

## ASSEMBLEE DE CORSE

—

### DELIBERATION N° 99/131 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE PORTANT ADOPTION DU DOCUMENT PROGRAMME RELATIF A LA CONSULTATION DES ENTREPRISES DANS LE CADRE DU RENOUELEMENT DE LA CONVENTION D'EXPLOITATION DU RESEAU DES CHEMINS DE FER DE CORSE

—

**SEANCE DU 28 OCTOBRE 1999**

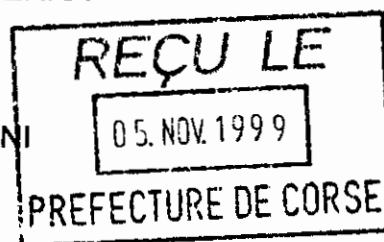
L'An mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf, et le vingt-huit octobre, l'Assemblée de Corse, régulièrement convoquée s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de M. José ROSSI, Président de l'Assemblée de Corse.

#### **ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.**

Alexandre ALESSANDRINI, Nicolas ALFONSI, Joseph ANTONA, Jean-Claude BONACCORSI, Marie-Jeanne BOSCHI-ANDREANI, Dominique BUCCHINI, Pierre-Jean CASTA, Pierre-Philippe CECCALDI, Joseph CHIARELLI, Laurent CROCE, Joselyne FAZI-MATTEI, Robert FELICIAGGI, Jules-Laurent FERRANDI, César FILIPPI, Jean-Valère GERONIMI, Paul GIACOBBI, Simone GUERRINI, Jean JALPI, Mireille LANFRANCHI, Paul-Antoine LUCIANI, Toussaint LUCIANI, François-Xavier MARCHIONI, François MOSCONI, Jean MOTRONI, Madeleine MOZZICONACCI, Martin MURACCIOLI, Paul PATRIARCHE, Pierre-Timothée PIERI, Don Pierre PIETRI, Paul QUASTANA, Simon RENUCCI, Camille de ROCCA SERRA, Gérard ROMITI, José ROSSI, Paul RUAULT, Ange SANTINI, Marcel SIMEONI, Antoine SINDALI, Michel STEFANI, Jean-Guy TALAMONI, Marie-Jean VINCIGUERRA

#### **ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :**

M. Pierre CHAUBON à M. François-Xavier MARCHIONI  
M. Vincent CICCADA à M. Gérard ROMITI



#### **ETAIENT ABSENTS : Mme et MM.**

Jean-Louis ALBERTINI, Jean-Charles COLONNA, Sauveur GANDOLFI-SCHEIT, Marie-Thérèse GRISONI, Jean-Baptiste LANTIERI, François TIBERI, Jean-Toussaint TOMA, Émile ZUCCARELLI.

### **L'ASSEMBLEE DE CORSE**

**VU** la loi n° 82/213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions,

- VU** la loi n° 83/663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83/8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État,
- VU** la loi n° 86/16 du 6 janvier 1986 relative à l'organisation des régions et portant modification des dispositions relatives au fonctionnement des conseils généraux,
- VU** la loi n° 86/972 du 19 août 1986 portant dispositions diverses relatives aux collectivités locales,
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales,
- SUR** rapport du Président du Conseil Exécutif,
- SUR** rapport de la Commission du Développement Économique, présenté par Mme Joselyne FAZI-MATTEI,

**APRES EN AVOIR DELIBERE**

**ARTICLE PREMIER :**

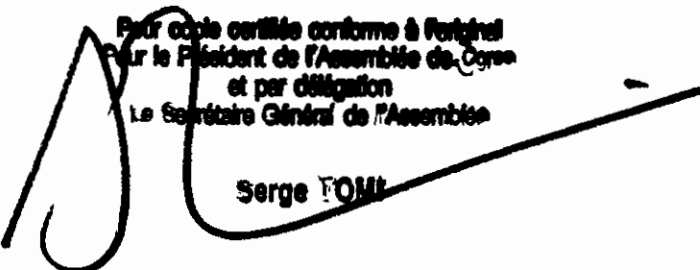
**ADOpte** le document programme relatif à la consultation des entreprises dans le cadre du renouvellement de la convention d'exploitation du réseau des Chemins de Fer de Corse, tel qu'il figure en annexe de la présente délibération.

