

**N° 2011/E4/053  
N° 2011/E4/054  
N° 2011/E4/056  
N° 2011/E4/059**

**REPONSE DE MONSIEUR PAUL MARIE BARTOLI  
PRESIDENT DE L'OFFICE DES TRANSPORTS**

**à la question orale posée par Monsieur François TATTI  
au nom du groupe « Gauche Républicaine »**

**à la question orale posée par Monsieur Jean-Baptiste LUCCIONI  
au nom du groupe « Corse Social Démocrate »**

**à la question orale posée par le groupe « Corsica Libera »**

**à la question orale posée par le groupe « Femu à Corsica »**

**Objet: Délégation de service public et mode de gestion du réseau ferroviaire de la CTC.**

Madame, Messieurs les Conseillers territoriaux

Vous rappelez avec raison les difficultés que la Collectivité rencontre depuis mars 2010 concernant le réseau ferroviaire de la Corse. Au-delà de l'exercice de nos responsabilités, il m'apparaît nécessaire de faire état de celles rencontrées par ceux et celles, qui subissent au quotidien les désagréments liés à des fréquences insuffisantes aux services supprimés parfois au dernier moment. Je pense ici à la fois aux usagers et aux cheminots des chemins de fer de la Corse mais aussi aux sous-traitants, prestataires, entreprises et commerces dont l'activité est directement ou indirectement liée aux chemins de fer de la Corse.

Les CFC connaissent une crise de production sans commune mesure depuis ces dix dernières années. Cette crise est consécutive au déficit d'investissements depuis 1983, aux contraintes inhérentes aux importants travaux de modernisation rendus nécessaires et au dysfonctionnements apparus sur les autorails commandés en 2004. Les moyens de production et l'organisation s'en trouvent fortement impactés.

La livraison des nouveaux ateliers de Casamozza et la remise en circulation des autorails AMG800 permettront cependant de retrouver un service normal dès l'année prochaine.

L'exécutif et votre Assemblée ont souhaité depuis plus d'un an construire une ambition pour le chemin de fer en Corse. Nous nous sommes attachés à mettre en œuvre rapidement les moyens pour apporter des solutions aux différents dossiers. Vous m'interrogez avec raison sur la suite de la procédure relative au contrat d'exploitation du réseau ferré.

La procédure de délégation de service public a été engagée à la suite du choix du mode de gestion lors de la session du 17 février 2011. La commission de délégation de service public s'est réunie le 20 mai 2011. Un seul candidat s'est manifesté : la SNCF. Cependant son offre se traduit par un montant de contribution de la collectivité sans commune mesure. Le ratio économique et social du service public projeté deviendrait dans ce scénario insupportable pour la collectivité.

Au vu de l'avis de la commission, l'exécutif a engagé les discussions utiles avec la SNCF. Donc oui, pour répondre à la question de M. Jean-Baptiste LUCCIONI, nous avons eu des échanges avec SNCF Proximités sur les arguments et difficultés inhérentes, qui motivaient son offre. La SNCF a expliqué la difficulté à porter seule les risques financiers et sociaux inhérents au franchissement du seuil d'industrialisation nécessaire au renouveau du service ; ainsi que l'absence de données tant sur le coût réel du service projeté en fonction des différents scénarios que sur les recettes liées au développement de la fréquentation.

L'exécutif proposera donc lors de la prochaine session de votre Assemblée le 29 juillet, de déclarer la consultation infructueuse et de signer une convention transitoire avec la SNCF pour une période maximale de quatre mois à compter du 1<sup>er</sup> septembre afin d'assurer la continuité du service public et de créer une nouvelle entité capable de porter le renouveau du service ferroviaire.

Différentes alternatives existent sur le plan juridique : régie autonome, établissement public, société d'économie mixte à large majorité publique, société publique locale.

Je rejoins pleinement la position exprimée par le groupe Corsica Libera concernant l'inadéquation d'une régie directe dite autonome pour l'exploitation du service.

