

AVISU CESEC 2026-07¹
AVIS CESEC 2026-07

Rilativu à

A Mudernizazione di e gare di Calvi e l'Isula è creazione d'un attellu di mantinimendu in Lumiu²

L'opération di rinnuvazione di u ponte d'Ascu-Balagna³

U rinnuvamentu di a via è di u ballast nant'à e linee periurbane di Bastia, Aiacciu è Balagna⁴

L'operazione di rinnuvazione di dodici rame AMG 800⁵

Relatif

A la modernisation des gares de Calvi et l'Isula et création d'un atelier de maintenance à Lumiu

A l'opération de rénovation du pont d'Ascu-Balagna

Au renouvellement de la voie et du ballast sur les périurbains de Bastia, Aiacciu et Balagna

A l'opération de rénovation de douze rames AMG 800

Vu le Code général des Collectivités territoriales, notamment ses articles L. 4422-34 à L. 4422-37, R.4422-4 à R. 4425-6 ;

Vistu u Codice generale di e Cullettività Territoriale, in particolare i so articuli L. 4422-34 à L. 4422-37, R.4422-4 à R. 4425-6 ;

Vistu a lettera di presentazione di u 12 di ghjunghju di u 2026 di u Sgiò Presidente di u Cunsigliu Esecutivu di Corsica chì dumanda l'avisu di u Cunsigliu Ecumonicu, Suciale,

¹ Adopté à l'unanimité
Votants : 49

² Rapport AC 2026/E4/132

³ Rapport AC 2026/E4/129

⁴ Rapport 2026/E4/135

⁵ Rapport AC 2026/E4/131

di l'Ambiente e Culturale di Corsica relativu à **A Mudernizazione di e gare di Calvi e l'Isula è creazione d'un attellu di mantinimendu in Lumiu ;**

L'opérazione di rinnuvazione di u ponte d'Ascu-Balagna ; U rinnuvamentu di a via è di u ballast nant'à e linee periurbane di Bastia, Aiacciu è Balagnal'operazione di rinnuvazione di dodici rame AMG 800.

Vu la lettre de saisine du 12 juin 2026 par laquelle Monsieur le Président du Conseil Exécutif de Corse demande l'avis du Conseil Economique Social, Environnemental et Culturel de Corse sur la modernisation des gares de Calvi et l'Isula et création d'un atelier de maintenance à Lumiu ; l'opération de rénovation du pont d'Ascu-Balagna ; le renouvellement de la voie et du ballast sur les périurbains de Bastia, Aiacciu et Balagna ; l'opération de rénovation de douze rames AMG 800.

Après avoir entendu, Monsieur Jean-Felix ACQUAVIVA, conseiller exécutif, président de l'Office de Transports de Corse ;

À nant'à u raportu di Christian NOVELLA, per a cummissione sviluppu economicu, turisimu, affari suciali, impiegu, è pruspettiva, adunita ghjovi u 18 di ghjunghju di u 2026 ;

Sur rapport de Christian NOVELLA, pour la commission développement économique, tourisme, affaires sociales, emploi et prospective, réunie jeudi 18 juin 2026.

*U Cunsigliu Ecunomicu, Suciale, di l'Ambiente e Culturale di Corsica
Adunitu in seduta pienaria u 23 di ghjunghju di u 2026, in Aiacciu
Prununzia l'avisu chì seguita*

PRÉSENTATION ET CONTEXTE GLOBAL DES OPÉRATIONS

L'ensemble des quatre rapports soumis à l'avis du CESECC s'inscrit dans le cadre d'une politique globale de modernisation, de pérennisation et de développement du réseau ferroviaire de la Corse, menée de manière volontariste par la Collectivité de Corse (CdC) depuis le début des années 2000. Cette démarche à long terme répond à des impératifs stratégiques de sécurisation des transports, d'optimisation des temps de parcours et d'absorption d'une croissance constante du trafic voyageur. En effet, le réseau fait face à une hausse de 70 % de sa fréquentation couplée à une extension de 30 % du réseau kilométrique depuis 2012, enregistrant une pression particulièrement forte durant la période estivale.

