

# **ASSEMBLEE DE CORSE**

**1 ERE SESSION ORDINAIRE DE 2023**

**REUNION DES 30 ET 31 MARS 2023**

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

**CREAZIONE DI L'EPIC DI I CAMINI DI FERRU DI  
CORSICA**

**CRÉATION DE L'EPIC DES CHEMINS 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 corse, constitué de 232 km de voie ferrée, a été construit entre 1882 et 1935. Les premières lignes inaugurées en 1894 ont été celles de Bastia-Ponte à a Leccia-Aiacciu et Ponte a à Leccia-Calvi ; la ligne Bastia-Portivechju ayant été inaugurée plus tardivement en 1935.

À la suite de la destruction d'ouvrages d'art durant la seconde guerre mondiale, la ligne de la Plaine orientale détruite en 1943, ne fut jamais réouverte.

En 1984, la Région de Corse, devenue autorité organisatrice par le transfert de compétences de l'Etat, a confié la gestion du réseau à la SNCF 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 DSP qui prendra fin le 31 décembre 2023.

Au cours des dernières décennies, le réseau ferré corse a été confronté à plusieurs reprises à un choix binaire : soit moderniser et donc investir massivement, soit fermer le réseau. C'est la première option qui a été retenue et plusieurs programmes de modernisation ont été mis en œuvre.

Depuis les années 2000, le réseau a ainsi bénéficié via le programme exceptionnel d'investissement 1,2 et 3 d'une remise à niveau de l'infrastructure (voie et petits ouvrages d'art) sur 170 km pour un coût d'environ 100 M€.

Par ailleurs, les différents PEI ont permis d'acquérir 12 rames AMG afin de remplacer les autorails les plus anciens pour 50 M€.

### **I. L'historique de l'acquisition des AMG**

En 2002, dans le cadre de la modernisation du réseau, la Collectivité Territoriale de Corse a choisi la SNCF pour la rénovation des voies, et une société d'économie mixte « Egis rail » pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage, dont l'expertise n'était pas comparable à celle de la SNCF qui exploitait le réseau corse à l'époque.

A la suite d'un appel d'offre, le choix s'est porté sur le constructeur CFD qui a été chargé du projet de conception-réalisation de 12 rames type AMG pour la Corse, et pour un montant de 48 millions d'euros.

Les choix techniques retenus, ont entraîné les déboires lors des essais et des premières mises en service insatisfaisantes.

Le Centre d'Ingénierie du Matériel de la SNCF (CIM) a été alors saisi pour expertise,

et dont le rapport reprend les éléments suivants :

- Des dégradations importantes sur les semelles de frein ont été confirmées et notamment un mauvais montage des organes de freinage et donc une usure dissymétrique des semelles et contact roue-semelle permanent.
  - Ce mauvais positionnement des organes de frein engendrait une usure prématurée des semelles de frein avec une dégradation des roues.
  - Les autorails avaient une grosse consommation d'huile. Cette dernière se retrouve dans les collecteurs, avec à la clé un risque d'incendie.
  - En courbe, le châssis a une rotation et se met de travers accentuant le désaxement. Si le cardan casse, le train avait des risques de dérailler. Pour rappel, sur les autorails des Chemins de fer de Provence, le moteur a été réaxé.
- 
- Le moteur étant placé sous la caisse, rendant les interventions difficiles. Or de nombreuses saletés s'accumulent non seulement au fil des trajets mais aussi des saisons.
  - Concernant l'aspect thermique, les ingénieurs notent une différence de température notable et inquiétante entre la plateforme d'accès et la plateforme panoramique, soit entre les deux niveaux de l'autorail.

Pour conclure sur ce point, les CFC ont donc été victimes d'un cahier des charges non conforme aux besoins techniques et d'exploitation des nouveaux autorails et de l'effet « prototype ».

Le dossier des AMG 800 constitue à l'évidence le désastre industriel et commercial en Corse le plus important de ces dernières années, sachant que ce type de matériel roulant a une durée de vie d'au moins 30 ans.

Les Chemins de Fer de la Corse en subissent encore les conséquences, avec la mise en œuvre d'une maintenance importante. À titre d'exemple le coût de la maintenance des autorails AMG s'élève en moyenne à 1,5 M€ par an, soit 125 000 € par an (hors charges) et par autorail.

En dépit de cet investissement, un taux de panne anormalement élevé est toujours constaté ainsi qu'un niveau de disponibilité des matériels qui reste insatisfaisant.

## **II. Les programmes d'investissement**

Les investissements initiaux ont été complétés par un programme d'investissement de 140 M€, portant notamment sur l'amélioration des dessertes périurbaines d'Aiacciu et de Bastia, la modernisation des principales gares et le déploiement d'une nouvelle signalisation. Ces opérations ont été inscrites par la suite dans les différents programmes de cofinancement avec l'Etat (PEI, CPER) et avec l'Europe (FEDER).

Enfin en 2017, la programmation pluriannuelle des investissements (PPI 2017-2025) a été votée par délibération n° 17/120 AC de l'Assemblée de Corse en date du 27 avril 2017, actant la poursuite de l'effort de modernisation avec un montant de 160 M€ de nouveaux projets (poursuite de développement périurbain et lancement

des études pour l'acquisition de nouveaux matériels roulants).

En 2017, la Collectivité a également engagé l'élaboration de son schéma régional des transports permettant de décliner à court, moyen et long terme une vision globale des transports intérieurs.

Ces différentes études ont permis à la Collectivité de bâtir une vision stratégique des transports afin de rechercher les financements nécessaires aux différentes opérations d'investissement dans le cadre des programmes de cofinancement existants avec l'Etat (CPER, PEI) et avec l'Europe (FEDER).

