

AVISU CESEC 2022-28¹
AVIS CESEC 2022-28

Relatif à la
Rilativu à u

Délibération pour le choix de gestion des Chemins de Fer de la Corse à l'issue de l'actuelle délégation de service public

Deliberazione pè a scelta di gestione di i Camini di Ferru di a Corsica à u termine di a delegazione di serviziu publicu attuale

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 ;

Vu la lettre de saisine du 14 juin 2022 par laquelle Monsieur le Président du Conseil Exécutif de Corse demande l'avis du Conseil Economique Social, Environnemental et Culturel de Corse sur la Délibération pour le choix de gestion des Chemins de Fer de la Corse à l'issue de l'actuelle délégation de service public;

Vistu a lettera di presentazione di u 14 di ghjugnu di u 2022 di u Sgiò Presidente di u Cunsigliu Esecutivu di Corsica ch'è dumanda l'avisu di u Cunsigliu Economicu, Social, di l'Ambiente e Culturale di Corsica rilativu à a Deliberazione pè a scelta di gestione di i Camini di Ferru di a Corsica à u termine di a delegazione di serviziu publicu attuale ;

Après avoir entendu, Pascale PERALDI, chargée de mission mise en œuvre de gestion des CFC ;

Sur rapport de Christian NOVELLA, pour la commission « Développement économique, tourisme, affaires sociales, emploi et prospective » ;

À nant' à u raportu di Christian NOVELLA, per a cummissione « Svilupp u economicu, turisimu, affari sociali, impiegu, è pruspettiva ;»

U Cunsigliu Economicu, Suciale, di l'Ambiente e Culturale di Corsica
Adunitu in seduta pienaria u 28 di ghjunghju di u 2022, in Aiacciu
Prununzia l'avisu chì seguita

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.

Pour rappel, en 2002, à l'issue d'une procédure de mise en concurrence, la SNCF est devenue concessionnaire pour l'exploitation des services transports de voyageurs et de marchandises jusqu'en 2011.

Au terme de cette première DSP, la Collectivité de Corse a lancé, en qualité d'autorité organisatrice, une nouvelle procédure de mise en concurrence aux termes de laquelle l'exploitation du réseau ferré a été confiée par convention de concession de service public à la SAEML Chemins de fer de la Corse pour une durée de 10 ans jusqu'au 31 décembre 2021, DSP prolongée de deux années, portant ainsi le terme au 31 décembre 2023.

Durant cette période de prolongation, des travaux de préfiguration doivent être menés pour la mise en œuvre d'un nouveau mode de gestion des Chemins de Fer de la Corse, l'organisation du nouvel établissement et l'élaboration du futur contrat d'exploitation. De plus, toute évolution de leur statut doit être annoncée aux personnels au moins 18 mois avant sa mise en œuvre, ce qui exige de prendre une décision de cadrage avant la fin du mois de juin 2022.

La SAEML, concessionnaire actuel, exploite l'ensemble des services ferroviaires, gère les gares et arrêts, assure l'entretien et la réparation des matériels roulants, ainsi que la maintenance des infrastructures et installations.

La Collectivité de Corse, de son côté, prend à sa charge les investissements et travaux neufs, la mise à niveau des infrastructures et le renouvellement des matériels roulants.

La société d'économie mixte locale exploitante a été créée à l'époque, du fait de l'irrecevabilité de la seule offre déposée par la SNCF, qui était surévaluée par rapport au service demandé.

Cette SAEML a associé les deux Collectivités départementales de Haute-Corse et de Corse-du-Sud, les deux Chambres de commerce et d'industrie de Corse existantes en 2011, les deux communautés d'agglomération d'Aiacciu et de Bastia et la SNCF.

Aujourd'hui, avec la suppression des conseils départementaux, la Collectivité de Corse détient 65 % du capital de la SAEML.

Dans ce contexte, et du fait des modifications du cadre législatif et réglementaire, une réflexion a été engagée sur l'évolution du régime juridique de l'exploitation permettant à la Collectivité de Corse de renforcer sa maîtrise sur l'exploitation du réseau et d'élaborer une nouvelle stratégie du transport ferroviaire pour la Corse.

Conformément au Code général des collectivités territoriales, au Code des transports et au règlement CE n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil européen du 23 octobre 2007 sur

les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, l'Autorité organisatrice détermine librement le mode de gestion dans lequel sera exploité le service public ferroviaire.

C'est dans ce contexte et à partir des éléments de l'analyse faite par la Collectivité que tous les modes de gestion possibles ont été analysés.

L'ensemble de la réglementation applicable confère à la Collectivité la possibilité de satisfaire par ses propres moyens aux besoins du service public ferroviaire ou de recourir aux prestations et fournitures de tiers.

En conséquence, la collectivité peut faire le choix d'externaliser la gestion de ce service ou de le gérer par ses propres moyens.

Trois modes de gestion peuvent être envisagés par la Collectivité :

- **Gestion externalisée** (marché public de prestation de service public local, concession ou DSP, concession à une SAEMML, concession à une SEMOP, concession à une structure entièrement détenue par un opérateur privé) ;
- **Gestion en quasi régie ou « in house »** (Société Publique Locale (SPL)) ;
- **Gestion directe** (régie simplement dotée de l'autonomie financière ou régie dotée également d'autonomie administrative).

