



Pour les associations d'usagers des trains, le nombre de TER ne suffit pas

La Fédération nationale des associations d'usagers des transports en Auvergne-Rhône-Alpes dénonce le manque de TER sur les rails. Elle pointe l'absence de commande de la Région malgré les alertes de la Chambre régionale des comptes. Des cadences insuffisantes auxquelles n'échappe pas la ligne Lyon-Valence.

Un mois après la rentrée, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) en Auvergne-Rhône-Alpes dresse déjà un premier bilan sur les rails de la région. Et il n'est pas bon. « On a vécu un mois de septembre détestable », s'agace son président Gérard Petitgand qui dénonce les nombreux retards ou annulations. « Le motif "réutilisation des trains" est beaucoup revenu. »

La fréquentation a augmenté de 25 % depuis 2019

Une justification de la SNCF qui traduit l'utilisation de certaines rames plusieurs fois par jour, mais qui illustre surtout « qu'il n'y a pas assez de trains », pour le président régional de la Fnaut. Comme le rappelle aujourd'hui sa fédération, ce constat a déjà été partagé par la Chambre régionale des comptes en septembre, estimant à 30 le nombre de rames manquantes par jour sur les rails d'Auvergne-Rhône-Alpes. « On est à 230 000 voyageurs par jour. C'est en augmentation de 25 % depuis 2019, mais la Région n'a commandé aucune rame depuis cinq ans. »

Un manque de cadence régional auquel n'échappe pas la ligne Lyon-Valence, qu'il qualifie même de « parent pauvre » du réseau. « Valence est la seule ville qui n'est pas desservie tard », enchérit Bruno Marchesini, président de l'Association des usagers du TER de la vallée du Rhône (AuterVR) et membre de la fédération. « Le dernier TER part de Lyon à 21 h 20, quand Grenoble, Roanne, Bourg-en-Bresse ou Saint-Étienne ont des liaisons jusqu'à 22 h 30. »

Le président d'AuterVR estime qu'il faut « en semaine au moins un train en plus le soir, et des départs plus tardifs vendredi et samedi soir ». Il pointe également « le manque de capacité » des rames déjà en place. « Aux heures de pointe, on voit qu'avec trois trains par heure ça devient difficile. Ce qu'il faut, c'est un ou deux wagons supplémentaires par rame ». Idéalement, « il faudrait même plus de trains aux heures creuses pour inciter les voyageurs à ne pas prendre leurs voitures », ajoute-t-il.

Pourtant, « sur la ligne Lyon-Valence des trains en plus ont été annoncés, on espère voir une amélioration », précise

Bruno Marchesini. « Dix rames ont été commandées en 2019, principalement pour cette ligne parce qu'il y a beaucoup de manques. Elles sont arrivées en mars et ont été mises en circulation en septembre. On a demandé où elles sont précisément, parce qu'on n'en voit pas trop pour l'instant... »

En attendant, le président d'AuterVR prévoit de rencontrer les nouveaux députés drômois concernés « pour que ça bouge ». Gérard Petitgand entend lui « maintenir la pression » sur la Région. Il rappelle au passage les 5,7 milliards d'euros annoncés l'année dernière pour le train, alors que la Région « prolonge la vie d'un parc vieillissant » dans le même temps.

« Ils promettent d'investir, mais il n'y a aucune commande. Et s'ils le faisaient aujourd'hui, les trains arriveraient en 2030. Mais ce n'est pas dans cinq ans qu'il les faut, c'est tout de suite ». D'autant que la fréquentation « ne va pas cesser d'augmenter », affirme-t-il. ■



En septembre, la Chambre régionale des comptes estimait à 30 le nombre de rames manquantes par jour sur l'ensemble du réseau TER d'Auvergne-Rhône-Alpes. Archives photo Le DL / Fabrice Antérion

par A.h.





Face à l'augmentation de fréquentation, la Région engagée dans une « course-poursuite »

De son côté, Frédéric Aguilera explique qu'il n'est pas étonné par la situation, ni par les recommandations de la Chambre régionale des comptes. « Elle a fait cette expertise à notre demande. Dans un rapport en 2023, nous étions même allés au-delà [de ces recommandations] », affirme le vice-président de la Région délégué aux transports. Le maire LR de Vichy précise par ailleurs que la Région s'est bien dotée de 19 nouvelles rames, dont seulement dix sont utilisées sur les rails régionaux depuis la rentrée.

« C'est bien beau de commander des rames, mais il faut pouvoir les entretenir. Comme la Fnaut, je suis extrêmement en colère, parce que l'autorité environnementale a fait prendre deux ans de retard à l'atelier de maintenance de Saint-

Étienne. On est obligé de louer neuf de nos trains aux autres Régions alors que les gens attendent sur les quais, c'est ubuesque. »

Frédéric Aguilera rappelle au passage que « personne n'avait prévu que la fréquentation des trains augmenterait aussi vite ». La Région visant les 300 000 voyageurs par jour d'ici 2030, il reconnaît que « l'outil industriel ne se fera pas en 15 jours. Il y aura un temps de latence de cinq, six ans, le temps que les courbes se croisent ».

En attendant, il confirme bien que 10 nouvelles rames sont venues renforcer l'axe Mâcon-Lyon-Valence, soit « 21 000 places en plus depuis la rentrée ». « La difficulté, c'est qu'on a accru la capacité, mais la fréquentation continue

d'augmenter très fort. C'est une course-poursuite. Donc, aux heures de pointe, qu'il n'y ait pas un sentiment de confort, je ne vais pas le contester. » Un train tardif en plus à destination de Valence est « toujours à l'étude », mais pas avant la rentrée prochaine. ■



Pour Frédéric Aguilera, vice-président de la Région en charge des transports, avant d'acheter des rames, la Région doit se doter de l'outil industriel pour les entretenir. Archives photo Le Progrès / Maxime Jegat

