

SESSIONE URDINARIA DI U 2025
RIUNIONE DI I 27 E 28 NOVEMBRE DI U 2025

SESSION ORDINAIRE DE 2025
REUNION DES 27 ET 28 NOVEMBRE 2025

025 /O2/075

**REPONSE DE MONSIEUR GILLES SIMEONI A LA QUESTION DEPOSEE
PAR MADAME DANIELLE ANTONINI AU NOM DU FA POPULU INSEME**

OBJET : Extension des dessertes périurbaines ferroviaires dans la vallée de la Gravona

Merci pour votre question qui pose l'ensemble des enjeux.

Moi je voudrais commencer mon propos en rappelant que nous avons fait un choix politique extrêmement fort, c'est celui de soutenir et de développer les Chemins de fer de la Corse dans une logique de développement de l'offre de mobilité. Le Chemin de fer de la Corse, vous le savez, c'est une entreprise qui a une forte culture et une histoire, une histoire qui souvent se transmet de génération en génération.

Moi je veux rendre hommage bien sûr à ceux qui ont engagé le mouvement, y compris sous les mandatures précédentes. Il y avait à l'époque notamment Michel Stefani, nous étions dans l'opposition. Je crois que Hyacinthe VANNI a fait un travail, même s'il n'aime pas qu'on le rappelle, qui a été considérable.

Mais au-delà des présidents, notamment de la SEM à l'époque, ce sont bien sûr l'ensemble des personnels, l'ensemble des agents, aujourd'hui Jacques Chibaudel,

l'ensemble des équipes, avec un investissement qui est un investissement remarquable. Mais il y a aussi une question de complexité. Je rappelle que notamment la Chambre Régionale des Comptes avait été assez sévère à l'époque en pointant le déficit de consultations stratégiques entre le propriétaire, la Collectivité de Corse, et l'exploitant de l'époque, la SEM.

Donc on a impulsé, vous le savez, une réforme structurelle qui s'est traduite par l'évolution du statut des Chemins de fer puisqu'on est passé d'une SEM à un EPIC, aujourd'hui rattaché à la Collectivité de Corse, et cela s'est fait dans des conditions juridiques et sociales sécurisées. Je crois que c'est une réussite et je parle sur le contrôle de celles et ceux des élus de l'Assemblée de Corse qui participent avec assiduité au conseil d'administration de l'EPIC. Je pense qu'on travaille vraiment dans de bonnes conditions, avec une vision claire à court, moyen et long terme, de ce qu'il faut faire.

Alors le choix s'est également traduit par des choix budgétaires pluriannuels avec quand même un coup de chapeau du CEREMA, institut indépendant, je le rappelle, qui en septembre 2020, notait que la revitalisation du système ferroviaire Corse, engagé il y a une quinzaine d'années par la Collectivité de Corse, fait aujourd'hui figure de modèle en France. 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. Je pense qu'on a souvent tendance à se dénigrer ou peut-être à ne voir que les difficultés, alors qu'un organisme comme le CEREMA vient rendre hommage à la stratégie et à sa réussite, en disant que les chemins de fer de la Corse et la stratégie ferroviaire de la Collectivité de Corse font aujourd'hui figure de modèle en France.

Je crois qu'on peut quand même en être satisfait et ce d'autant mieux que vous avez vu que l'actualité récente montre combien l'ensemble du système ferroviaire jour et nuit est actuellement lourdement impacté en France. La réussite c'est aussi l'augmentation du transport de passagers, je le rappelle, puisqu'on est passé de 1 million à près de 1,4 million en moins d'une dizaine d'années. Des investissements conséquents, je le rappelle, des investissements dans la rénovation des gares, des investissements dans la sécurisation des passages à niveau, des investissements également dans la sécurité des ouvrages type ponts, avec pour les ponts un investissement pluriannuel d'environ 15 millions d'euros.

