



UFC-QUE CHOISIR  
233 bd Voltaire  
75555 PARIS CEDEX 11

Le 27 mai 2021

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

### Elections régionales 2021

#### Pour une « Nouvelle donne pour le TER »

**A l'approche des élections régionales, dont les transports seront un des enjeux majeurs, la FNAUT, la FUB et l'UFC-Que Choisir, promotrices des transports durables, dévoilent aujourd'hui une étude inquiétante sur la qualité de service des TER et formulent dix propositions concrètes pour changer de braquet. Alors que la fiabilité réelle des trains régionaux dépasse à peine les 80 %, le sursaut doit venir d'une amélioration de la qualité de service et d'une meilleure interopérabilité avec le vélo. Les trois associations appellent les candidats de toutes les régions à s'engager résolument pour une « nouvelle donne » du TER.**

#### La dynamique cassée des trains régionaux

Les élections régionales des 20 et 27 juin prochains sont l'occasion d'interroger la pertinence et l'efficacité des politiques de transport menées par chaque région. Depuis 2002 en effet, les Conseils régionaux, autorités organisatrices des transports, détiennent la compétence d'organiser les Trains express régionaux (TER). Ce sont donc les Régions qui décident de l'étendue de l'offre (lignes desservies, fréquence), de la politique tarifaire et qui financent le TER (4,8 milliards d'euros par an).

Près de vingt ans après cette « régionalisation » du TER, un bilan peut être tiré, qui laisse apparaître une tendance préoccupante. Après avoir connu une « décennie dorée » (2002-2012), où renouvellement du matériel roulant et augmentation des fréquences ont fait bondir la fréquentation (+ 55 %), celle-ci stagne depuis lors. Si les causes sont nécessairement multiples (évolution du prix du carburant, grèves plus ou moins fortes selon les années, développement du co-voiturage et des « cars Macron »), les lacunes en termes de qualité de service apparaissent comme une explication majeure de ce plafond de verre.

#### La qualité du service, le point noir persistant

C'est en premier lieu la fiabilité du service qui est à la traîne. Ainsi, en 2019, près d'un TER sur dix n'a pas pris le départ (9,7 %). Et pour ceux qui ont roulé, le taux de retard atteint 10 %. Au total, le taux de fiabilité réelle des TER français<sup>1</sup> n'a été en 2019 que de 81,3 %, ce qui signifie qu'un abonné effectuant un aller/retour par jour subira en moyenne deux retards ou annulations par semaine ! La France est d'ailleurs en wagon de queue dans le paysage européen. Les TER autrichiens, néerlandais ou allemands sont deux fois moins souvent en retard qu'en France. En outre, l'intermodalité, particulièrement entre le vélo et le train, est toujours aussi difficile, du fait par exemple de difficultés de stationnement en gare ou de la faible capacité d'emport de vélo dans les trains.

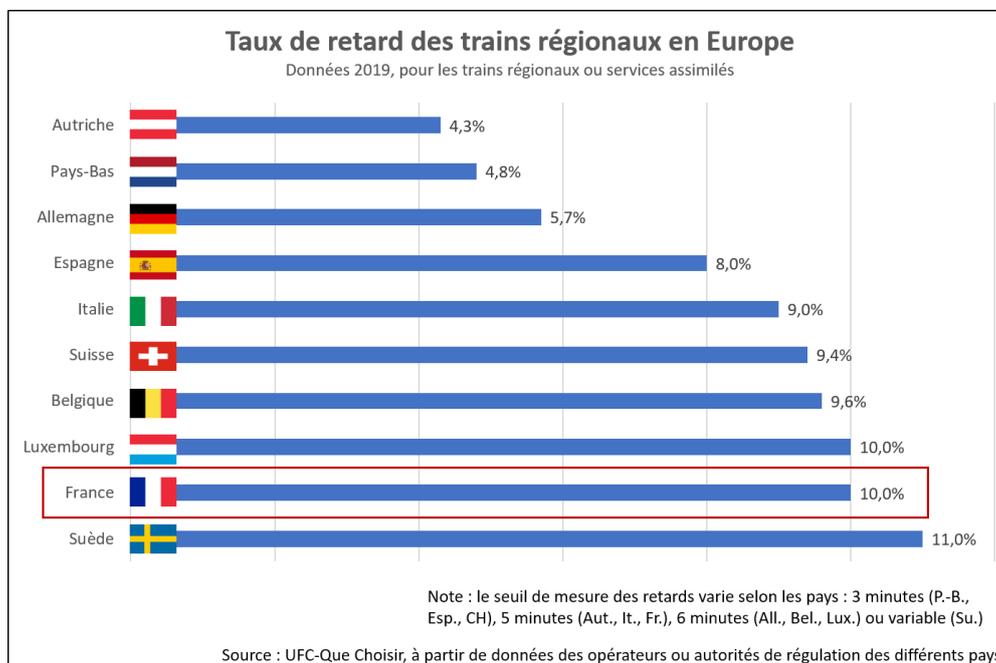
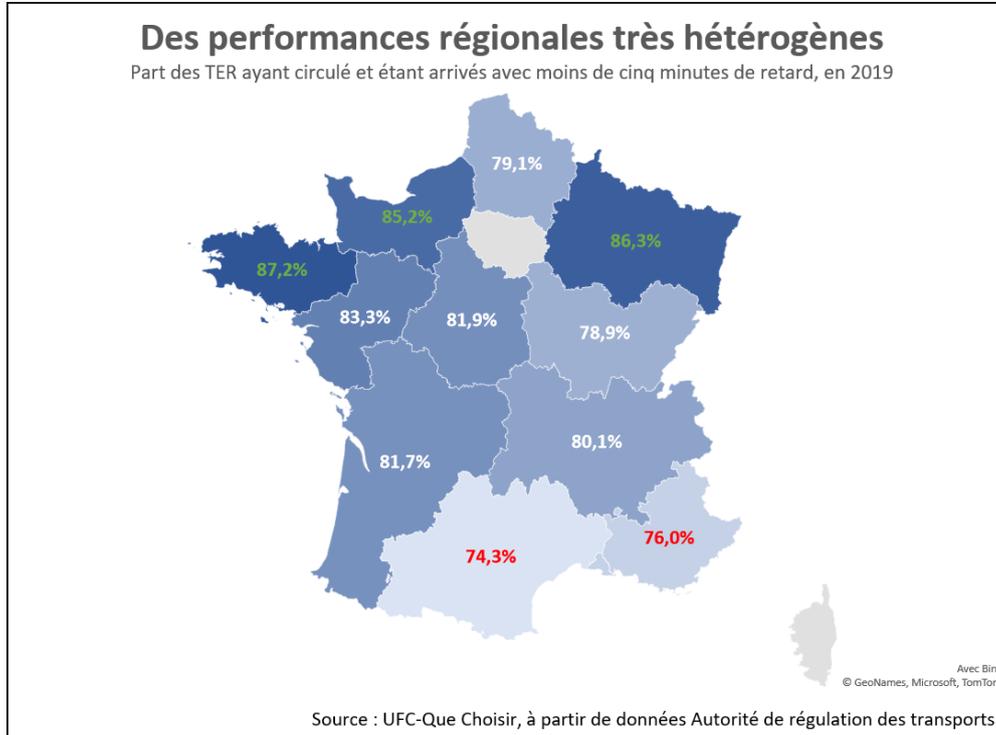
---

<sup>1</sup> Entendu comme la part des TER qui ont circulé et sont arrivés avec moins de 5 minutes de retard. Source des données : Autorité de régulation des transports



UFC-QUE CHOISIR  
233 bd Voltaire  
75555 PARIS CEDEX 11

Le 27 mai 2021



Rien d'étonnant à ces piètres performances, dans la mesure où la SNCF n'est soumise qu'à peu de contraintes de la part des Conseils régionaux. Ainsi, alors qu'il est indispensable que les retards et les annulations « coûtent » à l'entreprise pour la pousser à améliorer son service, les pénalités et malus en cas de perturbations sont inférieures à 1 % de la subvention reçue chaque année par la SNCF au niveau national. Enfin, les usagers n'ont le plus souvent que leurs yeux pour pleurer devant les problèmes de



UFC-QUE CHOISIR  
233 bd Voltaire  
75555 PARIS CEDEX 11

Le 27 mai 2021

fiabilité, rares étant les régions à avoir mis en place un dispositif satisfaisant de dédommagement des abonnés au TER en cas de service dégradé

### **Nos propositions pour une « nouvelle donne » du TER**

Le TER, et sa combinaison avec le vélo, est une solution indispensable à une mobilité durable, sobre et économique pour les usagers. C'est pourquoi nos associations appellent à une « nouvelle donne » du TER, qui doit viser à augmenter de 50 % la fréquentation d'ici à 2030, alors qu'elle stagne depuis près de dix ans. A l'échelle du pays, cela permettrait d'économiser près d'un million de tonnes de CO<sub>2</sub> par an, soit l'équivalent des émissions liées au transport de près d'un demi-million de Français. Cinq conditions doivent selon nous être réunies pour cela, et pour lesquelles nous formulons dix propositions concrètes :

- Améliorer enfin la fiabilité des TER, pour en faire une solution crédible pour les utilisateurs quotidiens ;
- Faciliter, à tous niveaux, l'intermodalité entre le vélo et les trains régionaux, pour permettre des trajets écologiques de bout en bout ;
- Rendre plus justes les abonnements, pour tenir compte de la qualité de service et des événements imprévus ;
- Améliorer l'articulation pratique entre trains régionaux et trains grandes lignes, pour favoriser le report d'un mode sur l'autre ;
- Mieux associer les représentants d'usagers aux décisions structurantes en matière de transport, pour assurer une bonne prise en compte de leurs attentes.

**Résolues à relancer par la qualité la fréquentation des trains régionaux, la FNAUT, la FUB et l'UFC-Que Choisir, par l'intermédiaire de leurs échelons locaux et régionaux, appellent les candidats aux élections régionales à s'engager à mettre en œuvre dix demandes concrètes pour une « nouvelle donne » du TER dans leur région.**