



Séance du conseil d'administration du 23 juin 2025

Délibération n° CA 2025/016

Objet : Approbation d'un plan de renforcement de la lutte contre la fraude

Nombre d'administrateurs			L'an deux mille vingt-cinq, le vingt-trois juin, à quatorze heures trente, le Conseil d'Administration convoqué le 18 juin 2025 par le Président, s'est réuni au siège social de l'EPIC CFC situé 20 Place de la gare BP 237, à Bastia sous la présidence de Monsieur Simeoni Gilles, Président de séance.
En exercice	Présents	Votants	
17	11	13	
Pour	Contre	Abstentions	Jean-Charles Giabiconi a été désigné secrétaire de séance.
13	-	-	Le quorum étant atteint, le Conseil d'Administration peut valablement délibérer.

Présents :

Simeoni Gilles, Casanova Servas Marie-Hélène, Fagni Muriel, Filippi Petru Antone, Giabiconi Jean-Charles, Guidoni Pierre, Ponzevera Juliette, Savelli Jean-Michel, Valdrighi Hervé, Desbouis André, Finidori Charles

Absents représentés :

Mondoloni Jean-Martin donne pouvoir à Guidoni Pierre ;
Pozzo di Borgo Louis donne pouvoir à Ponzevera Juliette ;

Absents :

Maupertuis Marie-Antoinette, Le Bomin Vanina, Poli Antoine, Battestini Serena

Convocation envoyée le :

18/06/2025

Certifié exécutoire,

Après transmission en Préfecture le :

Et publication de l'acte le :

DELIBERATION

Vu le Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 *relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route* ;



Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu la délibération de l'Assemblée de Corse n° 22/090 AC décidant du choix du mode de gestion des Chemins de Fer de la Corse à l'issue de l'actuelle Délégation de Service Public en date du 30 juin 2022 ;

Vu la délibération n° 23/039 AC de l'Assemblée de Corse approuvant la création de l'EPIC Chemin de Fer de la Corse en date du 31 mars 2023 ;

Vu la délibération n° 23/028 CP de la Commission Permanente approuvant la modification de la délibération n° 23/039 AC de l'Assemblée de Corse du 31 mars 2023 créant l'EPIC des Chemins de Fer de la Corse ;

Vu la délibération n°23/062 AC de l'Assemblée de Corse portant modification des représentants de l'Assemblée de Corse au sein de divers organismes en date du 28 avril 2023 ;

Vu l'arrêté n° 23/482 CE du Président du Conseil exécutif de Corse relatif à la nomination du Président de l'EPIC Chemin de Fer de la Corse ;

Vu le Procès-verbal du Conseil d'Administration d'installation de l'EPIC Chemin de Fer de la Corse en date du 20 septembre 2023.

Vu l'arrêté n°23/674 CE du Président du Conseil exécutif de Corse relatif à la nomination du Directeur par intérim de l'EPIC Chemin de Fer de la Corse ;

Vu les statuts de l'EPIC CFC ;

Vu le rapport n°10 du Président pour le Conseil d'Administration du 23 juin 2025 ;

A l'unanimité, le conseil d'administration, après en avoir délibéré :

- Approuve le plan de renforcement de la lutte contre la fraude ;
- Dit que la présente délibération sera adressée à Monsieur le Préfet de Corse ;

Fait à Bastia, le

Au registre sont les signatures

Extrait certifié conforme

Le Président

Gilles Simeoni

ANNEXES : Rapport n°10



Rapport n°10 du Président Conseil d'Administration du 23 juin 2025

Objet : Rapport d'analyse des recettes commerciales voyageurs 2024 et approbation d'un plan de renforcement de la lutte contre la fraude.

1. Introduction

Le présent rapport constitue un état des lieux détaillé des recettes commerciales voyageurs du réseau ferroviaire du Chemin de Fer de la Corse (CFC) pour l'année 2024. Il vise à dresser un bilan précis de la performance économique du réseau, dans un contexte marqué par des mutations profondes du système de transport régional, tant sur le plan technique qu'organisationnel.

Il couvre l'ensemble des segments de circulation : les grandes lignes (GL), reliant les principaux centres de l'île desservis par le train, et les dessertes périurbaines de Bastia, Ajaccio et de la Balagne. Il s'appuie sur les données mensuelles de chiffre d'affaires TTC, enrichies d'éléments d'analyse qualitative permettant d'éclairer les tendances observées : effets de la saisonnalité touristique, impact des interruptions liées aux travaux, poids des conventions de financement (notamment scolaires et étudiantes), évolution des usages, ou encore progression de la distribution numérique.

En tant qu'état des lieux, ce rapport ne se limite pas à une simple lecture des chiffres. Il intègre des facteurs contextuels, tels que les faits marquants d'exploitation, la transition monétaire, ou encore la montée de la fraude sur certains axes, afin de restituer une vision complète et nuancée de l'année écoulée.

L'objectif de cette démarche est d'identifier les dynamiques propres à chaque périmètre du réseau, et de fournir des éléments concrets pour guider les ajustements futurs de l'offre, des modes de distribution ou des politiques tarifaires.

Ce rapport constitue une base pour accompagner les orientations stratégiques à venir et anticiper les enjeux de performance, d'équité d'accès et de modernisation du service public de transport.

2. Résultat et faits marquants

Pour l'année 2024 les recettes totales TTC s'élèvent à 5 556 001 €, soit une légère baisse de 0,26 % par rapport à l'exercice précédent.

Cette variation marginale témoigne toutefois d'une stabilité globale du niveau de performance, dans un contexte marqué par des enjeux de transformation et d'adaptation du réseau.



2.1. Événements marquants ayant influencé l'activité commerciale

Bien que la baisse des recettes commerciales en 2024 reste contenue, plusieurs événements, tant structurels que conjoncturels, ont pesé sur la performance économique du réseau. Les éléments ci-dessous permettent de mieux contextualiser les chiffres présentés dans les sections suivantes.

➤ Les coupures de voie liées aux travaux

Plusieurs chantiers de modernisation du réseau ont nécessité des interruptions totales ou partielles de circulation, avec des répercussions directes sur l'activité commerciale :

- Balagne (janvier à mars 2024) : aucune desserte périurbaine n'a pu être assurée. Seules les grandes lignes ont été maintenues, avec substitution partielle par autocars. Cette interruption prolongée a entraîné une perte sèche de recettes pendant trois mois, avec une fréquentation quasi nulle sur le secteur local.
- Balagne (avril à mi-juillet 2024) : les circulations ont progressivement repris, mais la gare de Calvi n'était pas accessible commercialement, le terminus ayant été déplacé à l'arrêt de Calvi Talle. Cette configuration a provoqué une forte baisse des ventes en gare de Calvi en partie reportée sur les ventes embarquées, perturbant l'activité commerciale à bord des trains.
- Réseau (octobre 2024) : les travaux liés à la mise en service de la Commande Centrale de Voie Unique (CCVU) ont nécessité une coupure complète du réseau pendant deux semaines. Cela a occasionné une chute importante de la production et des recettes, affectant en particulier les grandes lignes et le périurbain de Bastia.
- Casamozza /Ponte Leccia (novembre/décembre 2024) : les travaux de réhabilitation des ponts ont imposé une substitution par autocars, jugée moins attractive par les usagers, entraînant une baisse de la fréquentation et repli du chiffre d'affaires sur cet axe.

➤ Difficultés techniques liées à la transition monétique

L'arrêt d'ACTOLL, prestataire de solutions de paiement, a contraint le CFC à revoir entièrement son système de billettique. Bien que cette transition ait été réalisée en quatre mois, elle a été entachée de nombreux dysfonctionnements sur les terminaux embarqués, avec des paiements CB à bord impossibles ou erratiques. Ce contexte a dissuadé une partie des voyageurs d'acheter leurs titres à bord, entraînant une perte de ventes embarquées, mais aussi de manière plus générale au quotidien, les usagers ayant pris l'habitude du paiement par carte bancaire, en particulier via le sans-contact.

Pour pallier ces difficultés, un outil supplémentaire a été mis à disposition des agents (Terminal de paiement bancaire portatif). Toutefois, sa mise en œuvre s'est révélée peu pratique au quotidien : son ergonomie limitée, les manipulations complexes et les lenteurs de traitement ont alourdi les opérations de vente à bord. Cela a accru la charge des agents en situation, tout en réduisant leur réactivité face aux besoins des voyageurs, en particulier dans un contexte déjà tendu par les dysfonctionnements techniques initiaux.



➤ **Hausse de la fraude sur les lignes périurbaines**

La fraude, bien que difficilement quantifiable faute d'outils de mesure précis, représente une source de perte de recettes persistante. Les observations terrain indiquent une recrudescence des comportements frauduleux, notamment sur les liaisons courtes à forte fréquentation pendulaire. Ce phénomène met en lumière la nécessité de renforcer les dispositifs de contrôle, en particulier sur les axes périurbains.

➤ **Impacts des adaptations répétées du plan de transport sur les usagers et sur le personnel**

Les nombreuses adaptations du plan de transport mises en œuvre au cours de l'année 2024 (au nombre de huit) ont eu des répercussions significatives sur les usagers comme sur le personnel d'exploitation.