Mais la grande innovation technologique c'est bien sûr la commande centralisée à voie unique, qui a été financée et qui est actuellement mise en œuvre depuis le 3 novembre 2025, doublée avec l'ouverture de nouveaux points de croisement (Caldanicia, Ricantu, Bassanese, Algaghjola et Lumiu), donc un investissement de 48 millions d'euros, un investissement qui renforce la sécurité, augmente la capacité du réseau et permet également bien sûr d'offrir plus de souplesse horaire. Pour se rapprocher donc de la région ajacienne et de la vallée de la Gravona, effectivement la nouvelle desserte matinale depuis Ucciani vers Aiacciu avec un premier départ à 6h50 et une dernière

arrivée à 18h49 offre désormais 6 allers-retours par jour aux communes de Carbuccia et d'Ucciani sans coût supplémentaire d'exploitation grâce à l'optimisation du matériel et les équipes qui sont engagées sur Aiacciu-Mizana. Alors on a eu une discussion y compris avec Achille Martinetti, le maire de Bucugnà, qui demande une extension jusqu'à Bucugnà d'environ 10 kilomètres. Cela demande d'intégrer la gare de Bucugnà au système CCVU, c'est un coût estimé de 2 millions d'euros et techniquement cela prendra environ un an, sauf à amorcer certains trains depuis Vizzavona ou depuis Corti. Nous avons demandé aux Chemins de Fer d'expertiser ces scénarios.

Dans tous les cas, dans ce qu'il est convenu d'appeler le Grand Bastia, comme le Grand Aiacciu, en gros toute la vallée de la Gravona pour Aiacciu, ce développement des chemins de fer s'intègre bien sûr dans notre politique de mobilité intégrée (correspondance avec les bus, parkings relais, pôle d'échange de Caldaniccia et de Mizana...), tout cela pour offrir une réelle alternative à la voiture sur l'axe Gravona-Aiacciu tout en continuant les investissements routiers massifs.

Je crois qu'on est dans une politique qui est à la fois de moyen et de long terme, mais qui prend en considération aussi le fait que nous courons après une population et donc un trafic qui sont démultipliés, notamment ces dernières années, donc il faut également changer les comportements et avoir une stratégie globale. Il y a également, qui reste ouverte et en débat, je le rappelle pour mémoire, la discussion à titre principal entre la ville d'Aiacciu, la CAPA et la Collectivité de Corse, puisque vous savez que parmi les projets, la CAPA et la commune privilégiaient l'idée d'arrêter le train au niveau de Saint-Joseph, tandis que nous, nous considérons plutôt, en l'état, qu'avoir un train qui va jusqu'au centre-ville, c'est une plus-value. Il y a donc ces deux options qui restent en discussion.

Au-delà de ces projets de déploiement, nous avons besoin aujourd'hui de renouveler, vous le savez, notre matériel roulant. Nous arrivons à la phase de rénovation pour 12 de nos rames AMG, donc un coût d'environ 14 millions d'euros, mais au-delà de cela, nous devons renouveler l'ensemble de nos matériels roulants, à la fois pour moderniser le parc avec des rames polyvalentes, interopérables, compatibles avec un schéma nous orientant vers l'électrification progressive, avec des contraintes techniques qui sont importantes, à la fois des arrêts fréquents, la nécessité d'une bonne accessibilité et aussi les différentiels importants, puisque nous sommes également un train qui est un train de montagne. Il y a donc d'un côté, l'enjeu technique et environnemental, de l'autre, la croissance de la hausse du trafic recherchée, organisée et d'ores et déjà constatée sur les deux grands périmètres périurbains, mais également sur la Balagne.

Alors, on essaie d'éviter aussi les erreurs du passé (Cf. l'erreur initiale sur les AMG). On a fait une analyse conjointe entre la Collectivité et les Chemins de fer de la Corse, qui a été présentée en Conseil d'administration des CFC le 26 juin 2025. Le cahier des charges de la consultation industrielle est prêt, avec plusieurs options de motorisation électrique,

bi-mode, hybride et une exigence claire, retenir des matériels existants, éprouvés (on ne veut pas prendre de risques technologiques) et adaptés à notre réseau.

