



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 16ème législature

Futur Pass Rail et le besoin d'un tarif adapté à la ruralité

Question écrite n° 11920

### Texte de la question

Mme Sylvie Ferrer attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur le besoin de compléter le projet de Pass Rail sur les TER/Intercités à environ 49 euros par mois, évoqué le 4 septembre 2023 par Emmanuel Macron, avec une mesure supplémentaire pour que le train gagne en attractivité pour les Français vivant en milieu rural, loin des gares bien desservies. Pour les Français vivant en milieu rural, par exemple sur les communes situées à 20 ou 30 minutes d'une gare, comme c'est le cas par exemple de la sous-préfecture de Bagnères-de-Bigorre dans les Hautes-Pyrénées, l'usage du train est rarement quotidien. Beaucoup de résidents de ces communes sont toutefois susceptibles de prendre le train, en remplacement de la voiture individuelle, plusieurs fois par an, aussi bien pour le travail, la visite de proches ou les loisirs. Cependant, pour quelqu'un qui prend le train environ une fois par mois, voire moins, un Pass Rail à 49 euros représente un coût plus élevé que le plein tarif TER. Au moment où les prix des carburants augmentent et où une grande partie des résidents des territoires ruraux sont dépendants de l'automobile, il serait idéal de faire revenir les usagers vers le train. Les manifestations des « gilets jaunes » ont rappelé l'importance d'agir pour les alternatives de mobilités en milieu rural. Les trains TER et Intercités peuvent y participer. Pour cela, il est important que le tarif soit attractif dès le premier voyage, sachant que beaucoup de ruraux sont plutôt des voyageurs occasionnels. Ce tarif sera utile aussi pour les Français de tous les territoires qui se sont détournés du train et qui ont d'abord besoin de le prendre ponctuellement pour le redécouvrir. En milieu rural, la référence de prix est l'automobile et, pour ceux qui font attention à réduire leurs émissions, le covoiturage. Or, sur les dernières décennies, le plein tarif TER SNCF a fortement augmenté pour atteindre environ 15 euros/100km, soit le double du prix du covoiturage qui se situe plutôt autour de 7 euros/100km. Le TER sera attractif, dès le premier voyage, avec une offre à -50 % pour tous les voyageurs, sans engagement, ni abonnement. Subventionner le voyage occasionnel est une clé pour faire découvrir le train à ceux qui ne le prennent jamais. Certaines régions ont commencé à mettre en pratique : la région Occitanie propose un tarif « TER AvantagIO' Futé » à environ -50 %, mais sur certains horaires seulement. La Nouvelle Aquitaine propose -50 % sur tous ses TER, à condition d'acquérir une carte annuelle à 29 euros. Ces tarifications sont donc à optimiser avec un -50 % pour tous les voyageurs, sans besoin d'acquérir une carte, ce qui dans la pratique constitue une barrière d'entrée inutilement dissuasive. La France ne peut pas copier l'Allemagne à l'identique. On n'a pas la même densité ferroviaire : de nombreux territoires français sont éloignés des gares bien desservies. Sur ces territoires ruraux, payer 49 euros pour une offre limitée n'incitera que peu les usagers à revenir au train. Par ailleurs, il n'est pas acceptable de laisser encore une fois la ruralité à l'écart et sans solutions, alors qu'une tarification simple et attractive pour tous serait possible à mettre en place. L'État pourrait-il réaliser sans attendre une étude de marché pour évaluer si le Pass Rail est attractif aux yeux des résidents, en fonction de leur zone géographique, urbain ou rural éloigné des gares ? Il est important de prévoir une stratégie de prix attractive qui ne constitue pas une ségrégation de plus entre métropole et ruralité. En conséquence, elle lui demande si l'État pourrait prévoir une offre complémentaire à -50 % pour tous, sans abonnement, qui sera bien adaptée pour les territoires ruraux et pour les Français éloignés du train.

### Données clés

Auteur : [Mme Sylvie Ferrer](#)

**Circonscription** : Hautes-Pyrénées (1<sup>re</sup> circonscription) - La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale

**Type de question** : Question écrite

**Numéro de la question** : 11920

**Rubrique** : Transports ferroviaires

**Ministère interrogé** : Transports

**Ministère attributaire** : [Transports](#)

Date(s) clée(s)

**Question publiée au JO le** : [3 octobre 2023](#), page 8746

**Question retirée le** : 11 juin 2024 (Fin de mandat)