Depuis 2016, les opérations cofinancées en phase opérationnelle sont les suivantes :

- Au titre du PEI 4 :
  - Modernisation et mise en accessibilité des principales gares sur la ligne centrale (9 gares : Aiacciu, A Caldaniccia, Auccia, Vizzavona, Tattò, Venacu , Corti, Casamozza, U Borgu)
  - Sécurisation des 8 tunnels de grande longueur avec mise en place du système radio sol train en cours
  - Confortement de 5 ponts métalliques entre Ponte à a Leccia et Casamozza
  - Transfert des activités du dépôt de Bastia avec construction d'un nouvel atelier de maintenance à Casamozza,
  - Automatisation de 10 passages à niveau,
  - Confortement de falaises sur 12 zones,
- Au titre du CPER 2015-2022 :
  - Mise en œuvre de la Commande Centralisée de Voie Unique (CCVU) sur l'ensemble du réseau avec création de nouveaux points de croisement,
  - D'autres opérations financées sont en cours, et notamment la création d'une nouvelle halte aux Canne, à Aiacciu, la création d'un pôle d'échange multimodal en gare de Mezana, déploiement de la billettique ferroviaire et des réseaux urbains de la CAB et de la CAPA
- Au titre du FEDER 2015-2020 :
  - Ajout de 2 gares sur le projet de la CCVU (l'Algaghjola et Lumiu)
  - 5 haltes sont déjà réalisées (Bassanese, Ceppe, U Borgu, Lucciana, Luccina l'Alivella) et 3 autres sont programmées (Furiani, Casatorra et Prigiò di U Borgu)
- Au titre du plan de relance de l'Etat :
  - Développement d'un Système d'Information Voyageurs (SIV)

Le montant global des différents plans est de 70 M d'€ pour des opérations qui se déroulent sur 60 sites différents, les investissements sur la CCVU et les infrastructures pour les années 2020 et 2021 représentent 8 M€.

Il est à noter que l'opération majeure de la CCVU et la création de nouveaux points

de croisement permettent d'augmenter le nombre de circulations et plus particulièrement sur les dessertes péri-urbaines.

Les prochains investissements pour la période 2025/2035 représentent une enveloppe de 150 M€ et devraient porter sur l'acquisition de nouveaux matériels roulants, la réouverture d'une partie de la ligne de la plaine orientale jusqu'à U Viscuvatu suivant le tracé historique.

Il convient maintenant d'engager une deuxième phase pour moderniser et développer le réseau à partir d'un système ferroviaire projeté à l'horizon 2025 et 2030, étendu et plus fréquent, ciblant autant les déplacements pendulaires que les déplacements occasionnels et touristiques.

A titre indicatif, il est important de noter les différents coûts pour une voie ferrée métrique, à savoir :

Travaux de modernisation	1 M€/km
Electrification	1 M€/km
Réouverture de ligne	3-5 M€/km
Construction d'une nouvelle ligne	10-15 M€ / km en fonction des ouvrages d'art
Acquisition matériel roulant	6-7 M€/rame
Construction d'un dépôt matériel roulant	10-20 M€

D'après les conclusions d'un rapport du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) en date du mois de septembre 2020, il apparaît que la revitalisation du système ferroviaire corse engagée il y a une quinzaine d'années par la Collectivité de Corse fait aujourd'hui figure de modèle : la remise à niveau des équipements conjuguée à l'augmentation de l'offre, rendue possible par l'optimisation de l'usage des moyens, à coût global constant, ont permis un doublement du trafic en quelques années, pour atteindre aujourd'hui 1 million 400 000 voyageurs.

Le CEREMA note également que le réseau corse est exploité selon des principes qui ont montré leur efficacité : « un système frugal, en bon état et fréquent ». Le coût kilométrique moyen, en incluant les gros investissements de renouvellement et modernisation, lissés sur leur durée de vie, est ainsi revenu aux alentours de 32 €/train km HT. Malgré le caractère montagneux des lignes, qui occasionne des coûts d'infrastructure importants, cette valeur est inférieure à la moyenne du TER français (de 35 à 40 € HT/train.km).

Ce centre d'expertise ferroviaire a par ailleurs souligné la cohérence des travaux et des projets de la Collectivité de Corse, qui vise à améliorer encore ces résultats et augmenter le nombre de trains de voyageurs, moyennant une utilisation maximale des moyens et un investissement « au plus juste » : très peu de lignes françaises présentent une fréquence au quart d'heure sur une voie unique et non double.

Ainsi, l'ensemble des projets portés par la Collectivité, Commande Centralisée de Voie Unique, augmentation de la fréquence, extension du réseau et nouveaux trains-trams, est apparu de nature à confirmer le passage d'un train un peu « vieillot » à un

réseau de transport moderne perçu comme une véritable alternative à la voiture, tant pour les habitants que pour les touristes.

### III. Les investissements de rénovation et de modernisation

Depuis 2015, la Collectivité de Corse a engagé une seconde phase de modernisation et de développement du réseau.

Le système ferroviaire projeté à l'horizon 2025-2030, étendu et plus fréquent, doit cibler autant les déplacements pendulaires que les déplacements occasionnels et touristiques.

En ce qui concerne l'achat de nouveaux matériels, les études porteront sur un type « train-tram », afin de réaliser cette nouvelle offre permettant la réaffectation des matériels existants à partir de la création /adaptation d'ateliers pour la maintenance de rames plus longues et plus nombreuses sur chacune des 3 sections périurbaines.

À cette fin, l'activité de l'atelier de Bastia a été déplacée à Casamozza entraînant une adaptation du site industriel et son agrandissement.

D'ores et déjà, dans le cadre de l'extension de la Commande Centralisée de Voie Unique, des points de croisement ont été réaménagés ou créés dans les zones périurbaines d'Aiacciu, de Bastia et Calvi.

