

Communiqué du lundi 9 décembre 2024

TER : des marques, des marques... et les passagers s'y perdent !

On assiste à une profusion de marques souvent plus fantaisistes les unes que les autres, et rien qui n'aïlle dans le sens d'une simplification pour les usagers.

Liberté commerciale des régions : complication de facilité d'usage

La SNCF a lancé ce mouvement, en oubliant ses marques fortes, TGV et SNCF, au profit d'une déclinaison de « OUI » : OUIGO, INOUI, ToutOui, TGV INOUI PRO... OUIGO a réussi à s'imposer, au point que les passagers disent souvent « j'y vais en OUIGO », mais INOUI s'avère être un flop total : personne n'oserait dire « j'y vais en Inouï » tant le déplacement en train, soumis à de nombreux aléas, s'avère loin d'être « inouï ».

Puis les régions, devenues autorités organisatrices, ont pu organiser le trafic avec une véritable liberté tarifaire. Dès lors, elles ont presque toutes mandaté des agences de com' pour accompagner leur politique commerciale, et leur trouver un nom de marque – improbable - pour se différencier de leurs voisines tout en tournant le dos à la SNCF et à son bon vieux TER. Autant de marques (cf. Annexe) créent un système très local, pour ne pas dire électoraliste, et ne satisfont que les habitants de leur région, oubliant les voyages interrégionaux, les correspondances, les occasionnels et les touristes. Les usagers sont les victimes de cette foire à l'originalité : comment le simple voyageur saurait-il qu'en passant la « frontière » entre l'Occitanie où il réside à la région PACA où il va, il change de tarif, de marque, de règle d'usage, de carte de réductions ? Or, on sait que pour qu'il y ait un report modal de la voiture vers le train, il est indispensable que ce dernier soit facile d'usage.

La Fnaut demande que les régions harmonisent leurs offres entre elles





















































Pour favoriser l'usage du train, la Fnaut demande donc un choc de simplification. Les régions doivent harmoniser leurs offres entre elles en proposant des cartes de réduction communes (la quarantaine de cartes de réduction régionales actuelles s'ignorent les unes les autres). Cela ne les empêcherait pas d'avoir des titres locaux et spécifiques pour leurs habitants et de garder leur liberté.

La Fnaut a approuvé la liberté tarifaire donnée aux régions qui s'est traduite par un choc d'offre, par plus d'investissements, des tarifications plus généreuses pour l'utilisateur du quotidien, une politique de mobilité plus favorable aux transports publics et une vision régionale intégrant les systèmes de mobilité des AO métropolitaines et urbaines... Mais il est de la responsabilité des régions de débattre et maintenir une certaine unité ferroviaire interrégionale et une mutualisation pour réduire les coûts et faciliter l'usage du train et de le prévoir dans les cahiers des charges de leurs opérateurs

Les régions et les transporteurs longue distance (Intercités, TGV, Trenitalia, Renfe...) doivent se rencontrer pour mettre enfin en place, comme cela existe dans l'aérien, un système de correspondances fiable pour les passagers.

Contact presse : Nina Soto, chargée de communication et relations presse Fnaut - 07 67 78 06 24

Annexe : tableau récapitulatif des marques au niveau régional¹

Nom du service TER		Marque des services de transport régionaux		Service Numérique de Mobilité (SNM) <i>(application calculatrice d'itinéraire)</i>		Support de titres
TER Auvergne-Rhône-Alpes ²	 TER AUVERGNE-RHÔNE-ALPES		Illico		Oùra	
TER Bourgogne-Franche-Comté ³	Service assuré par  RÉGION BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE 		Mobigo		Mobigo	
TER Breizhgo ⁴	TER BREIZHGO  		BreizhGo		KorriGo	
TER Centre-Val-de-Loire ⁵	 		Rémi		Jv malin	
TER Grand Est ⁶	 La Région Grand Est		Fluo		Carte Simplicités	
TER Hauts-de-France ⁷	 Région Hauts-de-France	Pas de marque			Pass pass	
Transilien ⁸	 		Transilien		Ile-de-France Mobilité	
TER Normandie ⁹	 NO.MA.D		Nomad		Atoumod	
TER Nouvelle-Aquitaine ¹⁰	 Région Nouvelle-Aquitaine	Pas de marque			Modalis	
TER Occitanie ¹¹	 		liO		liO Occitanie	
TER Pays de la Loire ¹²	 RÉGION PAYS DE LA LOIRE 		Aléop		Destineo (en train de disparaître)	
TER Provence-Alpes-Côte-d'Azur ¹³	 TER ZOU!		ZOU		ZOU	

Nb : ce tableau n'est pas exhaustif quant aux services numériques de mobilité car il ne mentionne pas SNCF Connect, Trainline, etc. Il ne s'attarde que sur les services mis en place par la région.

¹ La région Corse est exclue de ce tableau car le TER n'est pas opéré par SNCF

² <https://www.ter.sncf.com/auvergne-rhone-alpes>

³ <https://www.ter.sncf.com/bourgogne-franche-comte>

⁴ <https://www.ter.sncf.com/bretagne>

⁵ <https://www.ter.sncf.com/centre-val-de-loire>

⁶ <https://www.ter.sncf.com/grand-est>

⁷ <https://www.ter.sncf.com/hauts-de-france>

⁸ <https://www.transilien.com/fr>

⁹ <https://www.ter.sncf.com/normandie>

¹⁰ <https://www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine>

¹¹ <https://www.ter.sncf.com/occitanie>

¹² <https://www.ter.sncf.com/pays-de-la-loire>

¹³ <https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur>