

## **Canicule et matériel vieillissant : une équation devenue intenable**

Alors que la France connaît un nouvel épisode de canicule, plusieurs trains Intercités ont dû être supprimés ou adaptés afin de garantir la sécurité et le confort des voyageurs. Pour la Fnaut, cette situation résulte de la conjonction de deux phénomènes : l'accentuation de la crise climatique et le vieillissement d'un matériel roulant devenu inadapté aux températures extrêmes.

Les voitures Corail qui assurent encore aujourd'hui une grande partie des liaisons Intercités (et un certain nombre de dessertes régionales) ont entre 40 et 50 ans d'âge. Conçues dans un contexte climatique très différent, elles atteignent désormais leurs limites lorsque les températures deviennent exceptionnelles. Les systèmes de climatisation ne sont plus en mesure de garantir des conditions de voyage satisfaisantes lors des épisodes de chaleur les plus intenses.

### **Des décennies de sous-investissement dans les Intercités**

Cette situation traduit également plusieurs décennies de sous-investissement de l'État dans le ferroviaire, qui se constate aussi par comparaison avec l'investissement des pays voisins. Les efforts ont été concentrés sur le développement d'un réseau TGV, utile et utilisé, en négligeant le reste du réseau. Autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire (TET), l'État les a relégués longtemps au second plan malgré leur rôle essentiel dans l'aménagement du territoire.

Le renouvellement du matériel est désormais engagé avec les futures rames Oxygène construites par CAF pour Paris-Clermont, Paris-Limoges-Toulouse et Bordeaux-Marseille. Toutefois, leur mise en service n'interviendra qu'au cours du premier semestre 2027, alors qu'elle était initialement prévue à la rentrée 2026. Ce retard, imputable au constructeur, prolonge la dépendance à un matériel vieillissant.

### **Maintien du service et rappel des droits des voyageurs**

La SNCF a communiqué en amont un plan de transport adapté à la situation, ce qui correspond à ses obligations. Tous les trains Intercités ne sont pas supprimés. Les circulations maintenues en début et fin de journée bénéficient notamment de compositions renforcées, passant de 7 à 14 voitures afin de limiter les conséquences pour les voyageurs. L'ensemble des personnes concernées par les suppressions a été préalablement informé.

La Fnaut rappelle également les droits des voyageurs. En cas d'annulation d'un train, chacun peut choisir entre le remboursement intégral de son billet s'il renonce à son déplacement ou son réacheminement vers sa destination sans supplément tarifaire. La SNCF doit également assurer l'assistance nécessaire, notamment en matière de restauration ou d'hébergement lorsque la situation l'exige. Enfin, en cas d'immobilisation d'un train en pleine voie, la SNCF doit organiser le transfert ou le transbordement des voyageurs afin qu'ils puissent rejoindre leur destination.

**Pour la Fnaut, ces difficultés rappellent l'urgence de moderniser les trains d'équilibre du territoire afin d'adapter le système ferroviaire aux conséquences du changement climatique et d'offrir aux voyageurs un service fiable et résilient.**