L'objectif est d'offrir une véritable alternative à la voiture, en desservant le cœur des villes, et en désenclavant l'intérieur.

Ce programme vise donc à cadencer les circulations dans une logique d'optimisation des moyens et d'amélioration de l'attractivité du service.

Cela passe par une augmentation des fréquences des circulations au ¼ d'heure sur les sections les plus chargées de Bastia et d'Aiacciu (soit 45 à 64 AR/jour), et de 2 heures sur les relations interurbaines.

Dans cet objectif, les principaux investissements réalisés par la Collectivité portent sur :

- ✓ Le renouvellement de la voie sur le péri urbain ajaccien  
Le coût global de cette opération en cours est estimé à **5,2 M€**, à échéance 2025.
- ✓ Le renouvellement de la voie sur le péri urbain Bastiais. Le coût global de cette opération est estimé à **8 M€**, à échéance 2027.
- ✓ L'extension à l'ensemble du réseau de la Commande Centralisée de Voie Unique (CCVU) qui totalement déployée sur l'ensemble du réseau en 2024 pour un coût de **22,5 M€**.
- ✓ La rénovation des gares et des points intermodaux

Cette rénovation concerne les gares principales du réseau et vise à en faire des

points intermodaux, à l'instar de la Gare d'Aiacciu (clos-couvert, réseaux, extérieurs pris en charge par la Collectivité de Corse et la rénovation intérieure par les CFC) pour un coût global de **11,8 M€**. Les gares de Ponte à A Leccia, L'Isula Rossa (quais), Vivari ainsi que la plupart des haltes périurbaines de Bastia et Aiacciu ont déjà fait l'objet d'une rénovation notamment dans le cadre du FEDER.

- ✓ Le transfert de l'activité aux ateliers de Casamozza et le projet d'extension de l'atelier avec l'installation d'une station de lavage pour un coût global de 5 M€.
- ✓ La rénovation de 5 grands ponts métalliques

Le patrimoine des ouvrages d'art du Réseau Ferroviaire Corse comprend de nombreux ponts et viaducs ferroviaires construits à la fin du XIXème siècle. Cette opération concerne cinq ouvrages métalliques d'ampleur, dont le pont du Vecchiu pour un montant de **5,6 M€**.

- ✓ La modernisation de 11 passages à niveau

L'opération s'inscrit dans le cadre du programme général de modernisation du chemin de fer de la Corse pour un coût global de **1,8 M€**.

- ✓ Le confortement de parois rocheuses

L'opération s'inscrit dans le cadre du programme général de modernisation du chemin de fer de la Corse mis en œuvre pour un coût global de **2,23 M€**. Elle concerne l'infrastructure ferroviaire et plus particulièrement les ouvrages de déblais situés en bordure de la voie ferrée. Ces ouvrages qui datent de la construction de la ligne sont sujets à évolutions du fait des phénomènes climatiques, de l'altération des sols ainsi que des effets de la végétation.

En complément de ces investissements portés par la Collectivité, il convient d'y ajouter ceux à la charge des CFC :

- ✓ La rénovation complète du bâtiment abritant le siège social des CFC et des locaux de la gare de Bastia a été étalée sur quatre années, pour un coût total de 1,2 M€.
- ✓ La remise à niveau de la voie entre Furiani et Biguglia (PK 6 au PK 9 +900) en 2016 et 2017 pour un montant de 586 000 €.
- ✓ La réfection du pont d'Albano en 2017 pour un montant de 199 000 €.
- ✓ La remise à niveau de la voie du PK 65 +300 au PK 66+600 de Soveria à San Quilicu en 2018 pour un montant de 250 000 €.
- ✓ La rénovation intérieure de 3 autorails Soulé et leurs remorques pour un montant de 476 000 € de 2016 à 2019.
- ✓ La modernisation des passages à niveaux sur 4 ans pour un coût de 282 000 €.

- ✓ La réhabilitation en 2019 du 1<sup>er</sup> étage de la gare de Corti à usage de salle de formation et aménagement de studios pour le personnel en déplacement pour un coût total de 150 000 €.
- ✓ Le renouvellement des voies principales de la gare d'Aiacciu (traverses béton) sur les années 2019 et 2020 pour un coût de 676 000 € ;
- ✓ Les travaux de réfection du tunnel de Vizzavona et de Ponte en 2020 pour un montant de 105 000 €.
- ✓ La réhabilitation du centre technique du service voies et bâtiments à Corti en 2020 pour un montant de 284 000 €.
- ✓ L'aménagement d'un parking relais sur le site de la gare de l'Isula en 2021 pour un montant de 280 000 €.
- ✓ La remise à niveau de la voie entre Mezana et Aiacciu PK 148/150 en 2021 et 2022 pour un montant de 688 000 €.
- ✓ La réfection de la gare d'Aiacciu en cours d'achèvement pour une réalisation des travaux de- l'ordre de 750 000 €.

#### **IV. Vers une nouvelle politique ferroviaire**

À partir de ce constat, la nouvelle politique ferroviaire mise en œuvre par le Conseil exécutif et la nouvelle majorité territoriale depuis 2016 repose sur le renforcement et la modernisation des missions de service public passant par :

- de nouveaux investissements dans les infrastructures comme l'extension à l'ensemble du réseau de la gestion centralisée de voie unique, qui sera finalisée en 2024.
- la régénération ou le renouvellement de la voie, la régénération des ouvrages d'art, la rénovation des gares dont celle d'Aiacciu en voie de finalisation ;
- l'acquisition à terme de nouveaux matériels roulants aptes aux services combinés périurbains et interurbains,
- le développement du transport de voyageurs et la diversification des activités, telles que le transport de marchandises et la messagerie.
- le développement de l'écomobilité face au changement climatique, par la promotion d'économies d'énergie, par un impact environnemental maîtrisé et par la recherche de la plus grande rentabilité collective dans le cadre d'un développement durable.
- l'adaptation de l'offre de service aux besoins de mobilité des différents bassins de vie entre eux et par le raccourcissement des temps de trajet Interurbains notamment entre Bastia et Aiacciu afin de rendre le train compétitif avec les modes de transport routiers.

