



**Nord-Pas-de-Calais-Picardie**

**Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports**

E-mail : [fnautnpdcpicardie@orange.fr](mailto:fnautnpdcpicardie@orange.fr)

Avril 2016

## **Renouvellement du matériel Intercités Souhaits de la FNAUT HdF**

Bien que le choix du matériel ne relève pas directement de notre compétence en tant qu'association d'usagers, nous nous permettons de faire état de notre expérience en tant que voyageurs dans les « Hauts de France » pour faire part à la Région de nos attentes en matière de trains Intercités.

A force d'être en butte à des pannes ou des défaillances récurrentes, nous avons fini par nous pencher précisément sur leur origine et à développer une certaine expertise que nous souhaitons vous livrer par ce courrier un peu long et technique. Ces propositions s'appuient également sur l'expertise fournie par la FNAUT nationale, qui se préoccupe comme nous du confort et des possibilités du matériel que nous allons ensuite utiliser pendant quelques décennies.

Contrairement au parc TER qui a fait l'objet d'une modernisation continue, le matériel Intercités, bien que d'un niveau de confort reconnu par la grande majorité des usagers, arrive en fin de vie et se révèle peu fonctionnel sur plusieurs aspects.

L'urgence consiste au remplacement des locomotives thermiques utilisées entre Amiens et Boulogne (BB 67400), dont les moins anciennes dépassent les 40 ans et qui sont sujettes à de nombreuses pannes. Une solution pour l'exploitation de la ligne Boulogne – Paris semble actée avec la commande, par l'Etat, de Coradia Liner, dérivés du Régiolis mais qui bénéficieront normalement d'un niveau de confort supérieur. Bien qu'imparfaits, ces automoteurs seront les bienvenus pour améliorer la fiabilité et la rapidité de ces trains en attendant une électrification complète de la ligne qui est prévue aux CPER des deux anciennes Régions.

Quel que soit le résultat des négociations avec l'Etat sur le montage financier retenu et l'autorité organisatrice, le remplacement des autres rames Corail, utilisées sur les relations Maubeuge -Cambrai – St-Quentin – Paris et Amiens – Paris devra également être engagé. En outre ce type de rame aurait parfaitement sa place, vu les distances à parcourir, sur des liaisons comme Amiens-Rouen actuelles, ou Lille-Metz à créer.

En effet, même si la situation est moins critique que celle des BB67400, ces rames et leurs locomotives accusent un âge avancé qui se ressent de plus en plus sur la fiabilité, comme en témoignent leur remplacement fréquent par du matériel TER ainsi que les voitures manquantes sur certains trains. De plus une obsolescence de conception rend leur exploitation très délicate au quotidien sur nos lignes à trafic dense :

- Pas de réversibilité donc obligation de remettre une locomotive en tête de train avant le départ, ce qui induit des occupations de quais prolongées à Paris Nord (très problématique dans une gare saturée !), impossibilité d'utiliser certaines gares en tant que terminus partiel en cas de travaux ou de perturbation inopinée. On ne peut que regretter sur ce point la passivité de la SNCF alors que la réversibilité est pratiquée depuis longtemps sur Paris - Le Havre par exemple.

- L'impossibilité de verrouiller efficacement les portes à basse vitesse et d'obtenir la confirmation que leur fermeture est effective, ce qui pose des problèmes de sécurité des voyageurs et implique des procédures de départ particulières coûteuses en personnel pour limiter les risques, sans toutefois les écarter totalement.

**- L'absence d'accessibilité aux personnes handicapées alors que les gares font l'objet d'un programme d'adaptation aux matériels à plancher bas.**

Tous ces constats sur l'existant montrent que la rentabilité insuffisante des Intercités est largement due au manque d'innovation de la SNCF sur ces trains.

