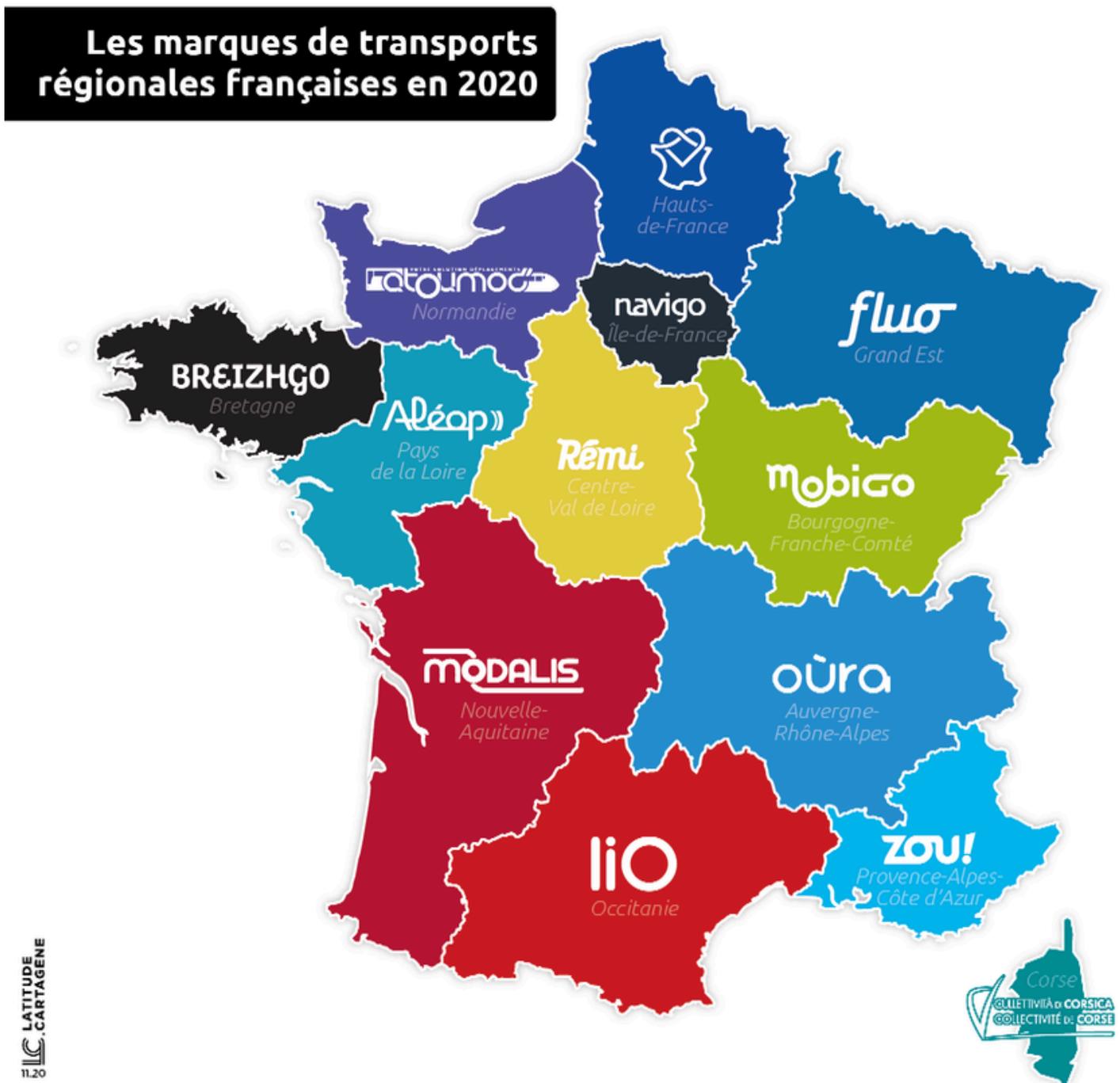


Face aux défis du TER, des territoires qui innovent

Updated by Sylvain PEREZ on July 16, 2025



En France, le transport ferroviaire régional est à la croisée des chemins.

