

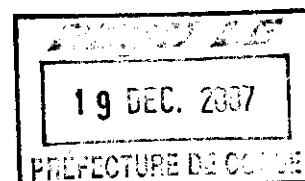
ASSEMBLEE DE CORSE

DELIBERATION N° 07/265 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE APPROUVANT LE RENOUVELLEMENT DE VOIE ET DE BALLAST SUR LE RESEAU FERROVIAIRE DE CORSE - 2^{EME} PHASE 2008/2012 - TRANCHE CONTRAT DE PROJET ETAT-REGION 2007/2013

SEANCE DU 6 DECEMBRE 2007

L'An deux mille sept et le six décembre, 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. Camille de ROCCA SERRA, Président de l'Assemblée de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.



ALBERTINI-COLONNA Nicolette, ALESSANDRINI Alexandre, ANGELINI Jean-Christophe, BIANCARELLI Gaby, BIANCUCCI Jean, BIZZARI-GHERARDI Pascale, BUCCHINI Dominique, BURESI Babette, CASTELLANI Pascaline, CHAUBON Pierre, COLONNA-VELLUTINI Dorothée, DELHOM Marielle, DOMINICI François, FILIPPI Geneviève, GALLETTI José, GORI Christiane, GUAZZELLI Jean-Claude, GUERRINI Christine, GUIDICELLI Maria, LUCIANI-PADOVANI Hélène, LUCIANI Jean-Louis, MATTEI-FAZI Joselyne, MONDOLONI Jean-Martin, MOSCONI Marie-Jeanne, MOZZICONACCI Madeleine, NATALI Anne-Marie, NIVAGGIONI Nadine, OTTAVI Antoine, PIERI Vanina, PROSPERI Rose-Marie, RICCI Annie, RICCI-VERSINI Etiennette, RISTERUCCI Josette, de ROCCA SERRA Camille, SCIARETTI Véronique, SCOTTO Monika, SIMEONI Edmond, SISCO Henri, STEFANI Michel, TALAMONI Jean-Guy, VERSINI Sauveur

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

M. ALBERTINI Jean-Louis à M. de ROCCA SERRA Camille
Mme ALIBERTINI Rose à Mme MOZZICONACCI Madeleine
Mme ALLEGRINI-SIMONETTI Marie-Dominique à Mme DELHOM Marielle
Mme ANGELI Corinne à Mme SCOTTO Monika
M. CECCALDI Pierre-Philippe à Mme LUCIANI-PADOVANI Hélène
Mme COLONNA Christine à M. BIANCUCCI Jean
M. MARCHIONI François-Xavier à M. CHAUBON Pierre
M. MARTINETTI Jean-Charles à M. GALLETTI José

M. PANUNZI Jean-Jacques à Mme MATTEI-FAZI Joselyne
 Mme SANTONI-BRUNELLI Marie-Antoinette à M. MONDOLONI Jean-
 Martin.

L'ASSEMBLEE DE CORSE

- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales,
- 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'Etat,
- 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** la loi n° 2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse,
- SUR** rapport du Président du Conseil Exécutif de Corse,
- APRES AVIS** de la Commission des Finances, de la Planification et des Affaires Européennes,
- APRES AVIS** de la Commission de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement,

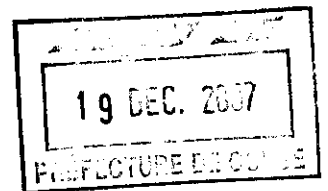
APRES EN AVOIR DELIBERE

ARTICLE PREMIER :

APPROUVE le principe et les caractéristiques principales de l'opération tels que décrits dans le rapport annexé à la présente délibération, pour un montant total de 32,5 M€ TTC.

ARTICLE 2 :

APPROUVE le plan de financement proposé, au titre du Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013, selon la répartition suivante :



- Etat 50 %
- C.T.C. 50 %

ARTICLE 3 :

AUTORISE le Président du Conseil Exécutif de Corse à solliciter la demande de subvention correspondante.

ARTICLE 4 :

AUTORISE le Président du Conseil Exécutif de Corse à engager les procédures réglementaires en vue de la réalisation du projet et notamment les procédures de consultation des entreprises pour la réalisation des travaux.