**ARTICLE 2 :**

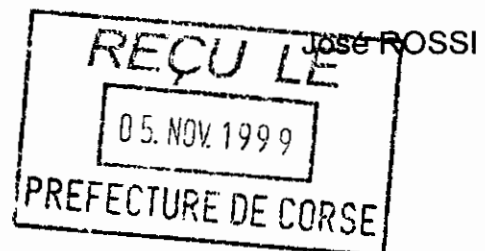
La présente délibération qui pourra être diffusée partout où besoin sera, fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la Collectivité Territoriale de Corse.

AJACCIO, le 28 octobre 1999

Le Président de l'Assemblée de Corse,


 Pour copie certifiée conforme à l'original  
 Pour le Président de l'Assemblée de Corse  
 et par délégation  
 Le Secrétaire Général de l'Assemblée

Serge FOMI



**ANNEXE**

REÇU LE  
05. NOV. 1999  
PREFECTURE DE CORSE

**DOCUMENT**

**PROGRAMME RELATIF A LA**

**CONSULTATION DES ENTREPRISES**

**DANS LE CADRE DU RENOUVELLEMENT**

**DE LA CONVENTION D'EXPLOITATION**

**DU RESEAU DES CHEMINS DE FER DE**

**CORSE**

## 1 – CADRE INSTITUTIONNEL ET TECHNIQUE

En 1879, la loi reconnaît l'utilité publique des deux premières sections de Bastia à Corte et d'Ajaccio à Mezzana et décide du choix de la voie métrique.

Le réseau est constitué en "Compagnie fermière en régie intéressée", attribuée à la "Compagnie des Chemins de fer départementaux" (C.F.D.). L'État assure toutes les dépenses et perçoit toutes les recettes et verse une rémunération par km/train au délégataire avec une clause de prime d'économie qui le décourage de fait d'assurer un service étoffé.

La ligne centrale est achevée en 1894, celle de la côte orientale jusqu'à Ghisonaccia en 1888 et celle de la Balagne en 1890. La ligne de la côte orientale est prolongée de Ghisonaccia à Porto-Vecchio en 1935.

Le parcours d'Ajaccio à Bastia demande 8 heures par train à vapeur en 1907, temps réduit à 6 heures en 1914, puis 4 heures en 1933 par trains à vapeur légers et directs relevant les correspondances des paquebots à Ajaccio et Bastia.

Le réseau connaît une embellie à partir de 1935 avec la mise en service des premiers autorails Billard qui permettent un temps de parcours de 3 h 46 mn sur la ligne centrale, mais la seconde guerre mondiale ruine le chemin de fer avec la destruction de la ligne orientale, ainsi que de 15 locomotives, 3 autorails, 25 voitures et 250 wagons. Une ligne de services routiers réguliers de transport public de voyageurs sera substituée à l'exploitation de l'ancienne voie ferrée Casamozza - Porto-Vecchio.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1945, les services de Ponts et Chaussées se substituent aux C.F.D. à titre provisoire, et en 1950 apparaissent huit nouveaux autorails Renault et deux locomotives diesel.

Cependant, le Ministère des Transports décide la fermeture de la ligne de la Balagne pour le 1<sup>er</sup> juillet 1955. Cette décision est finalement annulée sous les protestations de l'opinion publique. Une autre décision de fermeture totale du réseau, annoncée pour le 1<sup>er</sup> janvier 1960, est également annulée pour les mêmes raisons.

En 1964, après consultation, l'État confie la gestion du réseau, contre subvention forfaitaire, à la "Société Auxiliaire des Chemins de Fer Secondaires" (S.A.C.F.S.).

Sur la ligne centrale, une circulation rapide assurée en 3 heures par un petit autorail Billard circulant seul est mise en service, mais la plupart des trains, toujours assurés par des autorails Renault tractant une remorque, mettent 4 heures.

La S.A.C.F.S. crée également les "trains tramways" de la Balagne pendant la saison estivale qui remportent immédiatement un fort succès et renforce le service de Bastia à Casamozza.

Les conditions financières continuant à se dégrader, le réseau est mis sous séquestre en 1971.

La Société des "Chemins de Fer et Transports Automobiles" (C.F.T.A.) est désignée comme administrateur du séquestre, puis reçoit la concession de l'exploitation jusqu'au 31 décembre 1981 (reconduite jusqu'au 31 décembre 1982), contre rémunération forfaitaire versée à 90 % par l'État et 10 % par la Région.