Reste une question centrale, la contrainte budgétaire. Je fais écho à ce qui a été dit. Tous les jours, la Collectivité de Corse reçoit, y compris de partenaires, je pense par exemple au Crous, des demandes qui sont objectivement fondées, sauf que, vous le savez, l'enveloppe du PTIC n'est pas extensible, qu'elle est déjà répartie pour moitié entre les communes et intercommunalités et pour moitié la Collectivité de Corse.

La Collectivité de Corse, sur son enveloppe, a choisi de financer y compris des opérations dont elle n'est pas maître d'ouvrage, dès lors qu'elles ont un caractère stratégique et exemplaire. Je pense par exemple aux bains de Baracci, au transfert du centre hospitalier de Tattone vers l'hôpital de Corti, que l'on finance sur notre part PTIC.

Je vous rappelle qu'il y a la discussion sur le deuxième centre de tri et de valorisation, discussion sur le principe, mais également discussion sur le financement, où aujourd'hui, à supposer le centre réalisé ou projeté définitivement validé, l'Etat nous dit qu'on prend sur la part de la Collectivité de Corse, 35 ou 40 millions d'euros. Cela fait encore une vraie discussion. Et je vous rappelle également que le Président de la République s'était engagé à un nouveau plan de financement des infrastructures, sauf que le contexte budgétaire actuel rend bien sûr ses engagements, en tout cas leur respect, plus qu'incertain.

Et c'est bien la raison pour laquelle j'ai souhaité lors de notre dernier entretien et entrevue avec le Premier ministre que soit mis en place un groupe de travail qui nous permette de préfigurer ce que sera la loi organique du projet de révision constitutionnelle, s'il est validé pour le Parlement, et notamment pour que nous ayons une analyse partagée sur ce que doit être le nouveau pacte budgétaire, économique, fiscal et financier à conclure entre les communes, l'intercommunalité, la Collectivité de Corse et l'Etat.

Donc je termine. Nous avons besoin environ de 165 millions d'euros de façon globale pour le renouvellement de ce matériel roulant.

Nous explorons bien sûr des scénarii alternatifs de cofinancement et nous développons une politique volontariste de desserte, notamment des deux grands axes périurbains. Vous en voyez d'ores et déjà les résultats et nous continuerons à les voir dans les mois et dans les années à venir.

Vous savez, une anecdote pour rebondir : lorsque l'on a fait les essais sur la CCVU, on a un prestataire technique car c'est quand même une opération d'une complexité extrême. C'était le week-end, et y compris celles et ceux qui ne travaillaient pas sont venus parce que j'avais annoncé ma présence sur les lieux. C'était les opérations de préparation de l'entrée en vigueur du service. Tout le monde était là, et de voir ces hommes et ces femmes, beaucoup d'entre eux sont des jeunes qui sont sortis de l'Université de Corse et qui sont tous attachés à leur outil de travail, investis avec la volonté de réussir, de voir cette signalétique sur les quais, désormais modernes, en corse, en français, en anglais,

savoir que maintenant on va aller vers le numérique, recevoir une vidéo qui a été envoyée par Jacques Chibaudel, je le remercie, où on voit notamment les lycéens qui sortent, pas par dizaines, mais par centaines, du train lorsqu'ils vont au collège ou au lycée, ou voir par exemple, le Sporting Club de Bastia, pour qui c'est difficile en ce moment (ça a été difficile également pour l'ACA et pour le Gazélec), mais on a fait des travaux y compris d'accessibilité de la gare à Furiani, et de voir qu'il y a plusieurs centaines de personnes, jeunes, moins jeunes et âgées aussi, qui retrouvent le chemin du stade ou qui font le choix de laisser la voiture à Casamozza, quand ils viennent du sud par exemple, ou au centre-ville de Bastia. On est déjà dans le match quand on prend le train, on est assis, c'est intergénérationnel, les gens sont détendus, on sécurise les abords du stade, on fluidifie...

Ce travail-là, franchement, on en parle souvent au niveau du conseil d'administration avec les élus qui sont représentés, je crois que c'est un travail remarquable et je tenais à rendre hommage donc à celles et ceux qui l'accomplissent.

Merci.