

Si une anomalie apparaît lors de la préparation courante (PC) ou lors d'une phase d'exploitation, le Conducteur doit tenter d'y remédier en application des guides de dépannage ou des manuels de conduite des autorails.

Si le Conducteur y parvient, la PC est terminée, il annote le carnet de bord du véhicule sur la réparation ou le dépannage effectué.

Si le Conducteur n'y parvient pas, il détermine en application des guides de dépannage s'il peut assurer sa mission, s'il doit différer un véhicule ou s'il doit demander le secours en application de sa réglementation. Il avise l'Agent-Circulation Centralisée du PCC de Bastia sur la CCVU, ou l'Agent-Circulation d'une gare encadrante ou de la gare hors CCVU. Il avise ou fait aviser un dirigeant Traction ou le dirigeant d'astreinte Traction, même dans le cas où il peut continuer sa mission. Il annote le carnet de bord du ou des véhicules concernés, son bulletin de service et se conforme, le cas échéant, aux instructions du responsable Traction (ou du Matériel) ou du dirigeant d'astreinte Traction (ou Matériel).

3.3. Signalisation

Les différents types de signaux, leurs conditions de présentation, les dispositions à appliquer lors de leur rencontre et les mesures à prendre en cas de situation dégradée sont détaillées dans le RSCFC CT et le RSCFC CCVU.

3.3.1. Principes généraux

Tout agent quel que soit son grade, doit obéissance passive et immédiate aux signaux s'adressant à lui.

L'Agent de Conduite doit s'efforcer de reconnaître du plus loin possible les indications que donnent les signaux et ne pas se désintéresser de leur observation tant qu'il ne les a pas franchis.

A cet effet, lorsque les circonstances atmosphériques rendent difficile la perception des signaux, l'Agent de Conduite ne doit pas hésiter à adapter sa vitesse pour être en mesure d'en observer avec certitude les indications.

3.3.2. Définitions

A l'exception de certains signaux amovibles par nature (signaux à main, par exemple), les signaux sont implantés à demeure soit à titre permanent, soit à titre temporaire (pour des chantiers par exemple).

Les signaux implantés à demeure peuvent être fixes ou mobiles, sous forme lumineuse ou de pancartes.

Un signal est dit "fixe" lorsqu'il présente en permanence un aspect invariable. Il est dit "mobile" lorsqu'il peut présenter au moins deux aspects distincts.

Les signaux donnent, de jour comme de nuit, les mêmes indications.

3.3.3. Dérangements de la signalisation

L'ensemble des mesures à prendre par les opérateurs concernés lors d'un dérangement de la signalisation, et plus particulièrement de la signalisation lumineuse, est détaillé dans les règlements RSCFC CT et RSCFC CCVU.

3.3.4. Anomalie de signalisation

Lorsqu'un signal présente un aspect non prévu par les Titres 1 du RSCFC CCVU et du RSCFC CT, son aspect est dit anormal.

Lorsqu'un Agent de Conduite rencontre un signal présentant un aspect anormal, il doit se comporter comme en présence de l'indication la plus restrictive pouvant être donnée par ce signal.

L'Agent de Conduite doit signaler toute situation de signalisation qui lui paraît anormale, par radio à l'Agent Circulation Centralisée du PCC de Bastia sur la CCVU, ou à l'Agent Circulation d'une gare encadrante en Cantonnement Téléphonique. En outre, il annote le bulletin journalier de service traction. L'Agent Circulation ainsi informé avise ou fait aviser le pôle intéressé de l'Infrastructures.

Un système de signaux visuels ou sonores transmis par l'Agent Circulation et/ou le Chef de Train permet notamment l'arrêt d'urgence d'un train après le départ, lorsque cette nécessité s'impose (Titre 2 RSCFC CCVU et RSCFC CT).

Lorsque le sifflet cesse de fonctionner en cours de route, le conducteur est autorisé à poursuivre sa marche, sans dépasser 20 km/h, dans les zones où l'usage du sifflet est prévu. Il en informe son dépôt par téléphone ou par l'intermédiaire de l'Agent Circulation Centralisé du PCC de Bastia sur la CCVU, ou de l'Agent Circulation de la première gare rencontrée hors CCVU.

3.3.5. Signalisation lumineuse

Mode nominal

Il est fait usage de panneaux pouvant présenter un ou plusieurs feux fixes de couleur groupés sur un même écran noir. Cet écran est de forme oblongue lorsque le panneau est susceptible de présenter un feu rouge et de forme circulaire dans les autres cas.

En CCVU, lorsque plusieurs signaux sont groupés, ils sont combinés : c'est-à-dire que leurs feux ne présentent que l'indication ou les indications les plus impératives à observer par l'Agent de Conduite.

Certains signaux lumineux sont normalement éteints : ils ne présentent d'indication qu'à l'approche des trains.

En cas d'extinction non réglementée, le signal est considéré en position de fermeture.

3.3.6. Mode dégradé prévu - Signalisation et Installations de Sécurité

Avant d'entreprendre des travaux sur les Installations de Sécurité, les agents d'entretien doivent obtenir l'accord de l'Agent-Circulation de la gare à laquelle appartient l'installation sur le Cantonnement Téléphonique ou de l'Agent-Circulation-Centralisée sur la CCVU (Titre 6 RSCFC CT et RSCFC CCVU).

Suivant la catégorie des travaux à effectuer, l'Agent-Circulation doit :

- S'assurer au préalable qu'aucune circulation ne doit emprunter la partie de voie intéressée pendant la période prévue pour les travaux de 1ère catégorie,
- Prendre les mesures utiles correspondant au dérangement indiqué sur la Demande d'Autorisation de Travaux sur Installations de Sécurité pour les travaux de 2ème catégorie,
- Appliquer les mesures prévues par l'avis travaux jusqu'à restitution de la Demande d'Autorisation de Travaux sur Installations de Sécurité pour les travaux de 3ème catégorie.

3.3.7. Dérangement grave d'une Installation de Sécurité

Le Titre 6 du RSCFC CCVU et du RSCFC CT indique qu'un dérangement d'installation de sécurité est considéré grave lorsqu'il :

- Donne une fausse assurance que certaines conditions de sécurité sont satisfaites induisant en erreur les agents concernés ;
- Place l'installation dans un état moins restrictif que celui dans lequel elle devrait être.

Les conditions de mises œuvre et de retrait des mesures à prendre par les opérateurs ainsi que le traitement de ces événements sont reprises dans les RSCFC CT et RSCFC CCVU.

3.3.8. Signalisation non lumineuse

Il est fait usage de pancartes de forme carrée ou rectangulaire qui ne sont pas éclairées la nuit. Cependant, elles peuvent être réflectorisées.

Il est fait également usage de drapeaux de couleur.

3.3.9. Implantation des signaux à demeure

Les signaux implantés à demeure sont normalement installés à gauche de la ou des voies auxquelles ils s'adressent.

Exceptionnellement, certains signaux peuvent cependant être implantés à droite du fait de circonstances locales ou lorsque cet emplacement en améliore la visibilité.

Dans le cas où une ambiguïté pourrait subsister quant à la ou les voies concernées, le signal à demeure porte une ou plusieurs flèches obliques blanches, non éclairées la nuit, orientées vers la ou les voies auxquelles il s'adresse.

3.3.10. Plaque de repérage des signaux

Les Signaux d'Arrêt à Demeure, sont munis d'une plaque de repérage, non éclairée la nuit.

3.3.11. Annulation des signaux

Les signaux lumineux qui ne sont pas en service sont éteints et annulés par l'adjonction d'une croix de Saint-André blanche. Les tableaux ou pancartes qui ne sont pas en service sont démontés.

3.3.12. Présentation des signaux à main

Les signaux à main sont normalement présentés à gauche de la voie, ou dans la voie, à laquelle ils s'adressent. Dans un Etablissement, les signaux à main sont normalement présentés côté quai des voies correspondantes Ils doivent être implantés de manière à être visible par le Conducteur afin que celui-ci puisse être en mesure d'obéir, au maximum, au droit de ce signal.

3.3.13. Le signal d'arrêt à demeure

Le signal d'arrêt à demeure assure :

- Le cantonnement ;
- La protection d'aiguilles, de Passage à Niveau ou de parties de voie ;
- La protection de train de sens contraire ;
- La protection d'obstacle en pleine ligne.

Les positions de fermeture et d'ouverture des signaux d'arrêt à demeure sont détaillées dans les Titres 1 des RSCFC CT et RSCFC CCVU.

En CCVU, le signal d'arrêt à demeure peut-être combiné à un signal d'annonce, un signal d'annonce et de ralentissement ou de manœuvre.

3.3.14. Le signal d'annonce et le signal d'annonce/ralentissement

Ces deux signaux sont uniquement présents sur la partie de voie exploitée en CCVU.

Les positions de fermeture et d'ouverture ainsi que les particularités liées aux Passages à Niveaux des signaux d'annonce et d'annonce/ralentissement sont détaillées dans le Titre 1 du RSCFC CCVU.

3.3.15. Le signal de marche en manœuvre

Ce signal est uniquement présent sur la partie de voie exploitée en CCVU.

Les positions de fermeture et d'ouverture du signal de marche en manœuvre est détaillée dans le Titre 1 du RSCFC CCVU.

Dans tous les cas le départ en ligne d'un train sur un signal de manœuvre ouvert est interdit.

3.3.16. Contrôle d'itinéraire

Ce signal est uniquement présent sur la partie de voie exploitée en CT.

Dans certains Etablissements, afin de renseigner les Agents de Conduite sur le collage des aiguilles de l'itinéraire de réception prises en pointe, un signal de contrôle d'itinéraire est installé, immédiatement en amont de la première d'entre-elles.

Lorsqu'il présente un feu blanc, l'Agent de Conduite est autorisé à franchir sans arrêt les aiguilles de l'établissement.

3.3.17. Contrôle de fermeture des barrières des Passages à Niveau à Signalisation Automatique Lumineuse

Les Passages à Niveau à Signalisation Automatique Lumineuse (PN à SAL) sont précédés, pour chaque sens de circulation :

- D'une signalisation d'annonce constituée par une pancarte spécifique ;
- D'un ou deux signaux de contrôle de fermeture des barrières.

Dans le cas général, le signal de contrôle de fermeture des barrières présente un feu vert lorsque les barrières du Passage à Niveau sont fermées.

En CCVU, il peut être constitué soit par un feu vert, soit par un feu jaune (signal d'annonce) soit par une barre oblique (signal d'annonce/ralentissement).

Dans tous les cas, l'Agent de Conduite d'un train abordant un PN à SAL doit être en mesure de s'arrêter avant celui-ci si le feu n'est pas présenté par le ou les signaux de contrôle de fermeture des barrières.

