

## Chronique ferroviaire

### Chemins de fer de la Corse : renouveau ?

À l'heure où les nouvelles Régions renégocient les conventions pour les services ferroviaires régionaux de voyageurs et envisagent d'expérimenter l'ouverture à la concurrence, il m'a semblé intéressant d'examiner le cas de la Corse, seule île française où circulent encore des trains.

Aujourd'hui, les Chemins de fer en Corse exploitent un réseau ferroviaire en forme de Y de deux-cent-trente-deux kilomètres de voies qui comporte deux lignes. La « centrale », longue de cent-cinquante-huit kilomètres, relie Ajaccio à Bastia. La « Balagne », longue de soixante-quatorze kilomètres forme la seconde branche du Y, entre Ponte-Leccia et Calvi.

Le réseau ferré corse, à voie unique, non électrifié, présente des particularités liées à la topographie et aux reliefs montagneux, notamment au centre de l'île : écartement métrique, rayons de courbure serrés et pentes importantes (trente pour mille).

La Région Corse, devenue Collectivité territoriale de Corse en 1991, se voit confier, dès 2000, le choix de contractualiser avec de nouveaux opérateurs ferroviaires. À noter que dès 1984, la région Corse était devenue l'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux et l'exploitation du réseau était confiée, par décret, à la SNCF.

Après une mise en concurrence, la SNCF est retenue pour poursuivre l'exploitation des services durant dix ans.

Afin de valoriser le potentiel du réseau, important atout d'aménagement du territoire, en particulier pour l'intérieur de la Corse et les agglomérations d'Ajaccio et Bastia, la modernisation du réseau s'avère une priorité.

Aussi, la Collectivité territoriale de Corse avec l'aide de l'État et de l'Union européenne a engagé, entre 2003 et 2007, un programme d'investissements (deux-cent-soixante-trois-millions d'euros). Les travaux concernent les infrastructures, pour la modernisation de la voie ferrée, la mise en sécurité du réseau, la rénovation des ateliers, dépôts d'entretien et de maintenance. À ces dépenses s'ajoute l'acquisition de douze nouveaux autorails (quarante-huit-millions d'euros) destinés à remplacer un parc de matériel ancien et peu fiable.

Avec le nouvel autorail, aujourd'hui, l'offre de service quotidienne s'élève à six allers-retours Ajaccio-Bastia (contre quatre en 2006), deux allers-retours Bastia-Calvi et deux allers-retours Ajaccio-Calvi. En saison estivale, quelques trains supplémentaires viennent renforcer l'offre sur des sections de ligne touristique comme Calvi-l'Île Rousse. Si ces circulations deviennent attractives



par leur temps de parcours inférieur à quatre heures, par contre avec des heures d'arrivée dans ces villes après dix heures, elles n'ont qu'une vocation de loisirs ou touristique.

Afin de répondre aux besoins de déplacements quotidiens, domicile-travail ou études-travail, l'accès aux centres-villes d'Ajaccio, Bastia ou Calvi a été renforcé avec des navettes de trains supplémentaires sur leur partie périurbaine. Par exemple, pour Ajaccio-Mezanna (treize kilomètres), en matinée et soirée, six allers-retours supplémentaires facilitent les déplacements. Soutenue par l'Union européenne, la mise en œuvre du projet de mobilité favorise aujourd'hui l'intermodalité entre le mode routier et le mode ferroviaire grâce à des correspondances avec les bus urbains et les cars départementaux.

L'ensemble des services et des tarifs est consultable sur site Internet des Chemins de fer de la Corse ([www.cf-corse.fr](http://www.cf-corse.fr)).

Durant la période où l'exploitation fut confiée à la SNCF, la Collectivité territoriale de Corse avait fait du transport ferroviaire une priorité. Début 2011, l'Assemblée corse, qui avait examiné différents modes

de gestion et consulté les services publics locaux, adopte le recours à une délégation de service public pour une période de dix ans. À défaut d'ouverture à la concurrence, l'exploitation est confiée à une société d'économie mixte. Le capital se répartit entre les Chemins de fer de la Corse (55 %), SNCF (15 %) et 30 % que se partagent à parts égales les collectivités (Départements, Chambres de commerce, Communautés d'agglomération d'Ajaccio et Calvi). Ce mode de gestion lui confère une certaine autonomie et associe les acteurs locaux aux prises de décisions. La SNCF n'est plus seulement opérateur, mais elle exerce aussi un rôle de conseil.

L'insularité implique des investissements spécifiques d'exploitation, de maintenance de l'infrastructure et de matériel roulant qui peuvent difficilement être mutualisés avec d'autres réseaux.

Au final, avec une offre de transport et du matériel moderne, le véritable challenge à relever ne sera-t-il pas de mettre fin à certaines particularités et d'assurer un service public au quotidien avec une qualité au standard européen ? Ce mode de gestion connu jusqu'ici pour les agglomérations fera-t-il école ?

**Joël Forthoffer**