

Programme ferroviaire corse

Quels investissements dans le cadre du Plan de Transformation et d'Investissements pour la Corse ?



Le réseau ferroviaire de Corse. En gris le réseau interurbain, en noir le réseau périurbain. Pointillés gris : ligne de la plaine orientale, défermée. Tirets noirs : extensions en réflexion – Cerema 2020

SOMMAIRE

PRÉAMBULE.....	3
INTRODUCTION – VERS UN RÉSEAU CADENCÉ ET ÉTENDU.....	4
1 LE PROGRAMME FERROVIAIRE CORSE.....	5
1.1 Situation actuelle.....	5
1.2 Situation projetée.....	6
1.3 L’usage actuel du réseau ferroviaire corse.....	7
1.4 Un réseau rénové, mais « au milieu du gué ».....	8
1.5 Focus sur l’agglomération d’Ajaccio.....	9
1.6 Focus sur l’agglomération de Bastia.....	10
1.7 Focus sur la Balagne (Calvi – Île-Rousse).....	11
1.8 Des projets liés à un changement de cap sur l’urbanisme.....	12
2 LES OPÉRATIONS FERROVIAIRES : OBJECTIFS, COÛTS, DÉLAIS.....	13
2.1 Coût du système : fréquence et vitesse.....	14
2.1.1 Les leviers de maîtrise de coûts.....	14
2.1.2 Optimisation du système et cadencement.....	15
2.2 Un réseau plus fréquent : CCVU et évitements.....	16
2.3 Un réseau plus étendu et plus urbain: voies et gares nouvelles.....	17
2.3.1 Extensions urbaines et train-tram.....	17
2.3.2 Extensions « côté campagne »: desserte du périurbain et des aéroports.....	18
2.4 De nouveaux matériels roulants pour réaliser la nouvelle offre.....	19
2.5 Un sujet connexe : le déplacement des ateliers.....	20
CONCLUSION.....	21
ANNEXE : FICHES HORAIRES.....	23

Préambule

Le Cerema, centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, est un établissement public sous tutelle du ministère de la transition écologique et solidaire, chargé des transports. Certains de ses services travaillent depuis le milieu des années 2000 sur le champ du transport ferroviaire, et s'intéressent en particulier à la question du transport ferroviaire de proximité et des « petites lignes », sous l'angle du fret comme des voyageurs.

Dans le cadre du **Plan de Transformation et d'Investissement pour la Corse**, le Cerema a été missionné par le Secrétariat Général pour les Affaires de Corse afin d'étudier diverses opérations envisagées par la Collectivité de Corse et la pertinence de les inclure ou non dans le PTIC.



Viaduc du Vecchio, à Vivario, en Haute-Corse – Photo Collectivité de Corse

Introduction – Vers un réseau cadencé et étendu

Le réseau ferroviaire corse s'est historiquement structuré autour de **déplacements longue distance** notamment touristiques Bastia-Ajaccio directs ainsi que Bastia-Calvi et Ajaccio-Calvi en correspondance à Ponte-Leccia, auxquels se sont ajoutés des **déplacements périurbains** autour de ces trois villes, de plus en plus prégnants au fur et à mesure de leur développement (Cf chapitre 1.8).

Dans les années 2000, la Collectivité de Corse a lancé un important programme de renouvellement : 170 des 232 km du réseau, 12 autorails neufs. Puis en 2012, afin d'abaisser les coûts d'exploitation, elle a créé une société d'économie mixte pour remplacer la SNCF, dont cette dernière détient toutefois 10 %.

La Collectivité souhaite maintenant engager une deuxième phase pour moderniser et développer le réseau. **Le système ferroviaire projeté à l'horizon 2025 et 2030, étendu et plus fréquent, cible autant les déplacements pendulaires que les déplacements occasionnels et touristiques** – les déplacements touristiques représentent aujourd'hui environ 35 % des billets vendus et plus de 50 % des recettes, d'après le rapport de la Cour des Comptes de 2018, et ce sur quelques mois de l'année.

Plusieurs opérations liées entre elles sont ainsi envisagées :

- **Points de croisement** dans les zones périurbaines afin d'assurer une grille horaire dense et adaptation du système de signalisation au besoin ;
- **Extensions du réseau** en zone urbaine et en mode tram à Ajaccio et Bastia mais aussi en mode train ou tram pour desservir le périurbain (Casamozza – Folelli, au sud de Bastia) et les aéroports d'Ajaccio et Bastia. De nouvelles gares sont également prévues sur les sections existantes ;
- **Achat de matériel roulant** de type train-tram afin de réaliser cette nouvelle offre, réaffectation des matériels existants, et création/**adaptation d'ateliers** pour maintenir des rames plus longues (doubles) et plus nombreuses, sur chacune des trois sections périurbaines – création d'un atelier à Mezzana, création d'un atelier à l'Île Rousse, adaptation de l'atelier de Casamozza.

Ces divers projets forment un tout cohérent, la présente note proposant une analyse synthétique et quelques ajustements dans l'optique du PTIC.

Quel réseau pour quel usage ?

*Le réseau ferroviaire corse est d'abord un réseau **voyageurs**, avec deux cibles principales que sont les habitants des agglomérations d'Ajaccio, de Bastia et de la Balagne, et les touristes. La gestion des déplacements touristiques, loin d'être une problématique annexe, est un élément essentiel pour une mobilité raisonnée en Corse, car ceux-ci expliquent une bonne partie des phénomènes de congestion routière, très saisonniers – mis à part dans les agglomérations de Bastia et Ajaccio où le réseau est chargé toute l'année. Or, se passer de voiture de location (aéroport) ou personnelle (bateau) implique une prise en charge par les transports publics dès l'arrivée sur le sol corse et une fréquence régulière.*

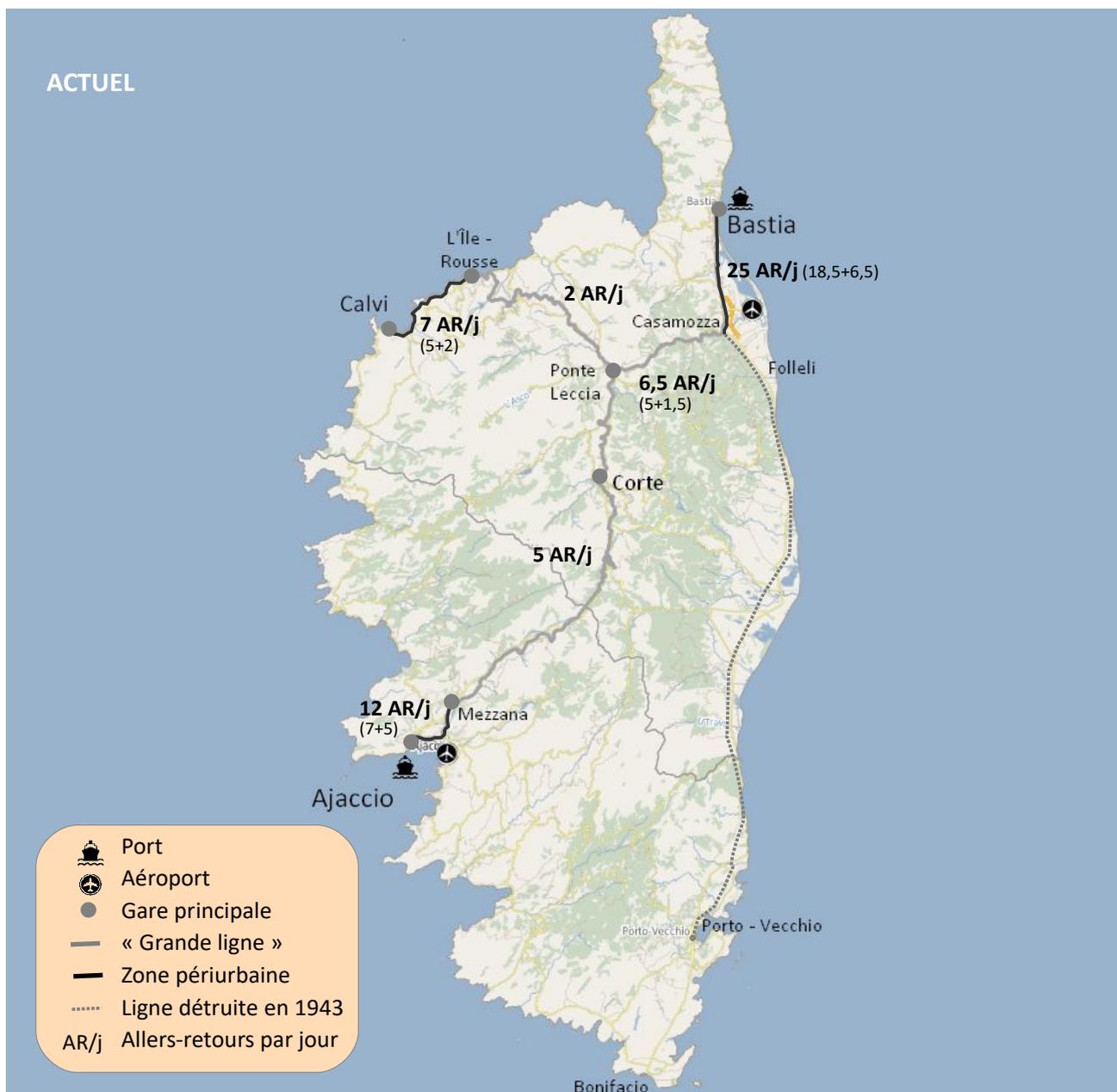
***Le transport de marchandises ne sera pas traité** dans cette note, malgré l'existence de wagons et locotracteurs qui pourraient transporter du fret au-delà des trains de travaux qu'ils assurent aujourd'hui. En effet, le potentiel dentifié par les Chemins de fer Corses en 2018 est l'équivalent de 9.500 camions par an, soit à peine 25 par jour, ce qui est peu au vu des contraintes : besoin de sillons pour le transport de fret, nécessité de maintenir un matériel dédié en parfait état et d'en acquérir, tonnage limité par le faible armement de la voie. Par ailleurs, l'industrie corse reste peu développée, les activités principales étant liées aux services, au tourisme et à des activités en circuit court comme la construction. Le fret ferroviaire, transport de masse, est donc aujourd'hui structurellement peu adapté à la Corse.*

1 Le programme ferroviaire corse

La Collectivité de Corse (CdC) porte un certain nombre de projets qui mis ensemble forment un programme ferroviaire ambitieux et cohérent, à moyens raisonnés. Le coeur du programme consiste à proposer une **desserte plus fréquente et géographiquement plus étendue**, dans l'objectif plus large d'augmenter les trafics ferroviaire et limiter l'usage de l'automobile.

1.1 Situation actuelle

- Le réseau dessert les deux agglomérations majeures de Corse, à savoir celles de Bastia et d'Ajaccio ;
- Il dessert également le dipôle Calvi – L'île Rousse, moins peuplé mais de très fort tourisme estival ;
- Il ne dessert pas Porto-Vecchio ni Bonifacio. La ligne de la plaine Orientale, déferrée, desservait Porto-Vecchio jusqu'à la Seconde Guerre mondiale et, bombardée, ne fut jamais reconstruite ;
- Les trains ne sont pas cadencés et l'offre reste relativement limitée, bien que correcte.



Réseau et desserte ferroviaires **actuels** en Corse (service de semaine) – Cerema 2020 sur fonds de plan Géoportail

1.2 Situation projetée

L'objectif est d'offrir une véritable alternative à la voiture, avec un moyen de transport desservant le cœur des villes aussi bien que plages et montagnes, et disponible à tout moment et sans surprise. Le programme vise donc à **cadencer les circulations**, dans une logique d'optimisation des moyens et d'amélioration de l'attractivité du service, avec des horaires facilement mémorisables et réguliers tout au long de la journée. Cela passe par :

- **Une augmentation des fréquences** : **1/4h** sur les sections les plus chargées de Bastia et Ajaccio (soit 45 à 64 AR/j), **1/2h** sur le périurbain et Calvi l'été (**1h** à Calvi en hiver), **2h** sur la grande ligne. Cette offre est à comparer avec l'actuelle : 12 et 25 AR/j non cadencés à Ajaccio et Bastia, 5 AR/j sur la grande ligne (1 train toutes les trois à quatre heures) et 7 AR/j non cadencés à Calvi ;
- **Une extension de la desserte**, en particulier aux centres-villes mais aussi aux aéroports, à travers des infrastructures nouvelles courtes (1 à 3 km chacune) mais desservant des zones de concentration naturelles du trafic. Ces zones sont aujourd'hui desservies en voiture individuelle ou de location, taxi et bus urbain.



Réseau et desserte ferroviaires **projetés** en Corse – Cerema 2020 sur fonds de plan Géoportail

1.3 L'usage actuel du réseau ferroviaire corse

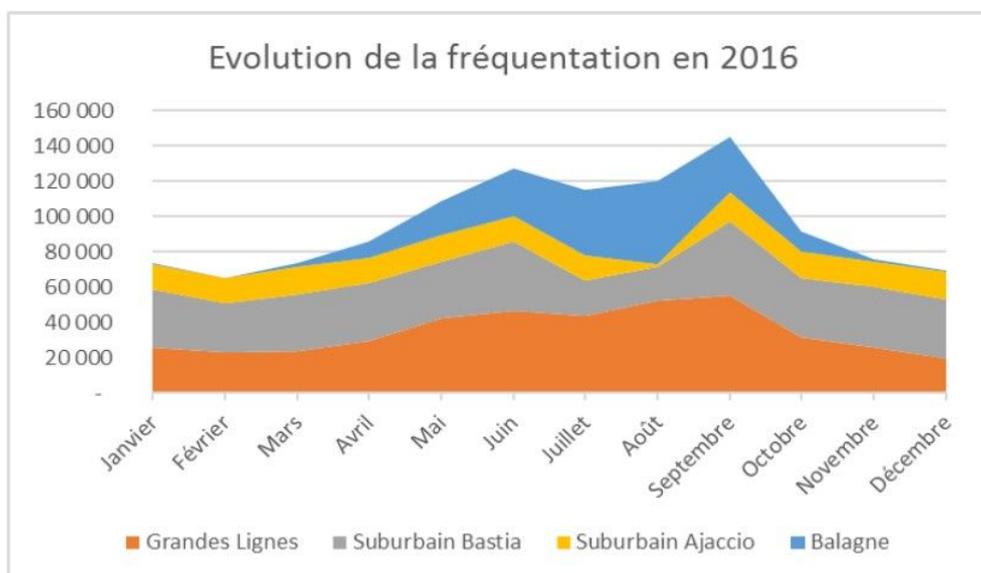
Le réseau ferroviaire corse est très marqué par la fréquentation touristique estivale, en particulier sur la Balagne, et par un fort lien entre les côtes et l'intérieur de l'île. **Les billets « Bastia - Ajaccio », deux sens confondus, ne représentent que 2 % des voyages^{1 2}**, soit autant que les billets vendus pour la petite localité de Vizzavona, lieu d'arrivée / départ pour les randonneurs du GR20, qui utilisent presque tous le train.