En cas de non-allumage du signal, l'Agent de Conduite s'arrête avant le PN et applique les dispositions relatives au dérangement de raté de fermeture d'un PN détaillées dans le RSCFC CT et le RSCFC CCVU.

3.3.18. Signaux de limitation de vitesse

La vitesse à observer par les trains entre les gares, à la traversée de certains PN, sur certaines zones en travaux, est indiquée ou rappelée aux Conducteurs au moyen de Tableaux Indicateurs de Vitesse limite désignés en abrégé "TIV".

On distingue :

- Les limitations permanentes de vitesse ;
- Les limitations temporaires de vitesse.

Les dispositions relatives à l'implantation, aux conditions de franchissement et de leur mise en service sont reprises dans les Titres 1 des RSCFC CT et RSCFC CCVU.

3.3.19. Pancartes diverses

Lorsque des informations particulières doivent être annoncées ou portées à la connaissance des Agents de Conduite, il est implanté des pancartes.

Les mesures à prendre par un Agent de Conduite ou les informations données à l'Agent de Conduite par ces pancartes installées à demeure sont reprises dans les Titres 1 des RSCFC CT et RSCFC CCVU.

3.3.20. Signaux à main

Le signal d'arrêt à main commande l'arrêt immédiat.

Le signal à main de ralentissement est utilisé afin de renseigner le Conducteur de la présence d'agents du service Infrastructures effectuant des travaux sur la voie ou aux abords de la voie.

Le signal à main de limitation de vitesse est utilisé lorsqu'un agent du service Infrastructures est conduit à limiter inopinément la vitesse des trains par rapport à l'état de la voie ou de ses abords.

Les conditions de reprise de marche après arrêt devant un signal d'arrêt et les mesures à prendre en cas de rencontre d'un seul signal à main de ralentissement ou de limitation de vitesse sont indiquées dans les Titres 1 des règlements RSCFC CT et RSCFC CCVU.

3.3.21. Signaux détonnant (Pétards)

Des pétards sont employés dans certains cas prévus par divers textes réglementaires (couverture ou repérage d'obstacle, fermeture de voie...).

La détonation d'un ou de plusieurs pétards commande à l'Agent de Conduite de s'arrêter d'urgence.

Les dispositions de remise en marche d'un train après la détonation d'un pétard sont indiquées dans les Titres 1 des règlements RSCFC CT et RSCFC CCVU.

3.3.22. Signaux portés par les trains

La signalisation d'avant a pour but de repérer l'extrémité avant des trains.

La signalisation d'arrière d'un train permet :

- Aux agents intéressés de vérifier qu'un train est complet ;
- Aux Agents de Conduite de repérer le dernier véhicule d'un train précédent.

Cette signalisation est présentée sur la face arrière du dernier véhicule.

La constitution de la signalisation d'avant et d'arrière est détaillé dans le Titre 1 des règlements RSCFC CT et RSCFC CCVU.

Les mesures à prendre en cas d'absence de la signalisation de la signalisation portées par les trains sont indiquées dans les Titres 1 des règlements RSCFC CT et RSCFC CCVU.

Les faces avant et arrière d'un train en manœuvre doivent être rendus visibles de jour comme de nuit⁵.

⁵ Référence Article 6 du décret 2017-694 du 02 mai 2017 à la date d'approbation du RSE.

3.4. Voie

3.4.1. Voie unique, Voie Principales et Voie de Service et voies en gare

3.4.1.1. Description

Les Voies Principales comprennent :

- Entre les établissements, la voie affectée à la circulation des trains,
- Dans les établissements, les voies affectées à la circulation des trains, notamment celles affectées à la réception et au départ des trains transportant des voyageurs.

Les autres voies sont dénommées Voies de Service.

La Voie Unique est la partie de la Voie Principale comprise entre les repères d'entrée de deux gares voisines.

Les gares "Tête de ligne"⁶ disposent des voies principales et de voies de services.

Les gares intermédiaires et certains établissements fermés au service de la circulation en Cantonnement Téléphonique ainsi que les postes en CCVU disposent tous de deux voies principales. Certains de ces établissements disposent également d'une ou plusieurs voies de service.

3.4.1.2. Mode dégradé prévu

Les mesures à prendre par les Agents-Circulation, les Agents-Circulation-Centralisée, les Responsables Travaux, les Responsables Sécurité Travaux, les Chefs de Train et les Conducteurs pour la protection et la réalisation des travaux exécutés sur les voies ou à leurs abords, constituant ou pouvant constituer un obstacle à la circulation en gare ou en pleine voie sont repris dans les Titres 9 des règlements RSCFC CT et RSCFC CCVU.

On distingue :

- **Les travaux faisant obstacle à la circulation ainsi que les travaux dans les gares :**
 - Font l'objet d'une programmation portée en temps utile à la connaissance des agents intéressés par Avis Travaux ;
 - S'effectuent sous le régime de l'Interception de Voie (DIV) entre deux gares ouvertes au service de la circulation en Cantonnement téléphonique ;
 - S'effectuent sous le régime de la Demande de Protection en Gare (DPG) pour les travaux :
 - Dans les gares ouvertes au service de la circulation en Cantonnement Téléphonique,
 - Sur les voies principales⁷ (postes et Voie Unique) en CCVU.
- **Les travaux ne faisant pas obstacle à la circulation mais avec des répercussions sur les circulations :**
 - Font de préférence l'objet d'une programmation portée en temps utile à la connaissance des agents intéressés par Avis Sécurité Signalisation ;
 - S'effectuent selon les procédures détaillées dans les Titres 9 des règlements RSCFC CT et RSCFC CCVU ;
- **Les travaux sans répercussion sur la circulation** ne font pas l'objet d'une programmation.

⁶ Bastia / Ajaccio / Calvi / Ponte Leccia à la date d'approbation du RSE

⁷ Reprises sur l'IHM du PCC.

3.4.1.3. Mode dégradé inopiné

Les dégradations inopinées sur les installations de la voie pouvant intervenir sur le réseau sont traitées en travaux d'urgence en respectant les mesures réglementaires, le cas échéant et selon le degré de dégradations les circulations peuvent être interrompues.

3.4.2. Les appareils de voie

On entend par appareils de voie les aiguilles et les taquets.

Le réseau du Chemin de Fer de la Corse est composé de trois types d'aiguilles :

- Les aiguilles Non Talonnables ;
- Les aiguilles Talonnables Non Renversables ;
- Les aiguilles Talonnables Renversables.

3.4.2.1. Mode nominal

En Cantonnement Téléphonique, les aiguilles situées sur voies principales ont une position normale imposée.

En CCVU, sauf indication contraire, les aiguilles n'ont pas de position normale imposée.

Dans tous les cas, les aiguilles doivent être disposées convenablement et en temps utiles pour le passage des circulations et des mouvements.

Lorsqu'un agent manœuvre une aiguille à pied d'œuvre il doit s'assurer que l'aiguille a obéi et qu'elle colle dans sa nouvelle position.

Sur l'ensemble du réseau les aiguilles sont prises par la pointe ou le talon à la vitesse de 30 km/h. Dans le cas de conditions de franchissement plus restrictives pour certains matériels roulant, ces conditions sont reprises dans un document spécifique.

3.4.2.2. Mode dégradé inopiné

L'agent qui constate le dérangement d'une aiguille ou de ses organes de commande prend ou fait prendre immédiatement les dispositions utiles pour arrêter et retenir les circulations qui doivent la franchir.

S'il n'est pas lui-même Agent-Circulation ou Agent-Circulation Centralisée, il en avise immédiatement ce dernier.

En attendant l'intervention de l'agent de maintenance SE/SM, les mesures à prendre sont reprises dans le Titre 6 du RSCFC CT ou du RSCFC CCVU.

3.4.3. Gestion des "événements climatique"

Les événements climatiques sont classés selon des seuils d'alerte (cumul de pluie, vitesse du vent, vague submersion, ...) sur des zones du réseau ou selon les alertes météorologiques (alerte orange, alerte rouge).

A la réception de ces alertes, les dirigeants des services concernés prennent les mesures utiles. Lors des événements classés en Alerte Orange ou Rouge, le CFC ouvre sur ordre du Directeur ou du dirigeant d'astreinte une "cellule de crise".

Cette cellule prend ou fait prendre les mesures utiles à la gestion de l'évènement.

Une liste de points sensibles avec les mesures spécifiques pour une zone particulières applicables est à disposition des dirigeants.

3.5. Alimentation en énergie électrique de traction

Sans objet.

3.6. Moyens de commande et de contrôle des circulations

3.6.1. Mode nominal

3.6.1.1. Sur le Cantonnement téléphonique

La circulation en ligne est organisée en fonction de l'ordre normal de circulation des trains (**Titre 2 RS CFC**).

Dans chaque gare, le service de la circulation est assuré par un Agent-Circulation.

Pour l'exécution des opérations de sécurité, les Agents-Circulation doivent connaître le dernier train expédié, le dernier train reçu et, s'il y a lieu, le premier train attendu.

Les Agents-Circulation suivent l'ordre réel de circulation des trains et s'entendent entre eux par échange de dépêches et après remise d'ordre écrit au Conducteur, pour modifier l'ordre normal de circulation selon les besoins :

- Retard ou avance de certains trains entraînant soit le garage ou l'inversion de deux ou plusieurs trains de même sens soit le changement de croisement de deux ou plusieurs trains de sens contraires ;
- Mise en marche ou suppression de trains.

Ils prennent attachement de ces informations ainsi que des heures effectives d'arrivée et de départ des trains sur l'état de circulation.

3.6.1.2. Sur la CCVU

Le mouvement des trains est organisé en fonction de l'ordre normal de circulation des trains (**Titre 2 RS CFC CCVU**).

Le Poste de Commande Centralisé (PCC) télécommande à distance l'ensemble des installations situées sur les voies principales de chacun des postes de sa zone d'action. Le service de la circulation y est assuré par un Agent Circulation Centralisé.

Pour l'exécution des opérations de sécurité, l'Agent Circulation Centralisé doit connaître à tout instant l'état d'occupation des voies principales. Il dispose pour cela, d'installations et d'appareils de contrôle visualisés sur écran.

Le système de contrôle est composé au Poste de Commande Centralisée de Bastia d'un poste "maitre" et d'un poste "esclave". Un poste de secours est situé sur un autre site⁸.

Il doit connaître également le dernier train expédié, le dernier train reçu et, s'il y a lieu, le premier train attendu. A cet effet, il est informé par l'établissement de jonction, des mises en marche, suppressions de train et modifications de l'ordre normal de circulation des trains reçus depuis la ligne exploitée en Cantonnement Téléphonique.

Il prend attachement de ces informations ainsi que des heures effectives d'arrivée et de départ des trains dans les postes sur un graphique réel de circulation.