100 km de voies parvenues à bout d'usure sont renouvelés et la Compagnie achète de nouveaux autorails de marque C.F.D. Un service étoffé est mis en place sur la banlieue de Bastia.

En 1981, la gare de Bastia est entièrement remodelée et les ateliers du réseau transférés à Casamozza.

La concession de la C.F.T.A. n'est pas reconduite et le réseau est confié par l'État à la SNCF le 1<sup>er</sup> janvier 1983.

La participation financière de la Région s'accroît sensiblement et permet au nouvel exploitant d'entreprendre tout d'abord une action dans 3 directions principales :

La "mise en sécurité" des lignes par confortement des talus et remblais où se produisent de fréquents éboulements,

La commande d'autorails et de remorques neuves au constructeur Soulé,

La poursuite de la rénovation des voies, et l'acquisition de deux engins modernes de travaux de marque Geismar.

Le milieu des années 90 voit la mise en place de nouveaux moyens techniques d'exploitation :

Équipement des points de croisement au moyen d'aiguilles neuves, contrôlées, talonnables non renversables,

Mise en place d'une liaison radio sol-train quasi totale, et du cantonnement intégral par radio des circulations,

Équipements des points de croisement d'une signalisation à commande manuelle et jalons lumineux.

Enfin, la location d'une bourreuse de marque Matisa permet depuis peu d'entreprendre le renouvellement du ballastage qui constitue toujours l'un des points les plus faibles du réseau.

## **2 – DESCRIPTION TECHNIQUE DE LA LIGNE ET DU MATÉRIEL**

Les Chemins de Fer de Corse exploitent un réseau à voie métrique de 232 kilomètres de long :

- Ligne centrale, Ajaccio – Corte – Bastia (158 kilomètres),
- Ligne de la Balagne, Ponte-Leccia – Calvi (74 kilomètres).

Ses principales caractéristiques sont :

- Effectifs : 208 agents,
- Nombre de gares : 16 gares et 40 haltes,
- 694 819 voyageurs et 27 784 827 kilomètres/voyageurs en 1998,
- 3 autorails de type ABH 8, 5 autorails CFD 1<sup>ère</sup> série (X2000), 2 autorails CFD 2<sup>ème</sup> série (X5000), 7 autorails Soulé, 3 locomotives Diesel, 4 remorques Billard, 6 remorques Soulé, 2 remorques d'autorail type A 80 D, 2 draisines, 1 bourreuse Matisa en location, 2 remorques Garnero, 1 machine à remplacer les traverses et à débroussailler, 35 wagons pour le transport de marchandises.

### **3 – OBJECTIFS DE LA COLLECTIVITE TERRITORIALE DE CORSE**

#### **3.1. Contexte**

La compétence relative à l'exploitation du réseau ferré insulaire est confiée par l'État à la Collectivité Territoriale de Corse conformément aux dispositions de l'article 72 de la loi du 13 mai 1991 portant statut de la Collectivité Territoriale de Corse.

Cette compétence avait été transférée par l'État lors de l'adoption de la loi du 30 juillet 1982 portant statut particulier de la Région de Corse.

L'exploitation du réseau ferré de Corse a été confiée à la "Société Nationale des Chemins de Fer Français" (SNCF) par décret du 30 août 1983 qui fixait également les conditions dans lesquelles la Région de Corse était substituée à l'État dans ses droits et obligations concernant l'exploitation des Chemins de Fer de la Corse.

Une première convention d'exploitation fixant les rapports entre la Région et la SNCF pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 1984 au 31 décembre 1986 a été conclue le 15 juin 1984 ; le 15 juillet 1987, une seconde convention a été conclue pour une période de 3 ans, allant du 1<sup>er</sup> janvier 1987 au 31 décembre 1989 et le 9 juillet 1990, une troisième convention a été conclue pour une période de 4 ans allant du 1<sup>er</sup> janvier 1990 au 31 décembre 1993.

Enfin, le 13 septembre 1994, une convention a été conclue pour une durée de 5 ans allant du 1<sup>er</sup> janvier 1994 au 31 décembre 1998 coïncidant avec le programme d'investissement prévu au XI<sup>ème</sup> Plan (1994-1998), renouvelée pour une durée d'une année par avenant, soit jusqu'au 31 décembre 1999.