A l'inverse, Corte, au centre de l'île, est l'origine ou la destination d'environ 15 % des voyages, la moitié d'entre eux étant effectués par les 3.800 étudiants de « l'université de Corse », à Corte.

2016	voyageurs	voy.km	train.km	taux de remplissage (voy/train)	distance moyenne (km)
Grandes Lignes	419 586	30 778 521	705 182	43,6	73,4
Suburbain Bastia	380 077	5 874 493	185 006	31,8	15,5
Suburbain Ajaccio	163 184	2 099 960	44 512	47,2	12,9
Balagne	190 106	3 200 319	67 137	47,7	16,8
Total	1 152 953	42 060 593	997 822	42,2	36,5

Principaux indicateurs de performance en 2016 – Source Systra - CFC

Les déplacements grandes lignes ne représentent que 35 % des voyageurs mais 70 % de l'offre et du trafic kilométriques. Le remplissage des trains est relativement élevé – environ 50 %, la capacité des AMG 800 étant de 88 places assises – mais cache des disparités importantes, selon les heures et la saison : les trains aux « heures scolaires » sont bondés, de même que les trains grandes lignes et de la Balagne en été. A l'inverse les trains de la Balagne sont quasiment vides en hiver.



Nombre de voyageurs par mois sur le réseau ferroviaire Corse – Source Chemins de fer de Corse, 2016
 Depuis, les chiffres marquent le pas, ce qui incite à « enclencher la seconde » (après la première étape de remise en état qui a permis un quasi-doublement du trafic) pour exploiter le potentiel du réseau.

- 1 Chiffres des chemins de fer de Corse (CFC) évoqués dans le Schéma Régional d'Intermodalité écrit par Systra pour la collectivité de Corse en 2018 – La Cour des Comptes, en 2018, a émis quelques réserves sur la fiabilité des données de trafic, notamment pour les gares sans guichet, les contrôles n'étant pas systématiques, mais l'objectif est ici de comparer des ordres de grandeur plutôt que des chiffres précis.
- 2 Notons que le train présente un temps de parcours peu compétitif sur cette relation, comparé à la voiture (3h45 contre 3h). Un parcours en 3h supposerait un certain investissement et une distinction entre express et omnibus.

1.4 Un réseau rénové, mais « au milieu du gué »

Le réseau ferroviaire corse, construit à voie unique et métrique pour faciliter l'insertion du tracé dans les montagnes et limiter ses coûts de construction et d'exploitation, **était dans les années 2000 vieillissant et peu utilisé**. La Collectivité de Corse a alors lancé un important programme de **renouvellement de 170 km des 232 km de voies**, pour 100 millions d'euros, petits ouvrages d'art inclus, soit moins de 0,6 M€/km. Cette faible valeur est permise par la voie métrique, malgré les contraintes de la topographie.

Pour comparaison, le renouvellement d'une voie normale coûte 0,7 à 1,2 M€/km selon le type de ligne et de travaux – ligne fermée ou en exploitation – tandis que celui de la voie métrique du Blanc-Argent, en Sologne, est revenu également à 0,6 M€/km en 2012. **Il peut toutefois être regretté le choix de rails de 18m** et leur fameux « tac-tac », plutôt que de longs rails soudés. Ces derniers représentent un surcoût d'environ 10 % mais permettent un confort bien meilleur et sollicitent beaucoup moins le matériel roulant.

Du côté de l'exploitation, la Collectivité de Corse a acheté, pour 48 millions d'euros, **12 autorails AMG 800 performants et sur-mesure**, de type **Diesel-hydraulique** – à l'inverse des matériels Diesel-électriques, où un générateur diesel alimente un moteur électrique, le Diesel-hydraulique ne peut pas être adapté pour recevoir une batterie et ne peut donc devenir ni hybride ni bimode.



Croisement d'autorails AMG 800 en gare de Mezzana, près d'Ajaccio. Les AMG 800 ont connu quelques défauts de jeunesse à leur mise en service en 2009. Le cahier des charges « sur mesure » avait été élaboré dès 2002, la fabrication lancée en 2004 et le prototype livré en 2007.

— photo Didier Duforest, Wikimedia Commons

Plus récemment, la signalisation a commencé à être modernisée pour **gérer l'ensemble des circulations corses depuis un unique poste d'aiguillage situé à Bastia**, alors qu'aujourd'hui il faut un agent dans chaque gare de croisement, les manœuvres d'aiguillage et signaux étant manuelles. Le périurbain bastiais est d'ores et déjà pourvu de la **CCVU** ou « commande centralisée de voie unique », le reste du réseau devant être équipé d'ici 2022-2023, la Balagne étant placée en fin de programme.

En parallèle, l'offre a été augmentée à coût constant, par un meilleur usage des moyens (rotations des matériels), et grâce à cette offre plus fréquente, plus confortable et plus rapide, **les voyageurs sont 2 fois plus nombreux qu'en 2012**, date de reprise de l'exploitation par la Société d'économie Mixte des chemins de fer de la Corse en lieu et place de la SNCF, et de livraison des AMG 800 « fiabilisés ».

Notons que l'exploitation du réseau corse coûte, d'après le rapport d'exploitation 2016 repris par Systra, 25,7 M€ HT en 2016 hors opérations exceptionnelles, soit 25,7 €/train.km, dont 20,0 à la charge du contribuable. C'est 25 % de moins que la moyenne du TER français, mais 50 % de plus si l'on considère le coût par voyageur (0,61 €/voy.km), les trains étant beaucoup plus petits.

Cependant, les grilles horaires – cf annexes – montrent encore des « **trous de desserte** » plus ou moins importants, **jusqu'à 2h en Balagne et 3h sur Ajaccio**. Par ailleurs, la desserte n'est pas toujours adaptée, avec des **zones denses sans gares ou sans rails**, et des fréquences plafonnées par le manque de points de croisement. Enfin, s'il est adapté à la grande ligne, **le matériel roulant actuel n'est pas propice à la desserte urbaine et périurbaine**. L'objectif de la Collectivité est donc de traiter ces questions pour mieux capter l'important potentiel de trafic.

1.5 Focus sur l'agglomération d'Ajaccio

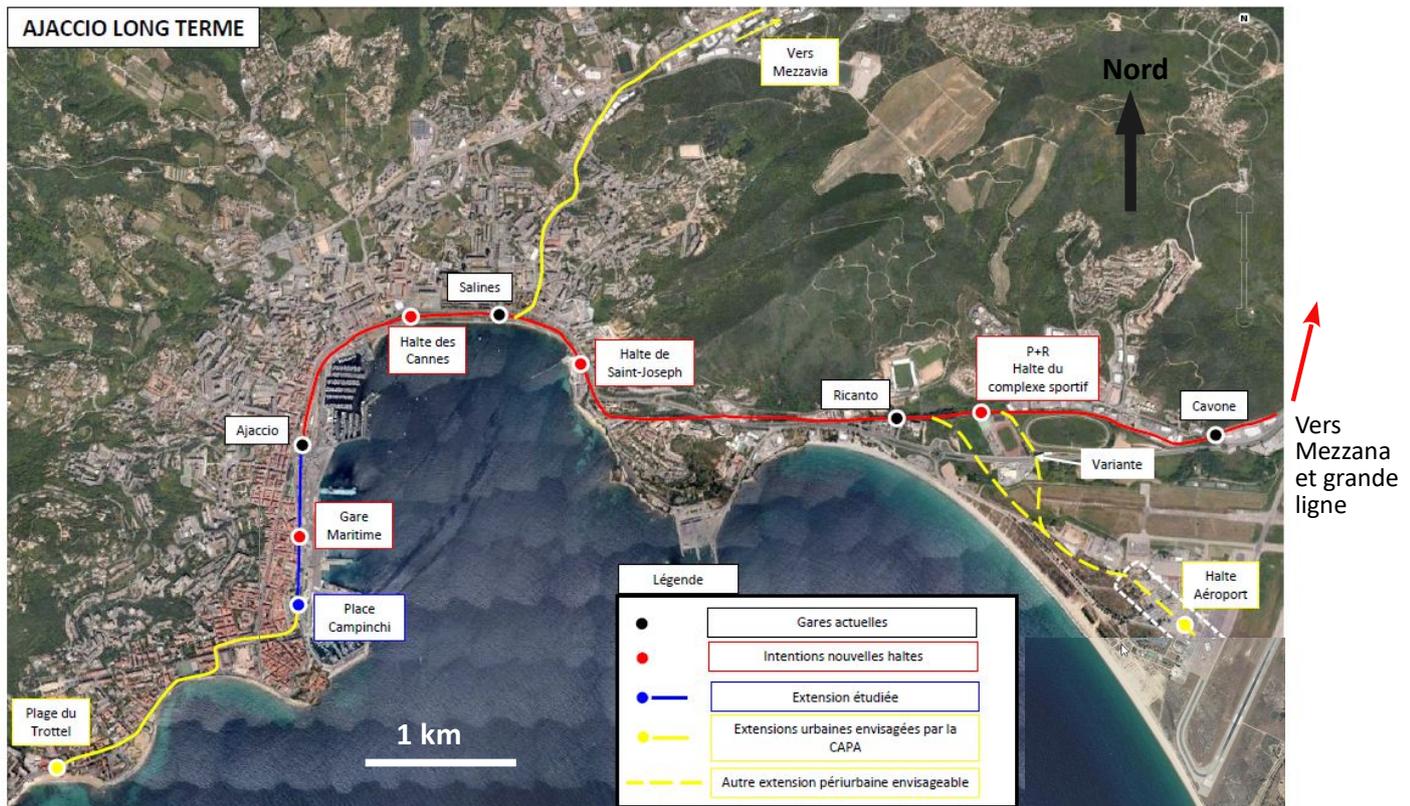


Figure 69 : Carte représentant les futurs projets de développement des transports dans l'aire ajaccienne

Vue de la ville d'Ajaccio et de son armature ferroviaire, à long-terme (hors prolongement Porticcio, trop contraint)
 – Etude Systra sur l'amélioration du périurbain d'Ajaccio réalisée pour la Collectivité de Corse en 2015

Les études de flux et de trafic réalisées sur l'agglomération d'Ajaccio mettent en évidence la pertinence du lien ferroviaire, avec un flux potentiel estimé par le bureau d'études TTK, à l'horizon 2030, à **6.700 voyageurs par jour entre place Campinchi*, l'aéroport* d'une part et Mezzana d'autre part**, avec l'essentiel du trafic cantonné entre Place Campinchi*, Cavone (à l'est sur la carte ci-dessus) et l'aéroport* – les lieux avec une astérisque ne sont pas desservis à l'heure actuelle.

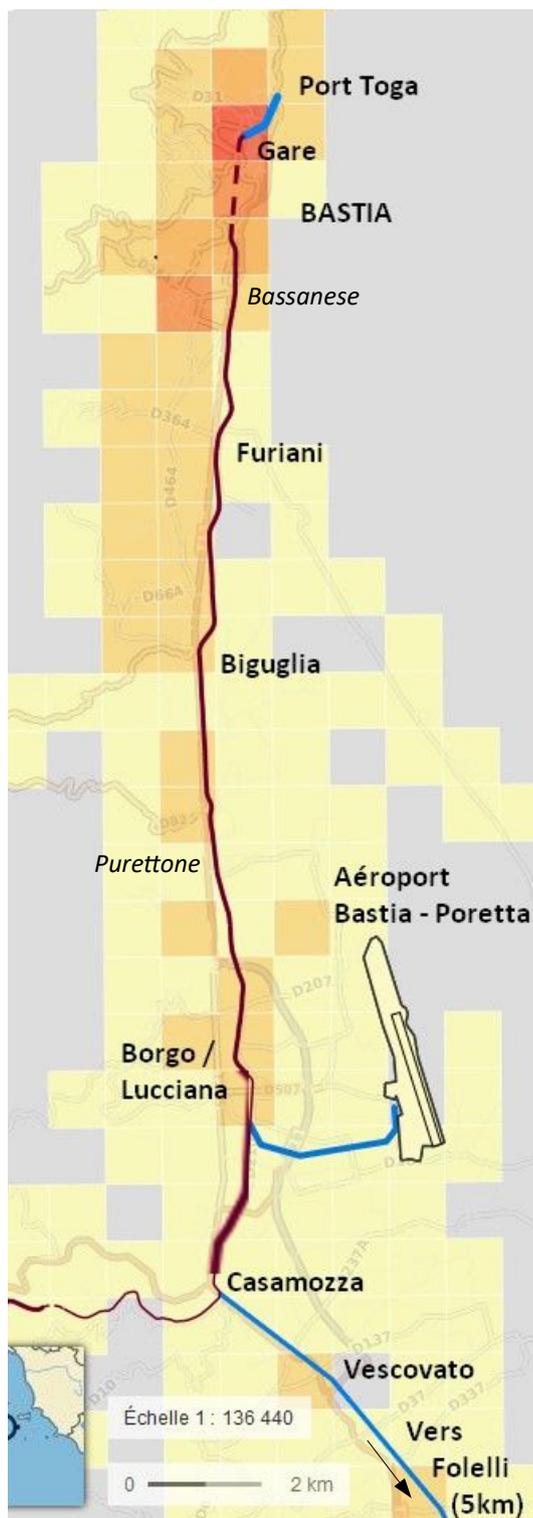
L'étude de TTK (2017) met aussi en lumière **un axe majeur entre la plage du Trottet, le fond de baie et Mezzavia, avec un potentiel de 15.000 voyageurs par jour**, dessiné en jaune sur la carte ci-dessus réalisée par Systra. Systra l'avait en effet déjà identifié comme structurant, avec la possibilité d'étendre le réseau ferré urbain à cette ligne, dans une logique de tronc commun sur le fond de baie, entre Place Campinchi et Salines, là où les déplacements sont les plus nombreux.