Cette dynamique globale s'est récemment traduite par plusieurs réalisations majeures et structurantes :

- La mise en service, le 3 novembre 2025, de la Commande Centralisée en Voie Unique (CCVU), cofinancée par le CPER 2015-2022.
- La création de nouveaux points d'entrecroisement périurbains (Caldaniccia, Ricantu, Bassanese, L'Algaghjola et Lumiu) afin d'accroître substantiellement les fréquences de passage.
- La modernisation des gares principales et l'achèvement du programme de régénération de 5 grands ouvrages d'art métalliques entre U Ponte A A Leccia et Casamozza (PEI 4).

Aujourd'hui, une nouvelle étape structurante est proposée à travers quatre opérations d'envergure, inscrites au Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) 2026-2030 (adopté par la délibération n° 25/120 AC de l'Assemblée de Corse du 25 juillet 2025). Ce nouveau périmètre ambitieux bénéficie d'une inscription au Plan de Transformation et d'Investissement pour la Corse (PTIC), validée par les services étatiques.

DESCRIPTION DES TRAVAUX ET AMÉNAGEMENTS PROJETÉS

Les interventions prévues se déclinent en quatre grands volets géographiques, techniques et fonctionnels :

1. Modernisation des gares de Calvi, de L'Isula et création de l'atelier de maintenance de Lumiu

Initialement programmées sous l'égide du FEDER (délibération n° 22/208), les contraintes réglementaires et de délais européens ont imposé une reprogrammation et une réorientation du projet au sein du PPI 2026-2030. Le projet intègre désormais :

- **Gare de Calvi** : Réhabilitation lourde du bâtiment voyageurs (toiture, menuiseries, sanitaires), réaménagement complet de la salle d'attente pour optimiser le confort,

modernisation du guichet de vente et mise aux normes d'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Les quais seront mis aux normes de hauteur et longueur (projet CCVU) et équipés d'écrans d'information dynamiques.

- **Gare de L'Isula** : Rénovation globale de l'enveloppe du bâtiment (toiture, menuiseries) et création d'une salle d'attente intégrée regroupant les nouveaux équipements de services (guichet, billetterie, valideurs, sanitaires adaptés et écrans d'information multimodaux).
- **Nouvel atelier de maintenance à Lumiu** : Cette opération répond à une stratégie territoriale d'externalisation urbaine des sites industriels ferroviaires (à l'instar du transfert du dépôt de Bastia vers Casamozza en 2024). Le dépôt actuel de Calvi, enclavé en centre-ville, subit une exigüité critique, des installations vétustes et insalubres. Le transfert sur le nouveau site industriel de Lumiu permettra de configurer une infrastructure moderne et rationalisée (zones de livraison adaptées, voies de service pour le stockage/manœuvres et fosse de maintenance couverte) articulée avec un pôle d'échange multimodal.

2. Opération de rénovation du pont d'Ascu-Balagna

Situé à la sortie d'U Ponte A A Leccia, en direction de L'Isula sur la ligne Balagna, cet ouvrage d'art métallique datant de la fin du XIXe siècle présente des désordres structurels importants et une usure des protections anticorrosion. De plus, sa peinture d'origine contient un taux de plomb supérieur aux normes réglementaires. Afin de garantir la pérennité de l'ouvrage, notamment pour le passage des trains de déchets, le projet prévoit :

- La création d'un échafaudage de confinement suspendu et étanche sur toute la longueur pour récupérer l'intégralité des résidus de plomb et de sablage.
- Le démontage complet de la voie ferrée et des platelages métalliques.
- La réparation localisée, le renforcement de la charpente métallique (sur la base d'un recalcul complet de l'ouvrage), la substitution de pièces endommagées à l'identique et l'application d'un traitement anticorrosion intégral.
- Le rejointoiement des sommiers des culées et des piles en maçonnerie, l'installation de garde-corps réglementaires et le vérinage de l'ouvrage pour le traitement des appareils d'appuis.