Pour les usagers, ces modifications successives ont considérablement dégradé la qualité perçue du service. Les interruptions fréquentes, les substitutions par autocars, les modifications d'horaires et l'absence de stabilité dans l'offre ont généré une perte de repères. La lisibilité du plan de transport s'est trouvée altérée, rendant les trajets plus complexes, en particulier pour les correspondances et les déplacements quotidiens. Certains usagers ont été contraints de modifier leurs habitudes, de recourir à des moyens alternatifs, ou de renoncer temporairement à l'usage du réseau.

Du côté du personnel, cette instabilité opérationnelle s'est traduite par une forte variabilité des plannings, exigeant une grande flexibilité. Les conducteurs, agents de train et agents de régulation ont dû faire face à des changements fréquents de roulements, parfois annoncés à très court terme, complexifiant la gestion des congés et renforçant le sentiment d'imprévisibilité. La mobilisation accrue en période de travaux, incluant la mise en place de substitutions, la gestion des correspondances ou encore l'adaptation des matériels, a demandé un surcroît d'efforts de coordination sur le terrain. Dans certains cas des agents ont été affectés temporairement à d'autres secteurs géographiques. Enfin, les contraintes liées aux essais de la CCVU ont contribué à désorganiser davantage les rythmes de travail, accentuant la pression ressentie par les équipes.

Après avoir mis en lumière les principaux freins ayant possiblement affecté la performance commerciale en 2024, nous pouvons aborder l'analyse détaillée de la répartition des recettes sur l'ensemble du réseau, afin d'en dégager les tendances structurelles.

3. Analyse Globale des Recettes

3.1. Sur l'ensemble du réseau

L'analyse agrégée des recettes commerciales permet de dégager les grandes tendances de fréquentation sur l'ensemble du réseau. En particulier, elle met en évidence l'effet structurant de la saisonnalité touristique et des rythmes scolaires sur les résultats économiques. La ventilation mensuelle des recettes fournit un éclairage précis sur les périodes de forte intensité et les creux d'activité.

Comme le montre le tableau ci-dessous, les recettes présentent une forte saisonnalité. La période de mai à septembre concentre près de 62 % des revenus annuels, avec un pic enregistré en août (13,48 %).



Le mois de juin marque généralement le début de la haute saison touristique (sauf en Balagne, où celle-ci commence dès la fin avril) et s'accompagne d'une modification de l'offre de transport pour répondre à la hausse de la demande.

Comparées à 2023, les recettes mensuelles ont progressé sur la période de janvier à septembre, à l'exception du mois d'octobre et de décembre, qui affichent une baisse, octobre étant essentiellement dû aux travaux et décembre étant dû à la méthode de Calcul de répartition de la compensation (lissage des facturations mensuelles de la CDC sur l'année 2024, une méthode différente était appliquée en 2023. Cette approche a été adoptée afin d'éviter une anomalie en décembre, où un chiffre d'affaires exceptionnel risquait de dénoter par rapport aux autres statistiques mensuelles).

Le tableau ci-après présente la répartition globale des recettes commerciales voyageurs sur l'ensemble du réseau. Une analyse plus détaillée par sous-familles et par type de produits sera développée dans les chapitres suivants.

Répartition mensuelle des recettes commerciales voyageurs sur l'ensemble du réseau pour l'année 2024

Recettes commerciales Réseau		
	2024	% an
JANVIER	270 825 €	4,87%
FEVRIER	265 123 €	4,77%
MARS	276 143 €	4,97%
AVRIL	395 434 €	7,12%
MAI	579 061 €	10,42%
JUIN	658 785 €	11,86%
JUILLET	677 654 €	12,20%
AOÛT	749 094 €	13,48%
SEPTEMBRE	763 970 €	13,75%
OCTOBRE	387 137 €	6,97%
NOVEMBRE	262 458 €	4,72%
DECEMBRE	270 318 €	4,87%
TOTAUX	5 556 001 €	100,00%

La répartition des recettes commerciales en 2024 confirme une forte saisonnalité, reflet d'une activité étroitement liée au tourisme et aux rythmes scolaires. Toutefois, la fréquentation ne se limite plus aux seuls mois de juillet et août. Dès mai, la demande progresse, portée par l'avant-saison touristique. La période de juin à septembre concentre les plus hauts niveaux de recettes, avec un pic en août représentant 13,48 % du chiffre d'affaires annuel.

Cette tendance justifie des ajustements ciblés de l'offre de transport et des actions de communication adaptées.



Par ailleurs, la gratuité mise en place en 2012 pour les étudiants continue de produire ses effets : en décembre 2024, 1 523 cartes étaient en circulation (contre 1 676 en 2023). Malgré une légère baisse, l'usage reste élevé.

Près de 60 % des trajets recensés concernent les liaisons vers l'université de Corte, confirmant son rôle central dans la mobilité étudiante.

L'extension du dispositif de gratuité aux lycéens et apprentis via l'avenant n°4 a permis de renforcer la fréquentation tout au long de l'année, y compris hors des pics traditionnels. Ce levier contribue à une meilleure utilisation des ressources (matériel roulant, personnel) et à une mobilité plus continue. Enfin la répartition détaillée des recettes propres à chaque sous-famille de l'offre « voyageur », par période et par type de produit est présentée dans les chapitres suivants, afin d'en éclairer les dynamiques.

3.2. Les Grandes Lignes (GL)

Les dessertes de type « Grandes Lignes » constituent l'ossature du réseau ferroviaire corse. Leur poids dans le chiffre d'affaires global est significatif et reflète l'importance de ces liaisons dans les déplacements, notamment entre les grandes zones d'agglomérations. L'analyse ci-après détaille la répartition mensuelle des recettes ainsi que la performance des différents produits tarifaires sur ce périmètre.

Les grandes lignes ont généré en 2024 un chiffre d'affaires de 3 322 136 €, représentant environ 60% des recettes totales du réseau. Cela marque une baisse de 3,02% par rapport à 2023.

Analyse de la répartition mensuelle des recettes sur les Grandes Lignes :

La répartition des recettes commerciales sur l'année 2024 des grandes lignes reflète la tendance générale en étant marqué par une forte saisonnalité.

Recettes commerciales Grandes Lignes		
	2024	% an
JANVIER	162 729 €	4,90%
FEVRIER	160 817 €	4,84%
MARS	175 310 €	5,28%
AVRIL	231 328 €	6,96%
MAI	335 334 €	10,09%
JUIN	372 058 €	11,20%
JUILLET	410 239 €	12,35%
AOUT	457 078 €	13,76%
SEPTEMBRE	446 510 €	13,44%
OCTOBRE	238 337 €	7,17%
NOVEMBRE	156 585 €	4,71%
DECEMBRE	175 812 €	5,29%
TOTAUX	3 322 136 €	100,00%



La période de mai à septembre concentre environ 61 % des recettes annuelles (soit 2 021 219 € sur 3 322 136 €).

Ce pic s'explique par trois facteurs majeurs :

- La montée en puissance progressive de l'offre estivale dès le mois de mai,
- Une fréquentation touristique élevée en juillet et août,
- Une prolongation de la saison jusqu'en septembre, portée à la fois par la rentrée universitaire et par une clientèle touristique plus tardive, tendance qui s'accroît d'année en année.

À l'inverse, la période de moindre activité s'étend de janvier à avril, puis de novembre à décembre, avec des recettes limitées :

- Les mois de janvier à avril ne représentent que 21,98 % des recettes annuelles,
- Novembre et décembre n'en totalisent qu'environ 10 %.

Il convient néanmoins de noter que les vacances scolaires à partir de mi-avril peuvent entraîner un regain ponctuel de fréquentation.

Analyse de la répartition des recettes des Grandes Lignes par produits

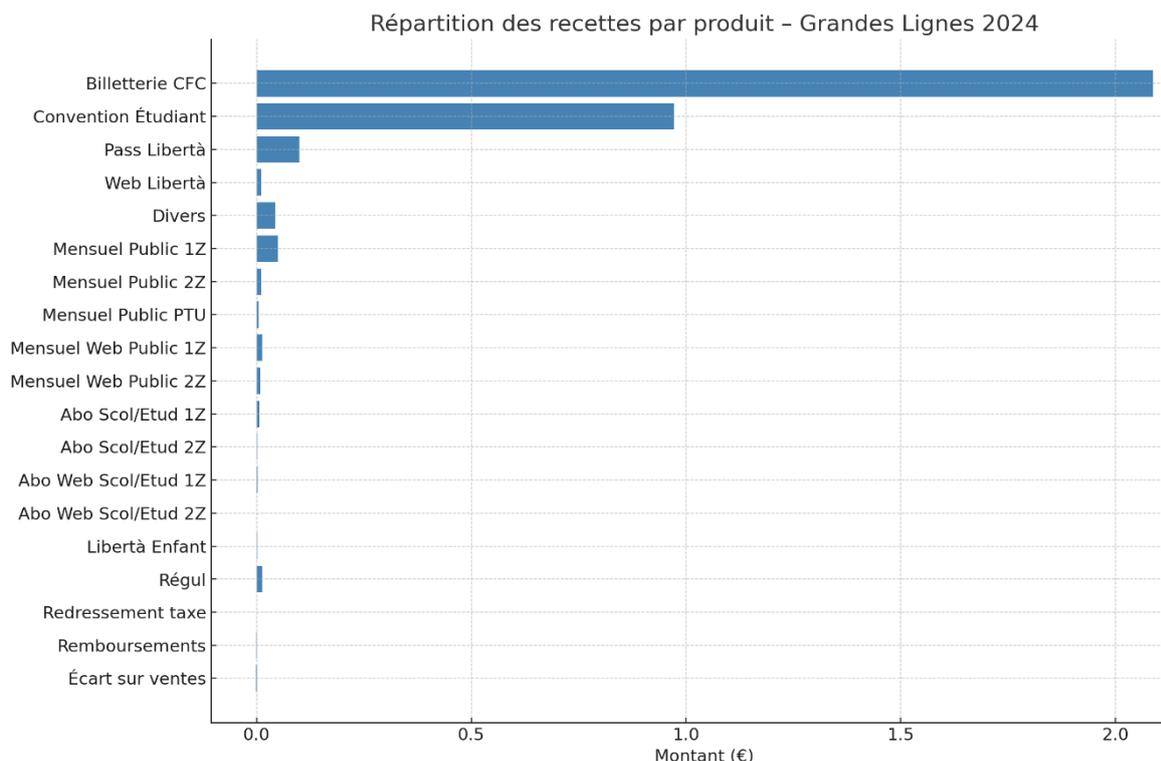
La répartition des recettes sur les lignes grandes lignes (GL) permet de mieux comprendre la structure économique du réseau et les leviers de performance associés. Certains produits ou catégories de produits se démarquent nettement, tant par leur poids financier que par leur mode de distribution. L'analyse ci-dessous met en lumière les contributions majeures et révèle les dynamiques contrastées entre les canaux physiques et numériques.