Si les financements ne semblent pas aujourd'hui suffisants pour une infrastructure ferroviaire sur ce 2^e axe, il semble nécessaire de préserver l'avenir par la définition d'un **axe de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) entre la plage du Trottet et Mezzavia**, qui peut être de type Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) : cela pour garantir les emprises nécessaires à un transport public fiable, rapide et capacitaire.

Le projet de la Collectivité consiste dans un premier temps à **cadencer les circulations au 1/4h sur le « fond de baie »**, jusqu'à Ricanto, et **étendre le réseau ferré de la gare d'Ajaccio vers la place Campinchi, 1 km au sud**, qui donne accès au coeur historique de la ville. **L'extension vers l'aéroport** mesure également 1 km.

Cela implique **6 nouvelles rames de type tram-train**, adapté à la circulation en pleine ville, ainsi que **2km de voie nouvelle** et **7 à 8 nouveaux points de croisements et haltes** : Place Campinchi et aéroport (terminus), Gare maritime (halte), Les Cannes (halte + croisement), Saint-Joseph et éventuellement Complexe sportif (haltes), Ricanto (croisement) et Caldaniccia (croisement, au nord-est de Cavone)

1.6 Focus sur l'agglomération de Bastia



Vue du réseau ferroviaire périurbain bastiais (rouge sombre) et des différents projets d'extension (bleu)

- Cerema 2020, Fonds de plan « démographie » Géoportail.

L'agglomération de Bastia présente une ossature Nord-Sud qui correspond à l'orientation de la plaine côtière, sise entre la montagne et la mer.

Cette prédisposition géographique est un atout pour le transport public, les flux étant naturellement concentrés autour de cet axe fort, malgré un étalement urbain de plus en plus marqué.

Les flux internes au corridor Bastia – Folelli ont été estimés par le bureau d'études TTK, sur la base des données INSEE, à **172.000 déplacements quotidiens, dont 80.000 internes à la commune de Bastia et seulement 3.200 du total effectués en transport public**, soit une part modale de 2 %.

L'étude de TTK a permis de mettre en évidence les potentiels de trafic, qui lui font recommander un scénario de **desserte au 1/4h sur la branche principale**, incluant une **extension urbaine de la gare de Bastia à Port Toga desservie au 1/4h** et une **extension de Borgo/Lucciana vers l'aéroport Bastia-Poretta desservie à la 1/2h** : ce compte-tenu du bon rapport entre le faible kilométrage à réaliser et les nouveaux trafics captables.

Dans ce scénario, en supposant un certain travail sur l'accès tous modes aux gares, le trafic estimé par TTK à l'horizon 2030 se monte à **11.500 déplacements par jour** (inclus Port Toga et aéroport).

La Collectivité porte également un projet de réouverture de la ligne ferroviaire de la Plaine Orientale entre Casamozza et Folelli (11km), à commencer par Casamozza – Vescovato (3km). Ce projet, qui dessert une zone aujourd'hui urbanisée de façon très diffuse, est associé à une stratégie d'aménagement et d'urbanisme axée autour des gares.



Ces projets impliquent **8 nouvelles rames de type tram-train** (à confirmer selon le programme de desserte et d'exploitation), **4 à 15 km de voies nouvelles** et **2 nouveaux points de croisement**, dont les emplacements – envisagés à Bassanese et Purettonne – doivent aussi être confirmés selon un scénario de desserte stabilisé.

1.7 Focus sur la Balagne (Calvi – Île-Rousse)



Le « tramway des plages » comporte de nombreux arrêts à la demande – Cerema 2020, fonds de plan géoportail

Les projets concernant la Balagne ne sont pas inclus au PTIC, ils sont évoqués pour information.

La Balagne illustre bien la problématique des déplacements touristiques en Corse. **Le trafic routier triple en été, tandis que les trains sont quasi-vides en hiver (moins de 200 voyageurs par jour) et bondés l'été** : au mois d'août, l'on dénombre plus de 1500 personnes par jour dans les 14 rames doubles d'une capacité de 2*44 places assises. De nombreux clients voyagent debout, parfois jusqu'à Corte, au centre de la Corse.

La population de Calvi et de l'Île-Rousse ne représente que 10.000 habitants, et le schéma régional d'intermodalité (SRI) de Corse met en évidence des flux hivernaux bien plus faibles que sur les bassins d'Ajaccio et de Bastia, mais toutefois non négligeables : 2300 déplacements quotidiens tous modes confondus sur l'origine-destination Calvi – Île Rousse. L'étude « *Amélioration du périurbain de Calvi* » (bureau d'études TTK, décembre 2017) met en évidence un potentiel scolaire en particulier, avec deux établissements à moins d'un km de Calvi et de l'Île Rousse. Le train présente un temps de parcours similaire à la voiture.

L'offre envisagée à l'horizon 2030 (fréquence à la demi-heure en été, à l'heure en hiver) implique :

- un **besoin nul en matériel roulant** : matériel disponible suffisant en lien avec la gestion du parc sur l'ensemble de la Corse et la réaffectation des AMG 800 suite à la commande des tram-trains ;
- la mise en place de la **CCVU** (commande centralisée de voie unique) en cohérence avec le projet d'une signalisation automatisée et unifiée sur la Corse ;
- **3 points de croisement** dont 2 à réactiver (Algajola et Lumio) et 1 nouveau (Club Med Cocody) ;
- **1 nouveau terminus** du « tramway des plages » à Monticello, à l'est de l'Île Rousse, **1 nouvelle halte urbaine** à l'Île Rousse, sur le front de mer, et **l'aménagement des haltes existantes** ;
- le **déplacement des installations de maintenance** de Calvi à l'Île Rousse, afin d'éviter les fermetures prolongées du passage à niveau de Calvi lors des manœuvres, mais aussi pour les mettre aux normes.

1.8 Des projets liés à un changement de cap sur l'urbanisme

La Corse présente certaines spécificités au plan des droits de succession, de l'identification du foncier et des plans locaux d'urbanisme qui, associés à une forte attractivité de l'île de Beauté, ont conduit ces dernières décennies à un développement peu maîtrisé et une forte croissance de la tâche urbaine. Celle-ci a été calculée par la collectivité avec la « méthode Cerema » à +20 % en l'espace de 3 ans et demi seulement, entre 2014 et 2017 (16.100 → 19.600 hectares, soit +35 km² sur une île de 8722 km²).

Les diverses études commandées par la Collectivité de Corse montrent que cet étalement urbain est préjudiciable pour la Corse : **la part modale des transports publics reste très faible** : 3,2 % des déplacements en Corse d'après l'Enquête Ménage Déplacements (EMD) de 2017, incluant 1,7 % en transports en commun urbains, contre 27 % à pied et 57 % en voiture. Les ménages possèdent en moyenne 1,5 voitures **et dépensent une part importante de leurs revenus en transport**, du fait d'un revenu médian relativement bas et de l'éloignement entre les lieux d'habitations et les équipements et aménités : les ménages corses possédant une voiture dépensent en moyenne 1020 euros par an en carburant, contre 750 en moyenne en France. L'écart est spécialement élevé en milieu rural et dans les zones périurbaines d'Ajaccio et de Bastia, où cette valeur tourne autour de 1600 euros par an, d'après l'INSEE, qui note toutefois une compensation plus ou moins importante par les faibles dépenses en chauffage.

L'urbanisme diffus occasionne également une paupérisation des équipements publics, ceux-ci étant de fait plus coûteux du fait de la longueur des divers réseaux à construire, tandis que la plus-value générée par la transformation de terres en zones constructibles est captée par les propriétaires fonciers.

Pour remédier à cette situation qui devient préoccupante, la Collectivité mise sur une palette de leviers d'action, à commencer par les outils d'urbanisme aujourd'hui non utilisés en Corse : création de **Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT)** ayant valeur prescriptive sur les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) selon les zones identifiées comme pôles à densifier ou au contraire à sanctuariser, action directe des collectivités en tant qu'aménageur public. L'objectif est de **polariser la péri-urbanisation** autour de localités concentrant un certain nombre de services et pouvant être atteintes dans un temps acceptable depuis les villages historiques alentours, vecteurs forts de l'identité corse que la Collectivité souhaite préserver.

La mobilité est l'un des volets de cette politique globale, avec un accent particulier sur le ferroviaire, vu comme un moyen de transport écologique et social mais aussi comme un levier d'aménagement – en particulier avec le projet de réouverture de Casamozza – Folelli, voire à plus long-terme de la **ligne de la plaine orientale**, jusqu'à Porto-Vecchio voire Bonifacio. Cette réouverture est chiffrée entre 600 et 700 M€, soit 4 à 4,5M€/km, pour un service d'un train toutes les deux heures dans chaque sens (8AR/j), avec un temps de parcours similaire à celui de la voiture. Elle serait accompagnée d'une sanctuarisation des espaces naturels et agricoles, la croissance démographique étant canalisée vers les gares, en association avec un regroupement dans ces zones de services actuels et à créer.

À cette colonne vertébrale ferroviaire s'adosse une politique d'intermodalité et de mobilités douces, qui en sont aujourd'hui à leurs débuts et qui ont fait l'objet de diverses études commandées par la Collectivité en vue de leur développement. La Collectivité travaille sur un réseau d'autocars à l'échelle de l'île avec 3 horizons de développement (2020, 2030 et 2040) en fonction de l'évolution du réseau ferré. Le développement du vélo est également souhaité en priorité pour les zones urbaines et périurbaines au relief limité ainsi que pour le tourisme côtier. L'accès aux gares a aussi été identifié comme un point d'amélioration potentiel, les trajets piétons et vélos étant rarement directs.

2 Les opérations ferroviaires : objectifs, coûts, délais

Opération (notes PTIC)	Coût HT	Aléa	Délai	Commentaire
Achat de 14 rames de type tram-train, métriques et bimodes	70 M€ Selon BG Conseil + Cerema	± 15M€	2024 en cours : cahier des charges	Paiement étalé sur 3-4 ans : ~20 % commande, ~60 % en cours, ~20 % à la réception.
Évitements / gares : Ricantu (Ajaccio), Les Cannes (Ajaccio), Bassanese (Bastia), Purettone (Bastia)	11 M€ selon CdC Sous réserve étude exploitation	± 1M€	2023-24 en cours : études dont exploitation	+ (Aj.) Les Cannes : partie « gare » (quai) au CPER volet intermodal + (Aj.) Caldaniccia : 3,5 M€ au CPER + (Balagne) nouvel évitement Club Med Cocody : 3M€ . PTIC ?
Extension urbaine d'Ajaccio – Place Campinchi (0,9 km) avec un arrêt intermédiaire	12 M€ 9M€ selon Systra, 20M€ selon TTK	± 5M€	2026-28 DUP 2023-24	Coût et délai dépendent de l'électrification ou non et de l'aménagement urbain .
Extension urbaine de Bastia – Port Toga (1,2 km) avec deux arrêts intermédiaires	24 M€ 16M€ + 8M€ trémie routière selon TTK	± 5M€	2026-28 DUP 2023-24	Idem. Allongement de la trémie routière → Volet routier du PTIC ?
Commande Centralisée de Voie Unique (CCVU) (fibre optique déjà installée pour la commande) : système informatique + motorisation aiguillages et signaux	22 M€	± 2M€	2022-23	+ (Balagne) adaptation des gares et évitements pour CCVU et doubles rames de 80m : Calvi, Ile Rousse, Algajola et Lumio : 4,3 M€ . PTIC ?
Extension aéroport d'Ajaccio avec diverses variantes possibles (1,4 à 1,7 km).	20 M€ selon Cerema Selon TTK 32- 35 M€ dont pont 6M€	± 10M€	2026-28 DUP 2023-24	Dépend si voie unique ou double. Terrain peu contraint sauf traversée 2*2 voies : au rond-point ou pont → si ouvrage d'art, PTIC route ?
Extension aéroport de Bastia avec diverses variantes possibles (3 à 4 km)	25 M€ selon Cerema	± 10M€	2026-28 DUP 2023-24	Terrain relativement peu contraint. Dépend si voie unique ou double.
Extension Casamozza – Folelli avec diverses variantes possibles (10,3 à 13,5 km). 3Km jusqu'à Vescovato	41 M€ selon Systra Dont 12 M€ pour Vescovato	± 10M€	2028-30 DUP 2024-25	Les variantes peuvent fortement diminuer ou augmenter le coût et la performance du système → compromis à trouver.
Déplacement et mise aux normes ateliers de maintenance	8,5 M€ Selon SETEC et CdC	± 1M€	2023-24 Bastia : 2023 «coup parti»	Proposition de phasage : 1) Bastia → Casamozza 2,85 M€ 2) Ajaccio → Mezzana (3,5 M€) et Calvi → Ile-Rousse (2,1 M€)
Aménagements Calvi + 8 haltes et nouveau terminus à Monticello	6,5 M€ selon TTK	± 1M€	2024	Gare de Calvi : + 0,7 M€ si pas de déplacement atelier vers Ile-Rousse
TOTAL	240 M€	± 60 M€	2022-30	Potentiel selon TTK : + 18.000 voy/j
Pour comparaison - Tram-train Nantes-Châteaubriand - 3 → 4 TER/h/s sur Aix-Marseille	270,5 M€ 173 M€		2013 2018-22	2015 : 3.600 voy/j (projeté 11.200) Projeté : +7.500 voy/j

2.1 Coût du système : fréquence et vitesse

2.1.1 Les leviers de maîtrise de coûts

La maîtrise des coûts du système ferroviaire passe par deux éléments clés :

- **La baisse des coûts unitaires** par l'adaptation des moyens au besoin, en recherchant la sobriété : type et taille des trains, vitesse maximale permise, intervalle minimal entre deux trains, le tout étant lié à la signalisation et aux équipements de l'infrastructure.
- **Une rotation maximale des actifs**, afin « d'écraser les coûts fixes », selon une formule d'un haut responsable ferroviaire. Ceux-ci sont en effet prépondérants du côté de l'exploitation : achat des trains, coûts de structure, de distribution, ateliers, etc. Et surtout, le coût d'infrastructure est quasi-exclusivement fixe pour des trains de voyageurs légers : l'usure liée au temps et aux intempéries, les tournées de surveillance et désherbage, l'ouverture et l'entretien des gares, des postes d'aiguillage et de la signalisation... Ne dépendent pas du nombre de trains.