Après ces constats, nous souhaitons attirer votre attention sur des éléments qu'il nous semble utile de prendre en compte pour le renouvellement du matériel :

- A court terme (2017) : Le matériel Corail, hors relation Boulogne-Paris, ne pouvant raisonnablement pas être remplacé avant plusieurs années, il est nécessaire d'obtenir de la SNCF qu'une partie du matériel Corail libéré par les Coradia Liner (Régiolis IC), au lieu d'être réformé rapidement par la SNCF comme on le constate ailleurs, constitue un parc de réserve afin d'améliorer le respect des compositions des rames et la disponibilité des locomotives.

- A moyen terme : Le remplacement de l'ensemble du matériel Corail, devenu obsolète, par des rames conciliant capacité assise supérieure aux rames Corail 10 voitures, niveau de confort adapté aux longs trajets et souplesse d'exploitation, doit être engagé rapidement, étant donné le délai très long entre la commande et la mise en service d'un matériel ferroviaire.

Outre les attentes évidentes, et pour certaines obligatoires, qui sont à exiger d'un matériel neuf (accessibilité, climatisation, fiabilité...), nous souhaitons que les trains destinés à prendre la relève des Intercités répondent aux spécifications suivantes, et ce, indépendamment du constructeur ou de la base technique (existante ou à concevoir) retenue.

- **Capacité assise**

Les rames Corail comportent près de 790 places en 10 voitures.

Actuellement, certains trains Intercités, y compris directs, sont en limite de capacité voire surchargés (1). Le nouveau matériel devra donc être de capacité bien supérieure (environ 900 places) pour répondre à l'augmentation pour les 30/40 prochaines années. L'achat de rames de capacité équivalente ou légèrement supérieure à celle

du matériel actuel pour réaliser des économies à court terme imposerait, d'ici quelques années, l'ajout de circulations aux heures de pointe, ce qui se révélerait au final plus coûteux en termes d'investissements et d'exploitation. Vu les longueurs de quais limitées de certaines gares cela induirait probablement du matériel à 2 niveaux.

### **-Confort**

Le nouveau matériel devra supporter la comparaison avec les voitures Corail, qui représentent encore la référence en matière de confort pour la plupart des usagers (sauf accessibilité). Un remplacement par un matériel TER, sans aménagements spécifiques, constituerait une forte dégradation des conditions de transport.

Ce matériel devra donc être équipé de :

- Sièges dignes d'un train « grandes lignes » : c'est le premier critère d'appréciation des voyageurs
- Une 1<sup>ère</sup> classe dont le niveau de confort justifie réellement la différence de prix avec la 2<sup>nde</sup>
- Tablette, prise et liseuse à chaque place
- Espaces bagages généreusement dimensionnés, si possible visibles depuis la plupart des places assises
- Racks de stockage des petits bagages à main et manteaux au dessus des sièges
- Portes automatiques, séparant les espaces de voyage des intercirculations (qui restent bruyantes malgré les progrès accomplis) et des plateformes d'accès
- Portes vélos en nombre suffisant (de l'ordre de 3 vélos par voiture) et pratiques d'utilisation.
- Afficheurs automatiques indiquant les places réservées et le parcours correspondant, par exemple comme pratiqué en Allemagne. La réservation facultative est en effet un facteur important de qualité de service pour les voyageurs sur longues et moyennes distances : elle assure la simplicité d'accès aux trains à tous les voyageurs qui ne peuvent pas programmer leur déplacement ; elle permet aussi plus facilement aux personnes se déplaçant en groupe de voyager ensemble. La réservation facultative sans affichage et la réservation obligatoire sont toutes les deux de mauvaises solutions : la 1<sup>ère</sup> est une source de conflit entre usagers et d'inconfort (un voyageur sans réservation risque de devoir céder sa place durant son trajet), la 2<sup>nde</sup> réduit la souplesse d'accès au train, souplesse qui est fondamentale pour les usagers face à concurrence de la route sous toutes ses formes (car, covoiturage). L'étiquetage papier (« volant marque place »), malheureusement abandonné par Intercités malgré notre désapprobation, peut remplir les mêmes fonctions mais impose une préparation plus longue de la rame avant chaque circulation.
- Un distributeur de boissons, snack et confiseries souhaitable pour les longs trajets.