Ainsi, la Collectivité de Corse entend-elle poursuivre la démarche entreprise en faveur des transports intérieurs et de la mise en œuvre d'une politique de l'intermodalité.

D'ores et déjà, la Collectivité de Corse et le Chemin de Fer partagent l'ambition de développer des tarifications intermodales ainsi que les services liés à ces

déplacements.

L'objectif est de rabattre les flux de voyageurs vers les lignes du Chemin de fer, augmenter ses parts modales en complémentarité des services routiers et notamment sur l'axe Bucugnà-Aiacciu.

La mise en place de cette intermodalité permettra de désengorger les axes routiers principaux en répondant aux besoins de mobilité des populations.

La Collectivité de Corse souhaite également inscrire l'exploitation et la rénovation du réseau dans le respect de l'environnement et de la transition énergétique.

Aussi, le chemin de fer devra-t 'il s'engager résolument vers un développement durable en privilégiant une politique industrielle respectueuse de l'environnement, dans l'exploitation du réseau et la mise en œuvre des activités déployées.

Les enjeux majeurs du réseau en matière de développement durable devront permettre de :

- promouvoir l'économie des ressources utilisées, notamment par le déploiement de l'écoconception des projets et des opérations de renouvellement,
- développer une économie circulaire autour des produits constitutifs du réseau, limiter l'utilisation des produits phytosanitaires et participer à la sobriété énergétique ;
- développer des démarches d'innovation au service de la performance environnementale du réseau, notamment vis-à-vis des enjeux de la maîtrise de la végétation et de la gestion des déchets générés par les travaux de maintenance.

Il conviendra également de mettre en œuvre une évaluation carbone, au niveau global comme pour les grandes opérations d'investissement sur le réseau et notamment pour l'empreinte carbone des matériels roulants.

La reprise d'une activité fret pour les marchandises et les matières pondéreuses peut être un levier pour réduire l'empreinte carbone liée au transport de marchandises par la route.

La priorité sera donnée au transport du quotidien avec l'objectif de réduire les temps de trajets interurbains et doubler globalement sur 5 ans la part modale ferroviaire sur les dessertes périurbaines d'Aiacciu et Bastia.

D'autres objectifs opérationnels devront à court terme permettre une modernisation de l'exploitation ferroviaire corse, et notamment :

- la garantie de l'accès pour tous au service public avec des dessertes et une tarification adaptée (établissement des dessertes sur des besoins clairement identifiés et quantifiés, mise en place de tarifs sociaux et de conventions avec les organismes sociaux, abonnements adaptés, application des réductions légales et par une taxation kilométrique attractive et concurrentielle).
- la mise en œuvre d'une politique commerciale efficiente à travers le marketing, 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 et par des actions promotionnelles en direction des résidents.
- un travail d'amélioration des vitesses commerciales permettant à terme de relier

Ajaccio et Bastia en 3 heures, l'enchaînement des modes de transport avec le ferroviaire et la mise en place du cadencement des circulations sur le Grand Bastia et le Grand Ajaccio.

Dans ce cadre, l'ensemble des modes de gestion possibles du service public ferroviaire ont été expertisés et la création d'un Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC) apparaît comme le choix le plus adapté à la mise en œuvre de cette nouvelle stratégie du transport ferroviaire. Les travaux d'expertise juridique ont mis en relief que l'article L. 1221-3 du code des transports prévoit la possibilité, pour les autorités organisatrices de transport ferroviaire, d'assurer elles-mêmes le service public de transports ou de le confier à une personne publique créée sous forme industrielle et commerciale (EPIC). De même que le règlement CE n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires vise également un tel mode d'exploitation. Cette analyse a conclu qu'un changement de mode d'exploitation pourrait être une opportunité pour impulser aux activités ferroviaires une nouvelle dynamique tout en confortant la pérennité de l'exploitation et en garantissant la mise en œuvre de la nouvelle stratégie ferroviaire. Un certain nombre d'options (notamment création d'une Société Publique Locale (SPL), d'une nouvelle Société Anonyme d'Economie Mixte Locale (SAEML) ou d'une Société d'Economie Mixte à Opération Unique (SEMOP) ont également été étudiées ; chacune d'entre elles présentant des inconvénients majeurs ou des impossibilités (mise en concurrence périodique, conséquences sociales, durée limitée, impossibilité juridique, notamment).

C'est dans ce contexte et à partir de ces éléments d'analyse que l'option de créer un EPIC en charge de l'exploitation ferroviaire vous a été présentée au mois de juin 2022, d'autant que la Collectivité de Corse détient la compétence ferroviaire mais est également propriétaire du réseau ferré transféré par la loi du 22 janvier 2002, contrairement aux autres régions françaises.

Par délibération n° 22/090 AC en date du 30 juin 2022, l'Assemblée de Corse a donc voté le principe de la création d'un EPIC comme futur mode de gestion des Chemins de Fer de la Corse à l'issue de l'actuelle délégation de service public, prenant fin le 31 décembre 2023.

Si le transfert de l'exploitation ferroviaire vers la nouvelle structure n'interviendra effectivement que le 1<sup>er</sup> janvier 2024, l'EPIC doit néanmoins être créé en 2023, notamment au regard de l'article 4-IV du décret n° 2019-696 du 2 juillet 2019.