Le facteur vitesse, lié, a deux effets contradictoires : une vitesse élevée baisse le coût d'un côté en permettant des rotations plus rapides, mais l'augmente de l'autre via le renchérissement des trains et de l'infrastructure. Un compromis doit donc être trouvé, centré sur la **vitesse commerciale et non pas sur la vitesse maximale** : en effet, une vitesse maximale relativement limitée peut être compatible avec un temps de parcours compétitif à la fois pour la rotation des matériels et pour les clients, au prix de bonnes performances d'accélération, freinage et temps d'arrêt en station et au terminus.

C'est le sens de la recherche d'un matériel de type tram-train – au-delà de son adaptation au milieu urbain – léger et « nerveux », pour exploiter les sections périurbaines d'Ajaccio et Bastia aux arrêts nombreux, afin de minimiser le temps de parcours. **La vitesse maximale pourrait aussi revenir à 100 km/h au lieu de 85 aujourd'hui** (et 50 au lieu de 30 pour l'approche des arrêts facultatifs), grâce à un freinage d'urgence très efficace (meilleure sécurité à l'approche des passages à niveau et gares) et une meilleure accélération permettant d'atteindre cette vitesse sur des distances assez longues.

100 km/h est en effet généralement pris comme borne haute des systèmes légers, avec des coûts qui restent dans la gamme du ferroviaire léger, et le réseau périurbain corse est homologué pour 100 km/h.



*Le réseau ferroviaire corse, malgré un environnement montagneux, présente des coûts d'exploitation maîtrisés, grâce à la sobriété du système et une assez bonne rotation des actifs.
– Photo Collectivité de Corse (2 rames d'AMG800 couplées)*

2.1.2 Optimisation du système et cadencement

L'ensemble du programme ferroviaire corse est pensé autour d'un **cadencement : au quart d'heure, à la demi-heure, à l'heure ou aux deux heures, selon les lignes, l'heure et la saison.**

Le réseau actuel n'est pas cadencé, mais la rotation des rames AMG800 est relativement bonne, sans être exceptionnelle : environ 6h de circulation en moyenne par jour, matériels en maintenance et réserve inclus, contre moins de 4h pour la moyenne du TER français. Dans le cas du TER, cela s'explique essentiellement par une méconnaissance des coûts fixes dans bon nombre de Régions, qui conduit les autorités organisatrices à utiliser très faiblement les trains en heures creuses et à acheter des rames exploitées seulement pendant les pointes.

A l'inverse, dans le domaine grandes lignes, les rames à grande vitesse Ouigo, pour réduire au maximum le coût de production kilométrique, roulent plus de 10, voire 12h par jour, en lien avec une politique de maintenance exclusivement de nuit (facteur organisation) et sans aucun matériel en réserve (facteur niveau de service). Les « roulements », c'est-à-dire l'emploi du temps des rames et des agents, sont optimisés pour minimiser les temps de retournement des trains aux terminus et non pas pour assurer une fréquence donnée. Le cadencement n'est donc pas une condition *sine qua none* pour obtenir un système optimisé.

Si l'on met de côté l'organisation de la maintenance qui péjore le taux d'utilisation des matériels roulants – qui se fait en Corse de jour et sur plusieurs jours, plutôt qu'en heures creuses par exemple – **l'analyse des fiches horaires corses montre que les trains sont utilisés au mieux en fonction des contraintes du réseau**, ce qui tend à appuyer le constat d'un cadencement non indispensable.

Cependant, dans le cas de la Corse, dont le système ferroviaire est d'une part contraint par la voie unique et d'autre part marqué par la desserte périurbaine, le cadencement du réseau apporte :

- **Une lisibilité commerciale** : les clients mémorisent beaucoup plus facilement les horaires, qui se répètent tout au long de la journée, et qui se résument à une **fréquence** : par exemple, « 1 train tous les quarts d'heure en pointe, toutes les demi-heure en heure creuse ». Le train devient ainsi une véritable alternative à la voiture, sans « trous de desserte » : le niveau de service est garanti, que cela soit aux horaires habituels de l'école, pour un déplacement occasionnel ou pour rentrer plus tôt ou plus tard du travail. Selon une formule d'un responsable ferroviaire suisse, « les trains d'heure creuse valorisent ceux de pointe ». En d'autres termes, même s'ils sont plus faiblement occupés, les trains d'heure creuse participent au remplissage des trains du matin et du soir.
- Une certaine simplicité d'usage pour l'exploitant, les horaires étant réguliers, et un dimensionnement du système – matériel roulant, signalisation, infrastructure – au plus juste, celui-ci étant globalement déterminé par l'intervalle le plus court entre deux trains.

Pour que le cadencement soit productif, les temps de parcours doivent s'approcher de « temps systèmes », c'est-à-dire de temps qui minimisent la durée de retournement des trains aux terminus, improductive, afin de maximiser le temps de roulage. Dans cette logique, le **matériel roulant doit être conçu pour des procédures rapides de retournement**, sur le modèle du tramway, en 2 à 3 minutes. En effet, sur une boucle d'une heure par exemple, une rame peut changer de sens trente fois dans la journée : 3 minutes de perdues par retournement font donc 1h30 par jour.

Les performances d'accélération, freinage et temps d'arrêt (rapidité de la séquence d'ouverture – fermeture des portes et nombre de portes pour écouler les flux) participent de cette recherche, avec un compromis à définir entre les possibilités identifiées lors de l'étude d'exploitation, la desserte envisagée, son attractivité, le coût de celle-ci en exploitation et le coût du matériel roulant et des zones de croisement. **L'équation n'est donc pas simple**, mais elle est au coeur de l'efficacité du système.

2.2 Un réseau plus fréquent : CCVU et évitements

La logique présentée ci-avant conduit à une première réflexion pour déterminer la **fréquence adaptée au potentiel identifié**. Cette question fondamentale est très délicate. Les diverses études conduites, en partie fondées sur les « dire d'expert » mais aussi sur les flux tous modes, semblent valider la pertinence des valeurs envisagées par la collectivité – cf chapitre 1 – en cohérence aussi avec ce qu'on attend commercialement d'un service de type périurbain, à savoir un minimum d'1/2h en heure creuse.

Les fréquences et le schéma de desserte envisagés déterminent à leur tour la configuration du réseau permettant d'exploiter la trame de base de la grille horaire cadencée, avec des sillons, c'est-à-dire des créneaux de passage pour les trains, robustes. La robustesse signifie qu'un léger décalage horaire d'un train ne doit pas affecter l'horaire des autres trains, au risque de fragiliser l'ensemble de la grille par effet boule de neige.

La grille se répète toute la journée dans un système cadencé, avec des différences éventuelles entre heure de pointe et heure creuse, un sillon sur deux pouvant être inutilisé en heure creuse par exemple. Grâce à cette répétition, l'étude d'exploitation se limite en réalité à une séquence de durée limitée, l'objectif étant de vérifier que le réseau supporte le service envisagé, et sinon quelles modifications doivent être apportées au service et à l'infrastructure pour que cela fonctionne.

Pour la Corse, deux points semblent incontournables :

- **De nouveaux points de croisement** : ceux-ci sont une alternative économique à la mise à double-voie intégrale du parcours, solution qui pourrait être préconisée au vu des fréquences voulues et des pratiques observées ailleurs en France, afin d'améliorer la robustesse de l'exploitation : en effet, de trop nombreux croisements fragilisent le respect des horaires, les trains devant attendre que le train d'en face arrive pour repartir, même si ce dernier est en retard. Pour cette raison, **il ne semble pas pertinent d'économiser à tout prix sur les évitements**, qui sont déjà une solution très économique par rapport à la double-voie intégrale, afin de permettre une certaine souplesse en exploitation. Notons cependant que la Collectivité de Corse a prévu une évolutivité des points de croisement envisagés, ceux-ci pouvant être allongés sans complexité particulière si le besoin s'en fait sentir.
- **Une nouvelle signalisation, automatisée** : les manœuvres manuelles actuelles ne sont pas adaptées au futur niveau de trafic, et nécessitent de plus un personnel conséquent – chaque point de croisement nécessite environ 4 personnes à temps plein pour assurer le service en 2*8, plus une réserve volante. La CCVU ou **Commande Centralisée de Voie Unique** permet de gérer les circulations de l'ensemble du réseau depuis un seul poste situé à Bastia, permet de diminuer les temps d'arrêt des trains lors d'un croisement (les aiguilles et signaux sont motorisés et la procédure rapide), et est de plus complètement adaptable : en cas d'évolution du réseau, un point de croisement peut être ajouté au système CCVU pour un coût d'environ 100k€. Soulignons l'intérêt de coordonner cette opération avec la nouvelle desserte, *via* le **transfert d'environ 25 agents de la signalisation vers la conduite et l'entretien des nouveaux matériels, qui doit être anticipé.**

Les points de croisement sont ceux listés dans le tableau en introduction du chapitre 2, mais doivent être confirmés par une étude d'exploitation plus précise que celles réalisées jusqu'ici et basée sur un scénario d'exploitation stabilisé. Cette étude est en cours de lancement par la Collectivité.

Par ailleurs, il serait opportun de **prévoir au plus vite les évitements et la mise en CCVU de la Balagne**, qui ne sont pas mis en avant aujourd'hui, car le retour sur investissement est rapide compte-tenu des coûts d'exploitation d'un évitement en « block manuel » (4 personnes à temps plein soit 250k€/an au salaire chargé moyen relevé par la Cour des Comptes en 2018).

Cf Fiche d'analyse PTIC « évitements nouveaux », Cerema, juin 2020

2.3 Un réseau plus étendu et plus urbain: voies et gares nouvelles

2.3.1 Extensions urbaines et train-tram

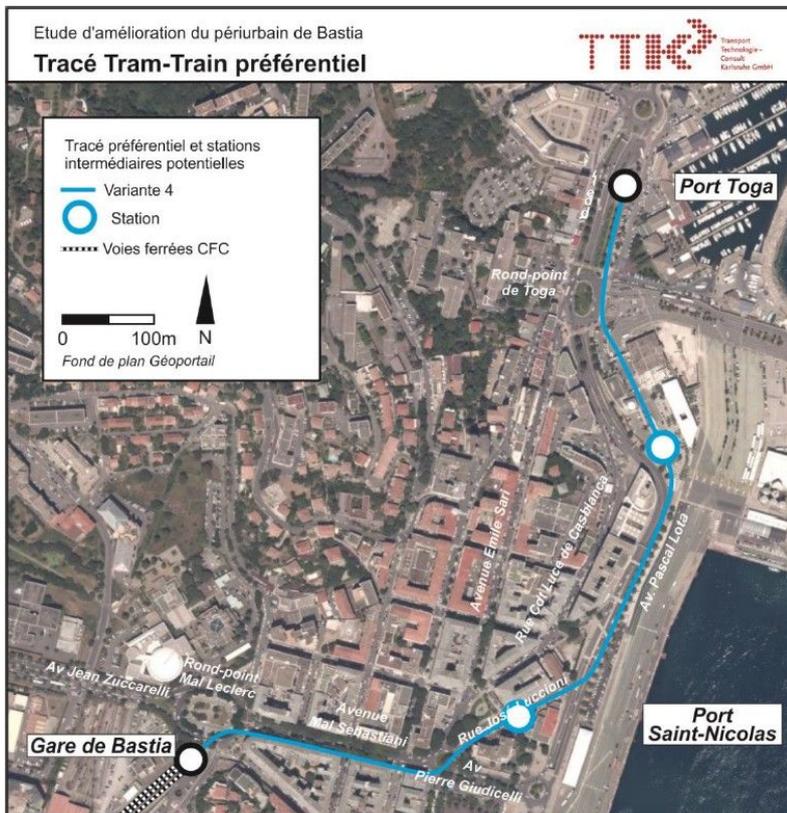


Figure 22 : Tracé tram-train préférentiel à approfondir à l'issue du diagnostic (Variante 4)

Pour capter le potentiel identifié sur les deux agglomérations d'Ajaccio (90.000 habitants) et Bastia (60.000 habitants), les études commandées par la Collectivité de Corse ont mis en évidence la nécessité de **desservir les centres-villes au moyen de courtes extensions de type tramway à voie unique, à coût modéré** : 0,9km de la gare d'Ajaccio vers la place Campinchi, avec un arrêt intermédiaire, 1,2km de la gare de Bastia vers Port Toga, avec deux arrêts intermédiaires. A Ajaccio, cette petite extension permettrait de doubler à elle seule le nombre de voyageurs quotidiens sur le réseau ferroviaire, d'après les chiffres fournis par le bureau d'études TTK.