ARTICLE 5 :

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 6 décembre 2007

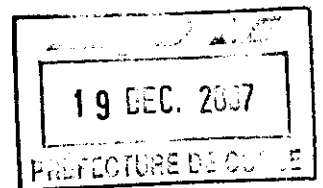
Le Président de l'Assemblée de Corse,

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 TOMI



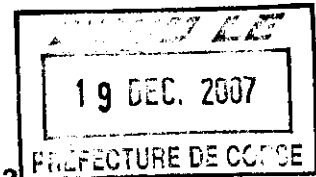
Camille de ROCCA SERRA



ANNEXE

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

**RENOUVELLEMENT DE VOIE ET DE BALLAST
SUR LE RESEAU FERROVIAIRE DE CORSE
2^{EME} PHASE 2008/2012**



TRANCHE CONTRAT DE PROJET ETAT-REGION 2007/2013

J'ai l'honneur de soumettre à l'approbation de l'Assemblée de Corse le rapport relatif au renouvellement de voie et de ballast sur le réseau ferroviaire de Corse dans sa seconde phase 2008/2012.

1 - SITUATION ACTUELLE - CONTEXTE DE L'OPERATION

La Collectivité Territoriale de Corse met en œuvre, depuis 2002, une action importante de modernisation du réseau ferroviaire qui vise à pérenniser et à développer le transport ferroviaire.

Les objectifs visés sont la sécurisation des transports, l'accroissement du trafic voyageur et la réduction des temps de parcours.

Les principaux investissements déjà définis et mis en œuvre se traduisent concrètement par :

- ✓ l'acquisition de nouveaux matériels roulants : transport voyageurs : 12 autorails AMG livrés à partir d'avril 2007, fret et travaux : 2 locotracteurs reconstruits,
- ✓ l'amélioration des infrastructures ferroviaires : renouvellement de 130 km de voies ferrés, en pleine ligne et dans les gares,
- ✓ la mise en sécurité des circulations par le confortement des parois rocheuses, régénération de tunnels et ouvrages d'art,
- ✓ la mise en place d'une signalisation ferroviaire moderne (commande centralisée de voie unique),
- ✓ la rénovation et l'extension des installations de maintenances ferroviaires.

Le présent dossier concerne la mise en œuvre de la seconde phase de renouvellement des voies et du ballast, pour un linéaire de 42 km.

2 - OBJECTIFS GENERAUX DE L'OPERATION

Les objectifs de cette deuxième phase de renouvellement des voies et du ballast sont les mêmes que ceux de la première phase, réalisée entre 2004 et 2008.

a) Améliorer la sécurité des circulations et supprimer les ralentissements dus à l'infrastructure,

b) Augmenter autant que possible la vitesse en ligne, tout en sachant que la marge de manœuvre n'est pas grande compte tenu des rayons de courbes souvent

très faibles et de l'étroitesse des plateformes qui ne permet que des rectifications de tracé de faible amplitude,

c) Permettre le passage en vitesse dans les gares : ce sera le cas lorsque la gestion centralisée des circulations sera mise en place : cela nécessite la modification des plans de voie en gare (création d'une voie directe et changement des appareils de voie),

d) Diminuer les contraintes de maintenance : la technologie retenue (rails de type S40 de 24 mètres de longueur sur traverses métalliques équipées d'attaches élastiques de type Fastclip) va réduire de manière significative les travaux de maintenance de la voie grâce à une meilleure tenue de l'écartement, à la suppression du cheminement des rails, à un vieillissement plus lent des traverses...

Les rails plus longs qu'aujourd'hui font que les joints, qui sont toujours des points particuliers de la voie, seront moins nombreux et nécessiteront donc moins d'interventions.

Il y aura donc globalement moins de maintenance manuelle sur la voie proprement dite, même s'il conviendra de ne pas négliger les abords (curage des fossés et des traversées de voie, ramassage des pierres et des terres provenant des éboulements, débroussaillage...).

Il faudra surtout améliorer la surveillance, à pied (joints et abords) et en train avec notamment la mise en œuvre d'enregistrements réguliers des paramètres de la voie.

L'ensemble de ces objectifs fait partie des éléments indispensables pour l'amélioration globale de la sécurité, de la vitesse et du confort des circulations.

En effet, le système ferroviaire constitue un ensemble indissociable de sous-systèmes (infrastructure, matériel roulant, système d'exploitation, maintenance...) dont les performances et leur pérennisation s'obtiennent par des améliorations concomitantes de chacun de ces sous-systèmes.

3 - EXPRESSION DETAILLEE DU BESOIN

Le détail des besoins est fondé sur les diagnostics réalisés en 2002 et en 2004 sur l'ensemble du réseau ferroviaire. Le diagnostic de 2002, réalisé sur les zones les plus dégradées du réseau, a permis d'établir le programme de la première phase de renouvellement, qui a débuté en novembre 2004 et s'achèvera en juin 2008. Ce renouvellement a concerné plus de 130 km de voies en pleine ligne (ligne Centrale et ligne de Balagne) et dans les gares de la ligne Centrale (voir en annexe le détail des zones traitées).