Grandes Lignes : Répartition des recettes par produit :

REPARTITION DES RECETTES PAR PRODUIT		
	MONTANT	%
DIVERS	42 185 €	1,27%
CONVENTION ETUDIANT	972 232 €	29,27%
ABO MENSUEL SCOL/ETUD 1Z	5 964 €	0,18%
ABO MENSUEL SCOL/ETUD 2Z	1 300 €	0,04%
ABO MENSUEL WEB SCOL/ETUD 1Z	3 024 €	0,09%
ABO MENSUEL WEB SCOL/ETUD 2Z	780 €	0,02%
BILLETTERIE CFC	2 087 185 €	62,83%
ECART SUR VENTES	- 1 758 €	-0,05%
LIBERTA ENFANT	1 225 €	0,04%
MENSUEL PUBLIC 1Z	49 610 €	1,49%
MENSUEL PUBLIC 2 Z	10 836 €	0,33%
MENSUEL PUBLIC PTU	5 240 €	0,16%
MENSUEL WEB PUBLIC 1 Z	13 420 €	0,40%
MENSUEL WEB PUBLIC 2 Z	8 342 €	0,25%
PASS LIBERTA	99 550 €	3,00%
REDRESSEMENT TAXE	137 €	0,00%



REGUL	13 040 €	0,39%
REMBTS ACCORDES	- 926 €	-0,03%
WEB LIBERTA	10 750 €	0,32%
TOTAL	3 322 136 €	100,00%



La contribution concernant les abonnements étudiants constitue un pilier majeur du modèle économique, avec un montant de **972 231,96 €**, soit **près de 30 % des recettes** générées sur les grandes lignes (GL). Cette compensation est intégralement prise en charge par la **Collectivité de Corse**, témoignant d'un fort engagement en faveur de la mobilité étudiante.

Parmi l'ensemble des produits commercialisés, quatre catégories principales se démarquent :

- **Ventes en directe (billetterie CFC hors abonnements)**

La billetterie physique, qui regroupe les ventes de billet à l'unité réalisées aux guichets ou directement à bord, représente 2 087 185 €, soit près des deux tiers des recettes GL, (en baisse de -3,3 % par rapport à 2023). Cette forte proportion reflète la prééminence persistante du canal physique, notamment auprès des voyageurs occasionnels, touristes ou usagers non réguliers.

- **Le Pass Libertà**

Le Pass Libertà ainsi que sa version numérique Web Libertà, ont généré ensemble un total de 110 300 € de recettes.



Cette somme se répartit comme suit :

- Ventes en guichet (points de vente physiques) : 99 550 €
- Ventes en ligne via Web Libertà : 10 750 €

Le canal numérique capte ici seulement 9,7 % des ventes, une part encore modeste mais porteuse de potentiel. Ce produit pourrait bénéficier d'une croissance significative à moyen terme, notamment grâce à des actions de promotion ciblées et à l'optimisation du parcours d'achat en ligne.

- **Abonnements tout public**

Les abonnements (hors scolaires/étudiants) totalisent 87 448 €, avec 75 % des ventes effectuées via les canaux classiques pour un total de 65 686 € (21 762 € par le canal numérique). Cette répartition confirme une tendance déjà observée à l'échelle globale du réseau, à savoir la prédominance actuelle du mode de distribution traditionnel, malgré la montée progressive du numérique qui affiche une progression constante, traduisant une évolution des habitudes d'achat. On note une hausse de +3,6 % par rapport à 2023.

- **Abonnements mensuels scolaires/étudiants**

Les ventes d'abonnements destinés aux élèves et étudiants s'élèvent à :

- Canal classique : 7 264 € (dont 5 964 € pour 1 zone et 1 300 € pour 2 zones),
- Canal Web : 3 804 € (dont 3 024 € pour 1 zone et 780 € pour 2 zones).

Elles apparaissent en hausse de + 3,3 % par rapport à 2023.

Les abonnements vendus directement en gare représentent 65,6 % de ce segment, confirmant leur position dominante. Néanmoins, la part croissante des ventes numériques traduit la encore une appropriation progressive du canal digital par cette catégorie d'utilisateurs.

L'ensemble de ces résultats illustrent un modèle de distribution encore largement traditionnel, reposant fortement sur les ventes au guichet ou à bord. Toutefois, la progression régulière des ventes numériques dans tous les segments témoigne d'un changement structurel en cours. La digitalisation des canaux de vente apparaît dès lors comme un levier clé pour :

- Fluidifier et simplifier les parcours d'achat,
- Réduire les coûts de gestion liés à la distribution physique,
- Renforcer l'attractivité de l'offre auprès des usagers connectés.

L'enjeu stratégique des prochaines années consistera à accompagner et accélérer cette transition numérique tout en préservant un accompagnement de proximité à destination des publics les moins à l'aise avec les outils digitaux.



3.3. Le Périurbain Bastia

Le secteur périurbain de Bastia se distingue par une fréquentation soutenue en période scolaire et une grande régularité sur les trajets domicile-travail. Sa dynamique repose en grande partie sur une combinaison d'apports institutionnels et de recettes commerciales directes. L'analyse suivante s'attache à décortiquer les temporalités d'usage et les contributions par type de produits.

Analyse de la répartition mensuelle des recettes sur le suburbain de Bastia :

Le secteur de Bastia a enregistré en 2024 une croissance significative de 9,68 % par rapport à 2023, atteignant un chiffre d'affaires total de 1 003 517 €. Cette augmentation est en partie due à la hausse du nombre d'élèves transportés en 2024 dans le cadre du contrat de transport scolaire avec la Collectivité de Corse, qui a progressé de 12,3 % par rapport à l'année précédente.

Recettes commerciales Périurbain Bastia		
	2024	% an
JANVIER	93 011 €	9,27%
FEVRIER	89 509 €	8,92%
MARS	84 976 €	8,47%
AVRIL	98 026 €	9,77%
MAI	87 786 €	8,75%
JUIN	109 860 €	10,95%
JUILLET	53 796 €	5,36%
AOUT	41 985 €	4,18%
SEPTEMBRE	110 636 €	11,02%
OCTOBRE	72 490 €	7,22%
NOVEMBRE	86 879 €	8,66%
DECEMBRE	74 564 €	7,43%
TOTAUX	1 003 517 €	100,00%

La ventilation annuelle des recettes révèle plusieurs points clés :

- **Une certaine régularité du premier semestre**

Les mois de janvier à juin affichent une stabilité élevée, avec une moyenne mensuelle de plus de 93 000 €, représentant environ 56 % des recettes annuelles. Cela traduit une fréquentation constante, liée à l'usage régulier des transports par les actifs, et scolaires durant l'année scolaire. Et traduit un ancrage du périurbain bastiais qui reste robuste grâce à la fidélité d'une clientèle locale et des produits tarifaires adaptés.

- **Une chute estivale marquée**

Les mois de juillet (5,36 %) et août (4,18 %) affichent une baisse nette (de près de 50 %), cohérente avec la suspension ou réduction des déplacements domicile-travail/études pendant



les vacances d'été. Cette période reste historiquement plus faible en trafic périurbain, contrairement aux lignes à fort potentiels touristiques comme Calvi/Ile Rousse.

- **Une reprise nette à la rentrée**

Septembre enregistre le pic annuel avec 110 636 € (11,02 %), ce qui reflète la reprise d'activité post-estivale, notamment chez les scolaires, étudiants et travailleurs.

- **Une baisse en fin d'année**

Les mois d'octobre, novembre et décembre affichent une stabilité relative des recettes, comprises entre 8,66 % et 7,22 % du total annuel. Cette évolution s'explique par plusieurs facteurs conjoints :

- Une fréquentation naturellement plus faible en fin d'année, liée aux congés scolaires et aux fêtes ;
- Une baisse temporaire de l'intensité du contrôle à bord, observée de manière marginale ;
- Et surtout, des travaux de voie ayant fortement perturbé l'exploitation avec une coupure totale du réseau pendant deux semaines, avec une mise en place d'un service minimum en autocar ;

D'une manière générale les recettes commerciales du périurbain Bastia sur 2024 présentent un profil saisonnier classique, avec une forte stabilité hors période estivale, une dépendance importante au rythme scolaire et professionnel. Un pic très marqué en septembre, qui peut être utilisé comme point de référence pour le calibrage des offres ou campagnes de relance.

