

Renouvellement du matériel Corail

Caractéristiques fonctionnelles

I- Introduction

L'importante série de voitures Corail, dont les premières mises en service ont eu lieu en 1975, a permis de renouveler de façon importante le matériel utilisé pour les dessertes « grandes lignes », avant même la mise en service des TGV.

Le présent document constitue un recueil justifié des attentes de la clientèle concernant le renouvellement de ce matériel qui devra à l'avenir continuer d'assurer nombre de dessertes « grandes lignes », en complément de celles assurées par les TGV.

La longévité importante des matériels ferroviaires constitue un avantage économique mais aussi un inconvénient commercial. Une erreur stratégique consisterait à spécifier un matériel « au plus juste » aujourd'hui, ce qui conduirait à une économie d'investissement à court terme, mais pénaliserait fortement le bilan d'exploitation sur la durée de vie du matériel.

Nombre de fonctionnalités demandées relèvent d'un besoin évident d'amélioration de qualité et de services à bord qui ne sont pas, dans bien des cas, à l'origine de surcoûts importants. Cette évolution est d'ailleurs « naturelle » compte-tenu de l'amélioration constante de la concurrence. On peut citer comme exemples le GPS dans les voitures, les panneaux d'information sur les autoroutes, la vidéo dans les avions, y compris sur les vols « low cost ».

On comprend par ailleurs facilement que les durées de voyages pouvant être plus élevées en trains Corail qu'en TGV, il est encore plus important, en contre partie, que confort et services à bord soient de niveau élevé : le temps consacré au voyage, ressenti comme « perdu », est valorisé et constitue un avantage propre du mode ferroviaire par rapport à l'automobile ou l'autocar.

Un exemple récent de succès d'une telle politique qui, en dehors de la vitesse, consiste à « tirer la qualité par le haut » est donné avec les TER pour lesquels les régions, contrairement aux pratiques antérieures, ont spécifié la climatisation malgré des durées de trajets relativement courtes. Non équipés, les TER récents seraient déjà frappés d'obsolescence car de plus en plus de bus urbains sont aujourd'hui climatisés malgré des trajets encore plus courts qu'en TER. D'autre part, n'évoque-t-on pas dès à présent la possibilité d'accès à internet dans ces trains ?

Ce renouvellement constitue un enjeu fort pour l'avenir des dessertes ferroviaire nationales.

Ainsi, le matériel Corail renouvelé doit pouvoir véhiculer une nouvelle image du transport ferroviaire, complémentaire à celles du TGV et du TER, en tentant de donner un certain plaisir au voyage, à la manière des efforts fournis par l'industrie automobile. Le voyage par le mode ferroviaire doit être considéré et vécu comme un moment de détente, de confort, de calme, tout en pouvant être mis à profit pour une occupation ludique ou professionnelle.

II- Les dessertes à couvrir

Le matériel renouvelé doit pouvoir couvrir l'ensemble du domaine anciennement dénommé « grandes lignes ».

Sont concernées toutes les liaisons à courte, moyenne et longue distance entre grandes villes non desservies par TGV ainsi que celles à caractère de cabotage entre villes moyennes, y compris sur les axes parallèles aux lignes à grande vitesse.

Les exemples suivants illustrent les différents cas possibles.

➤ Courte distance :

- dessertes « grandes lignes » du grand bassin parisien : Paris – Rouen, Paris – Amiens, Paris – Troyes,
- Marseille – Perpignan, Caen – Tours.

➤ Liaisons à caractère de cabotage sur moyenne et longue distance :

Nantes – Rennes – Caen – Rouen, Nantes – La Rochelle – Bordeaux, Clermont-Ferrand – Montluçon – Limoges – Bordeaux, Paris – Châlons-en-Champagne – Nancy – Strasbourg.

➤ Dessertes « grandes lignes » à moyenne et longue distance :

Bayonne – Toulouse – Montpellier – vallée du Rhône / Côte d'Azur, Strasbourg / Metz / Reims – Lyon – vallée du Rhône, Rennes – Nantes – Bordeaux - Bayonne.

