



UFC-QUE CHOISIR  
233 bd Voltaire  
75555 PARIS CEDEX 11

Le 26 mai 2015

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

### PERFORMANCE DES TRAINS REGIONAUX (TER, RER, Transiliens)

#### Face au train de retard français, l'UFC – Que Choisir passe à l'action

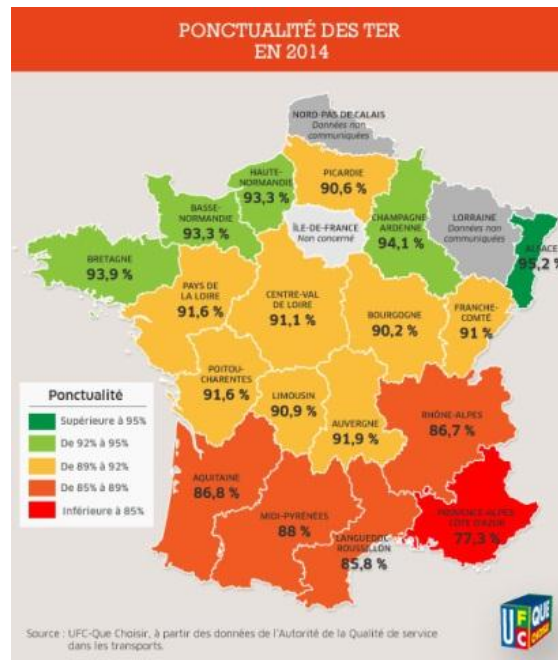
Alors que le nombre de plaintes des 4,3 millions de voyageurs quotidiens des transports régionaux ne désenfle pas et que les Conseils régionaux, piliers du système, sont renouvelés en décembre prochain, l'UFC-Que Choisir épingle, chiffres à l'appui, la qualité et le coût des TER, RER et Transiliens. Sur cette base, l'association passe à l'action et appelle les usagers à la mobilisation à travers une [pétition « Payons en fonction de la qualité »](#) et une [application pour smartphone](#). De même, l'association intervient auprès des pouvoirs publics en vue de l'instauration d'une tarification à la qualité réelle des transports, et dépose un recours gracieux auprès du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF).

#### Qualité et Ponctualité : les trains régionaux français à la traîne !

En 2014, seulement 89,5 % des TER sont arrivés à destination avec un retard inférieur à 6 minutes. Malgré plus de 7 milliards d'euros investis par les régions dans le renouvellement des TER depuis 2002, on constate une dégradation inacceptable de la ponctualité, qui était meilleure il y a dix ans (90,4 %). La France se situe bien loin des performances de nos voisins européens comme l'Allemagne, les Pays-Bas (94,9 %), ou l'Autriche (96,4 %).



Les performances des TER sont en outre très variables d'une région à l'autre.



Si l'Alsace (95,2 % de ponctualité), et dans une moindre mesure Champagne-Ardenne ou la Bretagne, affichent une ponctualité satisfaisante, les régions du Sud de la France présentent une qualité désastreuse, notamment en Provence-Alpes-Côte d'Azur (seulement 77,3 % de ponctualité).

En Ile-de-France, la situation n'est pas plus brillante, avec 550 000 usagers des RER et Transiliens qui subissent chaque jour un retard.

### Chiffres officiels de ponctualité, reflet amincissant des difficultés réelles des voyageurs

Les chiffres officiels, loin de refléter fidèlement les difficultés quotidiennes des voyageurs, font en réalité preuve d'une inadmissible cécité statistique. Les retards inférieurs à 6 minutes ne sont pas comptabilisés, et les heures de pointe ne sont pas distinguées des heures creuses. De ce fait, les 10 000 usagers quotidiens de la ligne TER Beauvais-Paris, loin des 90,6 % de ponctualité officiellement annoncés dans leur région, atteignent péniblement les 77,1 % de trains ponctuels les jours ouvrés aux heures de pointe<sup>1</sup>.

Pire, les données officielles masquent une grande partie des trains annulés, puisque sortent totalement des statistiques tous les trains supprimés au plus tard la veille avant 16h. C'est ainsi jusqu'à 10 % des TER chaque mois, et même 25 % en juin 2014, qui ne roulent pas mais ne sont pas comptabilisés comme des trains annulés.

### TER : Des coûts d'exploitation 50 % plus élevés qu'en Allemagne

Ces médiocres performances ont pourtant un coût considérable : 10,3 milliards d'euros ont été consacrés en 2013 aux trains régionaux. Les subventions atteignent quant à elles l'équivalent, hors investissements, de 7 800 € par abonné au TER et par an, et de 1 500 € en Ile-de-France. En cause, la dérive des coûts d'exploitation de la SNCF, protégée par son monopole. Pour le TER, et hors péages pour l'utilisation des rails, la SNCF a vu ses frais d'exploitation au kilomètre passer en dix ans de 13,1 € à 18,5 €. Un emballement de 41 %, 2,3 fois plus élevé que l'inflation. En conséquence, l'exploitation des TER est

<sup>1</sup> Retards et annulations relevés d'octobre 2014 à mars 2015, par un collectif d'usagers de la ligne Beauvais-Paris.



UFC-QUE CHOISIR  
233 bd Voltaire  
75555 PARIS CEDEX 11

Le 26 mai 2015

aujourd'hui 50 % plus coûteuse en France qu'en Allemagne, où la mise en concurrence des exploitants ferroviaires existe de longue date.

### **Qualité des trains régionaux, une remise à plat s'impose**

Cet échec durable de la SNCF et de la RATP est notamment le résultat des faibles incitations à la qualité : les bonus/malus, qui incluent une part de rémunération variable dans les subventions reçues par les transporteurs pour les trains régionaux, sont dérisoires : en moyenne, moins de 1 % du total des subventions. De même, les abonnés qui subissent ces retards ne sont, sauf rares exceptions encore embryonnaires, pas indemnisés par les transporteurs.

**Face à ces constats marquant les échecs lourds et durables de la SNCF et de la RATP, l'UFC – Que Choisir agit sur plusieurs fronts :**

- L'UFC-Que Choisir lance aujourd'hui [une application gratuite pour smartphones, « Anti-Retards »](#). Elle permet aux voyageurs de signaler facilement tout incident subi, contribuant ainsi à la mise en place d'un observatoire indépendant et participatif de la qualité dans les transports régionaux ;
- L'association lance [la pétition « Payons en fonction de la qualité »](#), demandant une baisse automatique du tarif des abonnements en cas de retards récurrents sur une ligne ;
- L'UFC-Que Choisir forme un recours gracieux auprès du syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) pour que celui-ci modifie les conventions qui le lient à la SNCF et à la RATP afin de mettre en place des dispositifs réellement incitatifs pour une meilleure qualité de service ;
- L'association demande l'autorisation de l'expérimentation de l'ouverture à la concurrence de l'exploitation des trains régionaux, pour les régions qui le souhaitent. Cette concurrence permettrait, à l'horizon 2030, 20 % d'économies sur l'exploitation des TER.