Après analyse et étude des différents modes de gestion précités, la Collectivité de Corse considère la gestion directe comme le mode le plus adapté et la régie dotée d'autonomies financière et administrative comme le système idoine.

En effet, pour la CDC, la création de l'EPIC CFC doit être le marqueur de sa volonté d'exercer pleinement ses compétences dans un secteur important des transports intérieurs de l'île.

La création d'un établissement public à caractère industriel et commercial lèverait également l'hypothèque des mises en concurrence périodiques de l'exploitation et garantirait la vision prospective sur les investissements à long terme.

Parallèlement, et à partir d'une volonté politique forte, l'accès à ce service doit permettre pour chaque habitant la mise en place de rapports de solidarité, et répondre aux carences et défaillances, notamment dans les domaines économique, social, environnemental et territorial.

Ces considérations invitent ainsi à envisager sous un jour nouveau l'avenir des Chemins de Fer de la Corse, qui doivent être développés et rendus plus attractifs, notamment par l'amélioration de leur qualité de service et en augmentant leur fréquence.

Il convient donc d'organiser à moyen terme leur sortie progressive du diesel, dans un premier temps, par l'adoption de trains hybrides et progressivement par l'électrification du réseau ou l'emploi d'énergies alternatives.

Ces choix techniques sous-tendent la question de la place du ferroviaire en Corse dans l'atteinte des objectifs climatiques et plus globalement dans les enjeux énergétiques sur le long terme.

C'est en ce sens que la Collectivité de Corse porte un programme ferroviaire ambitieux, qui a d'ailleurs été récemment jugé comme faisant figure de modèle par le CEREMA (centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, chargé des transports et placé sous la tutelle du ministère de la transition écologique et solidaire), qui a constaté que la remise à niveau des équipements, conjuguée à l'augmentation de l'offre, à coût global constant, ont permis un doublement du trafic en quelques années.

Il a également souligné la cohérence des travaux et des projets de la Collectivité, visant à améliorer encore ces résultats, validant ainsi la stratégie de la Collectivité de Corse, tant en termes d'investissements, d'aménagement du territoire, que de mobilité et de recherche de rentabilité collective.

En ce sens, le transport ferroviaire doit être défini comme un facteur clé de compétitivité et d'attractivité à l'échelle du territoire, en assurant la mobilité de tous par la réduction des inégalités sociales et territoriales.

Ce nouvel établissement doit conforter ainsi le rôle d'autorité organisatrice des transports de la Collectivité de Corse, privilégiant l'intérêt général et le droit pour tous d'accès au service public au nom du « bien commun ».

Le CESECC soutient la volonté de la Collectivité de Corse de procéder à la gestion des chemins de fer corses via une gestion directe sous forme d'Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC).

Le CESECC s'interroge néanmoins sur les aspects et moyens financiers qui seront mis en œuvre par la Collectivité de Corse suite à la création de cette nouvelle entité (Agence ? Office ?) et appelle, sur ce point, à la plus grande vigilance.

Le CESECC rappelle la nécessité d'une intermodalité des transports efficiente, notamment afin de faciliter l'accès très embouteillé aux villes par une complémentarité train – tram ou par la création en amont, jouxtant les gares, de grands parkings comme celui de « Casamozza » ; parking de « Casamozza » qui mériterait néanmoins des aménagements plus adaptés en prévision des flux importants à certaines périodes ainsi que des cadences horaires répétées.

La mise en place, comme cela a été annoncé, d'objectifs stratégiques et opérationnels dans le cadre du Contrat d'Objectifs et de Performance (COP), qui liera la Collectivité de Corse à l'EPIC, apparaît donc nécessaire.

Le CESECC s'interroge également sur l'état d'avancement du projet affirmé de rétablissement de la voie « Casamozza-Bonifacio » supprimée en 1953.

Sa réalisation, au-delà de constituer une étape importante et essentielle d'un point de vue économique et social, participerait à la rénovation et au développement du chemin de fer de la Corse.

Sur ce point, le CESECC rappelle, qu'il convient de garder en mémoire et de transmettre, que le chemin de fer de la Corse par son architecture, son parcours pittoresque au sein des massifs


de l'île, l'histoire de sa construction, et le rôle qu'il a joué dans l'amélioration des conditions de vie des habitants de l'île fait partie intégrante de notre patrimoine historique culturel et matériel. Cela représente une raison supplémentaire pour justifier sa conservation, sa rénovation et son extension comme une valeur ajoutée à son intérêt touristique. Sans pour autant oublier que son développement est avant tout nécessaire à l'amélioration de la mobilité des habitants de l'île, au développement de son économie et à la diminution de son empreinte carbone.

Le CESECC, relativement aux études en cours liées au choix du futur matériel roulant, souhaite que soit pris en compte dans la réflexion menée la nécessité de disposer d'un matériel adapté :

- Au transport de fret ;
- Au transport de « Vélos » ; ceci afin de tenir compte des nouvelles catégories de tourisme et de visiteurs qui ne se déplacent plus qu'avec ce moyen de transport ;

Le CESECC donne un avis favorable au rapport relatif à la délibération pour le choix de gestion des chemins de fer de la Corse à l'issue de l'actuelle délégation de service public.

La Présidente,



Marie-Jeanne NICOLI