Tracé du tram-train bastiais mis en avant par le bureau d'études TTK à l'issue de l'analyse de 4 variantes.

Le mode de motorisation a un impact important sur le coût du projet et n'est pas encore déterminé. Il devrait faire l'objet de variantes dans le cahier des charges du matériel roulant écrit par la Collectivité :

- **L'électrification classique** par caténaire de type tramway coûte en effet relativement cher – Le bureau d'études BG Conseil l'évalue, raccordements au réseau compris, à 11M€ pour l'ensemble des deux extensions. Ajouté au surcoût d'un matériel bimode par rapport à un matériel Diesel, cela renchérit le projet d'environ 25 M€, sans compter la maintenance des caténaires par la suite, mais peut toutefois se justifier à long-terme.

- **La motorisation hybride diesel + batteries**, sans caténaires, pourrait faire bénéficier au tram-train d'un important gain d'image, mais la technologie, si elle revient moins cher en infrastructure (3,5 M€ pour les postes de recharge) reste onéreuse en matériel roulant, du fait des batteries et de la gestion de leur poids et encombrement, ainsi que de leur renouvellement nécessaire.

- **L'option 100 % Diesel** en ville pâtit d'une acceptabilité sociale incertaine, cette possibilité a donc été écartée par la collectivité. Elle serait pourtant moins coûteuse en matériel comme en infrastructure. Par ailleurs une propulsion électrique améliore dans tous les cas le bilan local (polluants locaux évités) mais pour limiter les émissions de CO₂, l'électricité doit être décarbonée, ce qui est un objectif en Corse où l'électricité est aujourd'hui aux 3/4 d'origine thermique.

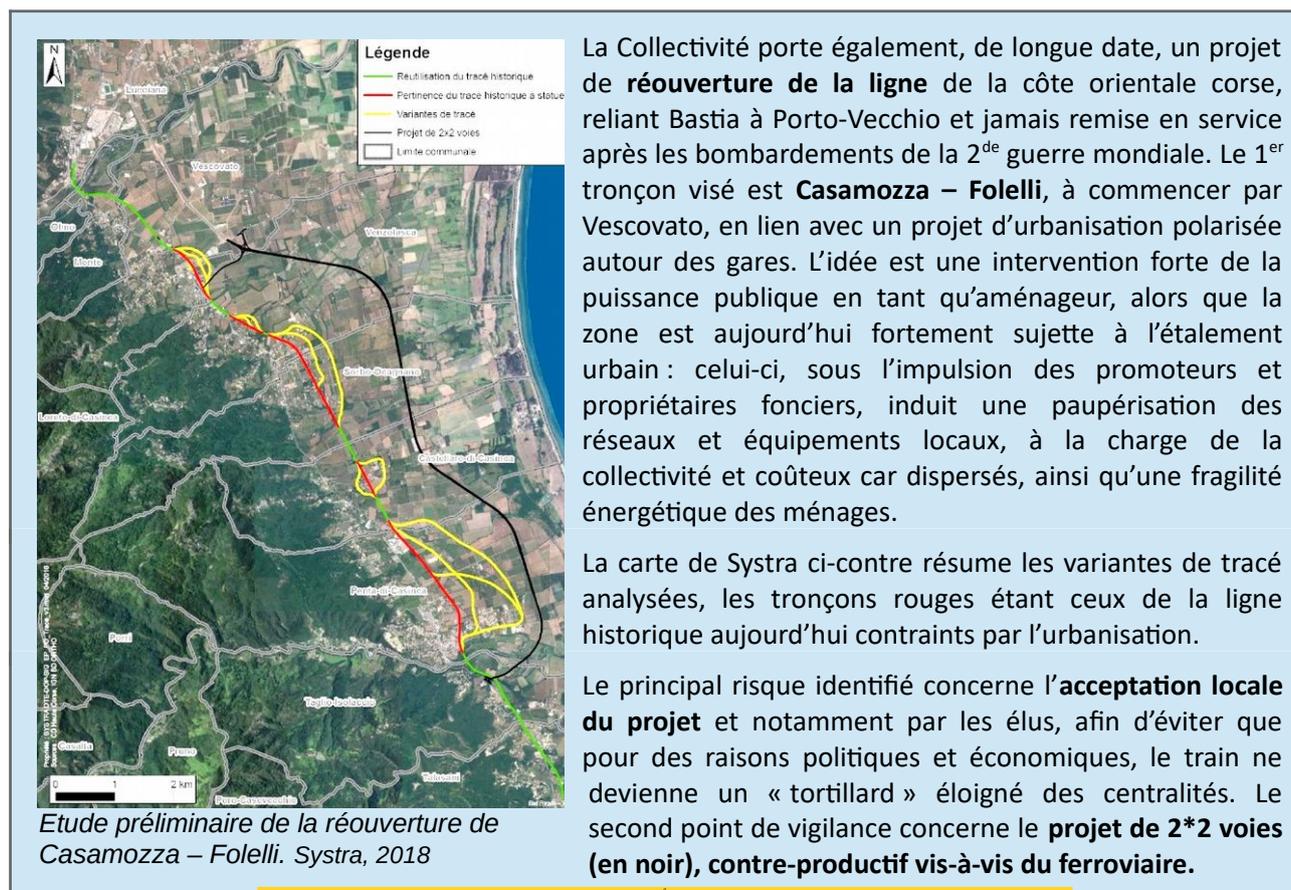
2.3.2 Extensions « côté campagne »: desserte du périurbain et des aéroports

Sur le réseau existant, en lien avec les enjeux d'intermodalité et d'accès aux gares, les études recommandent un certain nombre de **nouvelles haltes en zone dense**, notamment côté Ajaccio, qui pour la plupart serviront aussi de point d'évitement. Leur coût est limité grâce à la faible longueur de quai – 65m pour des doubles rames de 80m, étant entendu que l'avant et l'arrière du train dépassent du quai – et par l'absence d'équipements dénivelés de type passerelle ou souterrain pour traverser les voies, grâce à l'exploitation en « système ferroviaire léger », au sens réglementaire.

« Côté campagne », les rapports préconisent une **exploitation en deux branches**, à Ajaccio comme à Bastia. Ainsi le tronçon central le plus chargé bénéficiera d'une fréquence double, tandis qu'une **nouvelle branche desservira l'aéroport** au moyen d'extensions au coût modéré, car relativement courtes et peu contraintes : 1,4 à 1,7 km côté Ajaccio et 3 à 4 km à Bastia selon les variantes respectivement exposées par TTK et Systra.

Les aéroports sont en effet un point de concentration naturel des trafics, avec 1,6 millions de voyageurs annuels à Bastia comme à Ajaccio. Pour comparaison, Rhônexpress relie la gare Part-Dieu à l'aéroport et gare TGV Saint-Exupéry au 1/4h et capte 15 % des 11 millions de voyageurs annuels, ce malgré un billet plein tarif établi par le concessionnaire à 16,3 euros pour un trajet de 23 km. La fréquence visée en Corse est la 1/2h, ce qui est moins attractif – mais justifié par un potentiel plus faible – mais le tarif mis en place par la Collectivité et les Chemins de fer Corses serait probablement moins élevé. L'un dans l'autre, le chiffre de 10 % de part modale avancé par TTK paraît pertinent. Soit un potentiel de **500 voy/j pour chaque aéroport, moyennant une courte extension**, qui s'ajoute au trafic réalisé sur le reste de la ligne.

Desservir par train l'aéroport de Calvi, avec 330.000 voyageurs par an, présente par contre peu d'intérêt.



Enfin en **Balagne**, la Collectivité souhaite créer un nouveau terminus adossé à l'actuelle halte de Monticello, 1,5 km à l'est de l'Île Rousse, afin de récupérer une part du trafic qui aujourd'hui vient en voiture dans le centre pour prendre le train, et ainsi limiter la congestion dans cette ville. Cette opération est liée à l'aménagement d'une halte sur le front de mer, au cœur de la ville, qui grâce à la configuration actuelle des lieux (promenade déjà à environ 30cm en-dessus des rails) ne coûterait que 50 k€.

2.4 De nouveaux matériels roulants pour réaliser la nouvelle offre

Les projets développés ci-avant impliquent une offre renforcée et étendue. Or, les trains roulent déjà beaucoup, malgré un volant de maintenance assez élevé, et il n'est absolument pas possible de réaliser l'offre envisagée par la collectivité, même hors extensions, sans recourir à de nouveaux matériels roulants.

Les extensions urbaines en projet impliquent de plus un matériel adapté au milieu urbain. Les actuels AMG 800 corses sont en effet assez hauts, Diesel et bruyants, ce qui sans être impossible réglementairement n'est pas ce que l'on attend d'une offre ferroviaire en ville.

Pour accompagner le développement de la desserte périurbaine et urbaine, dont les diverses études ont montré toute la pertinence, la Collectivité de Corse a imaginé un **matériel de type train-tram** – et non pas tram-train, car c'est ici le réseau urbain de type « tram » qui n'existe pas encore, et qui peut donc être adapté à certaines caractéristiques du réseau « train » existant, comme la largeur ou la longueur des rames.

Ce train-tram devrait être électrique ou bimode, que cela soit au moyen de caténaires ou de batteries rechargeables – pour diverses raisons, le mode hydrogène n'est pas conseillé à court-terme. Une analyse plus précise devrait être conduite pour choisir le mode en fonction des propositions des constructeurs de matériel roulant, sur la base des coûts d'investissement et d'entretien sur le cycle de vie, de la durabilité, de l'intégration paysagère, etc.



*Le train-tram corse devra être **métrique, électrique ou bimode, moderne, léger et nerveux, typé transport du quotidien et non touristique**, et à plancher bas partiel, au niveau des portes – plancher haut au niveau des roues pour intégrer une suspension efficace.*

Ci-contre, à Alicante le Citylink ex-Vossloh, mais de nombreux constructeurs sont en capacité de produire ce type de train : CAF, Stadler, Skoda, Alstom/Bombardier, Siemens.

– photo Falk2, Wikimedia Commons

Signalons au passage la **pertinence de la méthode employée par la collectivité**, basée sur le modèle de nos voisins suisses, allemands, etc. qui consiste à définir le type et le nombre de rames nécessaires en fonction d'une optimisation du service et de la grille horaire, en phase avec le potentiel de trafic, et non l'inverse.

Les études réalisées optimisent le nombre de rames nécessaires grâce à des mouvements saisonniers de rames, car l'été, le trafic est plus dense sur la Balagne, très touristique, et moins sur les zones périurbaines. De plus, les rames sont doublées à certains horaires pour absorber le trafic de pointe, la deuxième unité faisant office de rame de réserve, ce qui permet d'économiser encore une rame.

La Collectivité lance actuellement une étude, en lien avec le positionnement des nouveaux croisements, qui doit permettre d'affiner le nombre de rames nécessaires et leurs **performances** – on attend d'un train-tram qu'il soit « léger et nerveux » pour des questions de sécurité (freinage d'urgence en milieu urbanisé) mais aussi de vitesse commerciale, car celle-ci détermine l'attractivité ET l'efficacité des rotations, donc le nombre de rames nécessaires pour un service donné.

Cf Fiche d'analyse PTIC « matériel roulant », Cerema, juin 2020,

Et note de parangonnage « quel matériel bimode métrique pour la Corse ? », Cerema, avril 2020

2.5 Un sujet connexe : le déplacement des ateliers

La maintenance lourde des trains corses est aujourd'hui centralisée à Casamozza, au sud de Bastia, tandis que les ateliers de maintenance légère sont situés à Bastia, Calvi et Ajaccio. Ces ateliers sont très simples et se limitent globalement à un petit bâtiment comprenant une voie en fosse pour pouvoir intervenir sous le train, et même à une voie en fosse en plein air à Calvi.

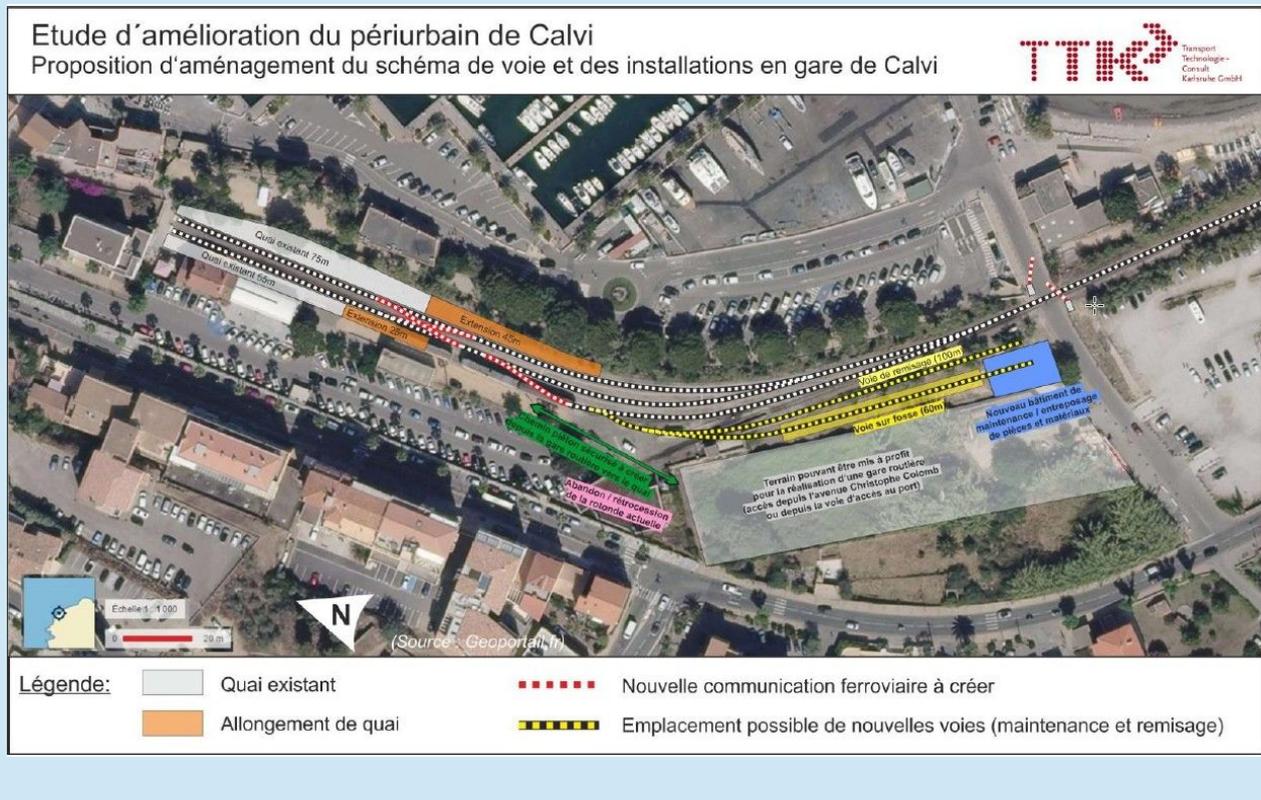
Ces installations légères occupent des terrains à haut potentiel en centre-ville.