Cette dernière convention confirme les dispositions initialement adoptées et destinées à impulser une concertation étroite entre la Collectivité Territoriale de Corse et la SNCF, en vue notamment de promouvoir la qualité des prestations offertes aux usagers.

### 3.2. Objectifs poursuivis par la Collectivité Territoriale de Corse

L'objectif de la Collectivité délégante est triple :

- Tirer le meilleur parti d'un outil ferroviaire modernisé au service de son développement touristique et économique, amplifiant en cela le rôle actuel de cet outil, grâce à une offre de transport améliorée tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif,
- Permettre aux Chemins de Fer de Corse de faciliter le déplacement des habitants de la Corse entre les villes et leur région,
- Permettre aux Chemins de Fer de Corse de faciliter l'acheminement des marchandises.

Les priorités fixées par la Collectivité Territoriale délégante sont les suivantes :

1 – Une modernisation ambitieuse du réseau existant fondée sur :

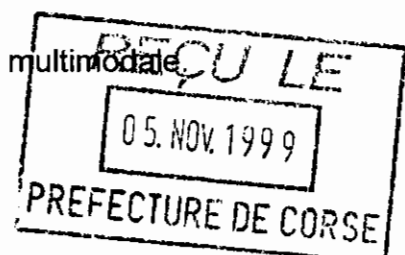
- la mise en sécurité totale du réseau par l'installation de systèmes techniques capables de suppléer toute défaillance humaine
- une réfection de l'axe central et de la ligne de Balagne capable de réduire, en 5 ans, le temps de parcours Ajaccio - Bastia à 2H30 et Ponte-Leccia - Calvi à 1 H.
- une amélioration de la qualité des prestations offertes aux usagers par la mise en service de matériels neufs, puissants et climatisés.

2 – L'extension du réseau

- mise à l'étude de la desserte des aéroports (Poretta et Campo dell'Oro) par fer ou en complémentarité avec les autres modes de transport.
- mise à l'étude de la réouverture de la ligne de la côte orientale,
- réalisation du tronçon Bastia - Folelli avant la fin du Contrat de Plan.

3 – Développement industriel et économique du réseau

- augmentation notable des dessertes,
- développement des transports de marchandises y compris les déchets ménagers,
- orientations pour une politique de transports multimodale





## 4 – ÉLÉMENTS CONTRACTUELS

Les candidats devront, accepter les principes et les règles suivants qui seront inclus dans la convention. Ils les intégreront dans la formulation de leurs propositions.

La Collectivité Territoriale de Corse négociera avec le nouveau délégataire la forme définitive de la Convention de gestion du réseau ferré de Corse.

Le candidat proposera au minimum trois offres :

- La première reprendra l'intégralité du présent cahier des charges, le plan de transport actuel (été 1999 – hiver 1999-2000) une hypothèse d'investissement au Contrat de Plan de 100 MF,
- La deuxième prendra en compte les mêmes hypothèses que la première, mais avec un niveau d'investissement au Contrat de Plan de 150 MF,
- La troisième correspondra à une hypothèse d'investissement de 700 MF pour le cas où, hors contrat de plan, la Collectivité Territoriale de Corse obtiendrait les financements nécessaires à la réalisation des priorités définies au 3.2. Le plan de transport est adapté en tenant compte des nouveaux moyens.

Par ailleurs, les candidats pourront proposer en plus, toute offre variante portant sur des adaptations non substantielles du cahier des charges et sur des modifications du plan de transport.

4-1 Le nouveau délégataire devra reprendre l'ensemble du personnel en conservant à l'identique jusqu'à l'expiration de la convention les caractéristiques économiques et sociales des contrats de travail actuels, conformément aux dispositions de l'article L. 122-12 du Code du Travail.

Ces dispositions s'appliquent aux titulaires des contrats de travail en cours à la date d'effet de la nouvelle convention et non aux postes qu'ils occupent.

Cette disposition ne fait pas obstacle à ce que de nouveaux accords puissent intervenir entre les salariés et le nouvel employeur concernant la convention collective (accord sur la réduction du temps de travail, etc...). En cas de difficultés survenant entre le nouveau délégataire et les salariés, le point de vue de l'autorité délégante pourra être sollicité.