En effet ces dispositions imposent que ce soit l'EPIC lui-même qui confirme à chacun des salariés de l'exploitant actuel, sa situation propre au regard du transfert, et ce au plus tard six mois avant le changement d'attributaire.

De plus, cette période de préfiguration devra également permettre l'approfondissement des conditions d'exécution future du service public et l'établissement d'un contrat d'objectifs et de performance (COP) valant contrat de service public au sens du règlement 1370/2007 du Parlement européen et du conseil, qui sera présenté à l'Assemblée de Corse au cours du dernier trimestre 2023.

Dans ce cadre, les missions confiées à l'EPIC pendant la période de cohabitation entre le délégataire sortant et le nouvel établissement public fera l'objet d'un cahier

des charges « transitoire », annexé au présent rapport.

Il s'agit d'organiser le fonctionnement institutionnel préfigurant un établissement public de plein exercice effectif au 1<sup>er</sup> janvier 2024, de préparer le transfert de l'exploitation et de la gestion du réseau ferroviaire, d'accompagner l'intégration des personnels vers la nouvelle structure et d'obtenir les autorisations administratives nécessaires à la poursuite du service de transport de voyageurs.

Pour ce faire, l'établissement public doit pouvoir fonctionner dès le mois de mai 2023 avec les moyens nécessaires, notamment un Conseil d'Administration formé, selon les règles prévues dans les statuts et pouvoir procéder au recrutement du directeur et du comptable public.

Aussi, par le présent rapport, il vous est demandé de créer l'Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial « U Caminu di Ferru di a Corsica », d'approuver ses statuts ainsi que le montant de sa dotation initiale pour l'année 2023.

## **V. L'Établissement Public à Caractère Industriel et Commercial du Chemin de Fer de la Corse**

Conformément à l'article R. 1221-1 du code des transports, l'EPIC du Chemin de Fer de la Corse sera un établissement public doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière sous l'autorité de rattachement de la Collectivité qui en assurera le contrôle et la tutelle dans les conditions définies par délibération de l'Assemblée de Corse ; cette structure juridique étant, dans le contexte spécifique de notre réseau, la plus adaptée pour la mise en œuvre d'un service public ferroviaire performant et de qualité, et notamment les missions suivantes :

- Réaliser la production de l'ensemble des circulations définies au plan de transport,
- Conserver en bon état de fonctionnement le réseau ferroviaire et le matériel roulant, et en assurer l'entretien et la maintenance, pourvoir au remplacement nécessaire et en assurer l'investissement, le cas échéant,
- Mettre en œuvre les moyens nécessaires au respect des objectifs de qualité du service, dans un objectif de développement de la mobilité interurbaine et périurbaine, d'accès de tous au service ferroviaire, de prise en compte de l'impact environnemental, de promotion des économies d'énergie et de soutien à une économie circulaire.

Comme la loi l'indique, l'EPIC est une émanation de la Collectivité de Corse elle-même. Aucune autre personne morale, publique et privée, ne peut participer à sa création. L'absence de capital social est compensée par une dotation initiale versée par la seule Collectivité qui lui permettra de faire face à sa création et à sa montée en puissance.

L'architecture générale de l'organisation des services s'articulera autour de trois axes : Transport, Services techniques et Fonctions supports qui devront être déclinés par l'organigramme de l'EPIC.

Un premier contrat d'objectif et de performance (COP) qui vous sera soumis pour avis avant la fin de l'année 2023, aura pour objet de confier l'exploitation du réseau et des services ferroviaires à l'EPIC CFC, dans un premier temps, à périmètre et à

moyens constants et de fixer le cadre contractuel des missions et obligations de service public de l'exploitant, notamment en termes de sécurité, régularité, propreté, fréquentation, et développement environnemental et sociétal.

Il prévoira également les prérogatives et les obligations de la Collectivité de Corse, Autorité Organisatrice de la Mobilité Ferroviaire.

Sa durée sera déterminée en fonction de ces objectifs et des clauses de revoyure et d'évolution qui seront prévues avant une revoyure complète qui permettra à la Collectivité de se repositionner face à son service public.

## **VI. La préparation du transfert de l'activité ferroviaire et des contrats de travail vers l'EPIC**

Les obligations relatives au transfert des salariés ont débuté dès le début du mois de juillet 2022, au lendemain du choix par votre Assemblée du nouveau mode de gestion à mettre en œuvre à l'issue de l'actuelle délégation de service public.

Cette étape a été suivie par l'envoi d'un courrier d'information et d'accompagnement à chacun des agents concernés, dès le mois d'août dernier, conformément aux obligations réglementaires incombant au cessionnaire, les informant de la reprise en régie et des conséquences qui en découlaient pour leur contrat de travail, conformément au décret n° 2019-696 du 2 juillet 2019 leur reconnaissant un choix d'intégrer ou non la nouvelle structure.

Au plus tard le 30 juin 2023, l'Etablissement public devra confirmer les informations initialement transmises aux agents, notamment le montant des indemnités qui devront leur être versées et les modalités de rupture du contrat de travail en cas de refus au transfert.

En ce qui concerne les garanties collectives, le code du travail prévoit un maintien pendant une période de 15 mois suite au transfert dont il est envisagé qu'elle soit portée à 3 ans à travers un accord de transition tripartite (SAEML, EPIC et Organisations Syndicales de la SAEML) à conclure avant le transfert de l'activité vers l'EPIC.

Une telle proposition aura comme effet d'assurer une transition la plus respectueuse des droits des salariés collectifs et individuels tout en permettant à l'EPIC de prendre la mesure des adaptations qui pourraient être nécessaires.