Analyse de la répartition des recettes du suburbain de Bastia par produits

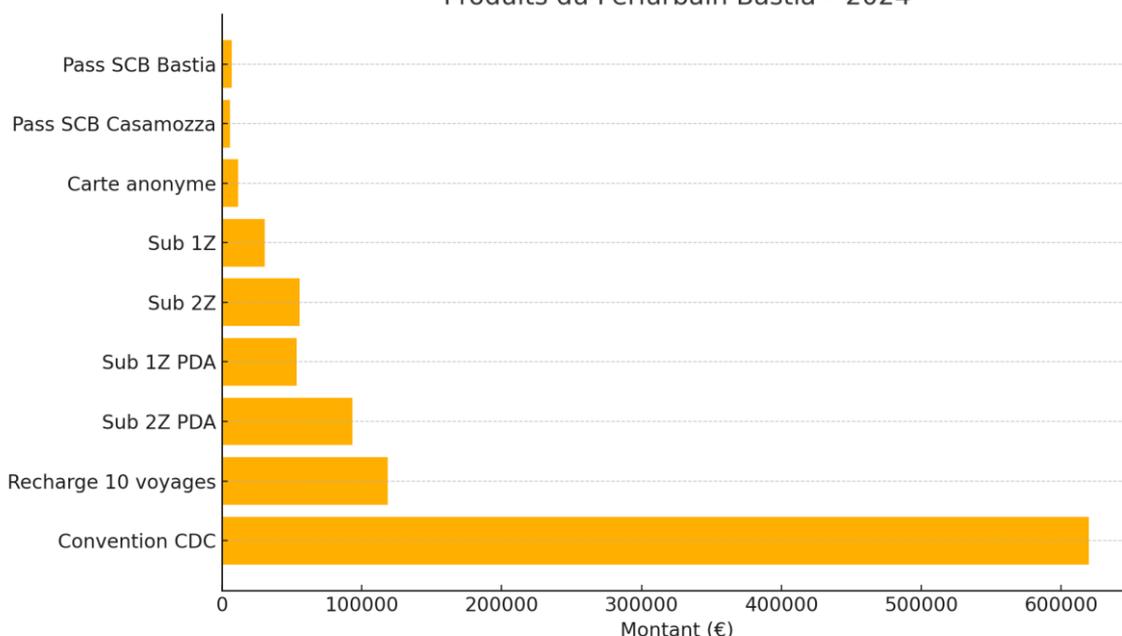
Répartition des recettes par produit sur le Périurbain de Bastia

REPARTITION DES RECETTES PAR PRODUIT		
	MONTANT	
Convention CDC BASTIA	619 849 €	61,77%
10 VOYAGES B/C	20 €	0,00%
ABO SCB BASTIA FURIANI	6 528 €	0,65%
ABO SCB CASAMOZZA - FURIANI	3 978 €	0,40%
ABO MENSUEL SCOL/ETUD PTU	900 €	0,09%
ABO MENSUEL WEB SCOL/ETUD PTU	210 €	0,02%
CAR10 SUBURBAIN GEN	10 €	0,00%
CARTE ANONYME BASTIA	11 585 €	1,15%
MENSUEL WEB PUBLIC PTU	2 320 €	0,23%
MENSUEL PUBLIC PTU	5 240 €	0,52%
PASS SCB BASTIA FURIANI	7 107 €	0,71%
PASS SCB CASAMOZZA FURIANI	5 978 €	0,60%
RECHARGEMENT 10 VOYAGES B/C	118 600 €	11,82%



SUB BASTIA 2Z PDA	93 096 €	9,33%
SUB BASTIA 1Z	17 945 €	1,79%
SUB BASTIA 1Z PDA	53 358 €	5,32%
SUB BASTIA 2Z	55 624 €	5,54%
SUB BASTIA ENFANT 1Z PDA	150 €	0,01%
SUB BASTIA ENFANT 2Z PDA	308 €	0,03%
TRAIN EVENEMENT AIA	105 €	0,01%
TRAIN EVENEMENT BIA	231 €	0,02%
TRAIN PORTO LATINO	207 €	0,02%
USC CORTI BASTIA FURIANI	144 €	0,01%
USC CORTI CASAMOZZA FURIANI	24 €	0,00%
TOTAL	1 003 517 €	100,00%

Produits du Périurbain Bastia - 2024



Les recettes du secteur bastiais bénéficient d'une contribution institutionnelle majeure, avec la compensation scolaire versée par la Collectivité de Corse, qui s'élève à 619 849 €, représentant 61,77 % du total.

L'activité commerciale directe se montre dynamique, avec 396 383 € générés par la vente de titres de transport. On peut notamment citer :

- **Les Titres Suburbain** (suburbain vendu à l'unité en gare et a bord des trains) : pour un total de 220 481€ (21.93%) dont 14.6 % en vente en embarqué et 7.33% en gare.

Ces titres périurbains à zone reflètent l'usage quotidien majoritairement pour des trajets domicile-travail ou domicile-études.



- **Les Rechargements 10 voyages** pour 118 600 € (11,82%), confirmant un usage régulier par une clientèle non-abonnée. Soit une baisse de 10 % par rapport à 2023.
- **Titres liés aux rencontres sportives (SCB)** : PASS SCB qui représente 23 591 € (2.36%). Il s'agit d'un nouveau produit mis en œuvre en 2024.
- **Cartes anonymes** : 11 585 € (1,15%), avec 2 317 cartes vendues qui permet de dématérialiser et de recharger les carnets 10 voyages.
- **Les abonnements scolaires et public** (web et guichet) : totalisent environ 8 670 € (1%), montrant un usage complémentaire du réseau.

On note une faible performance de certains produits spécifiques ou événementiels (ex : Porto Latino, événements AIA/BIA), qui restent marginaux (<0,05%).

3.4. Périurbain Ajaccio

Bien que représentant un volume plus modeste, le secteur périurbain d'Ajaccio bénéficie d'un modèle économique stabilisé, adossé à une convention forte avec la Communauté d'agglomération du pays Ajaccien (CAPA). Ce dispositif assure une fréquentation régulière, peu sensible aux variations saisonnières. L'analyse proposée met en évidence les spécificités de ce périmètre et le profil constant de ses recettes.

Avec 180 027 € de recettes (+3,06% par rapport à 2023), Ajaccio est un secteur plus modeste mais stratégique. Une très grande majorité (83%) des recettes provient de la convention CAPA, soit 149 520 €, qui permet aux usagers d'utiliser le train sur le trajet Ajaccio/Mezzana avec un titre urbain.

Analyse de la répartition mensuelle des recettes commerciales Périurbain d'Ajaccio sur 2024

Recettes commerciales Périurbain Ajaccio		
	2024	% an
JANVIER	14 729 €	8,18%
FEVRIER	14 313 €	7,95%
MARS	15 037 €	8,35%
AVRIL	14 906 €	8,28%
MAI	15 115 €	8,40%
JUIN	15 058 €	8,36%
JUILLET	15 287 €	8,49%
AOÛT	14 836 €	8,24%
SEPTEMBRE	16 079 €	8,93%
OCTOBRE	14 439 €	8,02%
NOVEMBRE	14 525 €	8,07%
DECEMBRE	15 703 €	8,72%
TOTAUX	180 027 €	100,00%



La répartition mensuelle des recettes du secteur périurbain d'Ajaccio affiche une remarquable stabilité tout au long de l'année. Chaque mois contribue de manière relativement homogène entre 7,95 % et 8,93 % aux recettes annuelles, traduisant une fréquentation régulière et peu soumise aux variations saisonnières.

- Les mois les plus performants sont septembre (8,93 %), décembre (8,72 %), et juillet (8,49 %), traduisant l'effet combiné de la reprise universitaire, des déplacements estivaux et d'un usage soutenu en fin d'année.
- Aucun mois ne descend en dessous de 7,95 %, ce qui démontre une répartition équilibrée de la demande, probablement liée au profil pendulaire et local des usagers, dont la majorité emprunte le train pour des trajets domicile-travail ou domicile-études.
- Cette constance est aussi le reflet d'une dépendance forte à la convention CAPA, qui finance 83 % des recettes du secteur, garantissant ainsi la pérennité de l'offre.

