

## **AVIS 15/01**

### **Acquisition prévue par la SNCB de voitures de type « M7 »**

Dans le courant du mois d'octobre 2015, un échantillon représentatif des membres du Comité a été invité par la SNCB à découvrir une maquette à l'échelle 1:1 de l'intérieur des compartiments de première et de deuxième classe des futures voitures de type M7. Cette maquette était exposée à Bruges dans les locaux du constructeur ferroviaire Bombardier.

Le Comité salue cette initiative orientée clients, même s'il regrette que n'étaient pas visibles des parties importantes de la nouvelle rame, dont entre autres, le compartiment destiné aux personnes à mobilité réduite (d'une importance évidemment cruciale !), les sanitaires et les emplacements prévus pour accueillir les éventuels vélos. De même, les diverses portes d'accès à la rame, et donc leur hauteur par rapport aux quais, n'étaient visibles que sur une esquisse "papier" à très petite échelle.

Pour l'entreprise ferroviaire, l'acquisition des M7 est un marché particulièrement important qui doit être qualifié de "marché du siècle". Selon diverses sources, à confirmer, il se monterait à plus de trois milliards d'euros et concernerait l'acquisition de pas moins de 445 voitures. Il s'agit donc d'une acquisition qui ne peut se faire qu'après mûre réflexion. Outre l'ampleur des budgets en jeu, il s'agit d'une décision qui engage irrémédiablement le futur. Étant donnée la durée de vie habituelle du matériel ferroviaire, de l'ordre d'une quarantaine à une cinquantaine d'années, ces rames de type M7 seront encore en service en 2060 ! Il importe donc, au moment du choix, de tenir compte des contraintes et des besoins d'aujourd'hui et de demain, mais aussi de celles et de ceux du demi-siècle prochain.

La prévision est un art difficile. Cependant plusieurs tendances lourdes doivent être prises en compte dans l'évaluation des besoins futurs des voyageurs ferroviaires et donc dans le choix du futur matériel: le nombre croissant de voyageurs, le vieillissement de la population et l'accroissement séculaire des générations (les jeunes générations sont de taille et de stature plus grande que les anciennes).L'augmentation de la demande et du nombre des voyageurs devraient, dans un monde idéal, être rencontrée par une augmentation du nombre de trains en service et de l'offre de trains-kilomètres, de préférence à l'augmentation excessive du nombre de voyageurs par train. L'utilisation d'un matériel ferroviaire dit "à haute densité" (nombre élevé de personnes transportées par rame) a fortiori si celui-ci est à deux niveaux – ce qui est le cas des futures rames M7 – permet certes d'augmenter le nombre de places assises dans chaque train, mais entre en conflit sérieux avec les tendances lourdes que sont le vieillissement de la population et l'accroissement séculaire des générations.

Le Comité n'a eu de cesse de rappeler l'urgence d'augmenter l'offre ferroviaire et de donner à chaque voyageur – et c'est le moins – une place assise. Dans un contexte où le nombre de trains-kilomètres est plafonné pour des raisons budgétaires et où la longueur des trains l'est aussi pour des raisons techniques, le recours à des rames à deux niveaux à haute densité

semble incontournable. Cependant, ce choix dicté par les contraintes est peu compatible avec les deux tendances lourdes mentionnées ci-avant.

L'augmentation constante de la part des personnes âgées et retraitées dans la population totale se répercute inévitablement sur le profil des voyageurs ferroviaires. Pour des raisons liées à l'âge et au pouvoir d'achat, ces personnes sont de plus en plus nombreuses à être captives des transports collectifs. Ces derniers doivent par conséquent adapter leur infrastructure mais aussi leur matériel roulant à cette nouvelle donne. Pour des raisons évidentes, les rames ferroviaires à deux niveaux, avec leurs nombreux escaliers ne sont pas adaptées à ce type de voyageurs.

