



## **Communiqué de presse concernant le TER (train express régional) en Nouvelle-Aquitaine**

*Septembre 2023*

### **La mobilité quotidienne encore trop tournée vers la voiture**

La voiture assure 73% des déplacements domicile-travail. Les transports en commun en réalisent 16%, et le vélo moins de 3%. La marge de progression du transport collectif est réelle, progression indispensable du point de vue environnemental.

### **Les Conseils Régionaux, autorités organisatrices des transports**

Depuis 2002, ce sont les conseils régionaux qui organisent et qui financent les services de trains express régionaux (TER) ou les offres de substitution par la route. Elles décident de l'étendue de l'offre (lignes desservies, fréquences), de la politique tarifaire (prix des billets, prix des abonnements, éventuelles politiques de réduction ciblées) et financent le matériel roulant. Pour exécuter le service ferroviaire régional, les régions passent des conventions d'exploitation avec un opérateur ferroviaire, jusqu'à présent la SNCF.

### **La situation aujourd'hui**

Il existe une appétence des voyageurs pour les TER (plus de 33 % de voyageurs depuis 2019). Mais nous constatons une médiocre qualité de service, et l'accueil des usager.es n'est toujours pas une réalité dans bon nombre de territoires. Plus de 15 % des TER sont en suroccupation. De plus, les tarifs élevés et le manque de ponctualité sont des freins persistants au recours aux TER, avec seulement quatre trains programmés sur cinq à l'heure à l'arrivée (81,7% de fiabilité en Nouvelle Aquitaine).

### **Concrètement, cela doit se traduire en Nouvelle Aquitaine par :**

- Permettre une meilleure fiabilité des TER : avec des trajets respectant la ponctualité, soit une réduction des retards chroniques : de nombreux trains partent avec du retard et / ou en prennent régulièrement sur le trajet, cela pose notamment des soucis en cas de correspondance.

Impulser une cohérence et une coordination des correspondances entre les lignes : les temps de correspondance sont soit trop importants soit trop courts.

- Renforcer les cadencements sur les lignes à forte affluence, augmenter la fréquence des TER ; notamment sur les trajets quotidiens empruntés par les usager.es sur des déplacements travail – domicile ou scolaires.

- Générer une plus grande disponibilité des places ; aux heures de pointe le nombre de places assises est insuffisant, et ne permet pas à toutes et tous de voyager confortablement.

- Favoriser les dispositifs de mobilité douce ; l'accent est mis sur de nouveaux moyens de locomotion décarbonés, pour autant les TER ne sont pas aménagés en conséquence pour transporter des vélos et trottinettes (dont électriques), skateboards, etc. Les espaces de rangement sont limités.
- Faciliter l'intermodalité vélo-train, à travers des aménagements sécurisés vers les gares et permettant un stationnement en gare en quantité suffisante.
- Offrir un matériel en service de qualité : grâce à l'amélioration des voies délabrées et fonctionnant à faible vitesse, permettre également la remise en service de certaines lignes abandonnées offrant un service public.
- Utiliser et promouvoir du matériel qui évolue vers des solutions plus éco-responsables (hydrogène, batteries, électrification des lignes, biogaz, etc..).
- Rendre accessible un service de billetterie automatique dans les gares désaffectées : les contrôles manquent parfois de souplesse face aux personnes n'ayant pu prendre de billet dans les gares sans guichet.
- Créer la multiplication de parkings relais sécurisés près des gares : permettre ainsi de favoriser le train à la voiture.
- Améliorer les tarifications des cartes de fidélité et des tarifs préférentiels.
- Permettre une plus grande facilité de remboursement : simplifier la démarche de remboursement partiel des billets ou cartes, en fonction des retards et suppressions de voyages.
- Envisager des accords de tarifs trans-régionaux.
- Permettre la prise en compte efficace des revendications des usager.es et leurs représentant.es : décentraliser les comités de ligne sous forme de comités d'usager.es auprès de chaque gare, avec des échanges sur les modalités des trajets TER : horaires, fréquence, ponctualité, cohérence...
- Soutenir le maintien des gares : ceci est primordial pour conserver un lien social et humain dans les communes. Nous souhaitons une réflexion sur l'aménagement de ces gares en lieu multi-services, débouchant sur une convention entre la SNCF et les collectivités, après audit et concertation.

### **La pétition de l'UFC-Que Choisir Nouvelle Aquitaine**

Dans le contexte d'ouverture à la concurrence et de la nouvelle convention passée entre la SNCF et le Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine, l'UFC – Que Choisir de Nouvelle-Aquitaine demande un TER facilement accessible à à toutes et tous.

Nous menons une campagne pour :

- Des **tarifs** acceptables pour tout le monde

- Améliorer la **fiabilité** des TER, pour en faire une solution crédible
- Faciliter l'**intermodalité** entre le vélo et les trains régionaux pour permettre des trajets écologiques de bout en bout

Et aussi pour :

- Rendre plus juste les **abonnements**, tenir compte de la qualité de service et des événements imprévus
- Améliorer l'**articulation** pratique entre les TER et les trains grandes lignes pour favoriser le report d'un mode sur l'autre
- Mieux associer les **représentants d'usager.es** aux décisions en matière de transport pour assurer une réelle prise en compte de leurs attentes.

L'UFC – Que Choisir de Nouvelle-Aquitaine demande une politique régionale de mobilité performante. **Signez et partagez la pétition de l'UFC-Que Choisir Nouvelle Aquitaine.**