3. Renouvellement de la Voie et du Ballast (RVB) sur les périurbains

Entre 2004 et 2011, la CdC a renouvelé la majeure partie des voies de pleine ligne (177 km au total) pour éliminer l'ancien « armement léger ». Les zones périurbaines de Bastia, Aiacchi et Balagna (56 km cumulés) disposaient d'un armement plus lourd et avaient été écartées d'un renouvellement complet. Aujourd'hui, leur état d'usure impose une intervention ciblée. La CdC retient une solution technologique innovante pour un réseau à écartement métrique : la pose en **Longs Rails Soudés (LRS)**, ou « barres longues », supprimant les joints éclissés au profit de soudures continues. Les bénéfices sont majeurs : sécurité ferroviaire accrue, confort acoustique et mécanique des usagers, et surtout une

réduction de 25 % à 40 % du budget annuel d'entretien des Chemins de Fer de la Corse (CFC). Les trois sections territoriales ciblées (34 930 mètres au total) sont :

- **Périurbain Bastiais (Section Bastia - Casamozza : 6 400 m) :** Rails anciens présentant de graves défauts de fatigue (squats, fissurations du champignon) accentués par le cadencement des rames en Unités Multiples (UM), menaçant la géométrie de la ligne à moyen terme.
- **Périurbain Ajaccien (Section Aiacciu - Mizana : 7 130 m) :** Vétusté des rails et traverses. Le renouvellement préventif est capital avant l'introduction d'une desserte renforcée au quart d'heure aux heures de pointe via la CCVU.
- **Périurbain Balanin (Section Balagna, entre L'Isula et Calvi : 21 400 m) :** Voie en bordure immédiate du littoral soumise à une atmosphère marine agressive, provoquant une corrosion généralisée avec foisonnement (réduction de l'épaisseur d'âme), validée par une expertise de la SNCF.

4. Opération de rénovation de mi-vie de 12 rames AMG 800

Acquises en 2010, les 12 rames AMG 800 constituent l'épine dorsale de la flotte ferroviaire insulaire. Pour garantir leur viabilité opérationnelle au-delà de 2040, elles doivent obligatoirement subir une révision lourde dite « de mi-vie » (jalon technique réglementaire constructeur RG16) intervenant impérativement 16 ans après leur mise en service. L'opération consiste en un démontage complet et des réparations lourdes :

- **Mécanique et structure :** Expertise des soudures, traitement des points de corrosion de la structure métallique et rénovation complète de la livrée extérieure (pelliculage).
- **Obsolescence technologique :** Mise à niveau des cartes électroniques, des écrans, des logiciels et du système d'information voyageurs.
- **Normes environnementales :** Rénovation des blocs de climatisation (adaptation aux nouveaux gaz réglementaires), remplacement des éclairages néons obsolètes et modification technique de l'échappement pour réduire l'impact sonore.
- **Confort :** Changement des sièges, remplacement des revêtements de sol et nettoyage industriel profond.
- **Contrainte d'exploitation :** Chaque rénovation exige une immobilisation totale de la rame pendant 4 à 6 mois à l'atelier de Casamozza. Pour éliminer tout impact négatif sur le service quotidien, l'opération est sectorisée en deux tranches successives de 6 rames.

CALENDRIERS PRÉVISIONNELS DE RÉALISATION

L'échelonnement des différentes opérations a été planifié pour s'étendre jusqu'en 2031, garantissant la soutenabilité technique et financière des chantiers :