4-2 La politique d'intéressement du personnel à l'exploitation sera précisée dans les offres,

4-3 Le nouveau délégataire percevra les recettes, qui comprendront les recettes perçues sur les tiers ainsi que la contribution forfaitaire de la Collectivité Territoriale de Corse.

4-4 Le matériel roulant actuel sera confié gratuitement au nouveau délégataire, qui devra en assurer l'entretien de sorte qu'il soit en permanence propre et en état de marche,

4-5 L'infrastructure sera mise gratuitement à la disposition du délégataire qui devra en assurer l'entretien et la surveillance,

4-6 La Collectivité Territoriale de Corse reste maître d'ouvrage des investissements mentionnés à l'annexe 4. Elle les met ensuite gratuitement à la disposition du délégataire. Dans le cas où l'enveloppe d'investissement serait supérieure à 150 MF, la Collectivité Territoriale de Corse resterait maître d'ouvrage des investissements au-delà de ce montant.

4-7 Le délégataire est le maître d'ouvrage de l'ensemble des travaux, prestations ou acquisitions nécessaires à la bonne exécution du service en dehors des travaux prévus à l'annexe 4.

4-8 La Collectivité Territoriale de Corse rembourse au délégataire dans la limite des sommes inscrites au budget de la Collectivité Territoriale de Corse les investissements figurant à l'annexe 4 bis.

4-9 A l'expiration de la convention, le délégataire remettra à la Collectivité Territoriale de Corse l'ensemble des biens acquis pendant la durée de la convention. La Collectivité Territoriale de Corse remboursera alors au délégataire la valeur résiduelle comptable des dépenses amortissables.

4-10 Les crédits d'investissement de la Collectivité Territoriale de Corse financeront limitativement les investissements figurant aux annexes 4 et 4 bis.

Il est retenu trois hypothèses d'investissement pour la période 2000-2006 : 100 MF, 150 MF et 700 MF.

4-11 En fonction de l'offre de transport qu'il envisage de mettre en œuvre, le candidat indiquera pour chacune des hypothèses précédentes le programme d'investissement qu'il lui semble souhaitable.

Il devra trouver un juste équilibre entre les investissements relatifs au matériel roulant et ceux concernant l'infrastructure, en tenant compte notamment de l'état actuel de la voie et de la volonté de la Collectivité Territoriale de Corse que la mise à niveau de la voie soit poursuivie.

Il indiquera les conséquences de ces hypothèses sur la contribution forfaitaire qu'il demande.

4-12 Le nouveau délégataire établira un plan d'investissement compatible avec le montant qui sera arrêté pour les investissements ferroviaires.

Il mettra en œuvre ce plan d'investissement pour les prestations qui relèvent de sa maîtrise d'ouvrage.

4-13 Dans l'hypothèse où des investissements non prévus à la convention modifieraient significativement les temps de parcours, le confort ou les

charges d'exploitation, la Collectivité Territoriale de Corse aurait la possibilité de négocier avec le délégataire une modification du niveau de la contribution : cela peut-être le cas si le projet de la Collectivité Territoriale de Corse bénéficie des concours financiers sollicités hors contrat de plan. Aussi, si une extension du réseau était réalisée, son exploitation pourrait être confiée au délégataire par voie d'avenant, sous réserve que celui-ci ne bouleverse pas l'économie de la convention.

4-14 Le délégataire proposera les règles de mise en concurrence qu'il compte mettre en œuvre pour les investissements figurant à l'annexe 4-bis.

4-15 La durée de la convention est de 9 ans. Les offres des candidats porteront sur les années 2000 à 2008. La convention qui sera élaborée prendra en compte une date d'effet au cours de l'année 2000.

4-16 Le service comprendra le service régulier et le service libre. S'agissant du service régulier, la Collectivité Territoriale de Corse :

- \* définira les caractéristiques de l'offre,
- \* décidera des tarifs en concertation avec le délégataire,
- \* s'assurera du bon respect de la qualité du service,
- \* appliquera une formule d'intéressement à cette qualité

Le candidat fournira une proposition de suivi de la qualité du service régulier.



4-17 Le service régulier correspond au transport de voyageurs et de marchandises sur des circulations faisant l'objet d'horaires rendus publics. C'est pour maintenir des tarifs attractifs qu'une contribution forfaitaire annuelle sera prévue dans la convention de délégation. Il s'agit de maintenir, entre autres, les tarifs réduits existants en ayant l'objectif de les étendre en faveur des usagers les plus défavorisés.