Le périmètre des dessertes nationales hors TGV présentant un caractère « Intercités », ainsi que leurs principales caractéristiques, est explicité dans le document FNAUT intitulé : « Schéma directeur Intercités » d'octobre 2009.

III- Les options possibles

Pour le renouvellement du matériel, voitures attelées à une locomotive ou rame automotrice, présentent des avantages et inconvénients respectifs, indépendamment des aspects économiques.

Il n'est pas dans les compétences de la FNAUT de proposer une solution plutôt qu'une autre. Les deux solutions peuvent cohabiter compte tenu de la diversité des besoins. Seules les fonctionnalités attendues sont mentionnées ci-dessous. Les quelques solutions évoquées ne constituent que des propositions. Dans tous les cas, elles doivent être adaptées à un confort « grandes lignes ».

Les services à bord, tels que la restauration, les espaces pour les bagages et pour les vélos et l'emplacement destiné au personnel de bord en contact avec la clientèle, doivent être

disponibles pour l'ensemble des voyageurs, quelle que soit l'option retenue, par exemple en cas d'absence d'intercirculation avec un couplage de rames automotrices.

De même, quelle que soit l'option, le matériel doit être « multi mode » au niveau « traction » : thermique, électrique, courants continu et alternatif, pour permettre des liaisons sans changement de train au passage d'une ligne électrifiée à une autre qui ne l'est pas, et surtout réversible pour réduire les temps de stationnement en cas de rebroussement.

IV- Les fonctionnalités attendues

1- Fonctions générales

1.1- Vitesse maximum : 200 km/h

1.2- Traction « multi modes » (rames automotrices) : thermique, multi courant

1.3- Performances « traction-freinage » élevées. C'est un élément très important pour des dessertes « grandes lignes » mais aussi de cabotage entre villes moyennes.

1.4- Réversibilité (voitures attelées à une locomotive)

1.5- Modularité des compositions permettant des ajustements assez fins en fonction du trafic. Par exemple, sur Paris – Cherbourg, des rames de 9 voitures correspondent bien aux besoins de l'exploitant. Sur Paris – Clermont-Ferrand, on ne dispose que de 7 ou 14 voitures. Cette modularité doit permettre l'exploitation de trains à tranches multiples de compositions différentes. Exemples : relations Paris – Brive – Rodez / Toulouse, Marseille – Toulouse – Bordeaux / Bayonne pour lesquelles les compositions pour Rodez et Bayonne peuvent être différentes de celles pour Toulouse et Bordeaux.

La modularité de la composition est un avantage spécifique au mode ferroviaire. Il est indispensable que cette caractéristique puisse être pleinement valorisée, par exemple pour les pointes de trafic ou les transports de groupes. Elle n'est pas incompatible avec une exploitation avec des « coupons » de compositions fixes, mais adaptés à la capacité ou aux aménagements nécessaires aux trois grandes catégories de dessertes à assurer.

1.6- Intercirculation large pour assurer un passage « fluide » de la clientèle, des PMR, du personnel de bord, du service de restauration, et pallier des défaillances techniques de voitures (éclairage, chauffage, climatisation, toilettes).

1.7- Facilité d'accès et rapidité d'échanges. Les relations Corail comportent souvent plus d'arrêts que les relations TGV. Le temps qui peut être gagné grâce à l'amélioration des infrastructures ne doit pas être perdu lors des arrêts. La solution TGV : faible nombre de portes, ouverture lente est à proscrire. De même, par rapport au matériel Corail actuel, le niveau du plancher devrait être abaissé et la raideur de l'embarquement réduite.

1.8- Possibilité d'accès autonome pour les PMR dans au moins une voiture facilement repérable par tranche exploitée, par exemple toujours au milieu d'un « coupon ».