Par ailleurs, elles ne sont pas aux normes et l'arrivée de nouveaux matériels pourrait être associée au déplacement des ateliers du côté du terminus périurbain, afin de disposer d'installations plus modernes et de libérer du foncier pour l'aménagement urbain autour des gares.

Un projet est déjà en cours pour déménager l'atelier de Bastia à Casamozza, en créant un nouvel atelier à côté de l'atelier actuel de maintenance lourde. L'arrivée des nouvelles rames périurbaines suppose un agrandissement de ce nouvel atelier.

Cependant, à Bastia comme à Ajaccio, les emprises actuelles n'ont pas fait l'objet de plan de requalification. Il ne semble pas y avoir de caractère d'urgence à la relocalisation à Mezzana de l'atelier d'Ajaccio, notamment.

Dans le **cas particulier de Calvi**, les installations actuelles et un plan de voies peu adapté génèrent des manœuvres qui occasionnent des fermetures prolongées du passage à niveau de l'entrée de la gare, très emprunté l'été. Outre le déplacement de l'atelier à l'île Rousse, il a été également chiffré par le bureau d'études TTK un réaménagement de la gare, pour 2,4 M€ HT, incluant une reconfiguration des voies de maintenance et des abords de la gare, la gare disposant d'un terrain pouvant être transformé en gare routière par exemple.



Cf Fiche d'analyse PTIC « ateliers de maintenance », Cerema, juin 2020

Conclusion

La revitalisation du système ferroviaire corse, engagée il y a une quinzaine d'années par la Collectivité de Corse fait aujourd'hui figure de **modèle en France** : la remise à niveau des équipements conjuguée à l'augmentation de l'offre – rendue possible par l'optimisation de l'usage des moyens, à coût global constant – ont permis un doublement du trafic en quelques années.

Nonobstant les réserves formulées par la Cour des Comptes en 2018, essentiellement sur l'aspect social, le réseau corse est exploité selon des principes qui ont montré leur efficacité, ici comme ailleurs : **un système frugal, en bon état et fréquent**. Le coût kilométrique moyen, en incluant les gros investissements de renouvellement et modernisation lissés sur leur durée de vie, est ainsi revenu aux alentours de 32€/train.km HT. Malgré le caractère montagneux des lignes, qui occasionne des coûts d'infrastructure importants, cette valeur est inférieure à la moyenne du TER français (de 35 à 40 € HT /train.km, tout compris, selon les années). Cela dit, il est possible de faire mieux, et c'est tout l'objet du programme ferroviaire corse.

Il convient de souligner la **cohérence des travaux et projets de la Collectivité de Corse**, qui vise à améliorer encore ces résultats et augmenter le nombre de trains et voyageurs, moyennant une utilisation maximale des moyens et un investissement « au plus juste » : très peu de lignes françaises présentent une fréquence au quart d'heure sur une voie unique et non double, moyennant une réflexion sur l'emplacement optimal des zones de croisements des trains – À long-terme, l'emprise nécessaire au doublement intégral de la voie pourrait toutefois être « sanctuarisée » autour d'Ajaccio et Bastia, afin de préserver l'avenir en cas d'augmentation ultérieure de la fréquence à 10 minutes, voire plus.

Ces projets n'auront qu'un impact limité sur la consistance du réseau ferroviaire corse et donc sur ses coûts fixes. **Le coût par train et par voyageur devra ainsi logiquement diminuer**, tout simplement parce que ces importants coûts fixes seront répartis sur plus de trains.

L'ensemble des projets portés par la collectivité – augmentation de la fréquence, extensions du réseau et nouveaux train-trams – est de nature à confirmer le **passage d'un train folklorique un peu vieillot (situation dans les années 2000) à un réseau de transport moderne perçu comme une véritable alternative à la voiture, autant pour les habitants que pour les touristes**, et ce pour un coût d'investissement par voyageur maîtrisé, surtout en comparaison d'autres projets en cours ou réalisés en France (cf tableau p13).

Par ailleurs, le scénario d'exploitation incluant les extensions vers les centres-villes et aéroports, avec les fréquences indiquées en p6, permet un passage de 1,1 à 2,5 millions de trains.km annuels. Le modèle économique récemment développé par le Cerema montre que cela représente un **surcoût annuel tout compris de 30 %, bien plus modéré que la hausse de l'offre (+235%), cela grâce à un coût variable faible. Ce surcoût est de plus compensé en grande partie par les recettes additionnelles attendues.**

Bien que le saut d'offre puisse paraître important, il paraît justement pertinent de ne pas s'arrêter au milieu du gué et d'**utiliser au maximum les investissements prévus** afin de maximiser le trafic – un train qui circule tous les jours et à toute heure est plus attractif, y compris pour ceux qui le prennent en heure de pointe – tout en « écrasant » les coûts fixes.

Terminons en signalant **l'opportunité exceptionnelle que constitue la possibilité d'étendre le réseau pour desservir deux centres-villes importants et deux grands aéroports, sur des terrains relativement peu contraints, en construisant aussi peu de linéaire de voies** – moins de dix kilomètres.

Annexe : Fiches horaires

Notons, en préambule des fiches horaires présentes sur le site internet des chemins de fer de la Corse et reprises pages suivantes, qu'un effort commercial pourrait être consenti concernant l'information voyageurs. Ainsi les horaires ne sont pas disponibles dans certaines gares, tandis qu'il n'est pas possible d'acheter son billet en ligne.

Du 6 Janvier au 28 Juin 2020

Du lundi au dimanche (et jours fériés)



BASTIA DESSERTE PÉRIURBAINE

BASTIA / CASAMOZZA

Train N°	201	1	203	205	207	3	209	211	101	213	5	265*	215	217	287	219	7	289	221	223	9	225	227	51	229
BASTIA	D 06:03	06:17	06:24	06:40	07:17	07:54	08:21	08:57	09:46	10:26	11:16	I	12:13	13:25	13:51	14:50	15:09	15:30	16:04	16:38	16:56	17:18	17:55	18:33	19:30
Lupinu	06:05		I	06:42	07:19	07:56	08:23	08:59	09:48	10:28	11:18	12:04	12:15	13:27	13:53	14:52	15:11	15:32	16:06	16:40	I	I	17:57	18:35	19:32
Bassanese	06:06		06:27	06:43	07:20	07:57	08:24	09:00	09:49	10:29	11:19	12:05	12:16	13:28	13:54	14:53	15:12	15:33	16:07	16:41	I	17:21	17:58	18:36	19:33
Montesoru	06:09		06:30	06:46	07:23	08:00	08:27	09:03	09:52	10:32	11:22	12:08	12:19	13:31	13:57	14:56	15:15	15:36	16:10	16:44	17:00	17:24	18:01	18:39	19:36
Erbaghjolu	06:10		I	06:47	07:24	I	08:28	09:04	I	10:33	I	12:09	12:20	13:32	13:58	14:57	I	15:37	16:12	16:46	I	I	18:03	18:41	19:37
Sansonetti-Puliclinica	06:11		I	06:48	07:25	08:01	08:29	09:05	09:53	10:34	11:23	12:10	12:21	13:33	13:59	14:58	15:16	15:38	16:13	16:47	I	I	18:04	18:42	19:38
FURIANI	06:13		06:34	06:50	07:28	08:03	08:32	09:07	09:55	10:37	11:25	12:12	12:23	13:36	14:01	15:00	15:18	15:40	16:15	16:49	I	17:29	18:06	18:44	19:40
Saltatoghju	06:14		I	06:51	07:29	I	08:33	09:08	I	10:38	I	12:13	12:24	13:37		15:01	I		16:16	16:50	I	I	18:07	18:45	19:41
Ceppe	06:15		06:36	06:52	07:30	I	08:34	09:09	I	10:39	I	12:14	12:25	13:38		15:02	I		16:18	16:52	I	17:32	18:09	18:47	19:42
Casatorra	06:17		I	06:54	07:32	I	08:36	09:11	I	10:41	I	12:16	12:27	13:40		15:04	I		16:20	16:54	I	I	18:11	18:49	19:44
BIGUGLIA	06:18		06:39	06:56	07:34	08:08	08:37	09:13	10:00	10:42	11:30	12:17	12:28	13:41		15:05	15:23		16:21	16:56	I	17:36	18:13	18:51	19:45
U Tragone	06:21		06:42	06:59	07:37	08:11	08:40	09:16	10:02	10:45	11:33	12:20	12:31	13:44		15:08	15:26		16:24	16:59	I	17:39	18:16	18:54	19:48
Purettone	06:23		06:44	07:01	07:39	08:12	08:42	09:18	10:03	10:47	11:34	12:22	12:33	13:46		15:10	15:27		16:26	17:01	17:11	17:41	18:18	18:56	19:50
Prigione di u Borgu-Rasignani	06:24		I	07:02	07:40	08:13	08:43	09:19	10:04	10:48	11:35	12:23	12:34	13:47		15:11	15:28		16:28	17:03	I	I	18:20	18:58	19:51
U BORGU	06:26		06:48	07:04	07:43	08:16	08:45	09:22	10:06	10:50	11:38	12:25	12:36	13:49		15:13	15:31		16:30	17:05	I	17:45	18:22	19:01	19:53
Lucciana L'alivella	06:28		06:50	07:05	07:45	08:18	08:47	09:24	10:08	10:52	11:40	12:27	12:38	13:51		15:15	15:33		16:32	17:07	I	17:47	18:24	19:04	19:55
U Precoghju Spz. spurtivu	06:30		06:52		07:47	I	08:49	09:26	I	10:54	I	12:29	12:40	13:53		15:17	I		16:34	17:09	I	17:49	18:26	19:05	19:57
CASAMOZZA	A 06:32	06:39	06:54		07:49	08:22	08:51	09:28	10:12	10:56	11:44	12:31	12:42	13:55		15:19	15:37		16:36	17:11	17:18	17:51	18:28	19:07	19:59

Protégez-vous !
Pour votre sécurité, empruntez les passages équipés ne circulez pas entre les voies, n'engagez pas les gabarits ferroviaires. Aux arrêts facultatifs, faire signe au conducteur pour monter dans le train.

ATTENTION :
Les correspondances avec les bateaux et avions ne sont pas garanties.

Lundi au vendredi (hors jours fériés)

Samedi (hors jours fériés)

Dimanche et jours fériés

265 circule uniquement le mercredi SAUF les 19/02, 26/02, 22/04, 29/04, 10/06, 17/06 et 24/06/2020

9 Arrêt à Montesoru uniquement les jeudis, vendredis et veilles de jours fériés

266* circule uniquement le mercredi SAUF les 19/02, 26/02, 22/04, 29/04, 10/06, 17/06 et 24/06/2020

54 ne circule pas les 02/05 et 09/05/2020

51D ne circule pas les 12/04, 01/05, 08/05 et 31/05/2020

- D : Départ
- A : Arrivée
- ✓ Arrêt facultatif
- 🚰 Gares équipées de défibrillateurs
- ♿ Accès aux personnes à mobilité réduite

Contactez notre service commercial par mail : contact@cf-corse.com ou par téléphone : **04.95.32.80.57**

Contactez nos agents en gare :
Bastia :
04.95.32.80.61
Casamozza :
04.95.36.00.11

N* VERT
0 800 02 02 20

www.cf-corse.corsica



« Chemins de Fer de la Corse page Officielle »