3.6.2. Mode dégradé

3.6.2.1. Sur le Cantonnement téléphonique

On considère deux modes dégradés majeurs :

- **Absence d'un Agent-Circulation dans une gare permanente** ; dans ce cas, le dirigeant d'astreinte Exploitation doit prendre toutes les mesures qu'il jugerait utile pour soit faire assurer le service de la circulation par un Agent-Circulation, soit procéder ou faire procéder aux vérifications ou opérations nécessaires pour le passage des circulations

⁸ En gare de Casamozza, le jour de l'approbation du présent RSE.

- **Communication impossible entre deux Agents-Circulation** ; dans ce cas, les trains sont arrêtés et retenus puis dans le cas d'un rétablissement des communications les Agents-Circulation appliquent les dispositions règlementaires ou en cas d'absence totale de communication la gestion opérationnelle est régie par les dirigeants concernés ou les dirigeants d'astreinte.

3.6.2.2. Sur la CCVU

En cas de dérangement du poste "maitre", l'opérateur utilisera le poste "esclave" par un fonctionnement prévu de délégation de PC. En cas d'impossibilité d'utiliser le Poste de Commande Centralisée de Bastia, l'opérateur pourra se rendre au poste de secours.

En cas de rupture de la fibre optique, une procédure décrite dans la documentation technique prévoit le passage sur un fonctionnement du système de communication annexe, de plus les modalités de circulation sont décrites dans une consigne sécurité.

3.7. Service des voyageurs en gare

3.7.1. Mode nominal

Dans les gares et postes de la CCVU, la traversée des voies s'effectue par les passages aménagés à cet effet avec, au besoin, une signalétique appropriée destinée aux voyageurs.

Sur le matériel équipé, le Conducteur donne l'autorisation d'ouverture des portes donnant accès aux quais.

Le repérage des points d'arrêt des trains voyageurs selon leur type et leur composition est réalisé si nécessaire par des pancartes spécifiques.

Dans les gares du Cantonement Téléphonique, les Agents-Circulation s'assurent de la fin du service voyageurs avant de donner l'autorisation de départ. De plus, les Agents-Circulation doivent effectuer la surveillance au défilé du train.

Le Chef de Train répercute ou donne l'autorisation de départ au Conducteur qu'après avoir acquis l'assurance que les portes soient fermées ou maintenues à la fermeture.

Sur les AMG 800, le Chef de Train met en place la rampes d'accès pour les personnes à mobilité réduite

Au moment de la desserte par leur train, les Chefs de Train sont responsables de la sécurité des clients (et des personnes qui les accompagnent) lorsqu'ils se déplacent dans l'enceinte d'un établissement sans Agent-Circulation.

3.7.2. Mode dégradé

3.7.2.1. Composition non conforme

En cas d'avis de composition non conforme, l'Agent-Circulation doit s'assurer que le train sera entièrement à quai même en respectant son arrêt habituel, sauf dispositions particulières. A défaut, il fait les signaux utiles au Conducteur pour mettre la totalité du train à quai.

Si le passage aménagé est dégagé, l'Agent-Circulation s'assure que le passage aménagé est libre et le restera, puis il autorise sa traversée, tout en restant présent sur le passage ou à proximité immédiate.

Si le passage aménagé n'est pas dégagé, l'Agent-Circulation fait patienter les voyageurs jusqu'au départ du ou des trains et dégagement complet du passage.

Il assiste à la descente et à la montée des voyageurs.

3.7.2.2. Portes hors quai

Lorsque le train est trop long pour être entièrement à quai, l'Agent-Circulation et/ou les agents de train doivent faciliter le service des voyageurs dans la partie hors quai.

Le Chef de Train doit, dans la mesure du possible se tenir dans la partie susceptible d'être hors quai pour diriger les voyageurs vers une porte se situant au niveau du quai. A défaut, il assiste après l'arrêt du train les voyageurs pour la descente sur la partie hors quai.

L'Agent-Circulation doit, dans la mesure du possible empêcher l'accès aux voyageurs pour la partie du train hors quai, à défaut il assiste, après l'arrêt du train, les voyageurs pour la montée hors quai.

3.8. Dispositif de contrôle de la conduite des trains

Les dispositifs de contrôle de la conduite des trains susceptibles d'équiper les trains du CFC sont les suivants :

- Le Dispositif d'Arrêt Automatique des Trains (DAAT) ;
- L'indicateur de vitesse ;
- Le dispositif de Veille Automatique (VA) ou de Veille Automatique à Contrôle de Maintien d'Appui (VACMA) ;
- Les enregistreurs conduite des circulations (bandes graphiques et cartes mémoires).

3.8.1. Le Dispositif d'Arrêt Automatique des Trains (DAAT)

3.8.1.1. Mode nominal

Le DAAT est un système permettant de provoquer un freinage d'urgence du train au franchissement d'un signal d'arrêt fermé équipé d'une balise au sol. Ces balises sont uniquement situées sur la section de ligne équipée de la CCVU.

Sur cette section de ligne, seuls les trains équipés du dispositif d'arrêt automatique des trains (DAAT) sont autorisés à transporter des voyageurs, conformément à l'article 3.1.2.1.

La vérification du fonctionnement du système DAAT est réalisée par le Conducteur pendant la préparation courante (PC) et la remise en service d'un train.

En ligne, le Conducteur contrôle le bon fonctionnement du bip sonore de répétition du capteur DAAT lors du franchissement des balises permissives.

3.8.1.2. Mode dégradé

Les opérations et la conduite à tenir en cas de défaillance ou d'isolement de ce système sont détaillées dans la documentation du Conducteur.

Lors d'une défaillance ou d'isolement de ce système et dans la section de ligne exploitée en CCVU, le Conducteur doit se faire assister par le Chef de Train qui doit prendre les mesures d'urgence pour arrêter le train en cas de franchissement d'un signal d'arrêt fermé.

3.8.2. Indicateur de vitesse

3.8.2.1. Mode nominal

Le Conducteur doit surveiller fréquemment tous les appareils de contrôle du poste de conduite qu'il occupe et notamment l'indicateur de vitesse.

3.8.2.2. Mode dégradé

Les opérations et la conduite à tenir en cas de défaillance de ce système sont détaillées dans la documentation du Conducteur.

3.8.3. Veille automatique (VA) Veille Automatique à Conduite de Maintien d'Appui (VACMA)

3.8.3.1. Mode nominal

Il s'agit d'un système qui surveille les temps d'appui et de relâchement de l'Agent de Conduite sur les dispositifs de contrôle. La détection de la perte de vigilance entraîne automatiquement l'arrêt d'urgence de l'engin.

L'état de veille de l'Agent de Conduite est vérifié par le constat de son appui sur un des capteurs de la VACMA tel qu'une pédale, une touche sensitive du manipulateur de traction/freinage, ou un bouton poussoir.

Le principe de base du système réclame que l'appui sur l'un d'entre eux doit être quitté périodiquement pendant un court instant.

La vérification du fonctionnement du système de VACMA est réalisée par le Conducteur pendant la préparation courante (PC) et la remise en service d'un train.

3.8.3.2. Mode dégradé

Les opérations et la conduite à tenir en cas de défaillance ou d'isolement de ce système sont détaillées dans la documentation du Conducteur

Lors d'une défaillance ou d'isolement de ce système, le Conducteur doit se faire assister pendant la marche du train par le Chef de Train qui doit prendre les mesures d'urgences pour arrêter le train en cas de malaise du Conducteur.

3.8.4. Enregistreurs de conduite des circulations

3.8.4.1. Mode nominal

Les enregistrements "conduite" des circulations du Chemin de Fer de la Corse se présentent sous deux supports différents :

- Les Bandes Graphiques (enregistrements graphiques) sur les autorails SOULE et les LOCOTRACTEURS ;
- Les Cartes Mémoires AMG 800 (enregistrements numériques).

Le suivi, le retrait et la mise en place de ses supports est uniquement effectué par un agent, quel que soit son grade ou ses autres fonctions, habilité à la fonction de Releveur de Bandes Graphiques (RBG).

Les conditions d'organisation du suivi, du retrait, de la mise en place, de la transmission, de la conservation des enregistrements conduite des circulations sont reprises dans le **Référentiel Traction TT018**.

3.8.4.2. Mode dégradé

Les opérations et la conduite à tenir en cas de défaillance ou d'isolement de ce système sont détaillées dans la documentation du Conducteur.

On notera que le Conducteur est informé du dysfonctionnement du système :

- Pour les enregistreurs numériques, au moyen d'un voyant lumineux sur le terminal de conduite,
- Pour les enregistreurs graphiques, par le dysfonctionnement de l'indicateur de vitesse.

3.9. Gestion des communications

3.9.1. Installations de communication

Les gares et le Poste de Commande Centralisée disposent de téléphone "sécurité", de radio Sol/Train et de téléphone sur le Réseau Téléphonique Commuté.

Les trains sont équipés de radio sol/train.

Les agents de voie et les dirigeants disposent de téléphone mobile.

3.9.2. Communications échangées pour l'application des textes réglementaires de sécurité

Les communications échangées à l'occasion des opérations de sécurité peuvent être verbales ou écrites.

Les communications verbales sont émises ou échangées de vive voix, par radio ou par téléphone. Dans certains cas prévus par le RSCFC CT et le RSCFC CCVU, elles doivent être prises en attachement sur l'Etat de Circulation.

Les communications écrites sont échangées directement.

Dans certains cas prévus par le RSCFC CT, le RSCFC CCVU ou les Consignes Sécurité, les communications concernant la sécurité constituent des dépêches et sont émises et transmises dans les conditions réglementaires.

Lorsque la transmission d'une communication concernant la sécurité doit être faite par téléphone ou par radio, les correspondants doivent s'identifier au préalable. S'il s'agit d'une dépêche, celle-ci doit être collationnée ; s'il s'agit d'une simple communication, l'émetteur doit s'assurer de la bonne compréhension des informations transmises en faisant répéter les indications essentielles.

Les communications échangées au moyen du réseau de radio Sol/Train et du téléphone sécurité du CFC sont enregistrées.

La prise en attachement de toute information utile et relative à la sécurité des circulations s'effectue par l'annotation sur l'Etat de Circulation. Cette annotation ne requiert pas l'échange de numéros entre interlocuteurs, car il ne s'agit pas d'une dépêche au sens réglementaire du terme.

3.10. Gestion des évènements déclenchant le PIS

En cas d'incident ou d'accident grave, l'alerte est donnée par un agent du CFC assurant ou non une fonction de sécurité ou par un témoin extérieur.