En outre, sur base de ce qui semble avoir pu être observé à Bruges, le niveau des portes par rapport à la hauteur des quais, présente et future, est problématique. L'accès aux voitures de chemin de fer doit pouvoir se faire de plain-pied, c'est-à-dire sans aucune marche. Ceci est vrai pour les personnes âgées comme pour les personnes à mobilité réduite ; c'est aussi valable du simple point de vue de l'écoulement rapide des flux de passagers au moment du débarquement et de l'embarquement et donc du point de vue de l'exploitation. Les portes des nouvelles rames M7 doivent donc se situer à la même hauteur que les quais et donc prioritairement à une hauteur de 76 cm puisque c'est cette dernière qui est la hauteur standard des quais sur le réseau belge, hauteur standard qui se généralise au fur et à mesure de la rénovation des points d'arrêts. Deux configurations doivent absolument être exclues car elles ne correspondent à aucune hauteur de quai : d'une part une configuration avec des portes à une hauteur intermédiaire (située entre 55 et 76 cm) et d'autre part une configuration avec des portes sur les bogies, soit à une hauteur nettement supérieure à 76 cm. Ces deux configurations impliquent directement une, voire deux marches, et ne sont donc pas acceptables. Commander un tel type de matériel serait une erreur grave qui demanderait un demi-siècle avant de pouvoir être corrigée.

Toujours dans le domaine de l'accessibilité, le Comité insiste sur la nécessité absolue de prendre en compte les besoins des personnes à mobilité réduite et les besoins spécifiques propres à chaque forme de handicap, en ce compris ceux des personnes malvoyantes, tant pour l'accès aux voitures proprement dit que pour le cheminement au sein de celles-ci.

L'insertion de rames à deux niveaux dans le gabarit ferroviaire belge impose des restrictions quant à la hauteur sous plafond de chacun de ceux-ci, ce qui rend ce type de rame inconfortable pour les personnes de grande taille et de forte stature dont on observe l'augmentation croissante du nombre au cours du temps. Les compartiments des futures voitures M7 sont particulièrement exigus, et cette exigüité sera au cours de leur durée de vie de moins en moins compatible avec le profil des nouvelles générations, et donc de plus en plus mal ressentie. Elles reproduisent la réduction de l'espace de vie de chaque passager observée dans les - déjà - anciennes voitures de type M6, avec une perception accentuée du fait du choix de coloris sombres dans le cas de la voiture d'exposition. L'augmentation du nombre de sièges par mètre carré sans réduction inconsidérée de la place pour les jambes est obtenue par une réduction de l'angle entre le siège et son dossier. On passe ainsi d'une position "assis dans un fauteuil" à une position "assis sur une chaise" (sans possibilité

d'inclinaison du dossier, y compris, soit dit en passant, en première classe). Si l'on y ajoute le fait que dans l'intention louable d'insérer des écrans d'information sur le parcours du train dans un espace aussi compté, la hauteur des dossiers est réduite, on se retrouve avec des compartiments dont globalement le confort est en diminution par rapport aux rames M6, elles-mêmes déjà fort critiquables sur ce point. La dégradation du confort par rapport aux voitures à simple étage de type I6, I10 et I11 et de l'espace disponible par rapport aux voitures M4 est flagrante et l'impression de confinement ira en grandissant avec le temps, au fur et à mesure que les voitures M7 seront utilisées par les nouvelles générations.

D'autres remarques concernant l'aménagement proposé des compartiments des futures M7 doivent également être formulées : les sièges sont trop étroits et les accoudoirs trop bas, les appuie-tête ne sont pas à la bonne hauteur, les tablettes sont trop basses (espaces à une ou deux places), il n'y a pas de séparation ou d'accoudoir entre les sièges (1<sup>ère</sup> classe) et les porte-bagages manquent de capacité. Enfin, l'espace destiné aux bagages et aux manteaux devrait être suffisant et sécurisé, chaque place dotée d'une prise de courant individuelle et le Wifi faire partie des services offerts.