@CFCORSE

CASAMOZZA / BASTIA

Train N°	202	204	206	50	208	210	2	212	122	214	4	266*	216	288	218	6	220	290	222	224	226	8	228	10	230
CASAMOZZA	D 06:40		07:18	07:35	08:09	08:58	09:15	09:35	10:17	11:05	11:31	12:51	13:16		14:00	14:20	15:24		16:41	17:20	17:58	18:38	18:54	19:59	20:04
U Precoghju Spz. spurtivu	06:42		07:20	07:36	08:11	09:00	I	09:37	10:18	11:07	I	12:53	13:18		14:02	I	15:26		16:43	17:22	18:00	I	18:56		20:06
Lucciana L'alivella	06:44		07:22	07:38	08:13	09:02	I	09:39	10:20	11:09	11:35	12:55	13:20		14:04	14:24	15:28		16:45	17:24	18:02	18:42	18:58		20:08
U BORGU	06:47	07:12	07:24	07:44	08:16	09:04	09:22	09:41	10:23	11:11	11:38	12:57	13:22		14:06	14:26	15:31		16:47	17:26	18:04	18:44	19:01		20:10
Prigione di u Borgu-Rasignani	06:49	07:14	I	07:46	08:18	09:06	09:24	09:43	10:25	11:13	11:40	12:59	13:24		14:08	14:28	15:33		16:49	17:28	I	18:46	19:03		20:12
Purettone	06:50	07:16	07:28	07:48	08:20	09:07	09:25	09:44	10:26	11:14	11:41	13:00	13:25		14:09	14:29	15:34		16:50	17:29	18:07	18:47	19:04		20:13
U Tragone	06:52	07:18	07:30	07:50	08:22	09:09	I	09:46	10:28	11:16	11:42	13:02	13:27		14:11	14:30	15:36		16:52	17:31	18:09	18:48	19:06		20:15
BIGUGLIA	06:56	07:21	07:34	07:53	08:25	09:13	I	09:49	10:31	11:19	11:44	13:05	13:30		14:14	14:32	15:39		16:56	17:35	18:13	18:51	19:09		20:18
Casatorra	06:57	07:22	I	07:54	08:26	09:14	I	09:50	10:32	11:20	I	13:06	13:31		14:15	I	15:40		16:57	17:36	I	I	19:10		20:19
Ceppe	06:59	07:24	07:37	07:56	08:28	09:16	I	09:52	10:34	11:22	I	13:08	13:33		14:17	I	15:42		16:59	17:38	18:16	I	19:12		20:21
Saltatoghju	07:00	07:26	I	07:58	08:30	09:17	I	09:53	10:35	11:23	I	13:09	13:34		14:18	I	15:43		17:00	17:39	I	I	19:13		20:22
FURIANI	07:01	07:28	07:40	08:02	08:32	09:18	I	09:55	10:37	11:25	11:49	13:10	13:36	14:06	14:19	14:37	15:44	16:20	17:03	17:40	18:18	18:56	19:14		20:23
Sansonetti-Puliclinica	07:03	07:30	I	08:04	08:34	09:20	I	09:57	10:39	11:27	11:50	13:12	13:38	14:08	14:21	14:38	15:46	16:22	17:05	17:42	I	18:57	19:16		20:25
Erbaghjolu	07:04	07:31	I	08:05	08:35	09:21	I	09:58	10:40	11:28	I	13:13	13:39	14:09	14:22	I	15:47	16:23	17:06	17:43	I	I	19:17		20:26
Montesoru	07:05	07:32	07:44	08:06	08:36	09:22	09:35	09:59	10:41	11:29	11:51	13:14	13:40	14:10	14:23	14:39	15:48	16:24	17:07	17:44	18:22	18:58	19:18		20:27
Bassanese	07:09	07:36	07:48	08:10	08:40	09:25	I	10:02	10:44	11:32	11:54	13:17	13:43	14:13	14:26	14:42	15:51	16:27	17:10	17:47	18:25	19:01	19:21		20:30
Lupinu	07:10	07:37	I	08:11	08:41	09:26	I	10:03	10:45	11:33	11:55	13:18	13:44	14:14	14:27	14:43	15:52	16:28	17:11	17:48	I	19:02	19:22		20:31
BASTIA	A 07:12	07:39	07:51	08:13	08:43	09:28	09:41	10:05	10:47	11:35	11:57	13:20	13:46	14:16	14:29	14:45	15:54	16:30	17:13	17:50	18:28	19:04	19:24	20:21	20:33

Train N°	242	54	244	12	246	14	248	250	16	252	254	256	18	258	20	260	202D	100D	4D	204D	206D	102D	8D
CASAMOZZA	D 07:14	07:58	08:24	09:14	09:45	10:55	11:26	13:06	13:43	14:22	15:55	17:16	18:25	18:41	19:54	20:00	08:54	10:39	11:53	13:01	14:45	17:20	18:33

Du 6 Janvier au 28 Juin 2020

Du lundi au dimanche (et jours fériés)

AIACCIU

DESSERTE PÉRIURBAINE

Contactez notre service commercial par mail :
contact@cf-corse.com
 ou par téléphone : **04.95.32.80.57**

Contactez nos agents en gare :

Aiacciu : 04.95.23.11.03
Mezana : 04.95.25.60.01

N* VERT 0 800 02 02 20

www.cf-corse.corsica



« Chemins de Fer de la Corse
page Officielle »



@CFCORSE

Protégez-vous ! Pour votre sécurité, empruntez les passages équipés ne circulez pas entre les voies, n'engagez pas les gabarits ferroviaires. Aux arrêts facultatifs, faire signe au conducteur pour monter dans le train.

ATTENTION : Les correspondances avec les bateaux et avions ne sont pas garanties.

CHEMINS DE FER DE LA CORSE
CAMINI DI FERRU DI A CORSICA

CULLETTIVITÀ DI CORSICA
COLLETTIVITÀ DE CORSE

Lundi au vendredi (hors jours fériés)

AIACCIU / MEZANA	Train N*		2	500	502	4	504	6	506	8	10	508	510	512
	AIACCIU		D	6.04	6.35	7.21	8.12	10.10	11.02	12.15	15.25	16.35	17.25	18.15
I Salini		✓	6.08	6.40	7.26	8.17	10.15	11.07	12.20	15.30	16.40	17.30	18.20	19.32
U Ricantu		✓	6.11	6.43	7.29	8.20	10.18	11.10	12.23	15.33	16.43	17.33	18.23	19.35
Cavone		✓	6.13	6.45	7.31	8.22	10.20	11.12	12.25	15.35	16.45	17.35	18.25	19.37
Effrico		✓	6.16	6.49	7.35	8.26	10.24	11.16	12.29	15.39	16.49	17.39	18.29	19.41
MEZANA		A	6.19	6.53	7.39	8.30	10.28	11.20	12.33	15.43	16.53	17.43	18.33	19.45

AIACCIU / MEZANA	Train N*		12	520	14	16	522	18	20	524	526	528	4D	8D	70D*
	AIACCIU		D	6.04	6.45	7.43	10.34	12.15	15.11	16.45	17.25	18.15	19.27	8.42	15.22
I Salini		✓	6.09	6.50	7.48	10.39	12.20	15.16	16.50	17.30	18.20	19.32	8.47	15.27	17.05
U Ricantu		✓	6.12	6.53	7.51	10.42	12.23	15.19	16.53	17.33	18.23	19.35	8.50	15.30	17.08
Cavone		✓	6.14	6.55	7.53	10.44	12.25	15.21	16.55	17.35	18.25	19.37	8.52	15.32	17.10
Effrico		✓	6.18	6.59	7.57	10.48	12.29	15.25	16.59	17.39	18.29	19.41	8.56	15.36	17.14
MEZANA		A	6.22	7.03	8.01	10.52	12.33	15.29	17.03	17.43	18.33	19.45	9.00	15.40	17.18

Samedi (hors jours fériés)

Dimanche et jours fériés

D : Départ

A : Arrivée

✓ Arrêt facultatif



Gares équipées de défibrillateurs



Accès aux personnes à mobilité réduite



70D* ne circule pas les 23/02, 12/04, 19/04, 26/04, 01/05, 08/05, 21/05 et 31/05/2020



71D* ne circule pas les 23/02, 12/04, 19/04, 26/04, 01/05, 08/05, 21/05 et 31/05/2020

Lundi au vendredi (hors jours fériés)

MEZANA / AIACCIU	Train N*		501	503	1	505	3	507	5	509	7	511	513	9
	MEZANA		D	6.58	7.44	9.44	10.33	11.24	13.30	14.48	17.48	18.36	19.02	19.50
I Effrico		✓	7.02	7.48	9.48	10.37	11.28	13.34	14.52	17.52	18.40	19.06	19.54	20.19
U Cavone		✓	7.06	7.52	9.52	10.41	11.32	13.38	14.56	17.56	18.44	19.10	19.58	20.22
U Ricantu		✓	7.08	7.54	9.54	10.43	11.34	13.40	14.58	17.58	18.46	19.12	20.00	20.24
I Salini		✓	7.11	7.57	9.57	10.46	11.37	13.43	15.01	18.01	18.49	19.15	20.03	20.27
AIACCIU		A	7.16	8.02	10.02	10.51	11.42	13.48	15.06	18.06	18.54	19.20	20.08	20.31

MEZANA / AIACCIU	Train N*		521	11	13	523	15	525	17	527	529	19	3D	7D	71D*
	MEZANA		D	7.10	9.40	12.35	13.30	14.09	17.48	18.43	19.04	19.50	20.17	12.14	18.58
I Effrico		✓	7.14	9.44	12.39	13.34	14.13	17.52	18.47	19.08	19.54	20.21	12.18	19.02	20.38
U Cavone		✓	7.18	9.48	12.43	13.38	14.17	17.56	18.51	19.12	19.58	20.25	12.22	19.06	20.42
U Ricantu		✓	7.20	9.50	12.45	13.40	14.19	17.58	18.53	19.14	20.00	20.27	12.24	19.08	20.44
I Salini		✓	7.23	9.53	12.48	13.43	14.22	18.01	18.56	19.17	20.03	20.30	12.27	19.11	20.47
AIACCIU		A	7.28	9.58	12.53	13.48	14.27	18.06	19.01	19.22	20.08	20.35	12.32	19.16	20.52

Samedi (hors jours fériés)

Dimanche et jours fériés

Du 6 Janvier au 28 Juin 2020

Du lundi au dimanche (et jours fériés)

BALAGNA

DESSERTE PÉRIURBAINE

Contactez notre service commercial par mail :
contact@cf-corse.com
 ou par téléphone : **04.95.32.80.57**

Contactez nos agents en gare :

Calvi : 04.95.65.00.61
L'Isula Rossa : 04.95.60.00.50

N* VERT 0 800 02 02 20

www.cf-corse.corsica



« Chemins de Fer de la Corse
 page Officielle »



@CFCORSE

Protégez-vous ! Pour votre sécurité, empruntez les passages équipés ne circulez pas entre les voies, n'engagez pas les gabarits ferroviaires. Aux arrêts facultatifs, faire signe au conducteur pour monter dans le train.

ATTENTION : Les correspondances avec les bateaux et avions ne sont pas garanties.



Train N*	Lundi au vendredi (hors jours fériés)								Samedi (hors jours fériés)					Dimanche et jours fériés							
	100	300	302	304	306	102	308	320*	104	322*	324*	326*	106	328*	100D	300D*	302D*	102D	304D*	306D*	
CALVI	D	6.40	8.00	10.00	13.00	15.00	15.50	17.30	7.30	8.20	10.00	13.05	15.00	15.50	17.30	8.00	9.20	11.20	14.40	15.20	17.20
Calvi Talle	✓	6.41	8.03	10.03	13.03	15.03	15.51	17.33	7.33	8.21	10.03	13.08	15.03	15.51	17.33	8.01	9.23	11.23	14.41	15.23	17.23
Calvi E Padule	✓	6.44	8.06	10.06	13.06	15.06	15.54	17.36	7.36	8.24	10.06	13.11	15.06	15.54	17.36	8.04	9.26	11.26	14.44	15.26	17.26
Calvi U Pinetu	✓	6.46	8.08	10.08	13.08	15.08	15.56	17.38	7.38	8.26	10.08	13.13	15.08	15.56	17.38	8.06	9.28	11.28	14.46	15.28	17.28
Calvi L'Alzeta Suprana	✓		8.09	10.09	13.09	15.09		17.39	7.39		10.09	13.14	15.09		17.39		9.29	11.29		15.29	17.29
U Ponte Bambinu	✓																				
U Fiumesecu Alzeta (GR20)	✓	6.49	8.11	10.11	13.11	15.11	15.59	17.41	7.41	8.29	10.11	13.16	15.11	15.59	17.41	8.09	9.31	11.31	14.49	15.31	17.31
Santa Restituda	✓		8.13	10.13	13.13	15.13		17.43	7.43		10.13	13.18	15.13		17.43		9.33	11.33		15.33	17.33
Lumiù- L'Arinella	✓	6.52	8.14	10.14	13.14	15.14	16.02	17.44	7.44	8.32	10.14	13.19	15.14	16.02	17.44	8.12	9.34	11.34	14.52	15.34	17.34
Ghjorghju	✓		8.15	10.15	13.15	15.15		17.45	7.45		10.15	13.20	15.15		17.45		9.35	11.35		15.35	17.35
A Marina di St Ambrogiu	✓	6.55	8.17	10.17	13.17	15.17	16.05	17.47	7.47	8.35	10.17	13.22	15.17	16.05	17.47	8.15	9.37	11.37	14.55	15.37	17.37
Sant Ambrogiu	✓	6.57	8.19	10.19	13.19	15.19	16.07	17.49	7.49	8.37	10.19	13.24	15.19	16.07	17.49	8.17	9.39	11.39	14.57	15.39	17.39
L'Algaghjolu	✓	7.02	8.24	10.24	13.24	15.24	16.12	17.54	7.54	8.42	10.24	13.29	15.24	16.12	17.54	8.22	9.44	11.44	15.02	15.44	17.44
Aregnu	✓	7.05	8.27	10.27	13.27	15.27	16.15	17.57	7.57	8.45	10.27	13.32	15.27	16.15	17.57	8.25	9.47	11.47	15.05	15.47	17.47
A Marina di Davia	✓	7.08	8.30	10.30	13.30	15.30	16.18	18.00	8.00	8.48	10.30	13.35	15.30	16.18	18.00	8.28	9.50	11.50	15.08	15.50	17.50
Botri	✓	7.11	8.34	10.34	13.34	15.34	16.21	18.04	8.04	8.51	10.34	13.39	15.34	16.21	18.04	8.31	9.54	11.54	15.11	15.54	17.54
L'ISULA ROSSA	A	7.15	8.40	10.40	13.40	15.40	16.25	18.10	8.10	8.55	10.40	13.45	15.40	16.25	18.10	8.35	10.00	12.00	15.15	16.00	18.00