Comme le prévoit la loi, les instances représentatives du personnel seront transférées à l'identique jusqu'au terme de leur mandat.

Les salariés bénéficieront des mêmes garanties sociales et de prévoyance.

Un calendrier prévisionnel d'information a été établi par la Collectivité conjointement avec les CFC, afin d'organiser les réunions d'information régulières à chaque étape importante des travaux de préfiguration du volet social du dossier.

## **VII. Le projet de Statuts constitutifs de l'EPIC « U Caminu di ferru di a Corsica »**

Les statuts soumis à votre approbation fixent le cadre des missions que l'EPIC est

autorisé à exercer de façon générale.

Cette capacité permettra à l'EPIC d'exercer les missions qui lui seront confiées par le contrat d'objectifs et de performances qui sera signé avec la Collectivité de Corse, au premier rang desquelles figurent :

- 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 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 ;
- la gestion des services de nature à favoriser l'intermodalité entre les modes et opérateurs de transport notamment la gestion des parcs de stationnement relais, des pôles d'échange, des systèmes billettiques dont il est prévu qu'elle devra pouvoir s'adapter à une politique d'intermodalité voulue par la Collectivité, en lien avec les autres collectivités locales. .

Jusqu'à la survenance du terme de la convention de concession conclue avec la SAEML CFC, les activités de l'EPIC seront limitées aux actions de préfiguration nécessaires à la reprise de la gestion et de l'exploitation du réseau ferroviaire de la Collectivité de Corse en partenariat total avec la société, notamment à :

- organiser le fonctionnement institutionnel et opérationnel futur de l'Etablissement
- préparer conjointement avec la SAEML et la Collectivité de Corse le transfert de l'exploitation des chemins de fer de Corse à l'Etablissement et notamment le transfert des personnels et l'obtention des autorisations administratives nécessaires au titre de la réglementation de sécurité ;

La durée de l'EPIC est fixée de façon illimitée.

L'EPIC bénéficiera d'un transfert de gestion des biens meubles et immeubles nécessaires au service public et appartenant à la Collectivité.

Le personnel est soumis au régime du code du travail à l'exception du Directeur et du comptable qui dépendent du statut de la fonction publique.

Concernant la gouvernance de l'EPIC, il vous est proposé de déroger au régime de droit commun prévu par le code général des collectivités territoriales et de s'inspirer de celui prévu par la loi pour les Offices et Agences tout en s'en éloignant sur les points précisés ci-après :

1. Un Conseil d'administration composé de 17 membres, désignés comme suit :

-Le Président du Conseil exécutif ou un conseiller exécutif désigné par le Président du Conseil exécutif ;

- La Présidente de l'Assemblée de Corse ou représentant siégeant comme suppléant désigné par elle parmi les conseillers à l'Assemblée de Corse ;
- 13 membres choisis parmi les conseillers à l'Assemblée de Corse
- 2 représentants du personnel désignés par le CSE de l'Etablissement.

Les 13 administrateurs sont désignés par l'Assemblée de Corse, en son sein, selon un mode de scrutin par liste à la plus forte moyenne, et ce lors de chaque renouvellement.

Le Président du Conseil d'Administration de l'EPIC est désigné par arrêté du Président du Conseil exécutif, parmi les conseillers exécutifs.

Les fonctions d'administrateurs seront gratuites à l'exception de celle de Président du Conseil d'administration qui seront indemnisées.

2. Après avis du Conseil d'administration, le choix du Directeur de l'Etablissement est proposé par le Président du Conseil d'administration au Président du Conseil exécutif qui le désigne par arrêté délibéré en Conseil exécutif.
3. Le Conseil d'administration disposera d'une compétence générale sous réserve de celles exclusivement attribuées au Président et au Directeur de l'Etablissement, telles que précisées dans les statuts de l'EPIC, joints en annexe. Il se prononcera sur toutes les questions intéressant l'organisation et le fonctionnement de l'Etablissement.

Le Conseil d'administration adoptera notamment le projet stratégique pluriannuel d'entreprise et son plan financier prévisionnel en fonctionnement et en investissement présenté par le Directeur de l'Etablissement.

Il décidera de l'attribution des contrats publics ou privés à l'exception de ceux dont le montant est inférieur à une somme fixée par le conseil relevant de la compétence du Directeur.

Le Conseil d'administration pourra donner délégation au Directeur pour prendre toute décision concernant la préparation, la passation, l'exécution et le règlement des marchés de travaux, de fournitures et de services qui peuvent être passés selon la procédure adaptée visée à l'article L. 2123-1 du code de la commande publique.

Le Directeur devra préparer et exécuter les décisions du Conseil d'Administration et gérer l'Etablissement public en qualité d'ordonnateur.

La tutelle de la Collectivité s'exercera sur l'établissement public ferroviaire dans les conditions fixées par les délibérations de l'Assemblée de Corse n° 02/427 du 18 décembre 2002, n° 10/064 AC du 27 mai 2010 et n° 12/163 AC du 27 septembre 2012, définies par l'article 15 des statuts.

## **VIII. Les travaux de préfiguration de l'EPIC CFC au cours de l'année 2023**

À partir de la date de sa création, et pour une période transitoire de quelques mois, les missions confiées à l'Établissement Public s'articuleront autour de l'organisation de son fonctionnement, de la préparation du transfert de l'activité des chemins de fer

de la Corse ainsi que la définition d'une nouvelle stratégie ferroviaire en collaboration avec la Collectivité, à travers l'élaboration d'un contrat d'objectifs et de performance, actant le cadre des relations contractuelles devant régir la future exploitation.

L'EPIC finalisera le transfert de l'exploitation du service public transport de voyageurs et de marchandises de la SAEML CFC vers l'Etablissement public, notamment le transfert des personnels, en concertation avec les organisations syndicales et le comité social économique, l'obtention des autorisations administratives nécessaires au titre de la réglementation de la sécurité ferroviaire.