- **Rénovation des gares de Calvi et L'Isula** : Publication des marchés de travaux en février 2026, attribution en juin 2026, et exécution des travaux de juin 2026 à décembre 2027.
- **Déplacement du dépôt de Calvi à Lumiu** : Publication des marchés de travaux en septembre 2026, attribution en mars 2027, pour une exécution des travaux de mars 2027 à mars 2028.
- **Rénovation du pont d'Ascu-Balagna** : Études de conception de juin à novembre 2026, remise du DCE en novembre 2026. L'exécution des travaux au sol s'étalera de septembre 2027 à mai 2028. Cette opération imposera une coupure ferroviaire totale de 4 mois entre U Ponte A A Leccia et L'Isula, programmée de début novembre 2027 à mars 2028.
- **Renouvellement Voie Ballast (RVB)** : Notification de la maîtrise d'œuvre (MOE) au 3e trimestre 2026, études de conception de mi-2026 à 2027. Publication et attribution des marchés de travaux au 1er et 2e trimestres 2027, pour une réalisation opérationnelle des chantiers s'étendant de juin 2027 à novembre 2030.
- **Rénovation des rames AMG 800** : Lancement de la MOE au 4e trimestre 2026, publication du marché de travaux au 1er trimestre 2027 et notification aux deux premiers trimestres 2027. Le cadencement des immobilisations s'organise ainsi : 1 rame en 2027, 2 rames en 2028, 3 rames en 2029 (fin de la Tranche 1), puis 3 rames en 2030 et 3 rames en 2031 (fin de la Tranche 2).

ENVELOPPES BUDGÉTAIRES ET PLANS DE FINANCEMENT

L'enveloppe financière globale prévisionnelle cumulée pour la réalisation de ces quatre opérations s'élève à **45 767 000 € HT**.

1. Ventilation des coûts par poste de dépenses (en € HT)

| Désignation des postes de dépenses / Opérations | Maîtrise d'œuvre (MOE) | Travaux Principaux | Missions Annexes / Aléas | TOTAL PAR SITE / OPÉRATION |
|--|------------------------|--------------------|--------------------------|--|
| Gare de Calvi | 108 000 € | 1 265 000 € | - | 1 373 000 € |
| Gare de L'Isula | 53 000 € | 750 000 € | - | 803 000 € |
| Missions annexes communes gares | - | - | 60 000 € | 60 000 € |
| Dépôt de Lumiu | 235 000 € | 2 940 000 € | 89 000 € | 3 264 000 € |
| Pont d'Ascu-Balagna (incl. expertises & aléas 5%) | 240 000 € | 2 400 000 € | 275 000 € | 2 915 000 € |
| Renouvellement Voie Ballast (34,9 km périurbains) | 2437000€ | 23 012 000 € | 167 000 € | 25 616 000 € |
| Rénovation mi-vie 12 rames AMG 800 (Tranches 1 & 2) | <i>Non précisé</i> | 11736000 € | <i>Non précisé</i> | 11 736 000 € <i>(978 000 € / rame)</i> |

2. Répartition des plans de cofinancement (Crédits PTIC octroyés et sollicités)

Les taux de cofinancement appliquent des clés de répartition réglementaires constantes entre l'État (Plan de Transformation et d'Investissement pour la Corse - PTIC) et la Collectivité de Corse (CdC) :

- Un taux de **70 % / 30 %** pour le volet "Bâtiments voyageurs et installations industrielles connexes".
- Un taux optimisé de **80 % / 20 %** pour le volet "Infrastructures de voies, Ouvrages d'art et Matériel roulant".

| Volet Opérationnel (Financement PTIC) | Participation État (Montant HT) | Participation CdC (Montant HT) | Clé de répartition | Total Opération (HT) |
|--|--|---------------------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| Gares de Calvi et L'Isula | 1 565 200 € (70%) | 670 800 € (30%) | 70 / 30 | 2 236 000 € |
| Atelier de maintenance de Lumiu | 2 284 800 € (70%) | 979 200 € (30%) | 70 / 30 | 3 264 000 € |
| Pont d'Ascu-Balagna | 2 332 000 € (80%) | 583 000 € (20%) | 80 / 20 | 2 915 000 € |
| Renouvellement Voie Ballast (RVB) | 20 493 000 € (80%) | 5 123 000 € (20%) | 80 / 20 | 25 616 000 € |
| Rénovation 12 rames AMG 800 | 9 388 800 € (80%) | 2 347 200 € (20%) | 80 / 20 | 11 736 000 € |
| TOTAL GENERAL GLOBAL | 36 063 800 € | 9 703 200 € | 78,8 % / 21,2 % | 45 767 000 € HT |

(Note : Une demande officielle de subvention pour les volets Pont, RVB et Rames est en cours d'adressage ou de dépôt auprès des services préfectoraux de l'État).

