



T H É M A

Essentiel



TRANSPORT

Expérimentation du Pass Rail en 2024 : un bilan socio-économique positif et des usagers satisfaits

MAI 2026

L'expérimentation du Pass Rail à l'été 2024 a permis à plus de 200 000 jeunes de voyager en train beaucoup plus souvent, plus loin et pour un coût largement inférieur pendant deux mois.

Agissant seulement en partie comme un levier de report modal (13 % des trajets issus d'un autre mode de transport), le dispositif a principalement été perçu comme une incitation au voyage ; ses détenteurs ayant effectué pas moins de 11 trajets en moyenne. Malgré un effet rebond sur le nombre de déplacements, le Pass aurait cependant permis de diminuer l'émission de polluants aériens locaux et de gaz à effet de serre (GES). Pour l'utilisateur, le bilan financier est positif, au même titre que le bilan socio-économique pour la collectivité, qui bénéficie de l'important gain perçu par les nouveaux usagers.

La tarification des transports publics est un instrument économique fort qui permet d'orienter la demande de transport, et donc d'induire des changements dans les comportements, et de modifier l'équilibre économique et financier des services publics associés. Afin d'atteindre des objectifs climatiques ambitieux dans le secteur des transports (réduction de 28 % des émissions en 2030 par rapport à 2015 et neutralité carbone en 2050 [1]) et aussi de répondre à des besoins sociaux forts, un certain nombre de pays se sont lancés dans des projets d'homogénéisation de la tarification et de la billettique de leurs transports publics. Suivant la tendance, la France développe depuis plusieurs années une mission de « titre unique » et a expérimenté à l'été 2024 un « Pass Rail ».

Cette publication dresse un bilan de l'expérimentation Pass Rail selon une approche socio-économique et en évaluant l'efficacité de la politique tarifaire au regard des objectifs présentés (voir *Méthodologie*).

PLUS DE HUIT UTILISATEURS DU PASS SUR DIX SATISFAITS

Avec un objectif de vente de 700 000, le Pass Rail s'est vendu à 235 000 unités, pour approximativement 210 000 clients uniques (un usager sur dix ayant acheté deux Pass Rail consécutifs durant l'été). Les usagers TER/IC qui n'ont pas acheté de Pass, alors qu'ils y étaient éligibles, justifient leur décision principalement par l'impossibilité de l'utiliser pour les TGV et par l'incohérence de l'offre avec leurs propres besoins. Ils se déclarent donc plus enclins à acheter le Pass si celui-ci donnait accès aux TGV mais aussi s'il était étendu dans le temps. Les usagers du Pass Rail, qui sont aussi particulièrement sensibles à ces deux derniers points, présentent de leur côté un haut taux de satisfaction (en moyenne 8,4/10) et sont principalement satisfaits par le tarif attractif du dispositif et sa cohérence avec les besoins des étudiants. La motivation principale de leur achat apparaît comme la possibilité de voyager en illimité et à petit prix, en particulier avec les TER.

DES USAGERS HABITUÉS DU TRANSPORT FERROVIAIRE

La classe d'âge visée par le dispositif (16 à 27 ans) cible de facto un profil-type d'utilisateur Pass Rail (qui cache cependant

ENCADRÉ

Le Pass Rail

Le dispositif retenu est un Pass Rail jeune à 49 €, mis en place en juillet et août 2024. Le dispositif concerne les usagers ayant entre 16 et 27 ans et donne un accès illimité aux trains TER et Intercités (IC) pendant une durée de 30 jours consécutifs.

Le Pass Rail vise à répondre à trois objectifs principaux : atténuer le changement climatique en favorisant le report modal vers le ferroviaire depuis des modes plus émissifs (notamment la voiture particulière) ; rendre le transport ferroviaire plus abordable financièrement, en particulier pour des publics particulièrement mobiles et modestes (ici, les jeunes) et améliorer l'accessibilité aux régions françaises.

des hétérogénéités). La bénéficiaire-type est une femme (à 51 %), elle a 21 ans, elle est étudiante (deux tiers d'étudiantes et un dixième de lycéennes), elle vit dans son propre logement (à 60 %) et ses revenus annuels sont modestes (inférieurs à 6 000 € pour 60 % des titulaires). Peu d'usagers du train tout à fait nouveaux sont observés, puisqu'un seul sur vingt n'a pas pris de train au cours des 12 derniers mois, que presque la moitié déclarent prendre fréquemment le TER et un tiers ont déjà une carte d'abonnement ou de réduction SNCF. Ces observations soulignent la capacité du Pass Rail à fidéliser un public déjà usager du train en lui permettant de voyager plus souvent, plus loin et pour moins cher.

AVEC LE PASS, DES TRAJETS PLUS FRÉQUENTS...