Le diagnostic de 2004, réalisé sur le reste du réseau, a permis d'établir un état des lieux exhaustif, et de déterminer une quarantaine de kilomètres restant à renouveler pour terminer la rénovation complète de l'infrastructure.

Le renouvellement est à envisager lorsqu'un ou plusieurs éléments constitutifs de la voie sont arrivés à un degré d'usure tel que le maintien des conditions de circulation correcte exigerait un entretien anormalement onéreux.

L'âge de la voie n'est pas le seul critère pour fixer la date du renouvellement. Il faut tenir compte du vieillissement réel de ses différents éléments et des règles relatives à leur maintien en voie.

Les critères appliqués pour la détermination des zones à renouveler et la hiérarchisation des priorités sont les suivants :

☛ Les rails

- chanfreinage important et généralisé dans les courbes de faible rayon, malgré le remplacement de quelques kilomètres de rails sur le grand rayon, ces deux dernières années,
- déformation des abouts, aplatissements, écaillage...
- usure des portées d'éclissage à tel point que par endroits le boudin de la roue roule sur le dessus de l'éclisse,
- zones de «petit rail» 30 kg très usés.

☛ Les traverses

- dépérissement du bois qui ne permet plus un serrage efficace des attaches,
- sur-écartements importants ne pouvant plus être rectifiés compte tenu de l'état des traverses ou du nombre de trous déjà percés,
- fentes longitudinales ne pouvant plus être traitées par frettage et ne permettant pas une bonne tenue des attaches.

☛ Le Ballast

Ballast pollué de manière importante, quand il y en a, par les remontées de la plate-forme, par des éboulements dans les tranchées.

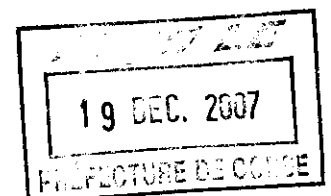
En fonction de ces critères, les zones suivantes ont été définies :

☛ Sur la ligne Centrale :

- du km 21,230, (gare de Casamozza) au km 26.105 (Viaduc de Prunelli) pour se raccorder à la zone renouvelée lors de la TC1 de la première phase),
- du km 54.676 (Gare de Francardo) au km 65.315 (Gare de Soveria),
- du km 90.618 au km 93.768 (De la sortie sud du tunnel du Vecchio au début du fer à cheval de Vivario, renouvelé lors de la TC1 de la première phase).
- du km 97.568 (fin du RVB précédent) au km 100 (début d'une zone traitée en entretien courant par les CFC il y a quelques mois).

☛ Sur la ligne de Balagne :

- du km 75.200 (gare de Palasca) au km 84.480 (début d'une zone traitée en entretien courant par les CFC dernièrement),
- du km 93 (fin du RVB précédent) au km 98.100 (Passage à niveau 13b à l'entrée de la gare d'Ile-Rousse)



Enfin, dans la continuité des zones traitées en pleine ligne, le renouvellement des voies dans les gares du Regino et de l'Ile Rousse, dont les plans de voie sont déjà déterminés, sont programmés.

Les autres gares de Balagne, dans la section Ile Rousse/Calvi, feront l'objet d'un marché ultérieur, après les conclusions de l'étude d'exploitation actuellement en cours.

4 - NATURE ET ORGANISATION DES TRAVAUX

La nature des travaux à réaliser dans la deuxième phase est identique à ceux de la première phase :

- ☞ Renouvellement de voie et d'appareils de voie régionaux (avec le même armement que pour la première phase),
- ☞ Travaux connexes dont la réalisation à l'occasion du renouvellement des voies présente un intérêt technico-économique important :
 - remplacement de deux tabliers métalliques et remise en peinture de deux autres tabliers,
 - curage des fossés en terre et maçonneries,
 - réalisation d'ouvrages hydrauliques de traversée pour un meilleur assainissement de la plate-forme,
 - nettoyage de la plate-forme de toutes les terres et pierres qui l'encombrent, s'opposant à un bon écoulement des eaux,
 - mise en place de dispositifs de tenue des banquettes de ballast, partout où l'étréoussse de la plate-forme ne permet pas de réaliser et de maintenir une banquette de ballast conforme,
 - reconstruction de certains quais de gares avec ou sans allongement.

Comme cela s'est vérifié lors de la première phase, il est indispensable de réaliser les travaux avec la voie fermée à la circulation commerciale.