OBSERVATIONS DU CESEC DE CORSE

Le **CESECC** **salue** la présentation globale de ces quatre rapports imbriqués et le niveau d'investissement projeté.

Le **Conseil note la réussite** de l'offre ferroviaire sur les réseaux périurbains d'Aiacciu et de Bastia. L'appropriation par les usagers y est particulièrement positive, rapide et démontre toute l'utilité publique de ce mode de transport.

Le **CESECC entend** que la technologie des Longs Rails Soudés (LRS) permettra non seulement d'atténuer durablement les secousses et les chocs mécaniques ressentis par les passagers, mais agira également comme un levier d'accélération de la vitesse de parcours sur l'axe central. En alliant le confort thermique, l'amélioration acoustique et le traitement sécuritaire, cette modernisation offre une opportunité concrète de renforcer l'attractivité du train face à la route.

Malgré ces aspects positifs, le **CESECC formule plusieurs alertes** quant à la viabilité opérationnelle à court et moyen terme :

Tout d'abord, le **CESECC estime** que ce projet de rénovation et de modernisation des installations et du matériel ferroviaire est absolument nécessaire pour assurer son avenir immédiat notamment en matière de sécurité.

Néanmoins, cette maintenance active et novatrice ne s'inscrit pas :

- Dans une démarche prospective de développement et notamment d'extension d'un service public ferroviaire dynamique, innovant, et adapté aux besoins de mobilité d'une population croissante ;

- Comme alternative préférentielle d'un projet de transport multimodal transversal et complémentaire dans une démarche réfléchie et durable de transition écologique.

Le **CESECC entend** que la CDC a le souci (par des études entreprises dans ce sens) d'atteindre cet objectif, **mais estime** que l'échéance pour y parvenir est trop lointaine et de plus en plus aléatoire notamment compte tenu de l'augmentation des coûts des infrastructures et des matériels.

Il est donc urgent d'entreprendre la mise en place par paliers d'un projet pour un nouveau chemin de fer de la Corse

En ce qui concerne le projet de rénovation lui-même :

Une alerte critique sur les flux tendus du matériel roulant : La flotte actuelle de 12 rames AMG 800 fonctionne d'ores et déjà à flux tendus pour assurer les rotations quotidiennes. L'obligation réglementaire d'immobiliser ces rames pour leur maintenance lourde de mi-vie (jalon RG16) sur des périodes de 4 à 6 mois fait peser un risque systémique sur la continuité du service public. Le **CESECC s'inquiète fortement** de la capacité de l'exploitant à absorber le manque simultané de 1, 2 ou 3 rames sans basculer dans un service dégradé, particulièrement lors des pics de fréquentation scolaires et étudiants (notamment les flux critiques des lundis et vendredis) ou en haute saison touristique.

L'annonce d'une échéance fixée à 2030/2031 pour l'acquisition des 14 rames de trams-trains destinés au périurbain (représentant un investissement de 150 M€) place le réseau dans une zone de vulnérabilité maximale pour les deux prochaines années. Si une panne majeure ou un incident technique survient pendant la phase de maintenance des AMG, la rupture de charge sera inévitable.

Le CESECC demande à la Collectivité de Corse d'avancer la date d'acquisition des trams-trains à l'horizon 2029/2030 au lieu de 2031. Il convient de capitaliser sur les discussions en cours avec la Banque Européenne d'Investissement (BEI) pour sécuriser un engagement financier à long terme et anticiper les commandes.