2- Confort

2.1- Sièges au standard « grandes lignes » : espace, dossiers inclinables, accoudoirs relevables ne créant pas de saillie par rapport aux dossiers en position relevée, assises indépendantes pour le confort mais jointives pour pouvoir asseoir un enfant jeune entre deux adultes, trois places de front en 1^{ère} classe. Le maintien de la 1^{ère} classe est indispensable pour les trajets d'une heure et plus.

2.2- Tablettes à toutes les places pour lecture, ordinateur portable, restauration..., y compris dans les compartiments avec possibilité dans ce cas d'intégration dans l'accoudoir comme dans les sièges des salles de conférences. Les tablettes doivent être munies de rebords pour éviter les chutes d'objets dans les courbes. Un porte-gobelet et un porte-revues doivent être associés à chaque place.

2.3- Prises de courant disponibles et alimentation USB pour chaque place pour les ordinateurs, lecteurs de DVD..., indispensables compte tenu de la durée des voyages plus élevée qu'en TGV.

2.4- Bonne visibilité sur l'extérieur à toutes les places, sans exception. Cette fonctionnalité ne relève pas du détail. Elle est évidente et mise en valeur dans l'automobile. Une place sans visibilité dévalorise fortement le voyage en train. Cette question est souvent négligée avec le matériel moderne alors que la solution est gratuite si elle est prise en compte dès sa conception. Si la réservation comporte l'option fenêtre, ce n'est pas pour se retrouver devant un trumeau !

2.5- Grandes fenêtres à caractère panoramique, à l'image de l'autocar et à l'inverse de l'avion ou du TGV.

2.6- Variété des espaces : compartiment, couloir central, pour téléphoner, restauration variée, espaces familles, coin jeu bien isolé pour calmer les enfants turbulents... L'absence de monotonie (pas de longs alignements de sièges, espaces réduits pour plus d'intimité, ruptures délibérées de « volumes » mais n'entravant pas la circulation) améliore fortement le ressenti du voyage. L'enquête menée récemment par la SNCF sur le confort du train du futur ne doit pas être limitée aux seuls TGV.

2.7- Variété de positionnement des sièges, face à face et en enfilade.

2.8- Deux rangées de « porte-bagages ». Cette disposition, quand elle existe, est très appréciée de la clientèle : une rangée porte-bagages proprement dite et une rangée porte vêtements.

2.9- Possibilité de ranger de façon visible (pour le contrôle de l'étiquetage) des bagages ou des poussettes pliantes sous les sièges et entre dossiers de rangées dos-à-dos (gain de place, facilité de surveillance par les propriétaires).

2.10- Eclairage collectif à deux niveaux, jour et nuit, et individuel.

2.11- Climatisation à température réglable par espace : de nombreux voyageurs se plaignent d'avoir trop froid dans les trains Corail comme dans les TGV.

2.12- Toilettes avec des réserves renforcées par rapport au niveau actuel permettant des roulements à « demi-tours » rapides pour améliorer la productivité du matériel et accepter une suppression exceptionnelle de réapprovisionnement sans dégrader la qualité de service. Les mécanismes retenus (robinetterie, verrous, sèche-mains) doivent privilégier la simplicité et la robustesse afin d'être toujours disponibles. Dans le cas de rames automotrices de composition très réduite, deux toilettes au minimum sont indispensables. Des locaux urinoirs-lavabos seraient intéressants (propreté, consommation d'eau). Les toilettes sont l'objet de doléances (disponibilité, état de fonctionnement, propreté) de plus en plus nombreuses. Des cas de rames entières qui ne sont pas approvisionnées dès le départ, sont également signalés.

2.13- Boîtes à déchets bien dimensionnées pour déposer des restes de repas, emballages divers encombrants... Si nécessaire, afin de ne pas limiter l'espace disponible au niveau des places assises, des réceptacles de grandes dimensions pourraient être mis à disposition sur une plateforme en extrémité de chaque voiture, avec possibilité de tri sélectif comme dans les voitures allemandes.