Lorsque la situation le nécessite, le CFC met en œuvre le Plan d'Intervention et de Sécurité (PIS) et prennent les mesures immédiates nécessaires pour assurer la sécurité des usagers, des équipes de secours, des personnels d'exploitation et des tiers.

Il est fait appel aux services de secours conformément aux dispositions du PIS du CFC.

Tout évènement grave ou notable lié à la sécurité est porté par le CFC à la connaissance des autorités de contrôle dans les conditions fixées au chapitre 10.

La gestion et les procédures mises en œuvre pour les évènements graves sont détaillées dans le PIS et dans le **Référentiel Général RG 008**.

3.11. Conditions de reprise de l'exploitation après une interruption importante du service

Lorsqu'une interruption des circulations est supérieure à 72 heures, une ouverture de ligne doit être réalisée avant la première circulation de train voyageur.

Le cas échéant et avant la première circulation de train voyageur, le Directeur en concertation avec le Pôle Sécurité prend ou fait prendre des mesures particulières selon le type d'incident ou d'évènement.

3.12. Configuration temporaire et exceptionnelle du système de transport différente de celle définie dans le dossier de sécurité et/ou le RSE et susceptible d'induire des risques pour les personnes transportées ou les tiers

Préalablement à toute configuration temporaire et exceptionnelle du système de transport différente de celle définie dans le présent règlement et susceptible d'induire des risques à l'égard des personnes transportées ou des tiers ou de l'environnement, une analyse des risques induits est réalisée et les dispositions nécessaires pour pallier ces risques sont mises en œuvre. Les dispositions arrêtées font l'objet d'une consigne temporaire mise à disposition au personnel concerné.

Les services compétents du Préfet sont tenus informés de la nature et de la date prévisionnelle des circulations au moins un mois avant leur réalisation.

4. Moyens d'information des usagers en matière de sécurité

4.1. Affichage statique

4.1.1. En gare

Une signalétique précise les conditions de traversées des voies par le public.

Des campagnes de prévention par affichage dans les gares sont régulièrement mises en œuvre sur le thème de la sécurité.

4.1.2. Dans les rames

Des affiches se présentant sous la forme de vignettes autocollantes, sont apposées à l'intérieur et à l'extérieur des rames, pour avertir les voyageurs que lors de la fermeture des portes, il est interdit de monter ou de descendre du train et/ou d'entraver la fermeture de celles-ci.

En complément, les autorails AMG 800 sont équipés de vignettes adhésives qui visent :

- A informer la clientèle de l'interdiction de descendre sur les voies sans y avoir été au préalable invitée par un agent du CFC ;
- A préciser le mode opératoire pour l'appel d'urgence du Conducteur et le déclenchement du signal d'alarme, à côté du module de phonie situé près de chaque porte de la rame.

Les autorails SOULE sont équipés de vignettes adhésives qui visent :

- A informer la clientèle de :
 - L'interdiction de descendre sur les voies sans y avoir été au préalable invitée par un agent du CFC ;
 - Et d'attendre l'arrêt complet du train avant de commander l'ouverture des portes ;
- A préciser le mode opératoire pour le déclenchement du signal d'alarme et l'arrêt d'urgence.

4.2. Affichage dynamique

4.2.1. En gare

Dans certaines gares, un affichage dynamique renseigne la clientèle sur les horaires de départ et d'arrivée des trains.

4.2.2. Dans les rames

La cabine de Conduite des automoteurs AMG 800 est équipée d'un système qui permet au Conducteur de transmettre un message préenregistré sur des télé-afficheurs disposés à l'intérieur de la rame.

Dans les autres matériels, la communication est faite oralement par le Chef de Train.

4.3. Sonorisation

4.3.1. En gare (pas de sonorisation)

Les voyageurs sont invités verbalement par l'Agent-Circulation des modifications de circulation ou de réception de leur train.

4.3.2. Dans les rames

Le matériel AMG 800 est équipé d'un système de sonorisation. Ce système permet la communication entre la cabine de conduite et le local Chef de Train et inversement. De plus, il permet l'annonce d'information dans le compartiment voyageur au moyen de haut-parleur.

Sur le matériel SOULE, les informations utiles (commerciales ou sécurité) sont effectuées verbalement par le Chef de Train.

5. Moyens de luttres contre les actes de malveillance pouvant affecter la sécurité

5.1. Maitrise des espaces

5.1.1. Au niveau des installations de sécurité

Les appareils de voie situés sur voie principale sont tous cadenassés.

Les armoires électriques des Passages à Niveau ou d'installations sont fermées à clé ou cadenassées selon les normes réglementaires.

Sur la partie de ligne exploitée en CCVU, les commutateurs situés en dehors des bâtiments sont actifs uniquement après une manipulation de l'Agent Circulation Centralisée du PCC.

Sur la partie de ligne exploitée en Cantonnement Téléphonique, les commutateurs de commande des signaux sont disposés dans les bâtiments.

5.1.2. Au niveau des bâtiments ou site

Certains sites, classés sensibles, sont équipés de système d'alarme et le cas échéant ils peuvent être pourvus d'équipements de vidéo surveillance.

5.1.3. Au niveau des moyens humains

Tout agent du CFC témoin d'un évènement lui paraissant suspect doit avertir ou faire avertir un dirigeant (supérieur hiérarchique ou dirigeant d'astreinte) qui, en cas de besoin, fait appel aux forces de police ou aux pompiers pour traiter le problème ; et le cas échéant, fait appel à l'Agent-Circulation d'une gare encadrante ou à l'Agent-Circulation Centralisée du PCC.

5.2. Actions de prévention

La mise en place d'une nouvelle installation de sécurité ou d'une modification de celle-ci est réalisée selon les textes réglementaires.

Les actions de prévention sont déterminées par le Directeur en prenant en compte l'environnement, le type de dégradation, la fréquence et le risque encouru.

6. Politique de maintenance

6.1. Généralités

L'objectif de la politique de maintenance est de garantir que le bien confié à l'Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial reste dans un état lui permettant de fournir le service attendu pendant sa durée de vie prévisionnelle. L'ensemble des opérations de surveillance, d'entretien et de dépannage mais aussi les opérations de renouvellement décidées par la CdC contribuent à atteindre cet objectif.

La politique de maintenance tient compte de l'environnement spécifique du CFC dans lequel les équipements évoluent, des retours d'expérience, des contraintes réglementaires et des choix technico-économiques arrêtés conjointement entre le CFC et la CdC.

Elle s'appuie sur la connaissance de la consistance et de l'état du patrimoine. Elle est définie en fonction des recommandations des industriels et constructeurs au regard des spécificités techniques des équipements. Elle vise à garantir dans le temps les niveaux opérationnels et de sécurité du système exploité.

Les unités de maintenance des infrastructures et du matériel roulant sont chargées de mettre en œuvre les plans de maintenance propres à chaque famille d'équipements. Ces plans de maintenance sont mis en application conformément aux dispositions et modes opératoires définis dans les référentiels correspondants.

6.2. Principes de maintenance préventive

La maintenance préventive est exécutée à des intervalles prédéterminés ou selon des critères prescrits par des procédures. Elle est destinée à réduire la probabilité de défaillance ou la dégradation du fonctionnement des installations décrites ci-après.

La maintenance préventive repose sur :

- Des interventions de maintenance préventive systématique ;
- La maintenance préventive conditionnelle (remplacement de matériels, ...) déclenchée à la suite des constatations faites lors de la maintenance préventive systématique, des contrôles techniques, des tournées de visibilité, des visites de sécurité, du retour d'expérience à la suite d'incident.

6.2.1. Partie Infrastructures

6.2.1.1. Voie

L'organisation mise en place pour assurer la maintenance des voies principales est définie dans le **Référentiel Infrastructures IN 001** et repose sur :

- La maintenance du matériel constitutif de la voie ;
- L'entretien de la géométrie de la voie ;
- L'entretien des abords.

La maintenance des éléments constitutifs de la voie est basée sur des relevés d'information de l'état réel de la voie et de son évolution prévisible. Elle est organisée en 2 parties :

- La Maintenance Préventive Conditionnelle (MPC) consiste à rechercher l'information durant l'année A et à réaliser les opérations qui s'imposent l'année A+1,
- La Maintenance Préventive Systématique (MPS) est basée sur un échéancier des interventions nécessaires à réaliser.

Ces interventions (MPC ou MPS) sont décidées au vu des normes appliquées au réseau.

La maintenance de la géométrie de la voie est programmée au vu des enregistrements ou des tournées des différents responsables du service.

L'entretien des abords est réalisé en principe sur un programme, issu des informations des différentes tournées sur le parcours de façon à grouper les interventions.

6.2.1.2. Ouvrages d'art et autres constructions apparentées

Le **Référentiel Infrastructures IN 017** indique que la surveillance des Ouvrages d'Art repose au CFC sur trois types d'interventions programmées :

- La surveillance courante des installations exercée lors des tournées, notamment des tournées périodiques, ou au cours de travaux, quel que soit le but de ces tournées ou de ces travaux ;
- La surveillance périodique qui comprend
 - Les inspections détaillées, à exécuter après construction d'un ouvrage neuf ou remaniement d'un ouvrage existant, puis une fois tous les cinq ans,
 - Les visites intermédiaires ou, les visites annuelles pour les ouvrages non soumis à inspections détaillées ;
- La surveillance complémentaire mise en œuvre lorsque le cycle de la surveillance périodique, qui concerne tous les ouvrages, ne permet pas de s'assurer de la fiabilité d'exploitation d'un ouvrage.

Ces surveillances consistent à intervenir, soit systématiquement, soit sur la base d'une dégradation prévisible ou amorcée, sur tout ou partie d'ouvrage avant que celui-ci ne soit altéré. La répartition des travaux engagés, entre l'exploitant et l'Autorité Organisatrice des Transports est fixée par le Contrat d'Objectif et de Performance liant la Collectivité de Corse et le Chemin de Fer de la Corse.

6.2.1.3. Ouvrages en Terre

Le **Référentiel Infrastructures IN 018** définit les règles à suivre pour la surveillance des Ouvrages en Terre.

La surveillance de ces ouvrages est particulièrement active pendant et après les épisodes pluvieux prolongés ou de forte intensité, un hiver très rigoureux ou une longue sécheresse.

Le patrimoine Ouvrages en Terre du CFC est constitué :

- D'ouvrages courants ;
- D'ouvrages sensibles.

Le classement d'un ouvrage courant en ouvrage sensible est proposé à la suite d'expertise effectuée par le contrôleur OT, puis validé par le Chef de Service Infrastructures sur une fiche de classement.

Les ouvrages sensibles sont répertoriés au fichier OT et inscrits sur les cahiers de particularités des Chefs de District.

Ces surveillances consistent à intervenir, soit systématiquement, soit sur la base d'une dégradation prévisible ou amorcée, sur tout ou partie d'ouvrage avant que celui-ci ne soit altéré.