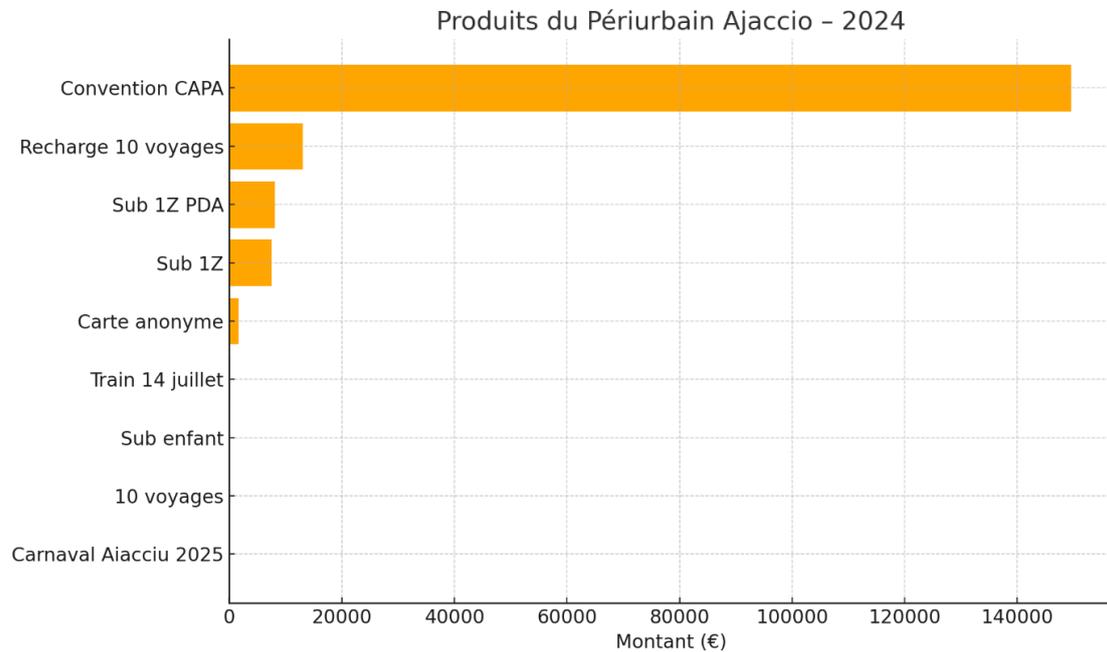
En résumé, le secteur périurbain d'Ajaccio se caractérise par une résilience mensuelle forte, sans pics saisonniers marqués, ce qui facilite la planification de l'offre de transport et assure une prévisibilité des recettes.

Analyse de la répartition des recettes du suburbain d'Ajaccio par produits

REPARTITION DES RECETTES PAR PRODUIT		
	MONTANT	%
CAPA	149 520 €	83,05%
10 VOYAGES AJACCIO	10 €	0,01%
CARTE ANONYME AJACCIO	1 630 €	0,91%
RECHARGEMENT 10 VOYAGES A/M	13 090 €	7,27%
SUB AJACCIO 1Z	7 475 €	4,15%
SUB AJACCIO 1Z PDA	8 114 €	4,51%
SUB AJACCIO ENFANT	14 €	0,01%
TRAIN 14 JUILLET AIA	174 €	0,10%
TOTAL	180 027 €	100,00%



Répartition des recettes par produit sur le Périurbain Ajaccio



L'analyse des ventes par type de produit confirme que la contribution de la CAPA domine largement le modèle économique du secteur, avec un financement total de 149 520 €, soit plus de 83 % des recettes 2024.

Concernant les ventes directes, on peut citer notamment les produits suivants :

- Les rechargements 10 voyages atteignent 13 090 €, représentant un usage régulier des trajets pendulaires ; soit la plus grande part des recettes commerciales hors convention.
- Le titre embarqué à l'unité, suburbain Ajaccio avec 8 114 €,
- Le titre à l'unité suburbain Ajaccio (ventes classiques en gare) génère 7 475 €.
- La carte anonyme contribue à hauteur de 1 630 €, apportant de la souplesse pour les usagers non abonnés, et permettant le rechargement des carnets.

Ce profil de répartition traduit un fonctionnement stable, fortement institutionnalisé, avec un rôle essentiel des abonnements simples et rechargements récurrents. La vente embarquée y est significative, mais la billetterie dématérialisée reste marginale, ouvrant la voie à un potentiel de modernisation.

3.5. Périurbain Balagne

Le périmètre de la Balagne présente une forte dépendance aux flux touristiques estivaux, avec des recettes très concentrées sur quelques mois. L'année 2024 a été marquée par des perturbations liées aux travaux, qui ont affecté significativement les recettes en début d'année. L'étude ci-après permet d'apprécier les effets de ces contraintes et d'identifier les leviers potentiels d'optimisation.



La Balagne a généré 1 050 321 € de recettes commerciales en 2024, soit une légère baisse de 0,48% par rapport à 2023. Cette diminution s'explique en grande partie par les travaux menés sur le réseau entre janvier et avril, qui ont nécessité la mise en place de substitutions par autocars. Seules les grandes lignes ont été maintenues, les dessertes périurbaines ont été supprimées sans substitution. A cela se rajoute le terminus à l'arrêt commercial de Calvi Talle et non Calvi jusqu'en juillet 2024 en raison des travaux propre à la mise en place de la commande centralisée de voie unique rendant quasi impossible l'achat de billet en gare de Calvi.

Analyse de la répartition mensuelle des recettes commerciales Périurbain de Balagne sur 2024

Recettes commerciales en Périurbain Balagne		
	2024	% an
JANVIER	356 €	0,03%
FEVRIER	484 €	0,05%
MARS	820 €	0,08%
AVRIL	51 174 €	4,87%
MAI	140 826 €	13,41%
JUIN	161 809 €	15,41%
JUILLET	198 332 €	18,88%
AOUT	235 195 €	22,39%
SEPTEMBRE	190 745 €	18,16%
OCTOBRE	61 871 €	5,89%
NOVEMBRE	4 469 €	0,43%
DECEMBRE	4 240 €	0,40%
TOTAUX	1 050 321 €	100,00%

L'analyse confirme la très forte saisonnalité du secteur, avec 98% des ventes concentrées entre avril et octobre. L'enjeu principal reste donc l'adaptation de l'offre en haute saison, ainsi que l'anticipation des effets des travaux sur la perception du service. Sur cette période cela représente 1 040 000 € soit environ 20% du chiffre d'affaires global.

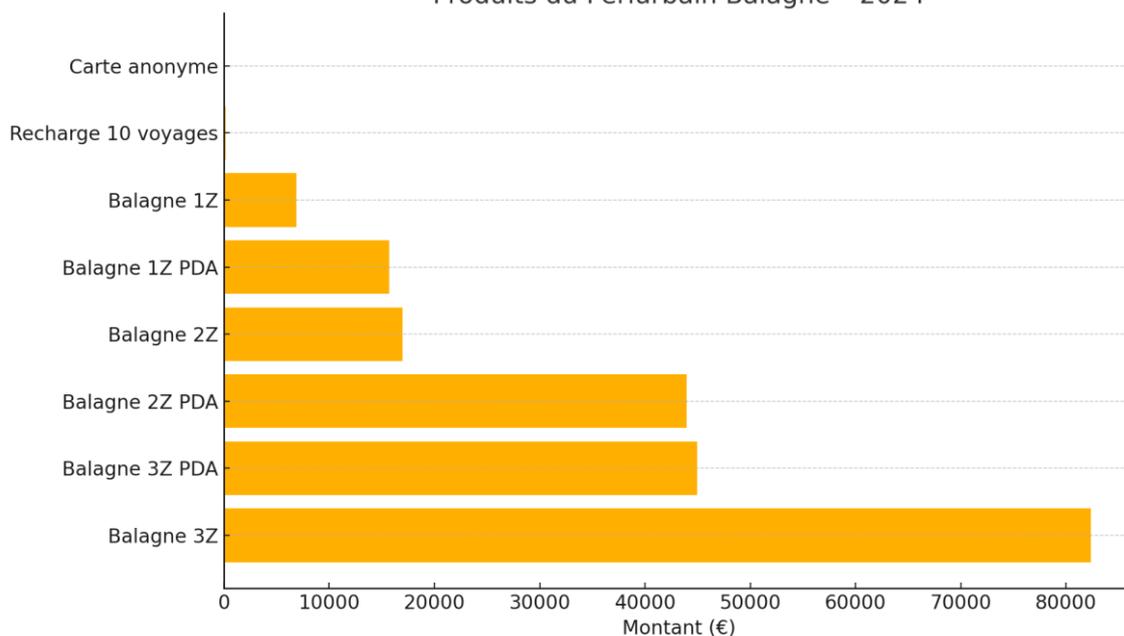
Répartition des recettes par produit sur le Périurbain de Balagne

REPARTITION DES RECETTES PAR PRODUIT		
	MONTANT	
10 VOYAGES C/IR	120 €	0,01%
BALAGNE 1Z	13 572 €	1,29%
BALAGNE 1Z PDA	31 400 €	2,99%
BALAGNE 2Z	64 346 €	6,13%
BALAGNE 2Z PDA	175 800 €	16,74%
BALAGNE 3Z	464 982 €	44,27%



BALAGNE 3Z PDA	269 718 €	25,68%
BALAGNE ENF. 1Z PDA	3 872 €	0,37%
BALAGNE ENF. 2Z PDA	9 044 €	0,86%
BALAGNE ENF. 3Z PDA	15 417 €	1,47%
CARTE ANONYME BALAGNE	370 €	0,04%
RECHARGEMENT 10 VOYAGES C/IR	1 680 €	0,16%
TOTAL	1 050 321 €	100,00%

Produits du Périurbain Balagne - 2024



L'analyse de la répartition des produits vendus permet de souligner :

- La forte proportion de titres vendus à bord (PDA), représentant environ 48 % des ventes. Cette donnée interroge sur les leviers potentiels à mobiliser pour renforcer la prévente ainsi que la distribution en ligne, notamment en matière de simplification des parcours d'achat et de promotion des canaux digitaux.
- La concentration marquée sur les titres 3 zones, qui correspondent aux trajets les plus longs et structurants du périmètre périurbain balainin :
 - **BALAGNE 3Z** : 82 374 € (**44,27 %**)
 - **BALAGNE 3Z PDA** : 44 979 € (**25,68 %**)
- Des volumes plus modestes des titres 2 zones et 1 zone mais néanmoins significatifs :
 - **BALAGNE 2Z PDA** : 43 950 € (**16,74 %**)
 - **BALAGNE 2Z** : 16 995 € (**6,13 %**)
 - **BALAGNE 1Z PDA** : 15 700 € (**2,99 %**)
 - **BALAGNE 1Z** : 6 908 € (**1,29 %**)



- Une place plus marginale mais bien structurée dans l'offre titres « **enants** » :
 - **ENF. 3Z PDA** : 5 145 € (1,47 %)
 - **ENF. 2Z PDA** : 4 522 € (0,86 %)
 - **ENF. 1Z PDA** : 1 936 € (0,37 %)

Enfin, les cartes anonymes (74 €) et les rechargements 10 voyages (168 €) représentent des volumes non significatifs, totalisant moins de 0,20 % des ventes.