3- Services

3.1- Des opérations simples de nettoyage courant ou de petit entretien doivent être possibles en cours de voyage, comme en Allemagne. Un petit local est à prévoir par tranche d'exploitation pour contenir le matériel nécessaire. Sur la porte de ce local, une affiche lisible par le client, doit permettre d'attester la mise en qualité du train, et en particulier la vérification et le nettoyage des toilettes (signatures et dates d'intervention) comme cela se pratique dans les hôtels certifiés en qualité, ainsi que dans les relais sur les autoroutes, qui ne prétendent pas pour autant à un haut niveau de standing hôtelier.

3.2- La réservation des places doit être facultative et possible à chaque place. Les places réservées doivent être repérables par tous les voyageurs, qu'ils soient ou non munis de réservation. Leurs numéros (chiffres lumineux, cristaux liquides tels qu'utilisés pour indiquer les prix dans les rayons des grandes surfaces...) doivent être affichables de manière automatique par des systèmes informatiques pour éviter les procédures coûteuses actuelles. Le choix du sens de marche doit être systématiquement possible. Une disposition simple consisterait à implanter les sièges de manière symétrique.

3.3- La restauration est un service qu'il est indispensable d'associer à un niveau de qualité « grandes lignes ». Les coûts nécessairement plus élevés des prestations embarquées limitent les demandes de la clientèle à la simplicité à condition qu'elle soit associée à la qualité. Selon la durée du trajet et l'importance du trafic plusieurs options sont possibles ; elles peuvent le cas échéant cohabiter :

- service à la place en 1^{ère} classe, plus ou moins élaboré,
- espace bar avec possibilité – point très important – de plats chauds, privilégiant des produits qu'il est difficile de se procurer « à terre » et à embarquer, et permettant une collation de niveau supérieur au « niveau sandwich »,
- dans tous les cas, une vente ambulante remplit de façon plus sommaire les mêmes objectifs que ci-dessus et est facile à mettre en place car très souple ; cela doit être le

« service minimum » dans chaque train, comportant au moins des coffrets repas froids à l'heure du déjeuner ou du dîner, si nécessaire sur réservation.

A minima également, un espace dédié à la restauration (cafétéria par exemple) est nécessaire pour créer un lieu de détente et de convivialité que le mode ferroviaire permet d'assurer sans perte de temps, contrairement à l'automobile. Dans les voitures-bar, il convient d'aménager deux espaces de consommation : un avec tables rondes et tabourets faisant fonction de bar, un autre équipé de tables et de chaises pour constituer une petite salle de restaurant.

Les voitures bar-Corail, réformées par la SNCF de façon incompréhensible alors qu'elles étaient en excellent état, offraient une vision satisfaisante des attentes de la clientèle au niveau de la conception du matériel, hors service à la place.

3.4- La fonction nursery est très appréciée. Des locaux sont à prévoir en 2^{ème} classe comme actuellement, mais aussi en 1^{ère} classe où, de façon économique avec la tarification « bambin », l'espace disponible plus important permet de poser plus facilement un couffin sur un fauteuil.

3.5- La présence humaine est essentielle. Le personnel de bord doit être disponible et disposer d'un local dédié, clairement identifié et accessible à l'ensemble de la clientèle.

3.6- Le transport des vélos et des skis doit pouvoir être assuré économiquement et facilement. Pour ce faire, des locaux dédiés doivent être disposés de manière à ce que les clients puissent les charger ou décharger rapidement, par exemple avec plancher des voitures au niveau des quais, et les fixer avec possibilité d'antivol par eux-mêmes.

3.7- L'information des voyageurs doit être à la fois sonore et visuelle et combinée à un système de surveillance de la rame. Les voyageurs doivent pouvoir recevoir en temps réel des informations sur les horaires, les correspondances, les travaux, les incidents de trajets... De telles fonctions contribuent à accroître le confort et l'attractivité des transports en commun. Elles vont être disponibles très prochainement dans le tram-train Alstom Citadis-Dualis. Le niveau du standard « grandes lignes » doit évidemment être au moins égal à celui du « périurbain ». Si nécessaire, comme en Allemagne, ces systèmes peuvent être financés par de la publicité.