Si les TER (Trains Express Régionaux) constituent un maillon essentiel de la mobilité du quotidien, **leur lisibilité, leur coût et leur efficacité** varient fortement d'une région à l'autre.

Avec **treize marques régionales** différentes – Fluo, Mobigo, Zou!, BreizhGo, etc. – le paysage ferroviaire français est devenu un véritable casse-tête pour les voyageurs.

Cette fragmentation nuit à la lisibilité de l'offre et **complique la vie** de ceux qui traversent plusieurs régions.

L'absence d'une **identité nationale claire** pour les TER renforce ce sentiment de confusion, alors même que ces trains sont financés en grande partie par l'argent public.

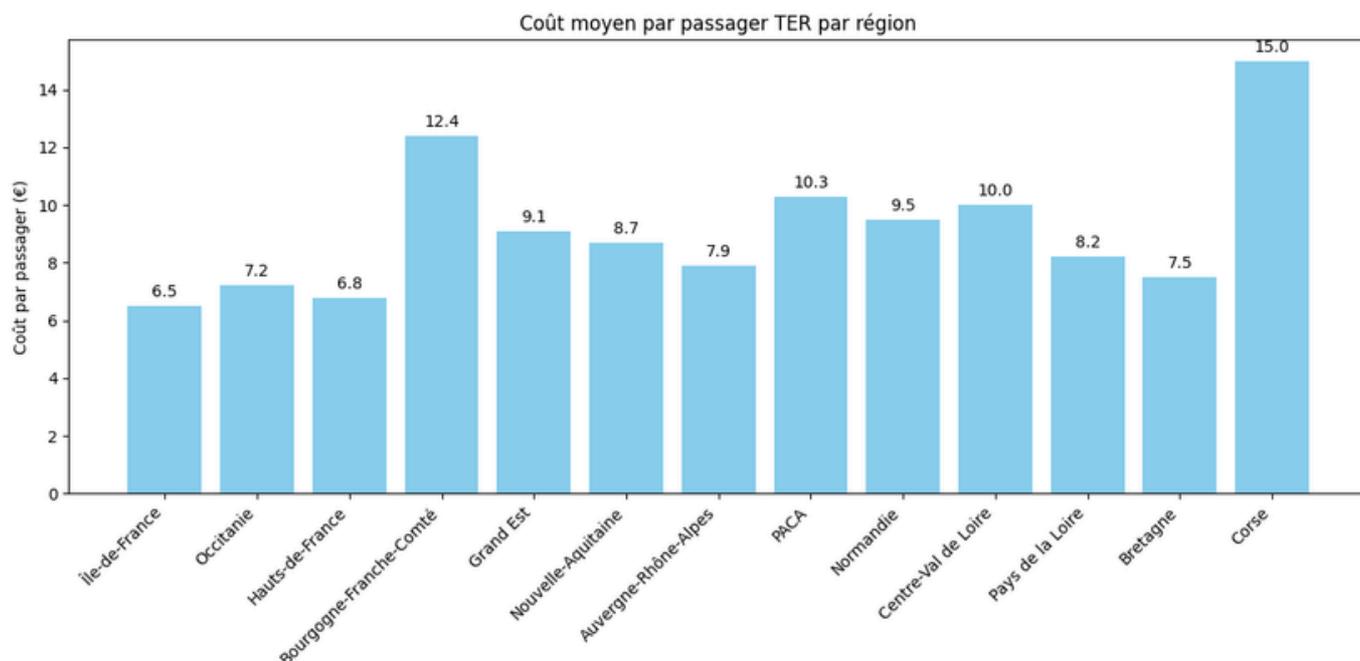
Partant de la lecture d'une enquête menée par **Les Dernières Nouvelles d'Alsace** en juin 2025 (enrichie **d'autres sources**) VIDOK vous propose un état des lieux du transport régional ferroviaire et une ouverture vers des initiatives locales.