4-18 Le service libre comprend les services occasionnels de voyageurs et de marchandises. Le délégataire sera libre d'organiser et de facturer le service libre comme il le souhaite. Cependant ce service ne devra pas perturber l'exploitation du service régulier de voyageurs, notamment pour ce qui concerne les capacités offertes aux clients du service régulier de voyageurs,

4-19 Le futur délégataire pourra fixer librement les tarifs de toutes les autres prestations,

4-20 Les tarifs d'occupation du domaine sont fixés par la Collectivité Territoriale de Corse sur proposition de l'exploitant,

4-21 Le nouveau délégataire assistera et conseillera la Collectivité Territoriale de Corse dans la définition du service régulier. Ce dernier pourra être modifié sur proposition du délégataire ou à l'initiative de la Collectivité Territoriale de Corse. Ces modifications pourront donner lieu à une modification de la contribution forfaitaire,

4-22 Le nouveau délégataire devra, à chaque fois que cela sera nécessaire, réaliser à ses frais des études générales ou spécifiques (liées par

exemple à une modification des services). Ces études, une fois réalisées resteront la propriété de la Collectivité Territoriale de Corse,

4-23 Le délégataire assurera des services dans les gares et facilitera les correspondances avec les autres modes de transport ; il pourra organiser, éventuellement au moyen de plusieurs techniques successives de transport, le voyage de bout en bout d'usagers, isolés ou en groupe ; il pourra également assurer la fourniture de prestations connexes au voyage dans le cadre de la réglementation en vigueur relative aux agences de voyages. La Collectivité Territoriale de Corse, pour sa part, veillera dans le cadre de la LOTI, à l'organisation des différents modes de transports de manière complémentaire,

4-24 Le candidat devra proposer dans son offre les procédures de surveillance (intervenants, fréquence de la surveillance, etc.) qu'il compte mettre en œuvre pour assurer tant au niveau de la maintenance que de l'exploitation la sécurité des circulations. Il conviendra de prendre en compte tous les éléments qui concourent à la sécurité (état de l'infrastructure, du matériel roulant et gestion des circulations),

Les procédures mises en place devront assurer une sécurité des circulations au moins équivalente à celle d'aujourd'hui et si possible l'améliorer. L'objectif est notamment de permettre une fréquence accrue des circulations et l'arrêt automatique des trains.

4-25 En cas de rupture du service pour les causes d'origine matérielle ou naturelle, que le délégataire en soit responsable ou non, ce dernier devra assurer à ses frais le service par d'autres moyens. Seul un état de catastrophe naturelle peut exonérer le délégataire de cette obligation.

Lorsque l'origine de la rupture du service n'est ni matérielle ni naturelle, la contribution versée par la Collectivité Territoriale de Corse est diminuée au prorata du service non effectué.

La structure et les niveaux de la tarification actuelle figurent en Annexe 7. La répartition des ventes par titre est aussi fournie. L'évolution de la fréquentation globale de la ligne est fournie en Annexe 2 pour les cinq dernières années.

## **5 – COMPTES PRÉVISIONNELS**

### **5.1. Recettes et charges**

Les valeurs de la contribution forfaitaire ainsi que les différents éléments du bilan et du compte d'exploitation prévisionnel de la future exploitation devront être précisés au moment de la signature de la future convention de délégation de service régulier de voyageurs. Un certain nombre de principes cités ci-dessous devront être respectés par les candidats dans la rédaction de leurs offres. Cela permettra d'établir une « règle du jeu » qui devra être respectée par chacune des parties pendant la durée de la convention.

Le délégataire assumera toutes les charges de l'exploitation ou autres à l'exception des investissements mentionnés à l'Annexe 4 bis qui lui seront

remboursés par la Collectivité Territoriale de Corse et de ceux figurant à l'annexe 4 qui seront réalisés directement par la Collectivité Territoriale de Corse.

Il percevra toutes les recettes de transport ainsi que les recettes domaniales. Il touchera au titre du service régulier, une contribution forfaitaire définie avant signature de la convention pour chaque année de la convention avec des paramètres d'évaluation arrêtés à l'avance. La contribution sera la différence entre des recettes conventionnelles et des charges conventionnelles définies à l'avance dans la convention pour chaque année de son application. Ces recettes et ces charges seront détaillées afin de pouvoir faire évoluer la contribution en cours de convention si le service régulier ou si le parc de matériel roulant venaient à être modifiés.