D : Départ

A : Arrivée

✓ Arrêt facultatif

Gares équipées de défibrillateurs

Accès aux personnes à mobilité réduite

* circule à compter du 04/04/2020

* circule à compter du 05/04/2020

Train N*	Lundi au vendredi (hors jours fériés)								Samedi (hors jours fériés)					Dimanche et jours fériés							
	301	303	101	305	307	309	103	321*	323*	105	325*	327*	329*	107	301D*	101D	303D*	305D*	307D*	103D	
L'ISULA ROSSA	D	9.00	11.00	12.13	14.00	16.30	18.30	19.20	9.00	11.00	11.43	14.00	16.30	18.30	19.15	10.20	12.35	13.20	16.20	18.20	19.17
Botri	✓	9.06	11.06	12.17	14.06	16.36	18.36	19.24	9.06	11.06	11.47	14.06	16.36	18.36	19.19	10.26	12.39	13.26	16.26	18.26	19.21
A Marina di Davia	✓	9.10	11.10	12.20	14.10	16.40	18.40	19.27	9.10	11.10	11.50	14.10	16.40	18.40	19.22	10.30	12.42	13.30	16.30	18.30	19.24
Aregnu	✓	9.13	11.13	12.23	14.13	16.43	18.43	19.30	9.13	11.13	11.53	14.13	16.43	18.43	19.25	10.33	12.45	13.33	16.33	18.33	19.27
L'Algaghjolu	✓	9.16	11.16	12.26	14.16	16.46	18.46	19.33	9.16	11.16	11.56	14.16	16.46	18.46	19.28	10.36	12.48	13.36	16.36	18.36	19.30
Sant Ambrogiu	✓	9.21	11.21	12.31	14.21	16.51	18.51	19.38	9.21	11.21	12.01	14.21	16.51	18.51	19.33	10.41	12.53	13.41	16.41	18.41	19.35
Marine di Sant Ambrogiu	✓	9.23	11.23	12.33	14.23	16.53	18.53	19.40	9.23	11.23	12.03	14.23	16.53	18.53	19.35	10.43	12.55	13.43	16.43	18.43	19.37
Ghjorghju	✓	9.25	11.25		14.25	16.55	18.55		9.25	11.25		14.25	16.55	18.55		10.45		13.45	16.45	18.45	
Lumiù- L'Arinella	✓	9.26	11.26	12.36	14.26	16.56	18.56	19.43	9.26	11.26	12.06	14.26	16.56	18.56	19.38	10.46	12.58	13.46	16.46	18.46	19.40
Santa Restituda	✓	9.27	11.27		14.27	16.57	18.57		9.27	11.27		14.27	16.57	18.57		10.47		13.47	16.47	18.47	
U Fiumesecu Alzeta GR20	✓	9.29	11.29	12.39	14.29	16.59	18.59	19.46	9.29	11.29	12.09	14.29	16.59	18.59	19.41	10.49	13.01	13.49	16.49	18.49	19.43
U Ponte Bambinu	✓																				
Calvi L'Alzeta Suprana	✓	9.31	11.31		14.31	17.01	19.01		9.31	11.31		14.31	17.01	19.01		10.51		13.51	16.51	18.51	
Calvi U Pinetu	✓	9.32	11.32	12.42	14.32	17.02	19.02	19.49	9.32	11.32	12.12	14.32	17.02	19.02	19.44	10.52	13.04	13.52	16.52	18.52	19.46
Calvi E Padule	✓	9.34	11.34	12.44	14.34	17.04	19.04	19.51	9.34	11.34	12.14	14.34	17.04	19.04	19.46	10.54	13.06	13.54	16.54	18.54	19.48
Calvi Talle	✓	9.37	11.37	12.47	14.37	17.07	19.07	19.54	9.37	11.37	12.17	14.37	17.07	19.07	19.49	10.57	13.09	13.57	16.57	18.57	19.51
CALVI	A	9.40	11.40	12.48	14.40	17.10	19.10	19.55	9.40	11.40	12.18	14.40	17.10	19.10	19.50	11.00	13.10	14.00	17.00	19.00	19.52

Du 6 Janvier au 28 Juin 2020

Du lundi au dimanche (et jours fériés)

GRANDES LIGNES

Protégez-vous ! Pour votre sécurité, empruntez les passages équipés ne circulez pas entre les voies, n'engagez pas les gabarits ferroviaires.
Aux arrêts facultatifs, faire signe au conducteur pour monter dans le train.
ATTENTION : Les correspondances avec les bateaux et avions ne sont pas garanties.

BASTIA / AIACCIU

Train N°	Lundi au vendredi (hors jours fériés)					Samedi (hors jours fériés)					Dimanche et jours fériés					
	1	3	5	7	9*	11	13	15	17	19	30	7D	51D*	71D*		
BASTIA	06:17	07:54	11:16	15:09	16:56	18:33	06:22	09:13	10:54	15:26	16:51	08:55	15:35	18:13		
Lupinu		07:56	11:18	15:11		18:35	06:24	09:15	10:56	15:28		08:57	15:37	18:15		
Bassanese		07:57	11:19	15:12		18:36	06:25	09:16	10:57	15:29		08:58	15:38	18:16		
Montesoro		08:00	11:22	15:15	17:00	18:39	06:28	09:19	11:00	15:32		09:01	15:41	18:19		
Erbaghjolu						18:41								18:21		
Sansonetti-Puliclinica		08:01	11:23	15:16		18:42	06:29	09:20	11:01	15:33		09:02	15:42	18:22		
FURIANI		08:03	11:25	15:18		18:44	06:30	09:21	11:02	15:34		09:04	15:44	18:24		
Saltatoghju						18:45						09:05	15:45	18:25		
Ceppe						18:47						09:07	15:47	18:27		
Casatorra						18:49								18:29		
BIGUGLIA		08:08	11:30	15:23		18:51	06:35	09:27	11:08	15:39		09:09	15:48	18:30		
U Tragone		08:11	11:33	15:26		18:54	06:37	09:29	11:10	15:41		09:11	15:50	18:33		
Purettoni		08:12	11:34	15:27	17:11	18:56	06:38	09:30	11:11	15:42		09:12	15:51	18:35		
Prigione di u Borgu-Rasignani		08:13	11:35	15:28		18:58	06:39	09:31	11:12	15:43		09:13	15:52	18:37		
U BORGU		08:16	11:38	15:31		19:01	06:41	09:33	11:14	15:45		09:15	15:54	18:40		
LUCCIANA L'ALIVELLA		08:18	11:40	15:33		19:04	06:43	09:35	11:16	15:47		09:17	15:56	18:42		
U Precoghju - Spaziu spurtivu						19:05	06:45	09:37	11:18	15:49		09:19	15:58	18:44		
CASAMOZZA		06:42	08:23	11:46	15:38	17:21	19:08	06:48	09:41	11:22	15:54	17:15	19:23	16:02	18:48	
Barchetta		06:53	08:34	11:57	15:49	17:32	19:19	06:59	09:52	11:33	16:05	17:26	19:34	16:13	18:59	
PONTE NOUVU		07:08	08:52	12:10	16:02	17:45	19:34	07:11	10:04	11:45	16:17	17:38	19:46	16:25	19:11	
U PONTE A A LECCIA		07:20	09:03	12:22	16:13	18:01	19:45	07:25	10:19	11:56	16:28	17:57	19:01	16:41	19:22	
FRANCARDU		07:30	09:12	12:32	16:23	18:11	19:55	07:34	10:28	12:05	16:37	18:06	10:40	16:50	19:31	
Suveria		07:44	09:27	12:46	16:37	18:25	20:09	07:48	10:42	12:19	16:51	18:20	10:24	17:04	19:45	
CORTI		08:03	09:39	13:11	16:49	18:39	20:19	08:03	10:54	12:35	17:07	18:43	10:40	17:22	19:55	19:00
U Poghju a Riventosa		08:14	09:50	13:22	17:00	18:50		08:14	11:05	12:46	17:18	18:54	10:51	17:33		
VENACU		08:19	10:01	13:27	17:10	18:55		08:18	11:09	12:50	17:22	18:58	10:55	17:37		19:15
VIVARIU		08:35	10:17	13:43	17:26	19:11		08:33	11:24	13:05	17:37	19:13	11:10	17:52		19:30
Savaghju		08:43	10:25	13:51	17:34	19:19		08:41	11:32	13:13	17:45	19:21	11:18	18:00		
Taitto		08:46	10:28	13:54	17:37	19:22		08:44	11:35	13:16	17:48	19:24	11:21	18:03		
VIZZAVONA		08:53	10:35	14:01	17:48	19:29		08:54	11:47	13:23	17:57	19:31	11:28	18:12		19:48
BUCUGNÀ		09:09	10:47	14:13	18:00	19:41		09:05	11:58	13:34	18:08	19:42	11:39	18:23		19:59
Tavera		09:18	10:56	14:22	18:09	19:50		09:14	12:07	13:43	18:17	19:51	11:48	18:32		20:08
Aucciani		09:22	11:00	14:26	18:13	19:54		09:18	12:11	13:47	18:21	19:55	11:52	18:36		20:12
Carbuccia		09:33	11:11	14:37	18:24	20:05		09:29	12:22	13:58	18:32	20:06	12:03	18:47		20:23
MEZANA		09:44	11:24	14:48	18:36	20:16		09:40	12:35	14:09	18:43	20:17	12:14	18:57		20:34
Effrico		09:48	11:28	14:52	18:40	20:19		09:44	12:39	14:13	18:47	20:21	12:18	19:02		20:38
Cavone		09:52	11:32	14:56	18:44	20:22		09:48	12:43	14:17	18:51	20:25	12:22	19:06		20:42
U Ricantu		09:54	11:34	14:58	18:46	20:24		09:50	12:45	14:19	18:53	20:27	12:24	19:08		20:44
I Salini		09:57	11:37	15:01	18:49	20:27		09:53	12:48	14:22	18:56	20:30	12:27	19:11		20:47
AIACCIU		A 10:02	11:42	15:06	18:54	20:31		09:58	12:53	14:27	19:01	20:35	12:32	19:16		20:52

BASTIA / CALVI

Train N°	Lundi au vendredi (hors jours fériés)					Samedi (hors jours fériés)					Dimanche et jours fériés				
	101	9*	103	13	105	19	107	101D	103D						
BASTIA	D 09:46							09:13		16:51			10:08	16:50	
Lupinu								09:15					10:10	16:52	
Bassanese								09:16					10:11	16:53	
Montesoro								09:19					10:14	16:56	
Erbaghjolu															
Sansonetti-Puliclinica								09:20					10:15	16:57	
FURIANI								09:21					10:16	16:58	
Saltatoghju													10:17	16:59	
Ceppe													10:18	17:00	
Casatorra													10:20	17:02	
BIGUGLIA								09:27					10:21	17:03	
U Tragone								09:29					10:23	17:05	
Purettoni								09:30					10:24	17:06	
Prigione di u Borgu-Rasignani								09:31					10:25	17:07	
U BORGU								09:33					10:27	17:09	
LUCCIANA L'ALIVELLA								09:35					10:29	17:11	
U Precoghju - Spaziu spurtivu								09:37					10:31	17:13	
CASAMOZZA								09:41					10:38	17:21	
Barchetta								09:52					10:49	17:32	
PONTE NOUVU								10:04					11:01	17:44	
U PONTE A A LECCIA								10:14					11:12	17:55	
FRANCARDU													11:19	18:01	
Suveria													11:28	18:10	
CORTI													11:37	18:19	
U Poghju a Riventosa													11:46	18:28	
VENACU													11:55	18:37	
VIVARIU													12:04	18:46	
Savaghju													12:13	18:55	
Taitto													12:22	19:04	
VIZZAVONA													12:31	19:13	
BUCUGNÀ													12:40	19:22	
Tavera													12:49	19:31	
Aucciani													12:58	19:40	
Carbuccia													13:07	19:49	
MEZANA													13:16	19:58	
Effrico													13:25	20:07	
Cavone													13:34	20:16	
U Ricantu													13:43	20:25	
I Salini													13:52	20:34	
AIACCIU													14:01	20:43	

AIACCIU / CALVI

Train N°	Lundi au vendredi (hors jours fériés)					Samedi (hors jours fériés)					Dimanche et jours fériés				
	4	101	8	103	14	105	18	107	4D	101D	8D	103D			
AIACCIU	D 07:43								08:42				15:22		
I Salini									08:47				15:27		
U Ricantu									08:50				15:30		
Cavone									08:52				15:32		
Effrico									08:54				15:34		
MEZANA									08:56				15:36		
Carbuccia									08:58				15:38		
Aucciani									09:00				15:40		
Tavera									09:02				15:42		
BUCUGNÀ									09:04				15:44		
VIZZAVONA									09:06				15:46		
Tatto									09:08				15:48		
Savaghju									09:10				15:50		
VIVARIU									09:12				15:52		
VENACU									09:14				15:54		
U Poghju a Riventosa									09:16				15:56		
CORTI									09:18				15:58		
Suveria									09:20				16:00		
FRANCARDU									09:22				16:02		
U PONTE A A LECCIA									09:24				16:04		
U PONTE A A LECCIA									09:26				16:06		
U PONTE A A LECCIA									09:28				16:08		
U PONTE A A LECCIA									09:30				16:10		
U PONTE A A LECCIA									09:32				16:12		
U PONTE A A LECCIA									09:34				16:14		
U PONTE A A LECCIA									09:36				16:16		
U PONTE A A LECCIA									09:38				16:18		
U PONTE A A LECCIA									09:40				16:20		
U PONTE A A LECCIA									09:42				16:22		
U PONTE A A LECCIA									09:44				16:24		
U PONTE A A LECCIA									09:46				16:26		
U PONTE															

Rédacteur : Bruno Meignien, chargé d'études ferroviaires,
Cerema Infrastructures de Transports et Matériaux

Relecteur : Alexis Vernier, chargé d'études ferroviaires, Cerema Normandie-Centre

Mél : bruno.meignien@cerema.fr
alexis.vernier@cerema.fr