Des coûts et des fréquentations très inégaux

Une enquête menée par **Les Dernières Nouvelles d'Alsace** révèle de fortes disparités entre les régions en matière de coût par passager et de fréquentation.

Région	Coût par passager (€)	Fréquentation annuelle (millions)
Île-de-France	6,5	250
Occitanie	7,2	80
Hauts-de-France	6,8	95
Bourgogne-Franche-Comté	12,4	30
Grand Est	9,1	60
Nouvelle-Aquitaine	8,7	70
Auvergne-Rhône-Alpes	7,9	100
Provence-Alpes-Côte d'Azur	10,3	55
Normandie	9,5	50
Centre-Val de Loire	10,0	45
Pays de la Loire	8,2	65
Bretagne	7,5	75
Corse	15,0	5

Visualisation du coût moyen par passager TER par région



Le graphique « **Coût moyen par passager TER par région** » met en lumière plusieurs enseignements importants sur l'efficacité économique du transport régional en France :

- Des écarts de coût très marqués entre les régions

Le coût moyen par passager varie **du simple au double**, voire plus :

- **Île-de-France : 6,5 €**
- **Bourgogne-Franche-Comté : 12,4 €**
- **Corse : 15,0 €**

Les données montrent que certaines régions affichent à la fois une forte fréquentation et un coût moyen par passager plus faible, tandis que d'autres ont un **coût élevé par passager**, souvent lié à une faible densité de population ou à des lignes peu fréquentées.

- Une corrélation probable entre coût et fréquentation

Les régions les **plus fréquentées** (Île-de-France, Hauts-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes) affichent des **coûts plus bas**, ce qui suggère un **effet d'échelle** : plus il y a de passagers, plus le coût unitaire diminue.

À l'inverse, les régions **moins fréquentées** (Corse, Bourgogne-Franche-Comté) ont des coûts plus élevés, car les charges fixes sont réparties sur un plus petit nombre d'utilisateurs.

- Des enjeux d'équité territoriale

Dans des régions comme la **Corse** ou la **Bourgogne-Franche-Comté**, où la **fréquentation des TER est faible et le coût par passager élevé**, le maintien du service ferroviaire relève d'un enjeu de **service public** ce qui **alourdit mécaniquement le coût par passager**.