D'un point de vue technologique, **le CESECC ne peut qu'encourager** la Collectivité de Corse, alors que les rames actuelles resteront obsolètes et dépendantes du moteur thermique diesel jusqu'en 2040, **à tenter**, autant que possible lors de cette rénovation, d'améliorer leur rendement et leur empreinte écologique par l'ajout d'un biodiesel moins polluant et de faire d'ores et déjà preuve d'innovation en vue de leur remplacement en se mettant en relation avec l'Université de Corse et le tissu entrepreneurial innovant de la Corse, notamment les entreprises spécialisées dans la motorisation à l'hydrogène vert pour lancer des rames d'expérimentation, à l'instar de ce qui est en cours de réalisation en Sardaigne et dans d'autres régions périphériques.

Parallèlement, **le CESECC s'interroge** sur les choix d'aménagement et le manque d'anticipation prospective à long terme dans la gouvernance des transports insulaires, et notamment concernant le manque d'aménagement d'aires de stationnement au niveau des emprises foncières des gares.

Concernant la question du ferroutage :

Le Conseil s'étonne et déplore que la question du ferroutage et du transport de marchandises (notamment la problématique cruciale du transfert des déchets) soit absente du rapport technique sur le matériel roulant en tant que projet à court terme **même s'il entend** que les rames AMG ne peuvent permettre d'effectuer du ferroutage. **Il propose** que d'ores et déjà soit mis en place à titre expérimental une rame modifiée, ou à conception nouvelle, permettant de l'effectuer.

En effet, **le CESECC s'interroge** donc sur la rationalité d'investir massivement sans intégrer de wagons ou de locomotives dédiés au fret. Il a appris lors de la présentation concernant la rénovation des ponts que les calculs de portance intègrent la possibilité de supporter une surcharge liée au transport de matériels (fret de marchandises ou déchets), ce qui demeure malheureusement absent du rapport lui-même et il s'en étonne.

Comment la Collectivité compte-t-elle amortir ses infrastructures et désengorger le réseau routier si le ferroviaire se spécialise de fait uniquement dans le transport de voyageurs et le tourisme, tournant ainsi en partie le dos aux besoins logistiques locaux ?

D'un point de financier :

Le CESECC rappelle que les CFC ne doivent leur situation qu'à une dotation importante chaque année de la part de la CDC, de plusieurs dizaines de millions d'euros, pour aider au fonctionnement de l'entreprise.

L'absence de projections claires, de taux d'amortissement précis des investissements et de données prévisionnelles sur l'évolution des recettes (face à un tarif social très bas) **interroge**.

Aussi, le Conseil souhaiterait disposer d'estimations chiffrées sur le gain réel d'usagers attendu en saison et hors saison afin de s'assurer de la soutenabilité financière globale du modèle même s'il entend que l'offre et la continuité du service public doivent rester prioritaires.

Concernant le transfert de la maintenance de Calvi vers Lumio :

Le CESECC recommande une transparence totale quant au devenir de l'emprise foncière libérée à Calvi.

La dépollution obligatoire du site doit s'accompagner d'un projet d'intérêt général (tel que l'extension raisonnée du stationnement ou de l'intermodalité urbaine).

Enfin, **le CESECC considère** que les projets présentés souffrent d'une absence persistante de transversalité avec les autres infrastructures de transport : absence de liaisons physiques ou de projets de connexions directes entre les lignes de train et les grands pôles d'échanges que sont les ports et les aéroports.

Le CESECC rend un avis favorable sur les rapports relatifs à la modernisation des gares de Calvi et l'Isula et création d'un atelier de maintenance à Lumiu, à l'opération de rénovation du pont d'Ascu-Balagna, au renouvellement de la voie et du ballast sur les périurbains de Bastia, Aiacciu et Balagna et à l'opération de rénovation de 12 rames AMG 800 mais regrette que cette maintenance technique nécessaire ne s'inscrive pas d'ores et déjà dans une démarche de développement durable globale et d'avenir du chemin de fer de la Corse pourtant à l'étude. Une démarche de recherche novatrice, expérimentale et concrète vers une évolution technique des matériels rénovés ou à renouveler serait opportune.

La Présidente,



Marie-Jeanne NICOLI