Le nouvel établissement public sera force de proposition dans l'élaboration du contrat d'objectifs et de performance à conclure avec la Collectivité de Corse, dans les domaines organisationnels et techniques de l'exploitation, dans le choix des objectifs opérationnels ainsi que dans la définition des indicateurs de performance.

Au cours de cette période transitoire, l'Etablissement devra également assurer la mise en place des instances décisionnelles du conseil d'administration, de la commission des marchés et adopter son règlement intérieur.

L'Etablissement public déterminera les moyens administratifs juridiques et financiers nécessaires à son fonctionnement et notamment l'organisation administrative, les procédures de gestion et d'achat, la mise en place du système budgétaire et comptable, du système de paiement des salaires, les démarches auprès des organismes sociaux, les ouvertures de comptes bancaires et les modalités de gestion de la trésorerie, les assurances, ainsi que les modalités de contrôle interne.

Il élaborera le premier budget d'exploitation 2024 en intégrant le montant des indemnités de rupture à verser aux salariés quittant l'EPIC, les transferts de provisions de la SAEML affectées notamment aux droits acquis du personnel, etc.

Il devra s'assurer de la mise en œuvre du calendrier social pour le transfert des contrats de travail de l'exploitant actuel, et à ce titre devra communiquer aux agents les informations relatives à leurs droits acquis ainsi que le montant des indemnités de rupture de contrat à ceux ayant refusé d'intégrer l'EPIC.

L'Etablissement devra également anticiper l'obtention avant le 31 décembre 2023 des autorisations d'exploitation de l'État au titre de la sécurité ferroviaire sur la base d'une organisation démontrant la capacité du futur exploitant, par la réalisation de son plan de gestion de sécurité avec dispositif permanent le contrôle et l'évaluation du niveau de sécurité, l'organisation des moyens, ainsi que le règlement de sécurité d'exploitation.

Dès la création effective de l'EPIC, les marchés et contrats nécessaires à l'exploitation du réseau ferroviaire devront être recensés et lancés, le transfert des systèmes d'information liés aux activités organisé, et une régie de recettes créée.

## **IX. Le Budget Primitif de l'EPIC pour l'année 2023**

Le premier budget primitif de l'EPIC des Chemins de Fer de la Corse est consacré à une année de préparation.

Il est alimenté par une dotation de fonctionnement de la Collectivité de Corse de 500 000 euros.

Il adopte la nomenclature comptable M43 applicable aux EPIC. Le budget est voté par nature et au niveau des chapitres. S'agissant d'un budget de préparation, il n'y a pas d'autorisation de programme en investissement ni d'autorisation d'engagement en fonctionnement.

Les dépenses de fonctionnement, d'un total de 248 000 euros, portent principalement sur des dépenses de rémunération du directeur et de l'agent comptable, tous deux à recruter. Ce poste de dépense est évalué à 168 000 euros. Il est prévu également des charges à caractère générales pour 80 000 euros afin de couvrir toutes les dépenses de fonctionnement courant.

Les recettes d'investissement proviennent d'un virement de la section de fonctionnement de 252 000 euros et portent intégralement sur l'acquisition, le paramétrage et la mise en route du logiciel de gestion financière pour 252 000 euros.

En effet, ce logiciel ne peut être celui de la Collectivité de Corse et doit permettre d'éditer des fichiers de virements compatibles avec la nomenclature comptable M 43.

La balance générale de ce budget est la suivante :

<b>FONCTIONNEMENT</b>	<b>Opérations d'Ordre</b>	<b>Opérations Réelles</b>	<b>TOTAL</b>
<b>RECETTES</b>		500 000,00	500 000,00
<b>DÉPENSES</b>	252 000,00	248 000,00	500 000,00

<b>INVESTISSEMENT</b>	<b>Opérations d'Ordre</b>	<b>Opérations Réelles</b>	<b>TOTAL</b>
<b>RECETTES</b>	252 000,00		252 000,00
<b>DÉPENSES</b>		252 000,00	252 000,00

<b>TOTAL</b>	<b>Opérations d'Ordre</b>	<b>Opérations Réelles</b>	<b>TOTAL</b>
<b>RECETTES</b>	252 000,00	500 000,00	752 000,00
<b>DÉPENSES</b>	252 000,00	500 000,00	752 000,00

L'équilibre budgétaire de ce budget se présente ainsi en section de Fonctionnement :

### **DÉPENSES D'EXPLOITATION**

Chap.	Libellé	TOTAL
011	CHARGES À CARACTÈRE GÉNÉRAL	
012	CHARGES DE PERSONNEL ET FRAIS ASSIMILÉS	
014	ATTÉNUATIONS DE PRODUITS	
60	ACHATS ET VARIATION DES STOCKS (3)	
65	AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE	
<b>Total des dépenses de gestion des services</b>		
66	CHARGES FINANCIÈRES	
67	CHARGES EXCEPTIONNELLES	
68	DOTATIONS AUX PROVISIONS ET AUX DÉPRÉCIATIONS (4)	
69	IMPOTS SUR LES BÉNÉFICES ET ASSIMILÉS (5)	
022	DÉPENSES IMPRÉVUES	
<b>Total des dépenses réelles d'exploitation</b>		<b>248 000,00</b>
023	VIREMENT À LA SECTION D'INVESTISSEMENT (6)	252 000,00
042	OPÉRATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS (6)	
043	OPÉRATION D'ORDRE À L'INTÉRIEUR DE LA SECTION D'EXPLOITATION (6)	
<b>Total des dépenses d'ordre d'exploitation</b>		<b>252 000,00</b>
<b>TOTAL</b>		<b>500 000,00</b>