V- Quelques « plus » en matière de confort

1- Sièges orientables. Nombre de voyageurs – mais pas tous – apprécient de pouvoir disposer d'un siège orienté face à la marche. La réalisation d'une petite série de voitures à siège orientables ou réversibles permettrait d'expérimenter cette formule peu usitée en Europe sauf dans les trains Talgo, mais fréquemment en vigueur en Amérique.

2- Accès à internet. L'utilisation d'internet est impossible en voiture pour la personne qui conduit. Il est évident que dans un avenir proche son accès ne cessera de s'étendre en avion, dans les TGV mais aussi dans les TER. Il serait aberrant de ne pas prévoir l'utilisation de ce service dans le nouveau matériel Corail, appelé à être en service plusieurs dizaines d'années. Par rapport à l'automobile, cela permettrait de valoriser très fortement le voyage en train, au

sens proposé par la FNAUT dans le « Schéma directeur Intercités ». On peut considérer que l'accès généralisé à internet est aujourd'hui devenu indispensable.

3- Informations GPS... Sur la route comme dans l'aérien, de plus en plus d'informations « accessoires » au transport lui-même sont mises à disposition de l'automobiliste ou du passager : données géographiques, température extérieure... De telles données, disponibles par exemple dans l'espace restauration, agrémenteraient le voyage et inciteraient la clientèle à se restaurer dans le train. Aujourd'hui et plus encore demain, l'agrément d'un voyage ne peut plus s'appuyer seulement sur des données techniques, de confort ou de service. L'automobile et l'avion montrent la voie... Il est impératif que le chemin de fer suive ces progrès.

VI- La modernisation du matériel

A l'expérience, les voitures Corail se révèlent très robustes. Avec les modernisations effectuées jusqu'à présent, de la plus élaborée (rames TéoZ) aux plus simples réalisées tant par la SNCF que par certaines régions, leur confort demeure très apprécié.

Des mesures d'augmentation de la durée de vie, après une expertise technique, accompagnées de légères mises à niveau, ne présenteraient aucun inconvénient du point de vue de la clientèle. Ces modernisations partielles permettraient dans une première étape de limiter les commandes à des séries assurant des fonctions nouvelles ou modernisées : accessibilité des PMR avec des voitures à plancher bas, restauration... Les économies ainsi réalisées permettraient aussi de financer plus facilement le léger « saut de qualité » indispensable pour assurer la pérennité et donc le développement des dessertes « Intercités ».

Une telle solution a été retenue en Suisse par un réseau privé : le MOB.

VII- Les trains de nuit

1- Fonctions générales

Malgré le développement du réseau de lignes à grande vitesse, les trains de nuit sont appelés à jouer un rôle, certes réduit mais très important, sur un certain nombre d'itinéraires structurant les dessertes nationales à longue distance pour les grandes agglomérations mais aussi les villes moyennes. Il en est de même pour les grands itinéraires internationaux.

Pour certaines relations le train de nuit doit être associé au transport des automobiles. A l'heure où le prix du pétrole est encore faible, le rail doit être la réponse à une nouvelle attente sociétale. Il y a là un vrai rôle de service public écologique et solidaire.

1.1- Il convient de viser deux grandes catégories de prestations :

- des places assises très confortables et bon marché pour la clientèle pour qui le prix est le critère principal de choix ; il s'agit pour le train de reprendre des parts de marché à la voiture et à l'avion « low cost », mais aussi au car à l'international ;
- des places couchées en améliorant très sensiblement le rapport qualité-prix pour proposer une alternative crédible en termes de confort et de gain de temps au voyage diurne en voiture, en train ou en avion.