Conclusion et perspectives

L'année 2024 se caractérise par une stabilité globale, portée par la maturité des dispositifs en place et la performance de plusieurs segments clés. Le rôle structurant des grandes lignes, la pertinence confirmée de la gratuité étudiante, ainsi que le potentiel de développement du périurbain, notamment sur le secteur bastiais, constituent des atouts majeurs ouvrant des perspectives favorables pour l'avenir.

Toutefois, cette stabilité masque des disparités ponctuelles directement liées aux interruptions de service causées par les travaux d'infrastructure. Ces opérations, bien qu'indispensables à la modernisation du réseau, ont eu un impact mesurable sur le chiffre d'affaires. Les substitutions par autocars, souvent perçues comme moins attractives, ont limité la fréquentation, entraînant une baisse de recettes directe. Ce constat souligne l'importance des échanges étroits entre les services concernés en amont des chantiers, afin de choisir des périodes de réalisation qui réduisent au maximum les effets négatifs sur l'activité commerciale. Une meilleure coordination interne est ainsi un levier essentiel pour limiter l'impact économique de ces opérations techniques.

Au-delà de l'analyse financière et commerciale, il est essentiel de souligner les efforts à engager pour consolider ces acquis et renforcer durablement la performance du réseau. L'évolution des mentalités, des usages, et l'importance centrale du facteur humain imposent une approche transversale, orientée à la fois vers la qualité de service, la responsabilisation et la protection des ressources.

Le facteur humain, véritable clé de voûte du bon fonctionnement du réseau, joue un rôle crucial dans la réalisation des contrôles et l'encaissement des titres de transport. La présence active et visible des agents sur le terrain constitue non seulement un levier opérationnel de lutte contre la fraude, mais aussi un vecteur de lien avec les usagers, renforçant la confiance et le respect des règles. Leur implication directe conditionne l'efficacité des dispositifs mis en place et garantit la remontée d'informations essentielles à l'amélioration continue du service.

C'est dans cette logique que s'inscrit le Plan de Renforcement de la Lutte contre la Fraude, annexé au présent rapport. Ce document stratégique définit :

- Des axes de contrôle renforcé,
- Des leviers de dissuasion adaptés,
- Des dispositifs d'organisation du personnel et des infrastructures.

L'objectif étant clairement de préserver les recettes commerciales, d'améliorer l'expérience client, et d'ancrer une culture partagée de responsabilité au sein du réseau.



Conclusions :

Il est donc proposé au Conseil d'Administration :

1. **D'approuver** le plan de renforcement de la lutte contre la fraude ci-joint ;

Je vous demande de bien vouloir en délibérer

Le Président du Conseil d'Administration

Gilles SIMEONI





Annexe 1 - Plan de Renforcement de la Lutte contre la Fraude

Plan de Renforcement de la Lutte contre la Fraude

La lutte contre la fraude constitue un enjeu majeur pour le Chemin de Fer de la Corse (CFC), tant sur le plan économique que sur celui de la sécurité et de la qualité de service. La fraude, sous toutes ses formes, représente une perte significative de recettes, nuit à l'équité entre les usagers et altère l'image du service public ferroviaire.

Dans un contexte marqué par une hausse des incivilités, des dégradations et des voyages sans titre de transport, le CFC a décidé de mettre en œuvre un plan global, structuré autour de leviers concrets et progressifs. Ce plan vise non seulement à renforcer les dispositifs de contrôle sur l'ensemble du réseau, mais également à instaurer une logique de dissuasion, de responsabilisation et de sanction plus systématique.

Le présent rapport détaille l'ensemble des mesures envisagées. Il s'articule autour de cinq axes complémentaires : le renforcement de la présence sur le terrain, l'amélioration des capacités d'intervention des agents, l'instauration d'un système de sanctions renforcées, mise en place de sanctions et de tarification différenciée à bord, création et optimisation du traitement administratif des infractions, et enfin, l'intégration de solutions techniques pour sécuriser les accès au réseau.

Ce plan s'inscrit dans une dynamique de modernisation des pratiques, d'appui aux équipes de terrain, et de restauration de la confiance des usagers envers le service public ferroviaire.

1. Renforcement de la présence sur le terrain

a. Réorganisation des équipes de contrôle

- **Création d'unités mobiles de contrôle** : pour une action plus souple, ciblée et réactive

Dans le cadre du renforcement des dispositifs de lutte contre la fraude, la création d'unités mobiles de contrôle constitue un levier stratégique essentiel. Ces équipes, composées d'agents spécialement formés et potentiellement assermentés, auront pour mission de se déplacer de manière flexible sur l'ensemble du réseau, en fonction des besoins et des zones ou train identifiés comme sensibles.

Contrairement aux dispositifs classiques de contrôle fixes, ces unités seront capables d'intervenir rapidement, à tout moment, sans préavis ni contrainte géographique. Cette mobilité leur permettra de :

- **Réagir efficacement à des signalements ponctuels** de fraude ou de comportements à risque,



- **Adapter les contrôles aux flux réels de passagers**, en particulier lors des pics d'affluence, des événements ou des périodes touristiques,
- **Renforcer l'effet de surprise**, rendant plus difficile toute anticipation ou contournement du dispositif par les fraudeurs,
- **Appuyer les équipes locales**, en cas de besoin ou de manque de ressources temporaires.

Par leur polyvalence et leur capacité à agir de manière transversale sur différents secteurs, ces unités contribueront à renforcer la cohérence et l'homogénéité de l'action de terrain. Leur création s'accompagnera d'une coordination renforcée avec les partenaires institutionnels, notamment les forces de l'ordre, en cas d'intervention conjointe ou de gestion d'incidents.

En somme, les unités mobiles de contrôle incarnent une nouvelle dynamique : plus agile, plus réactive et mieux adaptée aux réalités du terrain, au service d'une politique antifraude plus efficace et visible.

- **Révision de l'organisation des contrôles des titres de transport** : vers une approche plus stratégique et efficace

La révision de l'organisation des contrôles des titres de transport s'inscrit dans une volonté d'amélioration continue de l'efficacité opérationnelle des dispositifs antifraude. Actuellement, les modalités de contrôle peuvent présenter des limites en matière de couverture, de fréquence et d'adaptabilité aux différents contextes (zones géographiques, horaires, typologie des usagers, etc.).

L'objectif de cette révision est donc double : renforcer l'impact des contrôles tout en optimisant l'allocation des ressources humaines. Pour ce faire, plusieurs axes de transformation sont envisagés :

- **Analyse des données de fréquentation et de fraude** : exploiter les données disponibles pour identifier les zones et créneaux horaires les plus propices à la fraude, permettant ainsi de cibler les actions de contrôle là où elles sont réellement nécessaires.
 - **Planification dynamique des interventions** : adapter les plannings des agents en fonction des besoins réels du terrain, avec davantage de souplesse pour intervenir à des moments stratégiques (premiers trains, heure de pointe, soirées, week-ends, périodes touristiques...).
 - **Décloisonnement des zones** : encourager la mutualisation des effectifs entre zone, en facilitant le renfort temporaire d'agents dans les zones à forte pression ou lors d'opérations spéciales.
 - **Mise en place de campagnes de contrôle coordonnées** : organiser régulièrement des actions conjointes (en gares et à bord) mobilisant plusieurs équipes sur un périmètre donné, pour accroître la visibilité de la lutte contre la fraude et marquer les esprits.
- **Renforcement de la coopération interservices** : associer les services commerciaux, comptabilité, sécurité et communication pour construire une



stratégie globale de contrôle cohérente et complémentaire (information des usagers, aménagement des gares, etc.).

Cette révision organisationnelle vise in fine à professionnaliser davantage les pratiques de contrôle, en les rendant plus ciblées, plus crédibles et plus cohérentes avec les attentes des usagers et les enjeux économiques du réseau. Elle contribuera aussi à restaurer l'autorité des agents, à améliorer leur sécurité, et à renforcer la perception d'une politique de tolérance zéro vis-à-vis de la fraude.

b. Évolution du rôle des encadrants

Le déploiement progressif de la Commande Centralisée de Voie Unique (CCVU) sur l'ensemble du réseau représente une étape structurante pour l'exploitation ferroviaire du CFC. Au-delà de ses apports technologiques et organisationnels, cette transformation offre une opportunité majeure de repenser les missions et les responsabilités des encadrants, ainsi que le métier de chefs de train.

