

Monsieur le Président de la Région SUD
Provence Alpes Côtes d'Azur
Hôtel de la Région
27 place Jules Guesde
13481 MARSEILLE cedex 20

Marseille, le 28 janvier 2022.

Objet : projet des nouvelles rames TRANSDEV des TER Nice Marseille.

Monsieur le Président,

La presse spécialisée rapporte la commande imminente des futures rames Nice-Marseille, pour les liaisons Intervilles bientôt exploitées par TRANSDEV.

Nous avons convenu avec vos services que nous serions consultés sur ce projet : pourriez-vous nous organiser un rendez-vous ?

Voici les points critiques à mettre en avant :

1°) Ce matériel semble basé sur le type Régio 2N, ce qui va générer un énorme problème: toutes les portes d'accès donnent sur des voitures très courtes à très petite surface d'autant qu'encombrée de l'espace WC et espace vélos, et il n'y a aucune place assise omis des strapontins gênant les passages. Les places assises et les emplacements à bagages sont dans la voiture d'à côté: or pour gagner ces places assises, il faut monter 2 marches afin de passer sur le boggie commun aux deux voitures, puis redescendre 4 autres marches.

Actuellement, dans les Régio 2N Cannes Vintimille, les voyageurs avec valises et poussettes ne gravissent pas ces 6 marches, ils restent entassés avec les vélos et les poussettes dans les courtes voitures d'accès, les vélos ne peuvent d'ailleurs pas monter sans se disputer avec tout le monde, même quand le train est quasi vide. Nous n'osons évoquer le cas des fauteuils roulants.

Or dans les CORAILS actuels Nice Marseille, la plupart des voyageurs ont des valises: ce nouveau matériel ne conviendra pas, avec des embarquements qui seront problématiques par saturation des courtes voitures d'accès et de l'impossibilité de beaucoup de voyageurs à gravir ces 6 marches avec valises, à moins de rallonger ces courtes voitures d'accès et d'en faire de "vraies" voitures", ou de prévoir des accès supplémentaires donnant dans les voitures longues où il y a les emplacements bagages et les places assises.

2°) Problème de capacité : ces rames sont annoncées à 352 places. Or les rames CORAIL actuelles ont une capacité de 7 fois 88 = 616 places, ce qui est déjà limite, et sans compter la voiture vélo-pilote : indispensable de prévoir des voitures supplémentaires, ou de transformer les voitures courtes en voitures longues pour arriver à 700 places minimum.

3°) Nous souhaitons la suppression des strapontins dans les voitures courtes, car gênent considérablement le passage des accès, et les gens s'assoient toujours là au lieu de s'asseoir à des places normales, à cause des fameuses marches au-dessus des boggies ! En cas d'affluence, les voitures courtes connaissent une saturation des plateformes d'accès, générant des disputes entre usagers, à cause des vélos, poussettes, valises, etc ... ce qui ralentit considérablement les montées-descentes.

4°) Nous souhaiterions également les améliorations suivantes par rapport aux Régio 2N actuelles :

- une bien meilleure insonorisation du roulement, des compresseurs, des ventilateurs, des climatiseurs, des pompes toilettes, et de tous les appareillages, ainsi que **de bien meilleures suspensions** : il serait inconcevable que ce matériel moderne soit moins confortable et plus bruyant que les excellentes rames CORAIL qui effectuent actuellement ce service.

- un meilleur éclairage adapté à la lecture, et qui cesse de s'allumer et s'éteindre constamment.

- un affichage (électronique?) des sièges permettant la réservation des places, nous pensons aux familles pour qu'elles puissent voyager ensemble en réservant. Ce qui permettrait aussi de signaler à l'avance à TRANSDEV les services nécessitant de doubler la rame.

- dans chaque voiture un bouton d'appel de l'agent de train informant l'agent de la voiture qui l'appelle et dans laquelle il doit se rendre.

- Nous notons avec satisfaction la présence d'un espace café restauration.

La FNAUT comprend mal l'engouement actuel de la SNCF pour les rames automotrices au détriment des rames tractées (genre rames Corail), qui présentaient beaucoup d'avantages pour les voyageurs : meilleure ambiance sonore, grand confort, meilleure surveillance des bagages, très bonne tenue de voie, maintenance plus pratique, et surtout, une adaptation bien plus facile des rames aux surcharges de trafic.

Nous vous remercions d'avance de votre attention et d'une date de rdv, et vous prions de croire, Monsieur le Président, à nos sentiments distingués.

Pour le Bureau
Le Président



Philippe CRETIN

**Alstom
fournira à
Transdev les
trains et le
support à la
maintenance
de la ligne
régionale
Marseille-
Nice**



- **Un train "Origine France Garantie" pour la première ligne régionale ouverte à la concurrence, remportée par Transdev en France**
- **Une architecture à 2 niveaux innovante, permettant d'offrir une grande capacité ainsi qu'un haut niveau de confort et d'accessibilité.**

16 décembre 2021 – Alstom et Transdev ont formellement lancé aujourd'hui à Crespin (Hauts-de-France) la mise en œuvre du contrat portant sur la fourniture de 16 trains de 8 voitures destinés à la ligne Marseille-Toulon-Nice, que Transdev exploitera à l'été 2025.

Ces trains Omneo Premium sont issus de la plateforme Omneo d'Alstom dont 491 rames ont déjà été commandées par 10 régions françaises (373 rames périurbaines et régionales de type « Regio 2N » et 118 rames Intercités de type « Omneo Premium »).

Les trains Omneo Premium de la ligne Marseille-Toulon-Nice seront adaptés pour répondre aux enjeux propres de l'exploitation de Transdev, notamment :

- **Création d'un espace de convivialité permettant aux voyageurs de profiter d'une zone de restauration (avec un espace snack);**
- **Aménagement intérieur offrant l'ensemble des services souhaités par la Région Sud, tels que des emplacements vélo (12 par rame), des portes de salle pour séparer les zones 1e classe, ou encore une harmonie intérieure à l'image de la Région et de la ligne sur laquelle les rames circuleront ;**

- Mise en œuvre de nouveaux services à bord dont des systèmes innovants pour la vidéo-surveillance, la réservation à la place ou la réservation des espaces vélo, le comptage passagers ou encore la communication par 4G du train avec le sol.

Ces nouveaux trains de 8 voitures, d'une longueur de 110 mètres, offriront 352 places assises (ainsi que 66 strapontins pour les voyageurs réalisant un trajet court). Cette grande capacité est obtenue grâce à l'alternance de voitures à un et deux niveaux.

Le confort a été particulièrement travaillé pour des trajets longs : sièges larges, grandes parois vitrées pour profiter de la lumière naturelle et du panorama du bord de mer, information voyageurs claire avec des écrans et des afficheurs, climatisation, 2 classes bénéficiant de salles de voyage basses et hautes, toilettes ou encore outils de connectivité (wifi, prises électriques et USB).

Ce train du littoral s'adaptera à tous les voyageurs grâce à de larges couloirs et des zones multifonctions de plain-pied, permettant de stationner des vélos, des trottinettes ou encore des bagages.

Un train "Origine France Garantie", fabriqué dans les Hauts-de-France

Le site Alstom de Crespin (Hauts-de-France) assurera la conception, la fabrication, l'assemblage et l'homologation des trains Omneo Premium destinés à la ligne Marseille-Toulon-Nice, que Transdev exploitera à l'été 2025.