



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Dégradation du service TER

Question orale n° 168

Texte de la question

M. Vincent Trébuchet alerte M. le ministre auprès du ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, chargé des transports, sur la dégradation croissante de la fiabilité des TER, illustrée par la multiplication des annulations et des retards. Cette détérioration résulte en partie d'un sous-investissement chronique dans les infrastructures ferroviaires locales, au profit du réseau à grande vitesse. Malgré les mises en garde répétées de la Cour des comptes et du Sénat, les « petites lignes » restent sous-dotées, avec des conséquences directes pour les usagers, notamment en milieu rural. Dans un contexte de restrictions budgétaires, M. le député souhaite connaître les engagements du Gouvernement quant au financement de leur réhabilitation. Il l'interroge également sur la mise en place d'une politique ferroviaire équilibrée, reconnaissant les TER comme un service public essentiel et garantissant ainsi leur pérennité.

Texte de la réponse

TRANSPORT EXPRESS RÉGIONAL

Mme la présidente . La parole est à M. Vincent Trébuchet, pour exposer sa question, no 168, relative au transport express régional.

M. Vincent Trébuchet . Ma question s'adresse au ministre chargé des transports. Dans une étude publiée en septembre dernier, l'association UFC-Que choisir a dressé un état préoccupant de la fiabilité des TER, signalant un recul de la ponctualité et une augmentation du nombre d'annulations. En 2023, près de 10 % des trains ont été supprimés, plus de 11 % sont arrivés en retard, ce qui constitue, je le répète, une nette détérioration. Ces dysfonctionnements freinent l'adoption du train, alors que le taux d'occupation moyen – 31,5 % – reste faible, preuve qu'une amélioration du service pourrait attirer davantage d'usagers.

Le problème réside dans un manque chronique d'investissements au profit des infrastructures ferroviaires locales. Tandis que le réseau à grande vitesse continue de capter la majorité des financements, les petites lignes restent sous-dotées. Ce déséquilibre a été dénoncé à maintes reprises, tant par la Cour des comptes que par le Sénat, qui a également souligné le manque d'ambition du contrat de performance signé entre l'État et SNCF Réseau. Les conséquences sont bien visibles sur le terrain : le vieillissement des infrastructures entraîne une multiplication des incidents, pannes et ralentissements. En Ardèche, département très rural qui ne possède ni autoroute ni gare TGV ou TER, l'unique ligne ferroviaire côté drômois souffre d'un manque criant d'entretien, avec des trains régulièrement annulés ou saturés.

Les usagers se retrouvent ainsi contraints de recourir à la voiture, un non-sens écologique et économique à l'heure où l'État prône une transition vers des mobilités plus durables. Un habitué du trajet Saint-Vallier-Montélimar, dont, entre septembre et décembre, plus de la moitié des trains sont arrivés en retard ou ont été supprimés, a fini par laisser une voiture à sa gare d'arrivée, afin d'être certain de pouvoir rentrer chez lui ! Si les régions peuvent formuler des exigences envers SNCF Voyageurs, elles n'ont aucun pouvoir sur SNCF Réseau

ni au sujet de l'investissement massif que nécessiterait la réfection des lignes, et qui relève de la compétence de l'État.

Dans un contexte de disette budgétaire pour le rail régional, où le gouvernement a annoncé vouloir économiser 100 milliards d'euros sur trois ans, pouvez-vous m'assurer que les promesses de réinvestissement dans ces lignes ne resteront pas lettre morte ?

L'absence d'engagements financiers suffisants risque de condamner définitivement les territoires ruraux au tout-routier, au détriment des habitants qui n'ont pas d'autre option viable.

Plus largement, quand le gouvernement engagera-t-il une politique ferroviaire réellement équilibrée, qui considère les TER non pas comme une charge mais comme un service public essentiel ?

Mme la présidente . La parole est à Mme la ministre déléguée chargée de la ville.

Mme Juliette Méadel, *ministre déléguée chargée de la ville* . Après des décennies de sous-investissement, le réseau des lignes de desserte fine du territoire s'est, en effet, progressivement dégradé, ce qui a conduit l'État et une majorité des régions à engager conjointement, à partir de février 2020, un plan national de remise à niveau de ces lignes, dans le but de pérenniser les services publics de transport qu'elles assurent, à commencer par les TER. Ce plan profite au tissu industriel, social et territorial et contribue, en particulier, au désenclavement des territoires ruraux ou de montagne, qui sont peu desservis par les différents modes de transport.

Un besoin de plus de 7 milliards sur dix ans a été identifié pour les lignes concernées, qui représentent un linéaire de l'ordre de 9 000 kilomètres.

Les crédits affectés par l'État ces dernières années, par l'intermédiaire des contrats de plan État-région (CPER), témoignent de l'attention particulière accordée à ces lignes. Ainsi, l'État a engagé plus de 550 millions d'euros entre 2020 et 2022, soit un triplement par rapport à la période précédente – ce n'est pas rien !

Cet effort se poursuit dans le cadre des volets mobilité des CPER pour la période 2023-2027, qui prévoient un investissement de 2,6 milliards sur les petites lignes, dont 780 millions apportés par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf), au titre de la participation de l'État. Notons que 190 millions ont déjà été engagés. La programmation pour cette année, en cours d'élaboration, devrait permettre l'allocation d'environ 130 millions, grâce au vote du projet de loi de finances pour 2025.

Comme vous pouvez le constater, le gouvernement est pleinement engagé en faveur du réseau des petites lignes ferroviaires, en particulier celles qui desservent les territoires ruraux.

Mme la présidente . La parole est à M. Vincent Trébuchet.

M. Vincent Trébuchet . Votre réponse n'est pas de nature à rassurer les usagers, qui sont quotidiennement confrontés aux retards, aux incidents et aux annulations. Cette situation s'ajoute au ras-le-bol général ressenti dans les territoires ruraux ; c'est une énième manifestation du manque de prise en considération desdits territoires dans les politiques publiques.

On ne prend même plus la peine de citer tous les dispositifs qui ne sont pas compris par les habitants concernés : malus automobile, diagnostic de performance énergétique (DPE), fin des transports sanitaires, fermetures en chaîne d'écoles rurales, loi zéro artificialisation nette (ZAN) hors sol ! Et pendant que le train dysfonctionne gravement, des agents de l'Agence de la transition écologique (Ademe) viennent à plein temps dans nos villages étudier les possibilités de mobilité douce ! Les ruraux ne comprennent plus l'action de l'État, qui leur paraît totalement déconnectée. Cela se traduit, dans les urnes, par l'élection de plus en plus fréquente de députés issus du bloc national, censés mieux porter leur voix. Ils ont en effet l'impression que les autres candidats ne sont plus en mesure d'apporter des réponses concrètes, en prise directe avec leurs territoires.

Je reste dans l'attente d'une réponse du gouvernement sur la ligne qui relie Valence à Montélimar.

Données clés

Auteur : [M. Vincent Trébuchet](#)

Circonscription : Ardèche (2^e circonscription) - UDR

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 168

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [11 février 2025](#)

Réponse publiée le : 19 février 2025, page 1366

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [11 février 2025](#)