Traditionnellement concentrés sur l'application de la réglementation sécuritaire des circulations ferroviaires, les encadrants sont appelés à jouer un rôle plus proche du terrain, plus opérationnel et plus transversal. Le nouveau contexte impose une évolution vers une posture d'accompagnement des agents, de référents métiers, garants de l'application des règles et des standards de qualité de service.

Les principales évolutions envisagées sont les suivantes :

- **Accompagnement opérationnel des équipes** : les encadrants doivent être présents sur le terrain pour soutenir les agents, les conseiller en situation, et s'assurer du bon déroulement des opérations, notamment lors des contrôles à bord et des interactions avec les usagers.
- **Exemplarité dans l'application du cadre réglementaire** : en devenant des référents sur les aspects liés au contrôle, à la relation client, ils seront les garants du respect des procédures, contribuant à instaurer une culture de rigueur et de responsabilité.
- **Animation et coordination des unités mobiles de contrôle** : dans le cadre de la mise en place de ces unités, les encadrants auront un rôle clef dans la planification, la supervision et le retour d'expérience des opérations menées sur le terrain.
- **Médiation et gestion des situations sensibles** : dotés d'une autorité fonctionnelle renforcée, ils pourront intervenir en appui des agents en cas de conflits, de fraudes complexes ou de comportements à risque, assurant ainsi une continuité dans la gestion des incidents.
- **Relais de communication interne** : les encadrants deviendront également des vecteurs de communication entre les agents et la direction, assurant une remontée fluide des besoins, des difficultés rencontrées et des suggestions d'amélioration.

Cette évolution de posture suppose une montée en compétence adaptée (formation, sensibilisation aux enjeux de service public, développement du leadership de proximité) et un ajustement des outils et des moyens à disposition. Elle s'inscrit dans une logique de professionnalisation et de responsabilisation accrue, en cohérence avec les exigences



croissantes des CFC et les attentes des usagers en matière de sécurité, de contrôle et de qualité de service.

c. Contrôles inopinés et ciblés : instaurer un climat de vigilance permanente

Dans une logique de dissuasion et de responsabilisation des usagers, les contrôles inopinés et ciblés constituent un levier essentiel pour lutter efficacement contre la fraude. Leur mise en œuvre vise à rompre avec la prévisibilité des contrôles classiques, en instaurant un climat d'incertitude pour les fraudeurs et une présence visible, mais aléatoire, des agents de contrôle sur le terrain.

Ces opérations seront menées aussi bien en gare qu'à bord des trains, selon des horaires volontairement variables, couvrant les périodes de moindre affluence aussi bien que les pics de fréquentation (début et fin de journée, week-ends, événements saisonniers, etc.).

Les objectifs de cette approche sont multiples :

- **Renforcer l'effet dissuasif** : l'impossibilité pour les fraudeurs d'anticiper les lieux et moments de contrôle rend les comportements frauduleux plus risqués. L'aléa devient un outil stratégique de prévention.
- **Accroître la visibilité des agents** : une présence régulière et bien répartie sur l'ensemble du réseau contribue à rassurer les voyageurs en règle et à faire comprendre que le contrôle est une composante naturelle du service public ferroviaire.
- **Encourager l'achat anticipé des titres de transport** : en instaurant un risque réel d'amende ou de majoration à chaque trajet, cette stratégie pousse les usagers à adopter une attitude responsable dès l'accès aux gares ou aux trains.

La réussite de ces contrôles repose sur une coordination efficace entre les équipes terrain, une analyse fine des flux de voyageurs et l'utilisation de données pour déterminer les zones ou périodes sensibles. Ces opérations pourront être renforcées par des actions ponctuelles d'envergure, associant plusieurs unités de contrôle ou en partenariat avec les forces de l'ordre, notamment en cas de comportements à risque ou de fraude organisée.

Enfin, pour garantir l'équité et la cohérence de ces contrôles, les agents seront accompagnés dans l'uniformisation des pratiques de vérification, de verbalisation et de relation avec les usagers. L'objectif est de combiner fermeté dans l'application du règlement et professionnalisme dans l'attitude, afin de renforcer la légitimité et l'efficacité du dispositif global de lutte contre la fraude.

d. Filtrage en gare : un dispositif ciblé pour prévenir la fraude dès l'origine du trajet

Dans le cadre de la phase de transition pré-déploiement de la Commande Centralisée de Voie Unique (CCVU), la mise en place d'un dispositif de filtrage en gare représente une mesure intermédiaire et pragmatique pour renforcer le contrôle en amont des voyages. Ce filtrage repose sur l'ajustement des roulements d'agents du service exploitation, de manière à concentrer leur présence dans les gares d'origine à forte fréquentation ou identifiées comme sensibles du point de vue de la fraude.



L'objectif principal de cette action est d'intercepter les voyageurs sans titre de transport avant l'accès aux quais ou aux trains, évitant ainsi qu'ils ne montent à bord en infraction. Ce filtrage peut se faire sous plusieurs formes : contrôle visuel des titres avant l'embarquement, contrôle de groupe à l'entrée du quai, ou présence dissuasive d'agents en tenue.

Les bénéfices attendus sont multiples :

- Réduction des fraudes dès le départ : en instaurant un point de vérification visible, les usagers sont incités à se conformer aux règles avant de tenter d'accéder au train.
- Diminution de la pression sur les agents à bord : en limitant l'accès des fraudeurs, le climat de travail dans les trains est apaisé et les contrôles à bord deviennent plus fluides.
- Renforcement du sentiment de sécurité et de discipline dans les gares : la présence d'agents en contrôle visible favorise un environnement plus respectueux et plus ordonné.
- Souplesse opérationnelle : en modulant les roulements du personnel selon les pics de fréquentation (matinées, retours scolaires, vacances, etc.), ce dispositif reste adaptable sans nécessiter de moyens humains supplémentaires permanents.

Ce type de filtrage, bien que transitoire, peut également servir de base expérimentale pour des dispositifs plus durables, notamment en vue de l'installation future de valideurs ou de portiques d'accès. Il constitue ainsi une étape intermédiaire stratégique vers une régulation plus stricte et automatisée de l'accès au réseau ferroviaire.

Pour garantir son efficacité, ce dispositif devra être appuyé par une communication claire à destination des usagers, une formation spécifique des agents concernés, et un suivi régulier des résultats observés sur les flux de fraude détectés.

2. Amélioration des capacités de contrôle et d'intervention

L'amélioration des capacités de contrôle et d'intervention constitue un pilier fondamental du plan de lutte contre la fraude que le CFC souhaite mettre en place. Face à l'absence d'une police ferroviaire dédiée, il est indispensable de doter les agents des moyens juridiques, organisationnels et humains nécessaires pour garantir l'autorité, la légitimité et l'efficacité des interventions sur le terrain.

a. Assermentation des agents : un levier d'autorité pour faire respecter le règlement

L'un des axes centraux de ce renforcement passe par l'assermentation d'agents du réseau, qui seront désormais habilités à :

- Contrôler l'identité et l'adresse des contrevenants,
- Établir des procès-verbaux de verbalisation en cas d'infraction au Règlement Public d'Exploitation.

Cette mesure, déjà en vigueur sur d'autres réseaux de transport, constitue une réponse pragmatique à l'absence d'un corps de police ferroviaire propre à CFC. Elle permet de combler



un vide opérationnel en donnant aux agents les moyens d'agir efficacement en cas de fraude ou de trouble à l'ordre public dans les trains et en gare.

Les agents assermentés bénéficieront d'une formation juridique et comportementale adaptée pour assurer leurs missions dans le respect du droit et du service public, tout en renforçant leur sentiment de légitimité et de sécurité lors des interventions.

b. Impacts attendus : efficacité, dissuasion et meilleure expérience de voyage

La mise en place de cette assermentation, conjuguée à la montée en compétence des agents, vise à produire plusieurs effets concrets et mesurables :

- Un renforcement significatif de l'efficacité des contrôles : les agents seront en capacité de traiter les infractions directement, sans recourir systématiquement aux forces de l'ordre.
- Une réduction notable des actes de dégradation, souvent liés à des individus voyageant sans titre.
- Une amélioration globale de l'ambiance à bord, en réponse à une forte attente des usagers en matière de sécurité, de respect des règles et de confort de voyage.

Cette professionnalisation accrue du contrôle contribuera également à réinstaurer l'autorité du personnel, trop souvent mis en difficulté dans des situations conflictuelles avec des fraudeurs ou usagers agressifs.

c. Coopération avec les forces de l'ordre : un partenariat renforcé pour les situations critiques

En complément des moyens propres à CFC, la coopération avec les forces de sécurité publique constitue un axe essentiel de réponse aux situations graves ou récurrentes de fraude.

Deux actions structurantes sont prévues :

- La signature de conventions de collaboration avec les services de la gendarmerie et de la police nationale, pour encadrer les interventions conjointes, les signalements de fraude organisée ou les opérations de sécurisation ponctuelle.
- La mise en place d'un canal de communication direct (ligne dédiée) entre les agents des CFC et les forces de l'ordre, afin de faciliter les appels en cas d'urgence (fraude aggravée, comportement menaçant, refus d'obtempérer...).