La répartition des travaux engagés, entre l'exploitant et l'Autorité Organisatrice des Transports est fixée par le Contrat d'Objectif et de Performance liant la Collectivité de Corse et le Chemin de Fer de la Corse.

6.2.1.4. Installations de Signalisation et Passages à Niveau

La maintenance réalisée sur les installations de signalisation a pour objectif de :

- Maintenir durablement la sécurité des circulations,
- Garantir pendant la durée de vie prévisionnelle des installations, avant régénération, le niveau de performance et la disponibilité des installations.

Le **Référentiel Infrastructures IN 003** décrit :

- L'organisation du management de la maintenance des installations,
- Les opérations de maintenance réalisées par les opérateurs SE/SM et la périodicité de ces interventions,
- L'organisation du retour d'expérience.

En complément, la surveillance des Passages à Niveau est assurée par le pôle Voie et le pôle SE/SM, qui en effectue la maintenance.

Les prescriptions générales du **Référentiel Infrastructures IN 007** décrivent la surveillance des Passages à Niveau qui comprend les visites suivantes :

- La visite annuelle des dirigeants locaux du service Infrastructures (pôle Voie et pôle SE/SM) ;
- Les visites complémentaires.

6.2.2. Partie Matériel roulant

Le **Référentiel Matériel MA 001** précise la définition, la réalisation et la traçabilité :

- Du cycle de maintenance préventive ;
- De l'élaboration de la programmation et du suivi des opérations de maintenance.

Un suivi adapté est mis en place pour chaque engin à l'atelier de Casamozza. En appui, le dépôt d'Ajaccio permet la réalisation de visite et d'opération de maintenance. Le dépôt de Calvi permet la réalisation de visite.

Les niveaux de maintenance caractérisent notamment :

- La complexité des procédures,
- La complexité d'utilisation ou de mise en œuvre des outils nécessaires,
- Le niveau de qualification du personnel.

La maintenance préventive du matériel roulant est organisée en différents cycles de maintenance définis sur 5 niveaux :

- **Niveau 1 (UD1N)** : concerne les opérations nécessaires à l'exploitation et réalisables, sur instructions simples, sur des éléments facilement accessibles en toute sécurité à l'aide d'équipements de soutien intégrés ; (la maintenance courante).
- **Niveau 2 (UD2N)** : concerne les opérations qui nécessitent des procédures simples et/ou des équipements de soutien intégrés ou non, de mise en œuvre et utilisation simple ; (les opérations simples de maintenance préventive et corrective effectuées par échange standard de sous-ensembles, équipements ou organes sur le véhicule).
- **Niveau 3 (UD3N)** : concerne les opérations qui nécessitent des procédures complexes et/ou des équipements de soutien intégrés ou non, de mise en œuvre et d'utilisation complexe ; (les opérations de maintenance préventive et corrective plus complexes nécessitant des réglages ou des échanges de composants).
- **Niveau 4 (UD4N)** : concerne les opérations dont les procédures impliquent la maîtrise d'une technique et/ou d'une technologie particulière et/ou la mise en œuvre d'équipements de soutien spécialisés ; (les opérations de maintenance curative de sous-ensembles ou d'équipements complexes déposés).
- **Niveau 5 (UD5N)** : concerne les opérations dont les procédures impliquent un savoir-faire faisant appel à des techniques ou technologies particulières, des processus et/ou des équipements de soutien industriels ; (les opérations particulières et de mi-vie).

Le plan de maintenance préventive des AMG 800 définit les niveaux des opérations de maintenance (notamment les ECB, ECB AI, VAR, ECF, EMN, VL, VG, ATS, GVG, RG, ATP).

Nota : des opérations de visite avant remise en circulation de véhicule accidenté doivent être mises en œuvre selon le **Référentiel Matériel MA 017** qui précise les opérations à effectuer et la consistance de ces visites.

6.3. Principes de maintenance corrective

6.3.1. Partie Infrastructures

La maintenance corrective est exécutée après détection d'une panne, d'un défaut ou d'une avarie à la suite d'un incident d'exploitation. Elle est destinée à remettre l'installation en cause dans un état lui permettant de continuer à accomplir la fonction pour laquelle elle est destinée.

Les modalités de déclenchement de la maintenance corrective sont les suivantes :

- Signalement lors des tournées de surveillance voie par le service Infrastructures (**Référentiel Infrastructures IN 006**),
- Signalement de la part du service Exploitation,
- Signalement de la part du service Traction,
- Signalement de la part du service Matériel,
- Signalement éventuel par une personne extérieure au CFC (par exemple un automobiliste pour un PN).

Concernant la voie, le **Référentiel Infrastructures IN 012** "normes de maintenance et de sécurité des éléments constitutifs de la voie" et le **Référentiel Infrastructures IN 013** "normes de maintenance des appareils de voie" décrivent les normes en vigueur pour la maintenance qui doit être mise en œuvre sur les infrastructures concernées.

Concernant les installations de signalisation et les Passages à Niveaux, la maintenance corrective est effectuée par un agent de maintenance SE/SM. En attendant l'intervention de l'agent de maintenance les mesures sont prises par les opérateurs concernés pour assurer les conditions de circulation en sécurité.

6.3.2. Partie Matériel roulant

La maintenance corrective du matériel roulant est définie dans le **Référentiel Matériel MA 001**.

Certains travaux à caractère correctif sont effectués à l'occasion des examens, visites et révisions de maintenance préventive.

Les travaux réalisés en dehors des opérations de maintenance préventive se répartissent entre :

- Entretien correctif (EC) : Ce sont des opérations de dépannage ou de réparation ;
- Réparation accidentelle (RA) : Ce sont des travaux curatifs lourds tels que des réparations d'avaries consécutives à un accident d'exploitation ou nécessitant l'envoi du véhicule à l'atelier de Casamozza.

6.4. Programme de maintenance préventive

6.4.1. Partie Infrastructures

6.4.1.1. Voie

Chaque Chef de District Production élabore un Calendrier Programme Annuel de Maintenance (CPAM), détaillant le contenu et le programme de maintenance des voies principales et des appareils des voies principales, ainsi que de leurs abords.

Ce Calendrier Programme Annuel de Maintenance est la déclinaison d'un Programme pluriannuel de Maintenance des Installations. Il doit permettre une visualisation du programme de l'année et assurer la traçabilité des réalisations. Il est adaptable tout au long de l'exercice.

6.4.1.2. Ouvrages d'art - Ouvrages en Terre

Le **Référentiel Infrastructures IN 017** indique les modalités de réalisation des inspections détaillées, des visites intermédiaires et des visites annuelles des ouvrages.

Les visites successives pour un ouvrage donné (intermédiaires ou annuelles) sont réalisées à des époques différentes de l'année, afin de constater l'incidence que peuvent avoir les conditions climatiques et hydrauliques sur la tenue des ouvrages .

La liste des ouvrages à visiter est dressée chaque année par le Contrôleur OA du CFC sous la responsabilité du Chef de service Infrastructures.

Le programme des visites intermédiaires et des visites annuelles est dressé chaque année par le Contrôleur OA sous la responsabilité du Chef de service Infrastructures.

Lorsque le cycle de la surveillance périodique, qui concerne tous les ouvrages, ne permet pas de s'assurer de la fiabilité d'exploitation d'un ouvrage, il y a lieu de prendre, le cas échéant, les mesures d'exploitation appropriées (limitations de vitesse,...) et mettre en œuvre une surveillance complémentaire. C'est le Chef de service Infrastructures et le Contrôleur OA, en concertation avec le Pôle Sécurité, qui décident de sa consistance, de sa mise en œuvre et de sa levée. Cette surveillance complémentaire est formalisée.

Afin d'établir un programme pour les travaux à réaliser dans le cadre des investissements, il est organisé entre le CFC et la CdC une revue annuelle OA spécifique aux tunnels ainsi qu'une revue annuelle OT. Ces revues ont pour objet de prioriser les investissements portés par la CdC Pour les tunnels une base patrimoine a été constituée et sert de base pour les échanges lors de cette revue annuelle.

Sur un OT, lorsque le besoin est nécessaire (après une visite ou un éboulement par exemple), une inspection complémentaire réalisée par un bureau d'étude de la CdC est demandée par le CFC.

6.4.1.3. Installations de signalisation et Passages à Niveau

Le plan de maintenance des installations de signalisation est défini dans les **Référentiels Infrastructures IN 003** et **IN 009**. Ce plan comprend :

- Les interventions de maintenance préventive systématique réalisées par les opérateurs SE / SM.
- Des opérations de contrôle technique réalisées périodiquement par le Chef de pôle SE/SM

Par ailleurs, les visites annuelles communes à l'exploitation et à la maintenance consistent à examiner la qualité de la maintenance et la disponibilité des installations des gares par les dirigeants locaux. (**Référentiel Infrastructures IN 098**). Des tournées de visibilité des signaux complètent le dispositif.

Chaque intervention fait l'objet d'une programmation prévisionnelle.

La programmation annuelle des visites des Passages à Niveaux réalisées par les dirigeants locaux du Pôle Voie et du Pôle SE/SM est faite sous la responsabilité du Chef de service Infrastructures. Il ne doit pas s'écouler plus de 12 mois entre deux visites du même PN (**Référentiel Infrastructures IN 007**).

La nécessité de réaliser une ou plusieurs visites complémentaires des Passages à Niveaux résulte des constats des visites annuelles, des tournées des agents du service Infrastructures, des indications des Conducteurs, des informations émanant de tierce personnes.

6.4.2. Partie Matériel roulant

La périodicité des cycles de maintenance préventive du matériel roulant est définie dans le principe dans le **Référentiel Matériel MA 001** et en détail dans chaque plan de maintenance du matériel concerné :

Le Chef de service Matériel est chargé d'élaborer le plan annuel de maintenance du matériel roulant et de sa stricte application (respect des règles de maintenance). Les programmes sont ensuite transmis au Chef d'atelier qui gère l'engagement du matériel roulant et qui a la responsabilité du respect des rendez-vous programmés.

7. Formation du personnel

A. Exploitation

7.1. Identification des tâches de sécurité

Aucun texte réglementaire ne décrivant précisément les tâches de sécurité pour le Chemin de Fer Secondaires, les agents du Chemin de Fer de la Corse sont habilités sur une **fonction de sécurité** qui permet d'assurer l'ensemble des missions de sécurité admises pour la gestion des circulations ferroviaires.

