

Réponse de Monsieur Paul GIACOBBI
Président du Conseil Exécutif de Corse
A la question orale posée par M. Antoine ORSINI

Monsieur le Président de l'Assemblée de Corse,
Monsieur le Conseiller,
Mesdames et messieurs les Conseillers,

La presse régionale s'est largement fait l'écho de ce mauvais feuilletton et je vous rappelle que j'avais déjà saisi en son temps le Gouvernement de cette problématique. Mais je réponds bien volontiers à vos interrogations légitimes.

La Collectivité Territoriale de Corse a mis au point, en 2002, le cahier des charges technique de cet autorail, assistée par le bureau d'études SEMALY (devenu EGIS RAIL en 2005), avec la collaboration de l'exploitant SNCF (direction du matériel), dont le retour d'expérience a été précieux.

Le choix de la CTC s'est à l'époque porté sur SEMALY à la suite d'un appel d'offre pour lequel la SNCF avait proposé un niveau de prix très largement supérieur. Le constructeur CFD Bagnères, retenu en 2003 à la suite d'un appel d'offre européen sur performances auquel 4 constructeurs avaient répondu, avait en charge la conception et la fabrication de 12 autorails ainsi que la réalisation des essais de validation.

Deux missions complémentaires d'assistance ont été passées avec le délégataire SNCF-CFC : l'une en 2003 relative à l'analyse de la conception de l'autorail et l'autre en 2007 relative à la maintenabilité du nouveau train ; par ailleurs, dans le cadre de la DSP, la SNCF a procédé à l'optimisation de différents documents de dépannage et de maintenance ainsi qu'à la formation des conducteurs.

Entre la mise en service commerciale du premier autorail (30 mars 2009) et la fin de la même année où cinq autorails étaient en circulation, 250.000 kms ont été parcourus sans dysfonctionnement majeur, avec un bilan d'immobilisations très faible, selon les modalités d'évaluation de la SNCF. Le sixième autorail a été mis en service fin janvier 2010. Le 11 février dernier, les six autorails AMG 800 circulant sur le réseau ferroviaire ont été retirés du service commercial suite à une dégradation très anormale et non maîtrisée de certains organes de freins.

Depuis cette date, le constructeur CFD, avec l'assistance de son actionnaire principal CAF, et en collaboration avec ses fournisseurs, a mené des investigations qui lui ont permis de valider certaines hypothèses quant à l'origine du problème, et d'envisager des solutions techniques permettant d'y remédier.

Dans différents échanges écrits, CFD reconnaît son entière responsabilité quant au dysfonctionnement majeur constaté. Il assume également financièrement les interventions des CFC dans ce cadre (usinage des roues, personnel d'accompagnement lors des investigations).

Dans ce contexte et compte tenu de la complexité du problème, il était indispensable de mobiliser l'expertise de la SNCF pour la conduite technique des investigations nécessaires à la résolution du problème ayant conduit à l'immobilisation du parc AMG, et plus globalement à la fiabilisation de ces autorails par la résolution des divers autres points techniques en suspens.

Cette perspective, évoquée lors de l'entretien du 7 avril 2010 que m'a accordé le Président de la SNCF, permettra également de garantir une bonne appropriation des méthodes de maintenance par l'exploitant, comprenant en particulier le développement de procédures de programmation et de suivi de la maintenance qui sont aujourd'hui quasi inexistantes au sein des CFC.

Une première réunion a eu lieu entre les services de la CTC, les CFC, la SNCF (direction du matériel) et le constructeur CFD, le 18 mai dernier. Elle a permis de lister les problèmes suivants :

- Le système de freinage ;
- L'usure des roues ;
- Les liaisons bogie-caisse et les liaisons moteur ;
- Les fuites au collecteur d'échappement ;
- Les vibrations du cardan ;
- L'accessibilité du moteur ;
- Les performances de la climatisation.

Un contrôle technique est programmé le 1^{er} juin prochain. En parallèle, la SNCF a commandité en interne une expertise technique sur les mêmes sujets, dont les résultats, produits oralement lors de la réunion du 20 mai avec le Directeur Général de SNCF Proximités, mettent gravement en cause la sécurité des circulations, et ont donc conduit à la décision d'un arrêt prolongé des AMG dans l'attente d'un plan d'action qui devrait être arrêté fin juin prochain.

Le marché signé entre la CTC et le constructeur CFD prévoit différentes clauses de sauvegarde : retenue de garantie, pénalités de retard, pénalités de fiabilité et de disponibilité, retenues pour non levée de réserves.

La totalité des pénalités due au titre du retard de réception – représentant un montant de 2,03 M€ - a déjà été retenue par la paierie de Corse sur les acomptes versés. Environ 2 M€ supplémentaires pourraient être exigés au titre des pénalités de fiabilité et de disponibilité.

Dans l'attente du plan d'action définitif de CFD, le règlement de la dernière demande d'acompte adressée par CFD fin février 2010 n'a pas été proposé au mandatement.

Actuellement, sept autorails sur les douze commandés sont livrés en Corse. Six ont été réceptionnés par la CTC et ont donc été mis à disposition de l'exploitant, qui en a la responsabilité, conformément au contrat de DSP.

Dans l'usine CFD de Bagnères de Bigorre, cinq autorails se trouvent actuellement en cours d'achèvement. Deux d'entre eux sont fabriqués : ils devront faire l'objet d'une autorisation de livraison en Corse délivrée par la CTC. Deux autres sont programmés pour octobre 2010. Le cinquième (dernier autorail de la série) faisait l'objet de réserves de la part d'EGIS RAIL, relatives à la solidité du chaudron ayant servi aux essais, utilisé pour le dernier véhicule.

Bien entendu, à terme, une fois toutes les voies amiables épuisées, la Collectivité Territoriale de Corse se réserve le droit d'introduire un recours contre le constructeur et l'assistant à la maîtrise d'œuvre. Outre le remboursement intégral des sommes engagées, elle demandera un dédommagement proportionnel au préjudice.

Enfin, la Région PACA a également passé avec CFD un marché, signé en 2005, de fourniture de 4 autorails AMP 800, similaires à ceux acquis par la CTC, pour la ligne reliant Nice à Digne, dont elle est autorité organisatrice du transport. Elle a également confié à la société EGIS RAIL l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour le suivi du projet. Les essais réalisés par la première rame reçue début 2010 mettent en évidence le même problème sur le système de freinage. Une procédure visant à mettre en service les AMG avec une semelle de frein différente de celle utilisée sur le matériel corse est en cours d'analyse.

Une coopération entre les deux collectivités pour les procédures éventuelles à mener pourrait également s'envisager, portant à la fois sur la mutualisation des dépenses d'assistance engagées auprès de la SNCF et sur les procédures à mener auprès du constructeur et de l'assistant à maîtrise d'ouvrage.

Paul GIACOBBI