Ce partenariat vise à sécuriser l'environnement de travail des agents, à renforcer l'efficacité des dispositifs de contrôle, et à garantir une réponse rapide et proportionnée aux incidents les plus sensibles.

En somme, cette amélioration des capacités d'intervention traduit une volonté claire de CFC de passer d'un modèle de contrôle réactif à un modèle proactif, structuré et légitime, capable de répondre efficacement aux défis de la fraude sur l'ensemble du réseau.



3. Mise en place de sanctions et de tarification différenciée à bord

Dans un souci d'équité tarifaire, de responsabilisation des usagers et de préservation des recettes, le CFC entend mettre en œuvre un ensemble de mesures visant à dissuader les comportements frauduleux et à valoriser l'achat anticipé des titres de transport. Ce volet du plan s'appuie à la fois sur l'instauration d'une tarification différenciée à bord et sur le renforcement du cadre répressif en cas d'infraction.

a. Majoration des ventes à bord : une mesure incitative et dissuasive

Il est important de rappeler que le CFC n'a appliqué aucune hausse tarifaire depuis 2015, témoignant d'une volonté de stabilité des prix au bénéfice des usagers. Toutefois, pour lutter contre les pratiques opportunistes consistant à monter à bord sans billet, il devient nécessaire de différencier le tarif appliqué à bord de celui pratiqué en gare ou en ligne.

Ainsi, un système de majoration sera mis en place (sous réserve d'approbation par l'autorité organisatrice) pour les titres achetés directement auprès des agents dans les trains, sauf dans le cas d'une démarche spontanée et immédiate du voyageur auprès du personnel à bord. Ce système reposera sur deux grilles distinctes :

- Pour les grandes lignes, une majoration proportionnelle à la distance parcourue (basée sur le tarif kilométrique).
- Pour les services périurbains, une majoration fixe de 50 % sur le tarif applicable en gare.

Cette mesure vise à inciter les voyageurs à anticiper leur achat, à travers les canaux de vente classiques, tout en maintenant une possibilité d'achat en dernier recours, dans un contexte encadré et équitable. Elle sera intégrée dans le logiciel de vente, sans nécessiter de développement technique complexe.

b. Conditions de déploiement : accessibilité, formation et cohérence

Pour que cette politique tarifaire différenciée soit bien acceptée par les usagers, elle doit s'accompagner de mesures facilitant l'accès aux titres de transport :

- Déploiement de nouveaux canaux de distribution : e-boutique, offices de tourisme, commerces de proximité, ou encore distributeurs automatiques dans les gares les plus fréquentées.
- Communication claire et anticipée sur les modalités de la majoration, pour éviter les malentendus ou les réclamations injustifiées.

Par ailleurs, une formation spécifique des agents de train sera mise en place afin de garantir :

- Une application uniforme des règles de majoration,
- Une posture commerciale adaptée, alliant fermeté, pédagogie et professionnalisme dans la gestion des situations à bord.

c. Renforcement des sanctions : crédibiliser le dispositif de contrôle

En complément de la tarification dissuasive, le CFC instaurera un barème d'amendes renforcé, gradué en fonction de la gravité de l'infraction et conforme à la réglementation en vigueur (ce point demandera une étude complète ultérieurement). Ce barème vise à :



- Marquer les comportements frauduleux d'une réponse claire et proportionnée,
- Préserver l'équité entre les voyageurs qui s'acquittent de leur titre et ceux qui cherchent à s'y soustraire.

Enfin, les fraudeurs multirécidivistes pourront faire l'objet de mesures plus sévères, telles que l'interdiction d'accès temporaire ou permanente au réseau, dans le cadre d'une démarche coordonnée avec les forces de l'ordre et les autorités judiciaires si nécessaire.

Ces mesures tarifaires et répressives, en cohérence avec les efforts de modernisation et de contrôle du réseau, visent à installer durablement une culture de la responsabilité et du respect des règles au sein de la communauté des usagers.

4. Création et optimisation du traitement administratif des infractions

Bien que cela ne concerne pas directement le service exploitation, il convient d'en parler, car en effet au-delà des actions de terrain et des mesures dissuasives, la lutte contre la fraude nécessite également un traitement administratif rigoureux, fluide et efficace. L'optimisation des processus liés à la verbalisation, au suivi des infractions et au recouvrement des amendes est donc un levier stratégique pour garantir la crédibilité et l'efficacité globale du dispositif de contrôle. Cette optimisation reposera sur trois axes complémentaires : la digitalisation, le suivi renforcé et la régulation des accès.

a. Digitalisation des procédures : créer un traitement des infractions

Établir le process et numériser les procès-verbaux représente une première étape essentielle vers une gestion plus fluide et plus réactive des infractions constatées. Cette digitalisation permettra :

- Un traitement administratif accéléré, avec moins d'erreurs, une meilleure lisibilité des données et une réduction des délais entre la constatation de l'infraction et l'envoi de la notification.
- La centralisation et le suivi des infractions dans une base de données unifiée, facilitant la gestion des cas et la génération de statistiques fiables.
- La détection automatique des fraudeurs récurrents, grâce à l'analyse des données historisées, permettant d'identifier les comportements problématiques et d'adapter les réponses en conséquence (amendes renforcées, interdictions, signalements...).

b. Suivi et relances : garantir l'effectivité des sanctions

Une fois les infractions enregistrées, il est impératif de s'assurer du suivi et du recouvrement effectif des amendes. Pour cela, un système de traçabilité des infractions devra être mis en place. Il permettra de :

- Suivre en temps réel l'état de traitement de chaque dossier (PV émis, envoi, paiement, relance, recouvrement...),
- Générer automatiquement des relances systématiques à l'encontre des contrevenants n'ayant pas réglé leur amende dans les délais impartis.

Ce processus rigoureux contribue à renforcer la crédibilité du dispositif répressif, à responsabiliser les fraudeurs, et à réduire les pertes liées aux impayés.



5. Contrôle d'accès en gare

À moyen terme, et en complément des actions humaines et numériques, le CFC envisage de renforcer le contrôle à l'accès au réseau, vers une régulation physique des flux, en agissant directement sur les infrastructures en gare. Deux dispositifs sont envisagés et devront faire l'objet d'une étude de faisabilité plus poussée :

- L'installation de valideurs dans les gares adaptées, permettant aux usagers de valider leur titre avant d'accéder aux quais ou au train. Ce geste simple devient un point de contrôle automatique et visible.
- La mise en place de portiques d'accès, dans les gares où cela est techniquement et économiquement pertinent. Ces portiques permettraient de filtrer physiquement les entrées sur les quais et de bloquer l'accès en cas d'absence de titre valide.

Ce projet sera étroitement coordonné avec l'arrivée de la future billettique numérique souhaitée par la Collectivité de Corse, afin d'assurer la compatibilité des équipements et l'intégration fluide dans le parcours client, et devra faire l'objet d'une étude complémentaire avec l'aide d'organisme externe.

L'ensemble de ces mesures vise à rendre la lutte contre la fraude plus systématique, plus structurée et plus efficace, en mobilisant les outils numériques, les données et les infrastructures physiques. Il s'agit non seulement de sanctionner les comportements déviants, mais aussi de prévenir la récidive et de restaurer une logique d'équité et de responsabilité partagée sur l'ensemble du réseau.

Ce Plan de Renforcement de la Lutte contre la Fraude imaginé par le Chemin de Fer de la Corse s'inscrit dans une démarche durable, cohérente et résolument tournée vers l'avenir. Il ne s'agit pas d'une simple série de mesures ponctuelles, mais bien d'un changement de paradigme dans la manière d'appréhender les enjeux de régularité, de sécurité et de service public au sein du réseau ferroviaire.

Ce plan vise à instaurer une véritable culture de la responsabilité et du respect des règles, en affirmant une tolérance zéro face aux actes de fraude. Il répond à un double impératif : d'une part, protéger les recettes indispensables à la viabilité économique du réseau ; d'autre part, garantir aux usagers un cadre de voyage apaisé, où chacun participe à l'effort collectif par le paiement de son titre de transport.

Par ailleurs, ce plan constitue un levier de valorisation du personnel : en dotant les agents de moyens juridiques, techniques et organisationnels renforcés, il redonne du sens à leurs missions, accroît leur légitimité sur le terrain et renforce leur sécurité en situation. Le rôle des encadrants est également repensé pour qu'ils deviennent de véritables référents opérationnels et garants de la qualité de service.

La réussite de cette stratégie repose sur une approche systémique, combinant :

- Des mesures dissuasives efficaces (sanctions, tarification différenciée),
- Une coopération renforcée avec les institutions publiques (forces de l'ordre, Collectivité de Corse),
- Des innovations opérationnelles et numériques (digitalisation, traçabilité, portiques, valideurs).



En somme, ce plan marque une étape structurante dans la modernisation des pratiques de contrôle au sein du CFC. Il contribue à asseoir un modèle de gestion plus rigoureux, plus équitable et plus respectueux des usagers comme des agents, et s'inscrit pleinement dans les engagements de service public portés par la Collectivité.

La mise en œuvre de ce plan devra s'accompagner d'un suivi rigoureux, d'évaluations régulières et d'une communication transparente avec les voyageurs et les partenaires, afin d'en garantir la légitimité, l'efficacité et l'appropriation à long terme.