

**CORAIL INTERCITES « ARC ATLANTIQUE »
BIENTOT DU NOUVEAU**

Le 2 octobre nous avons rencontré à Bordeaux Mme Mazières, la directrice de Corail Intercités « Arc Atlantique » qui nous a exposé les dernières nouveautés et les projets de son domaine.

Ce domaine, est d'ailleurs en pleine transformation, puisque son service vient de prendre la responsabilité du Bordeaux – Lyon et du Bordeaux – Clermont Ferrand et va perdre en décembre les trains Bordeaux-Hendaye et Bordeaux-Tarbes qui, suite a un accord avec le conseil régional d'Aquitaine, passeront plus logiquement sous la bannière TER,.

Ce transfert au TER va permettre de mettre des capacités supplémentaires sur Hendaye – Toulouse. Au prochain service, en décembre, le nombre de train CIC va passer de 7 à 10 trains quotidiens ou 12 en pointe hebdomadaire, c'est à dire 5 ou 6 AR au lieu de 3 ½.

Autre nouvelle importante, Arc Atlantique remplace toutes ses vieilles BB 9300, de plus en plus souvent en panne, et de moins en moins acceptés par les conducteurs, par des BB 7200 « achetés » à Fret. Elles sont dorénavant au nombre de 5 en Aquitaine gérés en pool par « Proximités » pour les TER et CIC.

Mais l'axe principal d'Arc Atlantique, qui lui donne son nom, est évidemment Quimper-Nantes-Bordeaux-Toulouse même si aucun train ne fait encore le parcours complet. Actuellement il y a trois allers-retours quotidiens Nantes-Bordeaux dont un est prolongé à Quimper et un autre à Toulouse (mais malheureusement pas tous les jours en certaines périodes). Un quatrième circule les vendredi et dimanche en soirée. A noter qu'un des Bordeaux-Nantes est prolongé certains jours à Rennes, mais malheureusement le retour direct n'existe pas.

La grande nouveauté du moment sur la ligne est l'introduction de voitures Corails rénovées. A terme, tout le parc de la ligne sera concerné avec une augmentation à près de 70 voitures pour compenser la perte de capacité inhérente à cette modernisation. L'accent est évidemment mis sur le confort avec moquette au sol, sièges plus spacieux, prises de courant en 1ère et 2ème classe, espaces à bagages au centre des voitures, espaces vélos, séparation des toilettes hommes et femmes. Chaque train disposera en plus d'une voiture spécifique UFR (utilisateur de fauteuil roulant). Le coût de cette rénovation réalisé par l'atelier de Périgueux est de 150 000 € par voiture et 300 000 € pour la voiture UFR.

Une autre amélioration envisagée serait le repositionnement du Bordeaux-Toulouse (14109 ou 14111 à l'aller et 14100 ou 14102 au retour) pour permettre le prolongement d'un second Nantes-Bordeaux à Toulouse, mais là aussi ce n'est pas facile avec un graphique très chargé et peu de trous à combler entre les TGV Paris-Toulouse, les TéoZ Grand-Sud et les TER.

La direction de ligne a aussi pour projet de remettre en place le 4ième AR entre Bordeaux et Nantes avec pour objectif une arrivée dans chacune de ces 2 villes avant midi, ce qui n'est pas possible avec la desserte actuelle.

Corail-Intercités c'est aussi une politique commerciale très dynamique qui n'est pas étrangère à une augmentation de trafic de 15% sur Arc Atlantique depuis 2005. Le trafic moyen est de 250 voyageurs par km-train sur Quimper-Toulouse et 125 sur les autres lignes. Cette action commerciale c'est évidemment de la publicités, la rénovation des voitures dont on vient de parler, des offres tarifaires ciblés, un peu à l'image de ce qui se fait sur le TGV ou les TéoZ, mais aussi une formation spécifique des contrôleurs (à La Rochelle), des nettoyeurs en parcours et la restauration ambulante.

Le point à améliorer est une meilleure adaptation de la capacité des trains au trafic pour éviter les surcharges trop souvent constatées (la non obligation de réservation pour ces trains rends les prévisions difficiles, mais ce n'est pas la seule cause).

Les indicateurs de régularité ne sont pas bon non plus. CIC à cheval sur plusieurs régions, mais en

dehors des grands axes, souffre plus que tout autre du moindre incident. La fiabilité du matériel de traction n'est pas non plus exempte de tout reproche. Une amélioration certaine est attendu avec le remplacement des 9300, mais reste le cas des 67400 qui se font vieilles et dont le remplacement n'est pas encore annoncé.

Cet entretien fut très riche et très cordial et nous avons pu exposer quelques unes de nos idées, comme la nécessité d'augmenter les fréquences sur Bordeaux-Nantes avec des trains moins lourd, la possibilité de mettre en place un Bordeaux-Rennes (et peut-être St Malo) plus régulier et pourquoi pas un Nantes (ou Quimper) - Hendaye qui justifierait pleinement l'appellation « Arc Atlantique », Nous avons aussi évoqué l'idée du remplacement des trains Corail par des rames automotrices réversibles conçus pour les grand parcours, dont le besoin est au moins évident et urgent pour les lignes du massif central. Nous n'avons pas pu malheureusement traiter le cas de ces lignes puisque Mme Mazières n'en a la responsabilité que depuis le mois dernier, et n'étais donc pas en mesure de répondre à toutes nos questions. Ce sera l'occasion d'un nouvel entretien dans les prochains mois.

Jacques Ottaviani
*président de la section
Aquitaine de l'AFAC*



Les BB67400 assurent encore toujours vaillamment les Corails Intercités sur Nantes-Bordeaux. Ici à Bordeaux St Jean le 18 février 2008.
Photo Jacques Ottaviani