Sur la base du service régulier en vigueur et pour toute offre variante, le candidat produira pour chaque année de la convention :

Les recettes conventionnelles qui prendront en compte le développement envisagé de l'activité,

Les charges conventionnelles qui prendront en compte l'évolution envisagée des coûts d'exploitation,

Par différence la contribution demandée.

Les recettes conventionnelles seront ventilées en recettes conventionnelles du service régulier et autres recettes conventionnelles.

Le candidat proposera une formule d'actualisation des recettes conventionnelles qui prendra en compte l'évolution des tarifs et le niveau de fréquentation estival de la Corse de juin à septembre. Enfin, aucune indemnité ne pourra être réclamée par le délégataire dans le cas où il proposerait une augmentation des tarifs supérieure aux taux d'évolution du P.I.B.M. qui ne serait pas accepté par la Collectivité Territoriale de Corse.

Le candidat proposera une méthode de modification des recettes conventionnelles en cas de modification du service régulier.

Les charges conventionnelles comprennent à la fois les charges d'exploitation et les provisions pour aléas et bénéfice. Elles seront ventilées en :

- Charges affectables à chaque circulation (à définir pour chaque circulation),
- Charges affectables à la mise à disposition de chaque matériel roulant (à définir pour chaque matériel roulant),
- Charges indépendantes des deux facteurs ci-dessus.

A titre indicatif, les charges affectables aux circulations devraient comprendre entre autres la commercialisation, le contrôle, la conduite, les consommations, la surveillance des circulations, les coûts marginaux d'entretien.

Il est souhaitable que les candidats proposent une formule de variation simple des charges qui pourrait être celle du P.I.B.M.

Les candidats pourront proposer s'ils le désirent une formule de remise partielle à la Collectivité Territoriale de Corse des recettes encaissées au-delà de la recette conventionnelle de l'année considérée.

Les candidats proposeront une recette maximale annuelle qui donnera à la Collectivité Territoriale de Corse la possibilité de renégocier ou de résilier la convention. Si après 5 ans la recette moyenne annuelle calculée sur la durée écoulée s'avérait supérieure à cette recette maximale, ce calcul pourrait être réalisé chaque année après que 5 années se soient écoulées.

## 5.2. Le Personnel

Le nouveau délégataire devra sous réserve des dispositions de l'article 4.1, reprendre tout le personnel des Chemins de Fer de la Corse figurant au cadre d'organisation à la date de prise d'effet de la délégation, à l'exception des deux personnels de direction et du conseiller pour le matériel roulant. De plus, le nouveau délégataire devra reprendre deux agents ne figurant pas au cadre d'organisation, qui assurent respectivement les fonctions de conseiller commercial et d'agent administratif. Ces agents représentent une masse salariale de 400 000 F et de 250 000 F.

Seront applicables au nouveau délégataire les accords d'entreprise en vigueur à la date d'effet de la convention.

Les nouvelles embauches se feront aux conditions prévues par la convention collective.

A l'expiration de la convention, le successeur reprendra de même l'ensemble des agents à l'exception des personnels de direction.

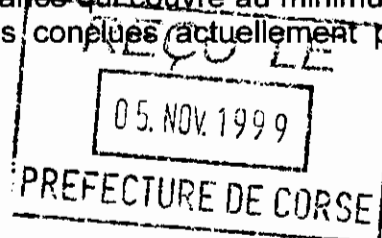
Le financement du coût des allocations temporaires de retraite (préretraites) des agents des Chemins de Fer de la Corse incombera, comme cela était déjà prévu au titre des anciennes conventions d'exploitation conclues entre la Collectivité Territoriale de Corse et la SNCF, à la collectivité régionale.

Les dispositions légales relatives aux institutions représentatives du personnel seront respectées.

Le candidat établira un organigramme cible du service et donnera les références des personnels envisagés pour la direction.

## 5.3. Assurances

Le futur délégataire contractera une assurance qui couvre au minimum les mêmes risques que ceux des polices d'assurances conclues actuellement par la SNCF.



## 6 – LA POLITIQUE COMMERCIALE DU DÉLÉGATAIRE

Les résultats de fréquentation de la ligne ont longtemps montré une certaine stagnation. Malgré un accroissement prometteur ces dernières années, des efforts d'amélioration de la qualité du service régulier doivent être entrepris.