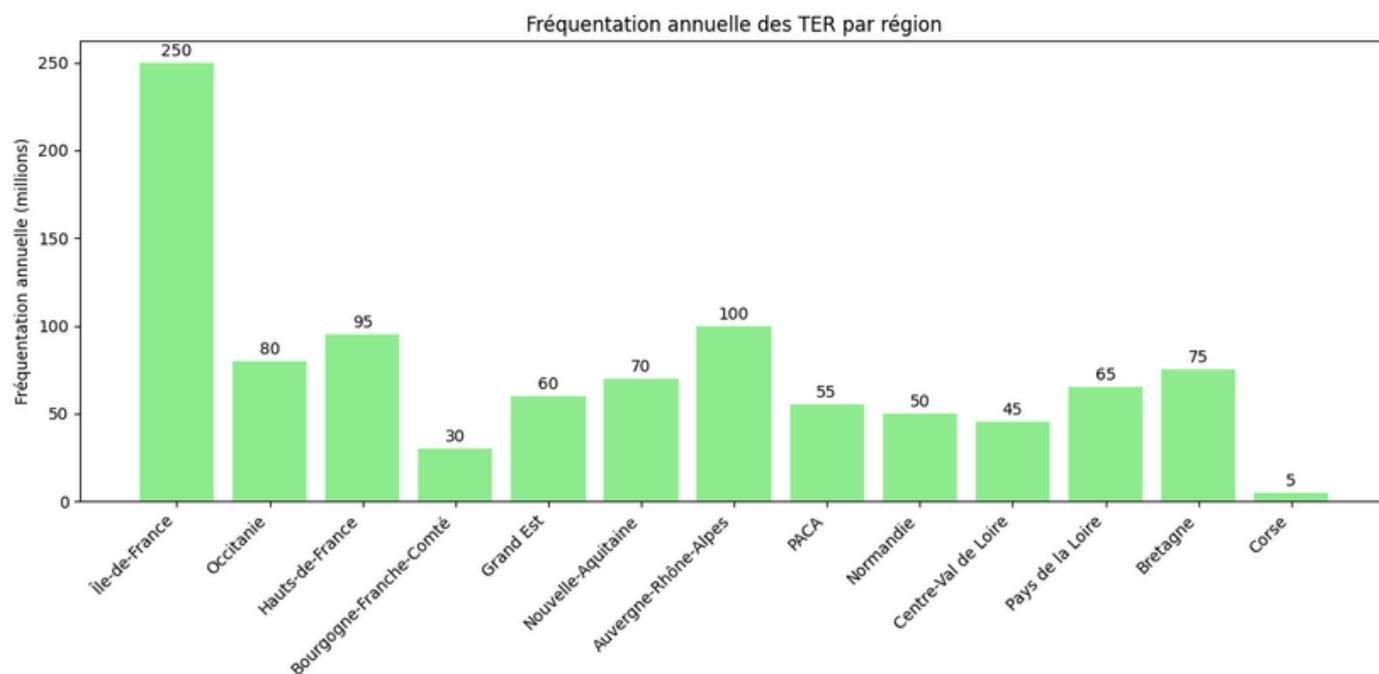
- Une base pour repenser les modèles de financement

Ce graphique peut servir de support pour :

- Réévaluer les **subventions régionales**
- Identifier les **bonnes pratiques de gestion**

- Adapter l'offre aux **réalités territoriales**

Fréquentation annuelle des TER par région



Le graphique de la **fréquentation annuelle des TER par région** met en évidence plusieurs enseignements clés :

- L'Île-de-France domine très largement

Avec **250 millions de passagers par an**, l'Île-de-France concentre à elle seule une part massive du trafic TER.

Cela s'explique par :

- La densité de population
- L'importance des déplacements domicile-travail
- L'intégration du TER dans le réseau Transilien

- Des régions à forte fréquentation et à coût maîtrisé

Des régions comme :

- **Auvergne-Rhône-Alpes (100 M)**
- **Hauts-de-France (95 M)**
- **Occitanie (80 M)**
- **Bretagne (75 M)**

affichent une fréquentation élevée, ce qui contribue à **diluer les coûts par passager**. Cela suggère-t-il une bonne adéquation entre l'offre et la demande ?

- Des régions à faible fréquentation

À l'autre extrémité, certaines régions comme :