Des sections du réseau seront donc fermées à la circulation ferroviaire, avec substitution par car :

- Ligne de Balagne : Ponte-Leccia - Ile-Rousse : novembre 2008 à avril 2009
Ponte-Leccia - Ile-Rousse : mars à mai 2009
- Ligne Centrale : Ponte-Leccia - Corte : janvier à juin 2009
Corte - Tattone : septembre à novembre 2009
Ponte-Leccia - Casamozza : octobre à décembre 2009

5 - DECOUPAGE DES TRAVAUX

Compte tenu de la nécessité d'interrompre les travaux durant la période estivale afin de remettre en service l'ensemble des dessertes de la région, l'opération se déroulera en deux tranches :

1. Tranche Ferme : Novembre 2008 - Juin 2009

- Ligne de Balagne : PK 75,200 à PK 84,480
- Ligne Centrale : PK 54,676 à PK 65,315

2. Tranche Conditionnelle 1 : Septembre 2009 - Juin 2010

- Ligne de Balagne : PK 93,000 à PK 98,100
- Ligne Centrale : PK 90,618 à 93,768
PK 97,468 à 100,00
PK 21,230 à 26,105
- Gares du Regino et de l'Ile-Rousse.

6 - PROCEDURES DE PASSATION DES MARCHES

Différents marchés seront passés pour la réalisation de l'opération :

1. Marché de maîtrise d'œuvre

Le marché de maîtrise d'œuvre a fait l'objet d'un appel d'offres ouvert au premier trimestre 2007. Le titulaire est la société INEXIA, filiale ingénierie de la SNCF. Ce marché comporte une tranche ferme pour les études, actuellement en cours, et une tranche conditionnelle pour les travaux, qui sera affermie dès l'attribution du marché de travaux.

2. Marché de travaux

La procédure retenue pour la passation de ce marché est la procédure de d'appel d'offres ouvert.

Bien qu'au titre du livre II du Code des Marchés Publics, qui permet aux entités adjudicatrices (opérateurs de réseaux) de traiter par voie négociée, la procédure d'appel d'offres ouvert paraît ici préférable, compte tenu du montant du marché et du faible nombre de concurrents susceptibles de répondre à un tel appel d'offre.

Le marché comportera une tranche ferme et une tranche conditionnelle, correspondant au découpage technico-financier des travaux exposé ci-avant.

3. Marchés d'assistance à maîtrise d'ouvrage, de contrôle extérieur et de coordination en matière de sécurité et de protection de la santé

Des marchés de services pour le contrôle extérieur des travaux (qualité du ballast, vérification des gabarits) et un marché de coordination en matière de sécurité et de protection de la santé seront passés avant le début des travaux.

Ces marchés seront passés selon la procédure adaptée, en application des dispositions du Code des Marchés Publics.

7. - MONTANT DE L'OPERATION, FINANCEMENT ET PROGRAMMATION

Le montant global de l'opération est de 32,5 M€ TTC décomposé en :

	Montant HT	Montant TTC
MAITRISE D'ŒUVRE ETUDES	70 135	83 882
MARCHE DE TRAVAUX TRANCHE FERME	13 916 000	15 029 280
MARCHE DE TRAVAUX TRANCHE CONDITIONNELLE	13 030 000	14 072 400
MAITRISE D'ŒUVRE TRAVAUX	714 730	854 818
CONTROLE EXTERIEUR / CSPS	10 000	11 960
TOTAL OPERATION PRIX DE BASE	27 740 865	30 052 340
REVISION DES PRIX (8 %)	2 219 269	2 404 187
TOTAL GENERAL OPERATION	29 960 134	32 456 527
TOTAL ARRONDI A	30 000 000	32 500 000

Financement

L'opération sera financée dans le cadre du Contrat de Projet Etat-Région 2007/2013 selon la répartition suivante :

Etat50 %
Collectivité Territoriale de Corse50 %

Ce plan de financement ne deviendra définitif qu'après approbation par le COREPA.

Programmation

L'opération sera imputée sur des autorisations de programme inscrite en 2006 pour 700 000 € et à inscrire aux budgets 2008 (tranche ferme) et 2009 (tranche conditionnelle) pour un montant total de 32,5 M€.

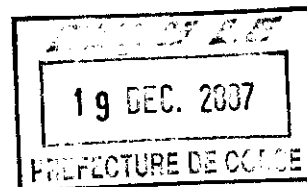
Les travaux devront être lancés avant la fin de l'année 2008.