Les fonctions de sécurité sont :

- **Agent-Circulation** : Agent, quels que soient son grade et ses autres fonctions, qui est désigné pour assurer le service de la circulation dans une gare, en application du RSCFC CT.
- **Agent-Circulation Centralisée** : Agent, quels que soient son grade et ses autres fonctions, qui est désigné pour assurer le service de la circulation dans une gare, en application du RSCFC CCVU.
- **Conducteur** : Agent qui assure la conduite d'un Engin Moteur, quelle que soit la nature de cet engin, chargé d'appliquer les prescriptions des documents de sécurité qui le concernent.
- **Chef de train** : Agent quels que soient son grade et ses autres fonctions chargé de l'accompagnement du train et de l'application des prescriptions des documents de sécurité qui le concernent.
- **Agent formation** : Agent, quels que soient son grade et ses autres fonctions, responsable de l'application des règles relatives à la composition et au freinage des trains.
- **Chef de la manœuvre** : Agent, quels que soient son grade et ses autres fonctions, responsable de l'exécution d'une manœuvre et qui la commande.
- **Jockey** : Agent du service Matériel chargé du déplacement des Engins Moteur dans les Etablissements dont il dépend.
- **Responsable Sécurité ou Responsable Sécurité Travaux** : Agent, quels que soient son grade et ses autres fonctions, responsable de l'application de la totalité des mesures réglementaires de sécurité prévues par les documents de sécurité et incombant à l'Équipement pendant la durée des travaux.
- **Garant Infra Voie** : Agent chargé d'appliquer les prescriptions concernant la sécurité technique de la voie selon les normes applicables dans les Référentiels Infrastructures (IN).
- **Surveillant Infra Voie** : Agent chargé de la surveillance de la voie et de ses abords, selon les normes applicables dans les Référentiels Infrastructures (IN).

Chacune de ces fonctions de sécurité ne peut être exercée que si l'agent possède l'habilitation correspondante.

Certaines tâches spécifiques à une habilitation doivent, en outre, être sanctionnées par une certification :

- Opérateur chargé du désherbage chimique ;
- Opérateur soudeur du Matériel ;
- Opérateur soudeur du service Infrastructures.

De plus, l'agent releveur de dispositif d'enregistrement (bande graphique, cassette ATESS) doit disposer d'une autorisation par délégation du Directeur conformément au **Référentiel Traction TT 018**.

Nota : les Examens Non Destructifs (END) sur matériel roulant sont sous-traités.

7.2. Description des formations initiales des personnes affectées aux tâches de sécurité

Les prescriptions générales du **Référentiel Général RG 004** précisent que l'ensemble du personnel assurant des missions de sécurité doit recevoir, dès son recrutement, une formation initiale consistant en :

- Une présentation des grands principes concernant la sécurité et le fonctionnement d'une exploitation ferroviaire ainsi que des risques particuliers au transport ferroviaire, y compris ceux liés à la sécurité du personnel. Cette formation initiale est adaptée aux spécificités des différents domaines d'activité ;
- Des visites de différents chantiers caractéristiques du CFC : dépôt et gare de Bastia, atelier de Casamozza et un chantier d'entretien de la voie.

De plus, l'accord d'entreprise portant statut du personnel du Chemin de Fer de la Corse stipule que *"Tout agent recruté aux CFC dans le cadre de l'acquisition des savoirs faire liés au métier de cheminot et à son environnement, doit suivre une formation spécifique comprenant notamment les aspects techniques et connaissances de base de l'activité ferroviaire sur le réseau en Corse"*.

De même, les nouveaux agents sont sensibilisés également sur les sujétions inhérentes aux fonctions de sécurité, notamment sur les dispositions relatives à la consommation de produits susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration et le comportement. Il indique également les sanctions encourues en cas de manquement à ces dispositions.

7.2.1. Formation des opérateurs

Pour les fonctions de sécurité, à l'exception de Conducteur, la formation initiale comporte :

- Une formation théorique d'apprentissage du RS CFC CT et/ou RS CFC CCVU, des documents de sécurité, des textes relatifs à la sécurité spécifiques aux domaines d'activité ainsi que le cas échéant des procédures relatives au Plan d'Intervention et de Sécurité ;
- Une formation pratique sur le terrain, en double avec les titulaires des postes dans leur environnement futur de travail ;
- Des exercices pratiques ciblés sur les procédures rarement mises en œuvre ou sur des procédures de mode dégradé.

Pour la fonction de sécurité Conducteur, la formation initiale prévue dans le **Référentiel Traction MT011**⁹ comporte quatre modules :

- Module 1 : Introduction aux risques ferroviaires, Sécurité du personnel
- Module 2 : Règlements CT et CCVU, Sécurité des circulations, Systèmes de sécurité, procédure d'urgence et d'avis repris dans le PIS,
- Module 3 : Techniques sur les engins moteurs, visites de l'engin en fin de mission, Préparation Courante
- Module 4 : Conduite des trains, techniques de dépannage, mode

⁹ A la date d'approbation du RSE. Les dispositions du Référentiel Traction MT 011 seront reprises dans le Référentiel Traction TT 011 (mise à jour en cours).

7.2.2. Formation de l'encadrement

Les agents de l'encadrement assurant des fonctions de sécurité sont soumis aux mêmes conditions de formation que les opérateurs.

Les agents de l'encadrement assurant des missions d'astreinte bénéficient d'une formation spécifique sur le rôle de l'astreinte, le cas échéant sur les documents de sécurité de son périmètre d'action, et des procédures relatives aux Plan d'Intervention et de Secours.

7.3. Description des modalités d'habilitation initiale des personnes pour les tâches de sécurité

7.3.1. Habilitations des opérateurs

Le **Référentiel Général RG 004** décrit le processus d'habilitation des opérateurs exerçant des fonctions de sécurité.

7.3.1.1. Définition de l'habilitation

L'habilitation est l'acte managérial reconnaissant les compétences professionnelles et les capacités physiques et psychologiques des opérateurs sécurité.

L'habilitation est validée par le Directeur ou son délégataire. Les délégations consenties par le Directeur sont reprises dans le document Plan d'Action Sécurité.

Le **Référentiel Général RG 004** reprend par poste les différentes fonctions et habilitations nécessaires.

Une habilitation est valable pour une durée maximale de trois ans, sauf sur décision du Directeur qui peut la réduire s'il l'estime nécessaire (cas d'un agent nouveau ou d'un agent n'ayant pas pratiqué d'action de sécurité depuis longtemps).

L'habilitation à une fonction de sécurité est matérialisée par un document personnel dit "carte d'habilitation" signé par le Directeur ou son délégataire.

7.3.1.2. Champ d'application

L'ensemble des agents du Chemin de Fer de la Corse exerçant des fonctions de sécurité reprises à l'article 7.2 (fonctions de sécurité) est concerné.

Tout agent, quel que soit son grade, exerçant même à titre occasionnel une fonction de sécurité doit être habilité, sauf pour faire cesser une situation dangereuse en l'absence d'agent habilité ou en cas de défaillance (application d'une mesure d'urgence immédiate). Un même agent peut être habilité à plusieurs fonctions de sécurité.

Le Directeur ainsi que le personnel administratif du CFC n'ont pas vocation à exercer des tâches opérationnelles.

7.3.1.3. Conditions d'aptitudes physique et psychologique à remplir pour être habilité

Pour être habilité les agents doivent remplir en permanence les conditions d'aptitude physique et psychologique.

L'évaluation de l'aptitude psychologique est réalisée par un psychologue, elle donne lieu à un bilan dont les résultats doivent être favorables.

Afin de s'assurer que le personnel remplit les conditions d'aptitude physique, un examen d'aptitude physique est réalisé par un médecin titulaire d'un diplôme ou d'une autorisation lui permettant d'exercer la médecine du travail.

A l'issue de cette évaluation, le médecin délivre une fiche d'aptitude qui indique que l'agent est apte au travail.

7.3.1.4. Délivrance de la 1ère habilitation

La 1ère habilitation est soumise :

- À l'évaluation positive de l'aptitude psychologique (tests psychotechniques) ;
- À l'aptitude physique (visite médicale) ;
- À la délivrance de l'attestation de formation après la formation initiale ;
- À l'évaluation positive des compétences professionnelles après formation complémentaire éventuelle et formation au poste de travail (attestation d'aptitude professionnelle).

A l'issue de l'ensemble des différentes phases décrites ci avant, le Directeur ou son délégataire délivre le titre d'habilitation à l'agent.

Pour une même habilitation, le formateur et l'évaluateur des compétences professionnelles sont deux personnes distinctes.

7.3.1.5. Conditions de renouvellement des habilitations à une fonction de sécurité, à l'exception de la fonction de Conducteur

Le renouvellement d'une habilitation est assuré par le Directeur ou son délégataire. Il s'assure de la validité de la visite médicale et de l'aptitude psychologique et déclenche suffisamment à temps les convocations pour un entretien d'évaluation des compétences professionnelles qui s'appuie sur les résultats de la veille.

Lorsque différents éléments laissent supposer que les connaissances professionnelles en matière de sécurité d'un agent et/ou sa capacité à les mettre en œuvre se sont amoindries, un complément de formation individuelle est déclenché.

Certaines formations continues sont dispensées à la suite d'une évolution significative des conditions d'exercice d'une fonction de sécurité.

Cet entretien d'évaluation des compétences professionnelles est sanctionné par une attestation d'aptitude professionnelle signée par le Directeur ou son délégataire.

7.3.1.6. Conditions de renouvellement des habilitations à la fonction de Conducteur

Le renouvellement d'une habilitation est assuré par le Directeur ou son délégataire. Il s'assure de la validité de la visite médicale et de l'aptitude psychologique.

Le maintien de l'habilitation par le Chef des conducteurs lors du suivi des compétences en continu résulte de 5 éléments :

- L'analyse des évènements sécurité conduite,
- Les accompagnements en ligne,
- Le contrôle des enregistrements (BG, ATESS),
- Le contrôle de la documentation des conducteurs,
- Attestations de formation consécutive aux formations continue.

Lorsque différents éléments laissent supposer que les connaissances professionnelles en matière de sécurité d'un agent et/ou sa capacité à les mettre en œuvre se sont amoindries, un complément de formation individuelle est déclenché.

Certaines formations continues sont dispensées à la suite d'une évolution significative des conditions d'exercice à la fonction de sécurité Conducteur.

7.3.1.7. Retrait d'une habilitation

Les modalités de retrait sont définies dans le **Référentiel Général RG 004**.

Ce retrait peut être provisoire (suspension) ou définitif.

Plusieurs raisons peuvent entraîner le retrait du titre d'habilitation, parmi lesquelles :

- La fin de validité du titre d'habilitation ;
- L'absence de pratique du métier durant un temps défini ;
- la non-satisfaction aux critères médicaux et / ou psychotechniques ;
- la non-exécution correcte des tâches confiées.

L'agent et son Chef de Service sont informés de la mesure de retrait.