1.2- La modularité des compositions des rames est essentielle, comme pour les relations diurnes, pour massifier les flux sans abandonner les relations dont le trafic potentiel est plus limité.

1.3- Les aménagements doivent permettre indifféremment des circulations nocturnes et diurnes. Par exemple, des circulations complémentaires de jour, assurant une desserte de villes moyennes avec un caractère de cabotage, permettraient à vitesse modérée mais à haut niveau de confort et à faible coût d'augmenter la productivité du matériel. « Révolutionnaire » au niveau ferroviaire, ce concept est pourtant pratique courante en aviation civile où en quelques dizaines de minutes les sièges des avions sont enlevés pour assurer des dessertes nocturnes pour le fret et la poste...

1.4- L'amélioration du rapport qualité-prix peut s'obtenir de manière économique par l'utilisation de matériel de grande capacité, par exemple avec des voitures à deux niveaux. Le succès de ce type de voitures est total pour les TGV et les TER. Il n'y a aucune raison pour qu'il n'en soit pas de même pour les dessertes « grandes lignes » sur le réseau classique.

1.5- Les rames doivent être « sécurisées » pour permettre des arrêts en pleine nuit afin de desservir certaines villes moyennes et leur permettre ainsi des arrivées matinales dans les grandes agglomérations « tête de ligne ».

- Les couloirs doivent être télé surveillés depuis le local du personnel de bord à l'exemple des pratiques de plus en plus fréquentes dans les lieux publics, commerces et transports en commun urbains.
- L'accueil doit être filtré à partir d'un nombre limité de portes, les sorties étant contrôlées par le personnel de bord en fonction des clients enregistrés au départ et les autres portes étant maintenues fermées.

2- Confort en places assises

2.1- Le concept actuel des voitures à sièges inclinables peut être reconduit tel quel, avec les mêmes améliorations que celles attendues pour les relations diurnes, mais avec du matériel de grande capacité.

2.2- Un semi-compartmentage des salles est souhaitable pour assurer la tranquillité des voyageurs lors des arrêts intermédiaires en regroupant les réservations par destinations et préserver l'intimité sans créer d'impression d'isolement.

3- Confort en places couchées

Les progrès à réaliser en matière de confort en 1^{ère} comme en 2^{ème} classe constituent un compromis en proposant un niveau de confort intermédiaire entre la voiture-couche actuelle et les voitures-lits allemandes ou les trains-hôtels espagnols avec équipement sanitaire complet par compartiment.

Le « modèle » proposé est, à quelques exceptions près, l'hôtel « low cost » transposé au train de nuit : personnel réduit, services automatisés, douches et WC communs, espaces fonctionnels et couchages confortables.

3.1- Compartiments à 4 couchettes + 2 lavabos-WC et 2 douches par voiture.

3.2- Compartiments à 2 lits + lavabos et armoire de toilette, 2 lavabos-WC et 2 douches par voiture. Des études conduites antérieurement par la SNCF ont montré la faisabilité de ces solutions (voir annexes 1 à 4).

3.3- Les couchages doivent être escamotables pour permettre la vente de compartiments individuels, et pouvoir être remplacés par des canapés pour les parcours diurnes.

3.4- Deux compartiments adjacents à deux places doivent pouvoir communiquer entre eux pour constituer des grands compartiments à quatre places.

4- Services

4.1- L'accueil, pour être filtré comme vu au § 1.5 ci-dessus, doit être centralisé par exemple par « tronçon » de 3 à 5 voitures, et disposé au milieu de chaque tronçon.

4.2- La restauration doit proposer des boissons chaudes et froides et des petits-déjeuners plus ou moins complets, par exemple sous forme de coffrets.

Elle doit être regroupée à partir de quelques points centraux, comme pour l'accueil, et organisée comme dans les hôtels « low cost » en espaces buffet automatisés équipés de distributeurs acceptant la monnaie et les cartes bancaires. Deux appareils au minimum sont nécessaire par espace buffet pour des questions de disponibilité. Le personnel de bord devrait pouvoir « accompagner » ce service et, par exemple, assurer une vente à la place dans les cabines-lits.