L'échéancier prévisionnel de paiement est le suivant :

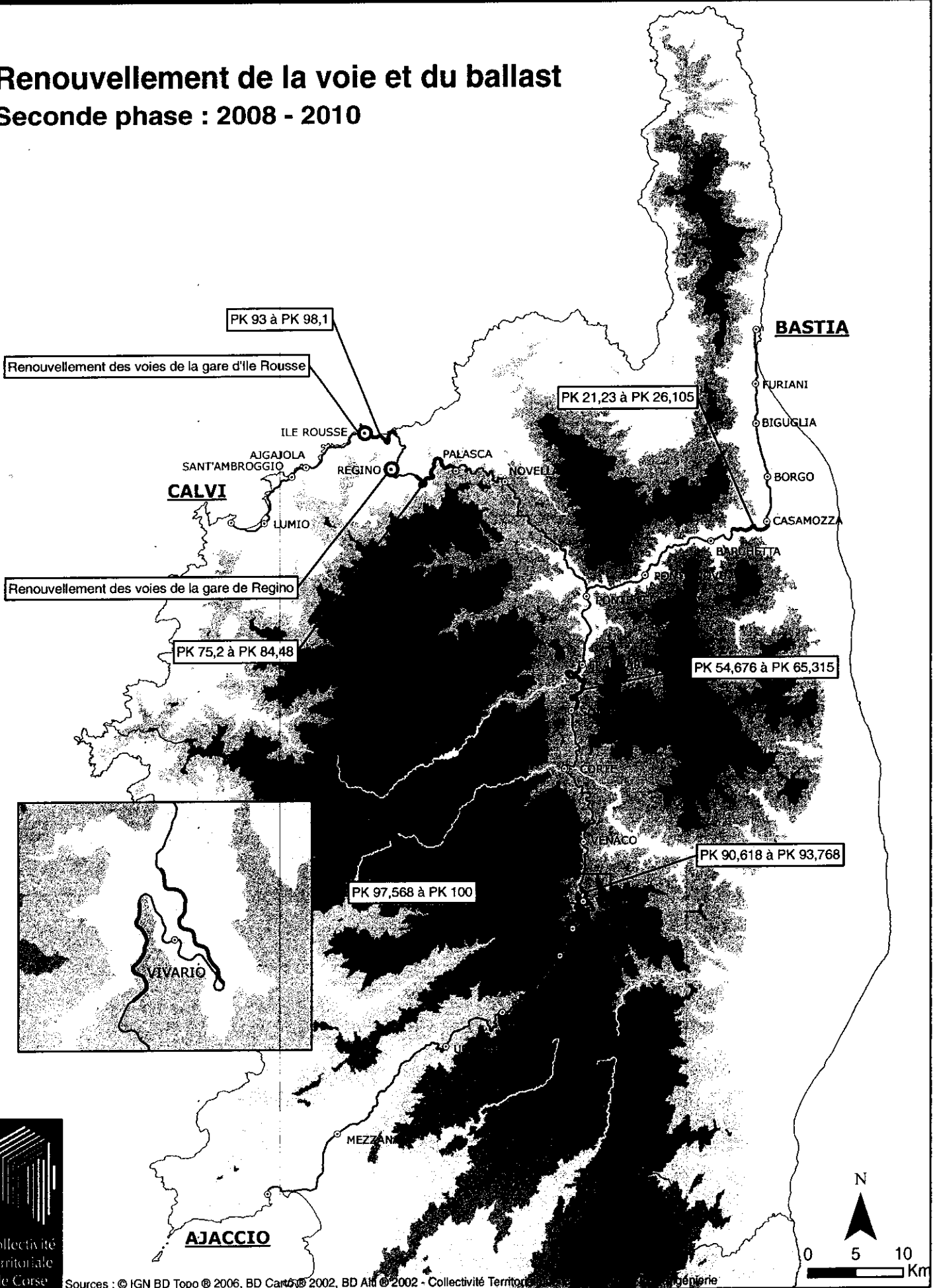
2008 : 4 M€

2009 : 19 M€

2010 : 9,5 M€



Renouvellement de la voie et du ballast Seconde phase : 2008 - 2010



Programme de modernisation du chemin de fer de la Corse

Renouvellement de 100 km de voie ferrée

- Travaux antérieurs à 2004
- Tranche ferme (2004 - 2005)
- Tranche conditionnelle 1 (2005 - 2006)
- Tranche conditionnelle 2 (2006)
- Tranche conditionnelle 3 (2007 - 2008)
- Tranche conditionnelle 5 (2007)

19 DEC. 2007
PREFECTURE DE CORSE