Toujours dans le domaine du confort, le Comité s'inquiète de la compatibilité des voitures M7 avec les longs parcours prévus par la SNCB pour ce type de train. En raison de l'exigüité déjà mentionnée des compartiments, il apparaît qu'elles seront impropres pour un usage sur de longues distances, par exemple pour donner un ordre de grandeur, pour des trajets dont la durée excède une demi-heure. La SNCB doit-elle s'obstiner à réduire aussi drastiquement les différents types de matériels en parc, utilisant ainsi un même type de matériel pour des types de trafic fort différents, notamment pour des trafics courtes et longues distances ? La politique du "*one size fits all*" fait courir le risque de se retrouver avec du matériel qui n'est réellement adapté à aucun type de trafic, et ce pour le demi-siècle à venir. Le Comité comprend bien qu'un nombre limité de type de matériel facilite grandement l'exploitation et, dans une certaine mesure qu'il convient de relativiser, l'entretien dans les ateliers. Une standardisation très poussée est certes d'un grand confort pour l'entreprise, elle l'est moins pour les voyageurs.

Enfin pour terminer sur le plan du confort, le Comité relève que comme dans les voitures M6 et les rames de type *Desiro*, la première classe des futures M7 n'en est pas vraiment une. Il s'agit plus d'une deuxième classe à la finition soignée que d'une véritable classe *premium*. Il est temps que la SNCB détermine clairement sa stratégie en matière de première classe puis la communique. A cet égard, le comité suggère à la SNCB de s'inspirer des expériences étrangères pertinentes, dont par exemple l'aménagement des rames utilisées sur la dorsale ferroviaire autrichienne, d'une part par les chemins de fer historiques *ÖBB* (rames à simple étage de type *Railjet*) et d'autre part leur concurrent privé *WESTbahn* (rames à deux niveaux de type *KISS*).

Sur le plan technique, il serait opportun de s'assurer que les rames formées par les futures voitures M7 seront aptes à circuler comme prévu à 200 km/h sans être victimes du phénomène de roulis dont sont affectées à cette vitesse les rames M6 dont les M7 semblent être dérivées. Sur le plan des capacités d'accélération, il serait également opportun de vérifier que celles des

nouvelles rames M7 sont proches de celles des rames de type *Desiro* avec lesquelles elles vont devoir s'insérer sur les mêmes lignes.

Sur le plan de l'intermodalité, on constate qu'un nombre croissant d'utilisateurs utilisent pour leurs déplacements quotidiens un vélo en complément du train. Le Comité s'interroge sur les espaces prévus pour accueillir ces vélos (pliables) à bord des rames M7. La maquette présentée à Bruges ne donnait aucune indication à cet égard. Or, il faut tenir compte de la complémentarité croissante du rail avec la mobilité douce, dont le vélo, observée en Belgique comme dans les pays voisins.

En résumé, le Comité voit plutôt dans les futures rames M7 une réponse instantanée aux besoins et aux contraintes du moment (plus de capacité, vite et à "moindre" coût à court terme) plutôt que comme une acquisition stratégique articulée sur le long terme. Les livres d'histoire ferroviaire expliquent que l'organisation et la gestion des chemins de fer au XIX<sup>ème</sup> et au XX<sup>ème</sup> siècle s'apparentaient à bien des égards à ce qu'il est convenu d'appeler un modèle de type militaire, avec tous les avantages mais aussi tous les travers de ce type d'organisation. Parmi ces derniers travers, celui d'être fin prêt pour remporter la dernière guerre, mais certainement pas la prochaine. Les rames de type M7 sont incontestablement des rames dont on aurait aimé pouvoir disposer à la fin du XX<sup>ème</sup> siècle. Sans doute beaucoup moins dans le courant du XXI<sup>ème</sup>.