Le dossier individuel de l'agent et le registre des habilitations sont annotés en conséquence et sa carte lui est retirée, sauf si elle mentionnait plusieurs habilitations et qu'une seule est retirée (dans ce cas, la mention de l'habilitation retirée est rayée sur la carte).

Dans le cas où une nouvelle habilitation doit être prononcée, le processus de délivrance de la 1ère habilitation doit être mis en œuvre.

7.3.2. Habilitation de l'encadrement

Les agents de l'encadrement assurant des fonctions de sécurité sont soumis aux mêmes conditions d'habilitation que les opérateurs. Toutefois, les dirigeants Traction pouvant assurer occasionnellement la conduite des trains font l'objet d'un maintien spécifique de l'habilitation repris dans le **Référentiel Traction MT 012**¹⁰.

7.4. Formation continue des agents

Les agents habilités à l'exercice de fonctions de sécurité bénéficient d'une formation continue leur permettant de maintenir le niveau de leurs compétences professionnelles en particulier en cas de modifications significatives des conditions d'exercice des fonctions de sécurité.

Cette formation est dispensée en tenant compte des fonctions de sécurité exercées et de l'exploitation du dossier de suivi individuel des agents.

Le **Référentiel Traction MT 012**¹¹ stipule que chaque Conducteur doit bénéficier au cours d'une année calendaire, d'une journée de formation continue dispensée en salle par petits groupes. Cette formation, peut concerner de nouvelles techniques ou pratiques de conduite, de nouvelles règles de sécurité, l'exploitation de nouveaux matériels. Le **référentiel Traction TT001** les objectifs et les principaux thèmes à aborder lors des formations sur un cycle triennal.

7.5. Suivi des compétences des agents

Un dispositif de suivi de compétences des agents est mis en œuvre. Il est constitué des formations, des entretiens de sécurité, des contrôles, de l'analyse des incidents et du REX. La détection d'éventuels manques est également compensée par des actions de formation continue. Les Chefs de service disposent des moyens (matériels, humains, financiers notamment), des compétences et l'expertise nécessaire, dans tous les domaines relatifs aux techniques et aux facteurs humains, pour l'exercice des activités concernées par la sécurité relevant de leur périmètre.

Les Chefs de service avec l'aide des dirigeants locaux s'assurent que les agents appelés à exercer des missions de sécurité, ou à encadrer des agents assurant des missions de sécurité ont, quel que soit leur niveau hiérarchique, les compétences requises, notamment celles prescrites par les textes et règlements qui leur sont applicables.

Ils s'assurent également que les opérateurs disposent bien d'un environnement de travail leur permettant de mettre en œuvre efficacement ces compétences.

Les principales conditions d'aptitude sont rappelées et précisées dans les documents de métiers ou les référentiels afférents à ces services. Elles sont prises en compte dans la gestion des ressources et dans les plans de formation.

Le suivi individuel des agents est organisé de telle façon que la situation de chaque agent au regard des conditions d'aptitude exigées (acquisition, maintien, suspension, retrait) soit connue

¹⁰ A la date d'approbation du RSE. Les dispositions du Référentiel Traction MT 012 seront reprises dans le Référentiel Traction TT 012 (mise à jour en cours).

¹¹ A la date d'approbation du RSE. Les dispositions du Référentiel Traction MT 012 seront reprises dans le Référentiel Traction TT 012 (mise à jour en cours).

à tout moment par les dirigeants, et ceci afin de permettre, si nécessaire, de déclencher les compléments de formation utiles.

Lorsque du personnel est employé temporairement par une entité différente (entité prenante) de celle à laquelle il est rattaché hiérarchiquement (entité cédante), les dirigeants concernés s'assurent de la continuité du suivi individuel des agents. En outre, le dirigeant de l'entité prenante s'assure que le personnel a reçu et compris les informations relatives à son nouvel environnement de travail.

Lorsque du personnel est commandé pour assurer une mission hors de son entité d'attache, tout en lui restant hiérarchiquement rattaché, le dirigeant correspondant s'assure que ce personnel sera pris en charge, vis-à-vis des risques ferroviaires, par l'entité territorialement compétente.

B. Maintenance

7.6. Description des formations initiales des personnes affectées aux tâches de maintenance

7.6.1. Formation des opérateurs

7.6.1.1. Maintenance Infrastructures

La formation initiale comporte une formation spécifique aux activités de maintenance de la voie, des ouvrages, et des installations sécurité.

La formation initiale des agents entretien voie est réalisée principalement sous forme d'exercices pratiques terrain voir de monitorat.

La formation initiale des mainteneurs de l'infrastructure (Garant Infra Voie et Surveillant Infra Voie) comporte une formation théorique et pratique sur le terrain, en équipe, qui a pour objet l'acquisition réflexe par chaque agent de la notion de sécurité associée à celle de risque lié à chacune de ses activités techniques.

Des formations techniques telles que mainteneur de l'infrastructure spécialité voie, installations de sécurité, ouvrages d'art et soudeur peuvent être assurées contractuellement par des organismes extérieurs.

7.6.1.2. Maintenance Matériel Roulant

Les agents de maintenance du Matériel Roulant sont recrutés avec les compétences techniques (diplômes ou expérience professionnelle) nécessaires à la réalisation des opérations de maintenance de base.

Les agents sont formés sur l'activité spécifique de maintenance du Matériel Roulant (électrique, thermique, pneumatique, tour en fosse notamment) pour le poste occupé à travers une mise en équipe dans l'activité concernée en axant principalement sur les spécificités du Matériel ferroviaire.

Le cas échéant cette formation initiale peut être complétée par une formation spécifique dans un atelier de maintenance de la SNCF à travers la convention CFC/SNCF, par une formation en interne ou une formation par un organisme extérieur agréé.

7.6.2. Formation de l'encadrement

Des formations initiales spécifiques incluant des compétences techniques et de sécurité s'adressent aux agents accédant à des postes de dirigeant du service Infrastructures ou Matériel Roulant.

Elles sont dispensées selon le périmètre d'affectation ou de délégation de l'agent.

Ces formations peuvent être réalisées, suivant le thème abordé, soit en interne soit par un organisme extérieur ou via la convention CFC/SNCF.

7.7. Formation Continue

La formation continue des agents de maintenance est principalement composée de monitorat (plutôt au service Infrastructures) ou de session de formation spécifique en cas de modification de mode opératoire, d'apport de nouvelle technologie ou de nouveau matériel.

Ces formations peuvent être réalisées, le cas échéant, soit en interne soit par un organisme extérieur agréé ou via la convention CFC/SNCF.

La formation continue peut aussi être réalisée à travers des accompagnements des opérateurs par des dirigeants dans le cadre de la veille sécurité.

Les modalités de formation continue s'appliquent aux opérateurs comme aux dirigeants.

7.8. Suivi des compétences

A l'instar du suivi des compétences pour les agents affectés à l'exploitation du système, celui des agents affectés à la maintenance du système est mis en œuvre à travers des formations, des entretiens de sécurité, des contrôles, de l'analyse des incidents et du REX. La détection d'éventuels manques est également compensée par des actions de formation continue.

Pour les opérations de maintenance soumises à des habilitations ou autorisations spécifiques, le suivi des compétences est réalisé suivant les textes réglementaires en vigueur afférant.

Le suivi des compétences des agents affectés à la maintenance du système s'inscrit dans la même application que les dispositions reprises dans l'article 7.5 du présent Règlement de Sécurité de l'Exploitant.

8. Eléments relatifs à la qualité

8.1. Identification des normes en matière de qualité ainsi que des documents décrivant les modalités de respect de ces normes

Les normes sont décrites dans la documentation propre au CFC. Elle décrit les procédures mises en œuvre par les opérateurs exerçant leur fonction de sécurité dans les différents domaines d'activité.

La vérification du respect des normes s'effectue à travers le dispositif de veille, de contrôles et d'audits (**Référentiels Généraux RG 003 ; RG 005 et RG 011**).

8.2. Description de la gestion documentaire.

Le **Référentiel Général RG 001** décrit le processus de gestion des textes du CFC, il reprend le principe de numérotation, la forme des différents textes, la désignation des personnes habilitées à la rédaction, à la vérification et l'approbation des textes

8.3. Description des modalités de surveillance des sous-traitants.

Les sous-traitants intervenant de façon permanente ou ponctuelle sont identifiés. Le CFC s'assure qu'ils disposent des compétences nécessaires pour assurer les tâches ou missions confiées dans le respect de référentiels existants, ou à défaut, des règles de l'art de la profession. Le suivi de la qualité des prestations est assuré par les Chefs de service concernés essentiellement à partir des dispositions reprises dans les plans de prévention.

8.4. Description du processus de gestion interne des modifications du système aux plans structurel et opérationnel

Le terme changement recouvre les modifications, les évolutions, les créations et les dérogations. Le Pôle Sécurité évalue la démarche sécurité suivie lors des modifications du système et appréhende les problèmes posés par les interfaces entre les domaines.

Les changements sont traités par la méthodologie de la vérification du GAME (Globalement Au Moins Equivalent) qui comporte :

- La définition de l'impact du changement par une comparaison détaillée entre la situation de référence (l'existant corrigé des éventuels écarts) et de la situation cible. Chaque item fait l'objet d'une appréciation "+", "=" ou "-";
- L'analyse des risques sur les items cotés "-" et les mesures compensatoires ;
- La définition des actions de réduction des écarts par rapport aux risques précédemment identifiés ;
- La vérification du GAME sur l'ensemble des items ;
- La mise en œuvre de la nouvelle situation et l'accompagnement du changement ;
- La réalisation d'un retour d'expérience permettant, le cas échéant, la définition d'actions correctives.

La gestion de ces modifications s'articule en quatre phases :

- 1) La demande, généralement effectuée par le Chef de service qui en exprime le besoin et la justifie. Il a en charge de rédiger le dossier GAME.
- 2) La validation technique est réalisée par une tierce personne par rapport au demandeur (interne ou externe) qui vérifie l'exhaustivité des thèmes abordés et la pertinence des éventuelles mesures compensatoires retenues.
- 3) La validation formelle par le Pôle Sécurité qui s'assure du respect du processus et qui vérifiera la conformité de la mise en œuvre.
- 4) L'approbation par le Directeur.

Le Pôle Sécurité tient informé le service de contrôle sur les décisions et l'avancement des modifications envisagées sur le système.

Pour les modifications considérées a priori comme pouvant être non-substantielles, le dossier de la modification leur est transmis afin de valider le caractère non-substantiel de la modification.

Toute modification substantielle du système fera l'objet d'un dossier de sécurité et d'une évaluation par un OQA choisi par l'Autorité Organisatrice des transports (la CdC).