Pour les très longs parcours avec des départs relativement tôt, un service plus complet, de niveau analogue à celui des trains de jour, serait souhaitable.

4.3- De façon générale, le personnel de bord assurant la fonction d'accompagnement doit être réparti entre les différents « points-services » définis ci-dessus et assurer le service par « tronçons », comme pratiqué en Autriche.

4.4- Chaque compartiment équipé de places couchées doit disposer d'un système d'appel et de contact avec le « point-service ».

4.5- Une fonction réveil automatique serait intéressante pour les places couchées afin de libérer le personnel de bord et le rendre plus disponible pour accompagner le service de restauration et assurer la vente à la place dans les compartiments-lits.

5- Modernisation du matériel

La modernisation des trains de nuit mis au standard « Lunéa » constitue – malgré une très forte baisse de qualité pour la clientèle des voitures-lits – un progrès sensible en matière de confort pour les voyages en couchette.

Une opération analogue à celle proposée pour le matériel de jour serait intéressante, en commençant les renouvellements par les matériels assurant des fonctions nouvelles ou à améliorer, telle que la restauration dont le niveau, comme dans les trains de jour, est

aujourd'hui insuffisant ou les voitures-lits destinées à assurer un service de qualité assez voisine à celle des voitures récemment supprimées, mais à coût d'exploitation réduit.

VIII- Remarques complémentaires

La notion de niveau « grandes lignes » est très importante. Même sur des parcours d'une heure seulement, tels Paris – Orléans, le confort des voitures Corail est très apprécié. Sur des trajets plus longs, ce niveau est évidemment encore mieux perçu, par exemple sur Nantes – Orléans (2h30). Sur Marseille – Briançon (4h30), avec les AGC actuels (autorail régionaux, modernes et de bonne qualité), la clientèle regrette le confort des dessertes antérieures en matériel Corail.

Il est souhaitable que la décoration présente à la fois un caractère « moderne » et « classique ». Elle doit pouvoir en particulier être acceptée par toutes les catégories socioprofessionnelles et tranches d'âge de la clientèle. Le propre de la mode est de se démoder rapidement alors que les modernisations du matériel sont nécessairement espacées dans le temps. Revêtements et couleurs doivent limiter l'impact de l'usure et de la salissure. Ces principes sont largement appliqués en aviation, dans les autocars et les voitures.

IX- Conclusion

Le renouvellement des voitures Corail ne couvre pas le seul besoin des trains aujourd'hui dénommés Intercités, mais celui de l'ensemble des dessertes nationales et interrégionales entre grandes villes et villes moyennes, hors TGV, qui nécessitent un haut niveau de qualité associé à un mode de commercialisation unifié.

Les nouveaux matériels, rames avec locomotives ou automotrices, à un ou deux niveaux, devront aussi remplacer les trains « TéoZ » et « Lunéa » et assurer nombre de dessertes à long parcours en lieu et place de celles qui sont aujourd'hui fractionnées, source de baisse de qualité de service, donc de trafic et de recettes.

De même, nombre de trains Corail assurent de façon très satisfaisante aujourd'hui des dessertes TER interrégionales à long parcours dont le matériel devra aussi être remplacé.

Il est donc important que, pour réduire les coûts, les nouvelles commandes puissent bénéficier comme en 1975 d'un effet de série tout en échelonnant les livraisons, et quelle que soit l'autorité organisatrice.

Des modernisations partielles du matériel actuel, dont le niveau de confort reste apprécié de la clientèle, permettraient, en prolongeant leur durée de vie, de réduire encore ces coûts et de financer plus facilement en contre partie un nouveau matériel de bon standing, indispensable pour assurer l'avenir sur une quarantaine d'années des dessertes concernées dans un contexte d'amélioration permanente de la concurrence et de volonté politique d'inciter au report modal de la voiture vers le train.