- **Corse (5 M)**
- **Bourgogne-Franche-Comté (30 M)**

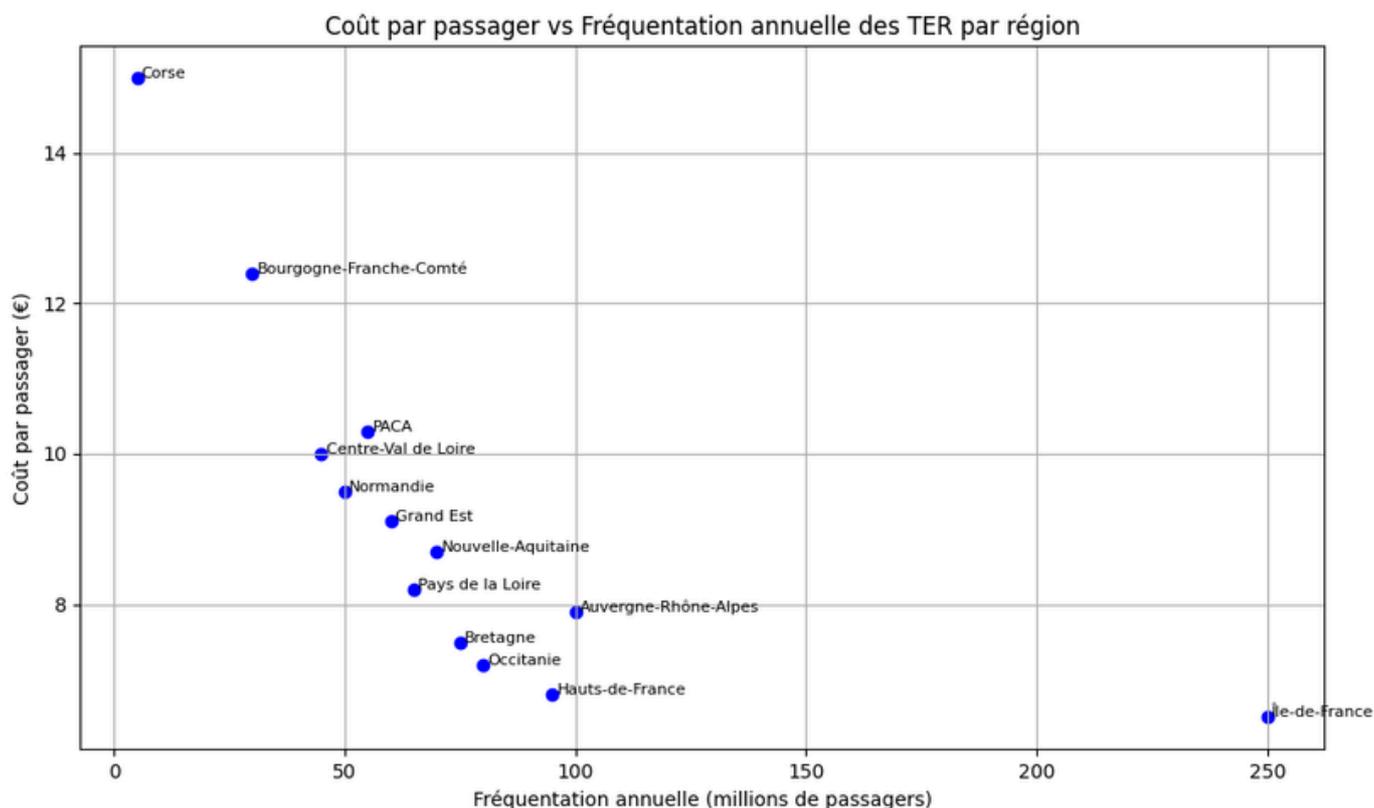
- **Centre-Val de Loire (45 M)**

affichent une fréquentation nettement plus faible et un **coût par passager élevé**, ce qui met en lumière des **situations contrastées dans le financement et l'usage du service TER**.

- **Un enjeu d'équité territoriale**

Le graphique illustre aussi un **déséquilibre territorial** : certaines régions très peuplées ou touristiques bénéficient d'un usage intensif du TER, tandis que d'autres, plus rurales ou moins bien desservies, peinent à attirer les voyageurs.

Relation entre coût par passager et fréquentation



Ce graphique permet de visualiser **certaines régions qui affichent une combinaison de forte fréquentation et de coût unitaire plus faible** et celles où l'usage du TER est plus coûteux et plus limité.

Les régions les "plus efficaces" : coût faible, fréquentation élevée

Des régions comme :

- **Île-de-France**
- **Hauts-de-France**
- **Auvergne-Rhône-Alpes**
- **Occitanie**

se distinguent par une **forte fréquentation** et un **coût par passager relativement bas**.

Cela peut signifier que :

- Le réseau est **massivement utilisé**, souvent pour des trajets domicile-travail.
- Les **coûts fixes** (infrastructures, personnel, matériel roulant) sont **amortis** sur un grand nombre de passagers.