9. Dispositif permanent de contrôle et d'évaluation du niveau de sécurité

9.1. Modalités de contrôle du respect de la réglementation, du règlement de sécurité de l'exploitation et des consignes

Le **Référentiel Général RG 003** indique que le contrôle est organisé sur deux niveaux :

- Le contrôle du niveau 1 (Kn1) est effectué par les Dirigeants locaux sous la responsabilité du Chef de service ;
- Le contrôle du niveau 2 (Kn2) est effectué par le Pôle Sécurité par délégation du Directeur.

Le **Référentiel Général RG 005** précise les modalités de réalisation de ces contrôles.

9.1.1. Le contrôle de niveau 1

L'objectif qualitatif du contrôle de niveau 1 consiste à détecter les non-conformités susceptibles de conduire directement ou indirectement à un dysfonctionnement.

Par non-conformité, il faut entendre par exemple :

- Absence de connaissance, ou connaissance imparfaite des procédures¹², en particulier des procédures d'urgence ;
- Écart dans le choix ou l'application d'une procédure ;
- État d'une installation, d'un outil qui n'est plus en état nominal ;
- Organisation dégradée par rapport à l'organisation théorique sans mesures compensatoires ;
- Documentation incomplète, inadaptée, non à jour, inconnue des opérateurs.

Pour atteindre cet objectif, il est nécessaire d'effectuer des contrôles :

- Sur l'ensemble des opérateurs ;
- Sur l'ensemble des procédures mises en œuvre ou susceptibles de l'être au moyen des entretiens de sécurité ;
- Sur les points clé repris dans la veille.

L'examen régulier du plan de veille indique la localisation des non-conformités déjà identifiées lors des contrôles précédents et doit orienter prioritairement le contrôle du Dirigeant Local :

- Sur les opérateurs en difficulté sur des procédures afin d'en déterminer les causes et de s'assurer que les autres procédures sont maîtrisées ;
- Sur les procédures apparaissant mal maîtrisées afin d'identifier les causes des écarts récurrents et d'entreprendre les actions correctives.

Le traitement des non-conformités détectées (redressement, bouclage) s'effectue soit à titre individuel, soit, après analyse, en engageant des actions collectives.

9.1.2. Le Contrôle de niveau 2

La responsabilité du contrôle de niveau 2 incombe au Directeur.

Cette mission est déléguée au Pôle Sécurité.

L'objectif du contrôle de niveau 2 est de s'assurer de l'efficacité du management de la sécurité sur l'ensemble du réseau.

¹² On entend par Procédure : les procédures réglementaires, les gestes métiers.

Ce contrôle porte sur :

- La maîtrise des procédures par les opérateurs ;
- La conformité des installations, des outils et de l'environnement de travail ;
- La qualité de la documentation présente dans les postes de travail ;
- Le management de la sécurité à charge des Dirigeants Locaux.

Le contrôle de niveau 2 permet également de rendre compte au Directeur des constatations faites, des actions engagées et des suites qui y sont données. Il participe ainsi au pilotage de la sécurité du CFC.

9.1.3. Audits

Le Directeur peut s'il le juge nécessaire, demander un audit portant sur tout ou partie des activités réalisées par le CFC.

Un audit de sécurité est un examen portant sur les processus et le management de la sécurité, il est méthodique et indépendant et a pour objectif de déterminer la conformité et l'efficacité des dispositions mises en œuvre.

Les services d'audit et de sécurité externes, observent l'ensemble du système de sécurité, pendant toutes les phases de son cycle de vie. Ils portent une attention particulière aux interfaces existantes entre les différentes entités.

Les prescriptions relatives à l'audit interne font l'objet du **Référentiel Général RG 011**.

9.2. Modalités de détection et d'analyse des événements pouvant avoir un impact sur la sécurité

On appelle "événement sécurité" tout événement altérant la sécurité des circulations ou/et des personnes, dont une ou plusieurs causes surviennent lors de l'exercice du service lié aux activités du CFC (**Référentiel Général RG 006**).

La collecte des données, le suivi et la gestion des données des différents événements sont assurés par le Pôle Sécurité. A partir de ces éléments, celui-ci juge de l'opportunité d'établir une démarche de retour d'expérience, notamment par la réalisation d'une "fiche REX".

La démarche du retour d'expérience implique également un suivi des actions entreprises.

9.3. Modalités d'évaluation du niveau de sécurité

L'analyse et le traitement méthodique des informations recueillies grâce au retour d'expérience, aux audits ou évaluations internes, aux contrôles, aux accompagnements auprès des opérateurs, à l'analyse des plans de veille, aux observations faites lors de tournées, d'exercices ou de simulation et aux écoutes permettent aux différents responsables de déterminer et de hiérarchiser les actions utiles au maintien ou à l'amélioration du niveau de sécurité qui sont reprises au Plan d'Actions Sécurité "PAS" (**Référentiel Général RG 007**).

Les actions à mener sont définies à partir :

- Des analyses des plans de veille de 1er et 2eme niveaux ;
- Des informations données par le recueil des différents "événements sécurité" de la base REX définie dans le **Référentiel Général RG 006**.

Les éléments du plan de veille peuvent être repris sous une forme de fiche d'action sécurité, de même que les actions post audits.

Les fiches sont élaborées et suivies par chaque Chef de service ou par son représentant.

Un document de synthèse reprenant l'ensemble des fiches actions est élaboré en fin d'année par chaque Chef de service sous la responsabilité du Pôle Sécurité.

Ce document est assemblé par le Pôle Sécurité et constitue le Plan d'Actions Sécurité du Chemin de Fer de la Corse.

Il sert aussi d'indicateur et de tableau de bord permettant de traduire le niveau obtenu et de suivre l'évolution des résultats.

Le Plan d'Actions Sécurité intègre une programmation prévisionnelle annuelle des réunions sécurité de chaque service opérationnel.

De plus, le rapport annuel sur la sécurité de l'exploitant permet d'assembler les actions à réaliser et à mener par le CFC et la CdC pour améliorer le niveau de sécurité.

10. Relations avec le service en charge du contrôle à l'occasion d'accidents et d'incidents d'exploitation

10.1. Typologie d'évènement

On entend par :

- "Victime" : toute personne impliquée non indemne à la suite d'un événement, avec intervention ou demande d'intervention des services de secours ou de preuves apportées de soins médicaux (hors suicide et tentative de suicide).
- "Mort" : victime tuée sur le coup ou décédée dans les 30 jours à la suite d'un événement.
- "Blessé grave"¹³ : victime hospitalisée pendant plus de 24 heures suite à l'évènement.
- "Blessé léger" : victime ne faisant pas partie des catégories Mort ou Blessé grave.

10.1.1. Accidents/incidents graves

On entend par accidents/incidents graves :

- Événement causant (hors suicide et tentative de suicide) un ou plusieurs morts et/ou blessés ;
- Graves et/ou des dommages matériels importants ;
- Déraillement/bi-voie (hors dépôt et en exploitation commerciale) ;
- Collision entre trains (hors dépôt) ;
- Collision aux PN ;
- Incendie ou dégagement de fumée important.

10.1.2. Autres événements affectant la sécurité de l'exploitation du système

10.1.2.1. Événements relevant d'un dysfonctionnement du système ou comportant plusieurs blessés légers

Tout événement relevant d'un dysfonctionnement du système, ou quasi-événement "grave" (qui aurait pu dans d'autres circonstances avoir des dommages importants), ou comportant plusieurs blessés légers.

On entend par "dysfonctionnement du système" :

- Toute défaillance mécanique, ou d'autre nature, affectant les composants du système : infrastructure, voie ferrée, installation de sécurité, véhicule... ;
- Tout non-respect des règles d'exploitation, d'entretien et de maintenance, définies dans le présent règlement de sécurité de l'exploitation.

10.1.2.2. Autres événements

Tout autre événement ne mettant pas en évidence un dysfonctionnement du système.

¹³ Les éléments sur la nature des victimes restent dépendants de l'information disponible et du "porter à connaissance" du CFC.

10.2. Traitement des évènements définis au 10.1

10.2.1. Accidents/incidents graves

Le **Référentiel Général RG 008** précise que dès que le Directeur ou l'astreinte de niveau 1 "direction" est informé d'un incident de sécurité ou d'un accident il procède de la manière suivante :

- Il s'assure que les mesures prises vont permettre de prendre en charge l'incident en sécurité.
- Il avise les autorités externes de l'évènement :
 - Pour les services de l'Etat : le STRMTG et la DREAL,
 - Pour la CdC : le Directeur des transports et de la mobilité.

En cas de mise en place de la cellule de crise avec la préfecture, il engage en accord avec le Préfet, la mise en place du Plan d'Intervention et de Sécurité (PIS).

Il est autorisé à faire une communication à la presse écrite ou audiovisuelle.

Les modalités de déclaration des évènements aux services de l'État sont définies comme suit :

Les accidents/incidents graves doivent être déclarés immédiatement (dans un délai d'une heure) au Préfet et au service de contrôle. Toute information orale doit être confirmée par écrit dans un délai inférieur à 24 heures après la survenance de l'évènement.

Un pré-rapport doit être transmis au Préfet et au service de contrôle dans un délai de 2 à 4 jours.

Le rapport circonstancié doit être adressé au Préfet et au service de contrôle dans les meilleurs délais (maximum 2 mois).

10.2.2. Autres évènements affectant la sécurité de l'exploitation du système

10.2.2.1. Évènements relevant d'un dysfonctionnement du système ou comportant plusieurs blessés légers

Les évènements donnant lieu à une information spécifique, à l'appréciation du Chemin de Fer de la Corse et du service de contrôle, font l'objet d'une déclaration et d'un pré-rapport au service de contrôle dans un délai de 2 à 4 jours.

Ces évènements pourront également nécessiter la production d'un rapport circonstancié sur demande du service de contrôle. Le cas échéant, il sera adressé dans un délai de 2 mois¹⁴.

Les typologies d'évènements devant être communiqués annuellement au service de contrôle sont définies dans le guide du STRMTG relatif au contenu du rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation. Des réunions périodiques d'analyse des évènements sont organisées en accord avec le service de contrôle.

10.2.2.2. Autres évènements

Ces évènements sont communiqués dans le rapport annuel suivant le guide du STRMTG relatif au contenu du rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation.

10.3. Visites des agents du service de contrôle

Lors de leurs visites, et dans l'exercice de leur fonction, les agents du service de contrôle ont un libre accès à l'ensemble des installations du réseau.

La documentation de gestion du suivi de l'exploitation et de la maintenance ainsi que les consignes opérationnelles d'exploitation et de maintenance, sont mises à la disposition des agents du service de contrôle.

Fin du texte

¹⁴ Nota : les modalités d'information pourront être précisées entre le CFC et le service de contrôle.