### **-Souplesse d'exploitation**

La souplesse d'exploitation sera grandement améliorée par l'utilisation de rames réversibles, mais d'autres critères, moins connus, sont à prendre en compte :

- Présence de portes d'intercirculation verrouillables entre les voitures : elles sont indispensables pour éviter la condamnation d'une rame complète (donc la suppression d'un train dans le cas d'une circulation en unité simple) en cas d'avarie dans une voiture, par exemple bris de vitre ou dysfonctionnement d'une porte donnant sur l'extérieur.

- Disposer d'un « dispositif de correspondance » permettant au chef de bord de donner le départ du train (les matériels TER neufs n'en sont malheureusement pas équipés (2) ) et de demander l'arrêt d'urgence du train en cas d'incident voyageur au départ (le Signal d'Alarme par Interphonie ne remplit pas cette fonction aussi efficacement). L'absence de ce dispositif impose la présence d'un « agent expéditeur » sur le quai à Paris Nord, ce qui augmente inutilement les coûts d'exploitation et le risque de retard faute de personnel présent (3).
- Acquérir des éléments de compositions facilement modulables permettant des ajustements du nombre de voitures en fonction du trafic et des compositions de grande capacité chaque fois que nécessaire sans avoir à recourir à des unités multiples à 3 éléments. Une trop grande segmentation des trains aurait en effet pour conséquence d'entraver la répartition des voyageurs, les services à bord et la lutte anti-fraude.
- En outre avec ces unités multiples nous souhaitons que dans l'avenir des trains à double destination (« bi-tranches ») soient prévus, ce qui évitera des ruptures de charges vers des correspondances TER. Par exemple un tronç commun Paris St Quentin, puis une rame Maubeuge (-Charleroi) et une rame Cambrai (-Lille) qui du même coup améliorerait la liaison Lille - St Quentin.

Pour les usagers, l'enjeu est de taille puisque la qualité et le confort du matériel sont déterminants pour l'avenir des trains Intercités qui sont des trains indispensables à un aménagement équilibré du territoire.

*(1) La forte surcharge de certains Intercités semi-directs en début de pointe du soir est due aux trous d'offre importants qui les précèdent :*

*- 12023 (16h04 Paris – Amiens) qui part après un trou d'offre d'1h27 pour Creil et de 2h pour Clermont, St-Just, Longueau et Amiens.*

*- 12321 (16h34 Paris – St-Quentin) qui suit un trou d'offre de 3h en direction de Noyon, Chauny, Tergnier et St-Quentin et de 1h57 en direction de Compiègne et Pont.*

*La solution retenue a consisté à déplacer l'arrêt à Creil sur l'IC 2025 de 16h31 plutôt que d'activer les sillons disponibles qui auraient résolu le problème (15h34 et/ou 16h19), avec un effet positif sur la saturation du 16h04 mais insuffisant sur celle du 16h34, en particulier le vendredi.*

*(2) Le chef de bord peut demander l'arrêt immédiat au conducteur en actionnant le dispositif de correspondance après la fermeture des portes. Le signal d'alarme par interphonie ne permet pas la même réactivité puisqu'il a uniquement pour fonction d'entrer en contact avec le conducteur.*

*(3) Sur la plateforme Grande Lignes de la Gare du Nord, un agent doit systématiquement demander l'ouverture du signal de sortie et donner le départ au conducteur. Dans le cas d'un matériel non-équipé de dispositif de correspondance, ce rôle est assuré par un agent expéditeur, comme c'est le cas sur les AGC, Régionalis et Régio 2N (la procédure est encore plus complexe sur Corail.*