### RECETTES D'EXPLOITATION

Chap.	Libellé	TOTAL
013	ATTÉNUATIONS DE CHARGES	
70	VENTES DE PRODUITS FABRIQUES, PRESTATIONS DE SERVICES, MARCHANDISES	
73	PRODUITS ISSUS DE LA FISCALITÉ (7)	
74	SUBVENTIONS D'EXPLOITATION	500 000,00
75	AUTRES PRODUITS DE	



<b>Total des recettes de gestion des services</b>		<b>500 000,00</b>
76	PRODUITS FINANCIERS	
77	PRODUITS EXCEPTIONNELS	
78	REPRISES SUR PROVISIONS ET DÉPRÉCIATIONS (4)	
<b>Total des recettes réelles d'exploitation</b>		<b>500 000,00</b>
042	OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS (6)	
043	OPERATION D'ORDRE À L'INTÉRIEUR DE LA SECTION D'EXPLOITATION (6)	
<b>Total des recettes d'ordre d'exploitation</b>		
<b>TOTAL</b>		<b>500 000,00</b>

Et pour la section d'investissement :

### DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Chap.	Libellé	TOTAL
20	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	252 000,00
21	IMMOBILISATIONS CORPORELLES	
22	IMMOBILISATIONS REÇUES EN AFFECTATION	
23	IMMOBILISATIONS EN COURS	
<b>Total des dépenses d'équipement</b>		<b>252 000,00</b>
10	DOTATIONS, FONDS DIVERS ET RÉSERVES	
13	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	
16	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILÉES	
18	COMPTE DE LIAISON : AFFECTATIONS (8)	
26	PARTICIPATIONS ET CRÉANCES RATTACHÉES	
27	AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	
020	DÉPENSES IMPRÉVUES	
<b>Total des dépenses financières</b>		
<b>4581</b>	<b>Total des opérations pour</b>	

	<b>compte de tiers (9)</b>	
<b>Total des dépenses réelles d'investissement</b>		<b>252 000,00</b>

040	OPÉRATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS (6)	
041	OPÉRATIONS PATRIMONIALES (6)	
<b>Total des dépenses d'ordre d'investissement</b>		
<b>TOTAL</b>		<b>252 000,00</b>

### RECETTES D'INVESTISSEMENT

Chap.	Libellé	TOTAL
13	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	
16	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILÉES	
20	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	
21	IMMOBILISATIONS CORPORELLES	
22	IMMOBILISATIONS REÇUES EN AFFECTATION	
23	IMMOBILISATIONS EN COURS	
<b>Total des recettes d'équipement</b>		
10	DOTATIONS, FONDS DIVERS ET RÉSERVES	
106	RÉSERVES (10)	
165	DÉPÔTS ET CAUTIONNEMENTS RECUS	
18	COMPTE DE LIAISON : AFFECTATIONS (8)	
26	PARTICIPATIONS ET CRÉANCES RATTACHÉES	
27	AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	
<b>Total des recettes financières</b>		
4582	<b>Total des opérations pour compte de tiers (9)</b>	
<b>Total des recettes réelles d'investissement</b>		
021	VIREMENT DE LA SECTION D'EXPLOITATION (6)	252 000,00
040	OPÉRATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS (6)	
041	OPÉRATIONS PATRIMONIALES	

	(6)	
--	-----	--

<b>Total des recettes d'ordre d'investissement</b>	<b>252 000,00</b>
<b>TOTAL</b>	<b>252 000,00</b>

À l'issue de la période de préfiguration, l'Établissement public aura pour ressources :

- La dotation versée par Collectivité de Corse qui sera complétée à l'issue de la période de préfiguration ;
- Les apports en nature enregistrés pour leur valeur vénale ;
- Les dons et legs ;
- Les recettes liées aux activités de l'Établissement Public à Caractère Industriel et Commercial ;
- Les subventions et compensations d'obligations de service public ;
- Les contributions de toutes natures versées par l'Autorité organisatrice
- Toutes ressources liées à l'exploitation du service public ferroviaire.

#### **X. La mise en place d'une Commission de projets**

Il est proposé de créer une Commission de projets, composée d'un élu représentant chaque Etablissement Public de Coopération Intercommunale directement concerné par les activités ferroviaires.

Cette Commission se réunira, à l'invitation du Président du Conseil d'Administration, avant toute adoption d'un projet de développement et d'évolution de l'offre de services et pourra être force de proposition auprès du Conseil d'administration de l'Établissement.

Les membres appelés à siéger dans cette commission sont ceux concernés par tout projet impactant leur territoire.

Au regard du tracé ferroviaire actuel, la Commission de projets regroupera de plein droit le Président du Conseil d'administration de l'Établissement, son Directeur, un représentant de la Collectivité de Corse désigné par le Président du Conseil exécutif, un représentant de la Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien, un représentant de la Communauté de Communes du Celavu-Prunelli, un représentant de la Communauté d'Agglomération de Bastia, un représentant de la Communauté de Communes Calvi- Balagna, un représentant de la Communauté de Communes de L'isula-Rossa Balagna, un représentant de la Communauté de Communes Centru-Corsica, un représentant de la Communauté de Communes Pasquale Paoli, un représentant de la Communauté de Communes de Marana-Golu.

Concomitamment à la convocation par le Président, le Directeur de l'Établissement adressera à chaque membre de la Commission, un dossier complet mentionnant les impacts du projet sur le service proposé, les impacts du projet sur l'intermodalité, les impacts du projet sur l'environnement socio-économique et géographique concerné, ainsi que les éléments positifs environnementaux et de développement durable.

Je vous demande de bien vouloir en délibérer.