Il est évoqué par les groupes Corsica Libera et Femu a Corsica, l'intérêt d'un EPIC relevant de l'Office des Transports de la Corse. L'Office des Transports de la Corse est un EPIC institué par la loi de 2002 sur la Corse, qui a pour vocation de gérer des contrats de délégation de service public ainsi que la dotation de continuité territoriale. Les missions qu'il exerce sont de natures totalement différentes de l'exploitation d'un service ferroviaire.

En matière d'EPIC, l'étude conduite a permis néanmoins de confirmer la capacité juridique de la CTC à gérer le service public ferroviaire à travers la création d'un nouvel EPIC local rattaché à la CTC dans les conditions de l'article L2221-10 du code des collectivités.

Comme l'indique François Tatti, j'ai eu l'occasion d'exprimer ma préférence pour d'autres alternatives comme la création d'une société d'économie mixte dont la Collectivité territoriale de Corse serait l'actionnaire principal.

Plusieurs raisons me conduisent à cette préférence.

La mise en place d'une Société d'Economie Mixte présente aussi des garanties en matière de transparence, de contrôle et de mise en œuvre à moyen et long terme de la politique de transport de la CTC.

En outre la constitution du capital serait l'occasion d'élargir le partenariat aux institutions économiques et aux collectivités compétentes voir aux personnels ou à de potentiels bénéficiaires de services ferroviaires.

Cette alternative associe à la fois la maîtrise des procédures de création d'un tel outil et un retour d'expérience satisfaisant dans la gestion de services de transports urbains en France mais aussi dans des formes similaires pour la gestion de services de transports ferroviaires régionaux à l'étranger notamment en matière de réseaux de chemins de fer métrique en Suisse.

Enfin en application de l'article L1411-8 le recours à une procédure de négociation directe avec une entreprise déterminée est possible dans le cas où, après mise en concurrence, aucune offre n'a été proposée ou n'est acceptée par la collectivité publique.

C'est pourquoi la création d'un SEM permettrait de disposer d'une structure à plus de 80% publique en capacité d'assurer l'exploitation opérationnelle du service dès le 1<sup>er</sup> janvier 2012, tout en affirmant l'implication de la CTC et de l'Assemblée de Corse dans l'exploitation du service public ferroviaire en Corse en tant qu'actionnaire majoritaire.

Pour répondre aux questionnements sur le rôle à venir de l'opérateur historique SNCF. Il est acquis que la SNCF ne sera plus opérateur du transport ferroviaire en Corse au-delà du 31 décembre 2011. Néanmoins, sa connaissance du réseau des chemins de fer de la Corse et sa responsabilité historique place la SNCF comme

partenaire privilégié dans la préparation de la nouvelle gestion. Tandis que l'expertise du groupe SNCF en fait un partenaire potentiel dans le cadre du contrat d'assistance global que devra mettre en œuvre la nouvelle entité dans le respect des règles de mise en concurrence.

Le débat semble être engagé pour reprendre la question de Fabienne Giovannini et il doit se poursuivre aussi avec les personnels. Néanmoins la Collectivité territoriale de Corse a la responsabilité d'arrêter ses orientations au plus tard lors de la prochaine session de votre Assemblée. Dans cette perspective je soumettrai au Conseil exécutif un rapport portant approbation des suites à donner à la procédure de DSP et de la convention transitoire pour l'exploitation du réseau du 01 septembre au 31 décembre 2011.

Avant de conclure, un dernier mot sur le dossier du statut des cheminots évoqué par Jean-Baptiste Luccioni.

Les différents thèmes du statut social ont été discutés dans le cadre d'un accord de méthode avec les organisations syndicales afin d'aboutir à une situation éclairée et pérenne de l'existant. Les thématiques abordées ont permis de dégager un consensus sur plusieurs points. Néanmoins les organisations syndicales ont convenu le 11 mai dernier de la nécessité de prolonger ce travail et les discussions avec la CTC afin d'étendre le consensus à la rémunération et au temps de travail. Je vais donc proposer aux organisations syndicales d'engager ce dernier cycle de discussions dès septembre afin de présenter à l'Assemblée de Corse le projet de statut complet avant la fin de l'année.