Dans ces conditions, étant donné le besoin urgent de matériel, une alternative à la commande actuelle envisagée par la SNCB serait d'effectuer une ultime commande, limitée au strict nécessaire, de voitures M6 et de prendre le temps de développer un nouveau matériel accessible pour tous, notamment en s'inspirant d'expériences étrangères, par exemple, des rames de type *KISS* mentionnées plus haut et en service dans de nombreux pays européens, ou, des rames de type *OMNEO* récemment commandées par les Régions de France et qui en alternant des voitures à un et à deux niveaux combinent aussi harmonieusement que possible capacité, confort et accessibilité. Si la SNCB voulait malgré tout poursuivre l'actuel programme, elle serait bien inspirée de limiter la quantité commandée de rames M7, qu'il faudrait plutôt appeler M6 bis, au strict nécessaire en vue satisfaire les seuls besoins immédiats et de relancer un marché par la suite qui permette d'acquiescer enfin les rames du futurs et pas du passé.

## **CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS**

Le Comité estime que la décision de la SNCB d'acquiescer près d'un demi-millier de voitures à deux niveaux pour un budget de plusieurs milliards d'euros est inadéquate et relève d'un manque évident de vision stratégique. En vue d'éviter d'acheter aujourd'hui une grande quantité de matériel non adapté au futur, le comité recommande :

- d'augmenter sans délai le nombre de places assises en procédant à une ultime commande de voitures de type M6 ou à une petite commande de « nouvelles » voitures de type M7, commande limitée en tout état de cause au strict nécessaire ;
- de prendre ensuite le temps de développer un matériel accessible pour tous, en s'inspirant des expériences utiles et pertinentes observables dans les pays voisins et des suggestions formulées dans le présent avis ;
- d'éviter toute standardisation abusive du parc de matériel roulant ignorant la variété et la spécificité des différents parcours des voyageurs ;
- d'apporter, résolument et sans concession aucune, une réponse concrète aux différents besoins des personnes à mobilité réduite ;
- de veiller, en toute hypothèse, à garantir l'accessibilité de plain-pied aux voitures avec des portes situées à la hauteur des quais standards de 76 cm et en aucun cas sur les bogies.

*Cet avis a été adopté par le Comité Consultatif des Voyageurs Ferroviaires siégeant en séance plénière le 15 décembre 2015.*

*Siégeaient avec voix délibérative : Mesdames et Messieurs Henry-Jean Gathon (Président), Daniel Bastin (ACTP asbl), François Béfahy (représentant des seniors), François Bertrand (Ligue des familles), Firmin Criel (Reizigersbond), Rudy De Ceunynck (TTB), Ria Decoopman (SBPV), Bernard de Coster (GUTIB-GEBOV), Ann De Roeck-Isebaert (Gezinsbond vzw), Willy Smeulders (Bond Beter Leefmilieu), Guy Sanpo (Conseil fédéral des aînés), Sébastien Storme (FGTB), Olivier Van Der Maren (FEB-VBO), Gianni Tabbone (Navetteurs.be), Céline Tellier (IEW), Aurélie Willems (GRACQ asbl).*

*Siégeaient avec voix consultative : Mesdames et Messieurs Anna-Maria Bellin-Moeris (Conseil fédéral des aînés), Catherine Gérard (navetteurs.be), Henry Maillard (représentant des seniors), Inge Mayeres (Membre désignée par l'Etat fédéral).*

*Assistaient à la séance comme observateurs : Madame Cynthia Van Der Linden (Médiatrice pour les voyageurs ferroviaires).*

*Cet avis été **approuvé à l'unanimité** des membres présents disposant d'une voix délibérative **moins deux abstentions** de la part de Messieurs Storme (FGTB) et Van Der Maren (FEB). La raison de cette abstention ne porte pas sur les recommandations reprises dans cet avis (qu'ils soutiennent par ailleurs), mais sur les éventuelles répercussions négatives sur l'emploi dans le secteur de la construction ferroviaire que pourrait avoir l'une ou l'autre de ces recommandations émises dans cet avis.*