- Une forte fréquentation contribue à abaisser le coût unitaire, ce qui peut **limiter le besoin de subventions publiques par voyage**.

Ces régions bénéficient souvent :

- D'une **densité de population élevée**
- D'un **maillage ferroviaire dense**
- D'une **intégration tarifaire** avec d'autres modes de transport (métro, bus, tram)

- **Les régions "moins efficaces" : coût élevé, faible fréquentation**

À l'inverse, des régions comme :

- **Corse**
- **Bourgogne-Franche-Comté**
- **Centre-Val de Loire**

affichent un **coût par passager très élevé** pour une **fréquentation faible**.

Cela peut s'expliquer par :

- Des **territoires peu denses**, où les trajets sont longs et peu fréquentés
- **L'attractivité de l'offre**

Dans ces cas, chaque passager coûte cher à transporter, ce qui pose des questions sur :

- La **nécessité de repenser l'offre** (horaires, dessertes, matériel)
- L'opportunité de **développer des alternatives** (bus express, covoiturage organisé)

- **Des cas intermédiaires à surveiller**

Certaines régions comme :

- **Provence-Alpes-Côte d'Azur**
- **Grand Est**
- **Nouvelle-Aquitaine**

se situent dans une **zone médiane** : ni très efficaces, ni très coûteuses.

Elles pourraient :

- Optimiser leur réseau pour **augmenter la fréquentation**
- Réduire les coûts en **rationalisant certaines lignes**
- S'inspirer des bonnes pratiques des régions les plus performantes

Des initiatives locales qui font bouger les lignes

Face à ces difficultés, des initiatives locales émergent pour améliorer le quotidien des usagers.

Certaines collectivités investissent dans des **gares plus accueillantes, des services à bord repensés ou encore des partenariats avec des acteurs locaux** pour dynamiser les dessertes.

Ces actions, souvent portées par des **élus de terrain ou des collectifs citoyens**, montrent qu'il est possible d'innover à l'échelle locale, même dans un cadre institutionnel complexe.

La ligne Nancy–Contrexéville : un laboratoire pour un nouveau modèle

Symbole de cette volonté de réinvention, la ligne Nancy–Contrexéville, **récemment relancée**, incarne un modèle alternatif.

Portée par une coopération entre **acteurs publics et privés**, cette ligne vise à **répondre aux besoins concrets des habitants** (flux de population, besoins de mobilité quotidienne /travail, études, santé) tout en expérimentant une **gestion plus souple et adaptée** (gouvernance plus décentralisée/ modèles plus réactifs d'opérateurs privés/ aux critères comme la satisfaction, la continuité de service, évolutifs dans le temps).

Elle pourrait préfigurer une nouvelle manière de penser le train du quotidien, plus proche des territoires et de leurs réalités.

Vers un réseau plus cohérent et équitable ?

Faut-il **harmoniser les marques** ? Repenser les **modèles de financement** ? Encourager davantage d'**initiatives locales** ?

La lecture de ces différentes sources laisse penser que le train (les mobilités) du quotidien a besoin de se réinventer pour répondre aux **défis de la transition écologique et de la cohésion territoriale**.

Sources :

[Fluo, Mobigo, Zou !... " 13 marques régionales de train, c'est illisible pour le voyageur français "](#)

[Comparez le coût et la fréquentation des TER de votre région](#)

[Face aux difficultés du quotidien, ces initiatives locales qui font bouger les lignes](#)

[Ligne de train Nancy-Contrexéville : un nouveau modèle ferroviaire pour le train du quotidien](#)

[AMBITION FRANCE TRANSPORTS - FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS](#)

[Le marché du transport en France en 2024](#)

[Le bilan ferroviaire France Europe 2023](#)

[Estimation de la population au 1^{er} janvier 2025](#)

Tags

Produits VIDOK: Dossier documentaire, Type de Transport: TER, Zone géographique: France