Les candidats devront décrire la politique commerciale qu'ils entendent mettre en œuvre pour adapter l'offre à la demande (analyse des désirs des usagers et propositions de solutions pour y répondre). Ils devront proposer et décrire la politique de communication et d'information envisagée. Un plan "marketing" pourra être élaboré à moyen et long terme autour des Chemins de Fer de Corse, ainsi qu'une politique d'information des usagers en correspondance sur les réseaux urbains d'Ajaccio et de Bastia.

Un "tableau de bord de la qualité" sera proposé en s'inspirant des méthodes préconisées par l'AFAQ pour chacune des prestations à assurer. Une formule d'intéressement à la qualité devra être élaborée.

Les candidats expliciteront la politique commerciale qu'ils comptent mettre en œuvre, tant en ce qui concerne la modification de l'offre, la recherche de nouveaux clients, la promotion, que les études marketing.

Les candidats proposeront le contenu de l'assistance à la Collectivité Territoriale de Corse pour la définition du service qu'ils prévoient (suivi des clientèles, évaluation des clientèles potentielles, etc.).

Les candidats proposeront le contenu du suivi de la qualité du service et de la satisfaction des usagers, ainsi que des formules de bonus/malus sanctionnant cette qualité.

## 7 – LES CRITÈRES DE JUGEMENT DES OFFRES

Le jugement des offres se fera en appréciant les engagements des candidats ainsi que l'exhaustivité et la pertinence de leurs propositions sur les sujets définis ci-dessous en tenant compte des éléments figurant dans le cahier des charges.

Le délégataire retenu sera le «mieux-disant» vis à vis des différents thèmes pris en compte globalement. Ces thèmes sont :

### 1°) L'offre aux usagers :

- La politique commerciale (cf. Art. 6)
- La consistance du service et son évolution (le plan de transport, la complémentarité avec les autres modes de transport collectifs et individuels, le fret, les services commerces, la grille tarifaire...)
- La sécurité (cf. article 4-21)
- La qualité du service (l'information du public, l'accueil, la vente, la ponctualité, la propreté... le suivi de la qualité).

## 2°) Les relations avec le délégant :

2.1 L'information du délégant sur les conditions d'exécution du service (comptabilité, suivi de la sécurité et de la qualité)

2.2 La conservation et la mise à niveau du patrimoine mis à disposition (la maintenance, la surveillance, l'information du délégant sur l'état du patrimoine et la programmation des investissements...)

2.3 L'assistance à la définition du service régulier

2.4 Les règles de mise en concurrence

## 3°) Les moyens :

3.1 Les moyens humains :

- l'organisation envisagée et son évolution,
- le volet social et la politique de gestion du personnel que le candidat entend mener (conventions collectives envisagées, politique à l'égard du personnel actuel, évolution de l'effectif, approche des 35 heures, préretraites, intéressement des personnels...),
- les références et la qualification des personnels que le nouveau délégataire mettra à disposition (équipes de direction, etc....)
- les appuis techniques extérieurs dont pourront bénéficier les Chemins de Fer de la Corse.

3.2 Les moyens matériels :

- les programmes d'investissement souhaitables dans les différentes hypothèses d'investissement et d'offre, l'organisation de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre pour les investissements relevant de la maîtrise d'ouvrage du délégataire)

## 4°) Les conditions financières : (cf. article 5-1)

- la contribution financière demandée pour chacune des neuf années de la convention,
- les remises de contribution,
- la recette moyenne annuelle maximale,
- les formules d'actualisation.

Ainsi, le service qui sera mis en œuvre correspondra à l'utilisation la plus efficace de la contribution versée par la Collectivité Territoriale de Corse.



## 8 – COMPTE D'EXPLOITATION PRÉVISIONNEL

Les candidats devront présenter, afin de faciliter la comparaison des offres, les différents comptes d'exploitation prévisionnels prévus en Annexe 6.

Par ailleurs, les candidats devront présenter pour chaque année de la convention, sur la base du service régulier et pour les adaptations du service qu'il propose, la ventilation des recettes et des charges conventionnelles précisées au 5.1. Les justifications fournies à l'appui des tableaux prévisionnels seront détaillées pour les cinq premières années, et simplifiées ensuite.