En moyenne, les détenteurs du Pass ont largement rentabilisé leur achat en effectuant 11 voyages chacun durant l'été, soit deux fois plus que ce qui avait été anticipé par la SNCF pour ce dispositif. Totalisant 2,4 millions de voyages (par comparaison, 425 millions de voyages ont été effectués en TER et IC en 2024 [2]), le Pass a particulièrement été utilisé pour des trajets en TER, qui ont compté pour 9 trajets sur 10 réservés avec le Pass Rail. En effet, si presque la totalité des détenteurs du Pass ont voyagé au moins une fois en TER, moins de la moitié ont voyagé en IC.

Les trajets ne se sont pas répartis de la même manière partout, certains itinéraires ou régions ont été particulièrement plébiscités. Les régions les plus touristiques ont, notamment, toutes été surreprésentées dans la répartition des voyages (Nouvelle-Aquitaine, Occitanie, Provence-Alpes-Côte d'Azur...). De plus, les voyages entre régions ont été fréquents, les deux tiers des clients TER ont voyagé dans plusieurs d'entre elles. Globalement, la demande de transport supplémentaire amenée par le Pass a plutôt dynamisé des zones d'attraction déjà existantes, en particulier touristiques et à quelques exceptions près (nombreux trajets en Bourgogne Franche-Comté, potentiellement de transit).

... ET SUR DES DISTANCES PLUS LONGUES

D'après les données commerciales de l'opérateur, les trajets effectués en TER et IC avec le Pass Rail se sont faits respectivement à des distances moyennes par trajet de 120 km et 500 km. Ces distances moyennes sont significativement plus élevées que celles usuellement pratiquées sur ces services. En 2024, l'Autorité de régulation des transports rendait compte de distances moyennes de 54 km et 336 km [2] par trajet, respectivement pour le TER et l'IC. Les pratiques soulignées ici (voyages interrégions fréquents et distances longues) sont cohérentes avec les motifs déclarés par les détenteurs du Pass : près de la moitié des trajets sont effectués pour des vacances. Hors loisirs, un quart des trajets sont effectués pour des motifs relatifs aux études et au travail. La part importante de trajets non contraints liés aux loisirs est perceptible dans les usages que les détenteurs du Pass déclarent. En effet, les usagers déclarent qu'en l'absence du Pass, ils auraient effectué moins de la moitié des trajets comptabilisés cet été (55 % de trajets induits), quel que

soit le mode de transport. Concernant les trajets qu'ils auraient tout de même effectué en l'absence du Pass Rail, ils déclarent que plus d'un quart auraient été réalisés avec un autre mode de transport, soulignant un report modal non négligeable.

DES VOYAGEURS NOMBREUX, MAIS PAS DE SATURATION SUR LES TRAINS

Le dispositif Pass Rail est largement perçu comme un levier d'incitation au voyage, ce qui résonne avec la volonté de « Pouvoir voyager davantage sans payer plus¹ », apparaissant comme la principale motivation à l'achat du Pass pour 22 % des clients. À offre constante, cet « effet rebond » sur le nombre de trajets aurait potentiellement pu avoir des conséquences sur la saturation des trains, associé à une suroccupation des rames. Cependant, sans avoir de mesure précise de cet impact, certaines observations permettent de penser qu'aucun phénomène de saturation majeur n'a pu s'installer à cause du Pass Rail. En effet, les trajets Pass Rail représentent moins de 5 % du total des trajets en TER et en IC à cette période. De plus, grâce au contingentement implémenté sur certains trains, seuls 1 % des TER et 7 % des couchettes IC de nuit ont circulé à saturation du nombre de places disponibles au tarif Pass Rail. Enfin, les réservations avec le Pass Rail ont été effectuées pour beaucoup « au dernier moment » (à 70 % le jour même ou quelques jours à l'avance) contrairement aux réservations des clients sans le Pass Rail (à 70 % plus d'une semaine à l'avance, 55 % plus de deux semaines à l'avance). Ces comportements favorisent largement les usagers sans Pass qui réservent des places sur les trains avant leur potentielle saturation, là où les usagers du Pass se positionnent plutôt sur les places restantes.

Grâce au Pass Rail, le nombre de trajets des bénéficiaires a plus que doublé (trafic induit de l'ordre de 55 %). La question de l'effet rebond sur les trajets pour rejoindre et quitter les gares est par conséquent importante. En effet, si la majorité des accès/diffusions vers/depuis les gares sont effectuées via les transports en communs et par la marche (deux tiers des trajets), presque un quart se font en voiture particulière, ce qui a une incidence sur le bilan des externalités du dispositif.

UNE DEMANDE DE TRANSPORT INTENSIFIÉE

Les quelques 210 000 titulaires du Pass Rail déclarent avoir, en moyenne, multiplié par trois leur usage du TER et de l'IC en nombre de trajets.

Sur les 2,4 millions de trajets réalisés avec le Pass Rail, 300 000 sont issus de reports modaux (sans ce dispositif ils auraient été réalisés avec un autre mode de transport) et 1,3 million de trajets ont été induits par le Pass (c'est-à-dire qu'ils n'auraient pas été réalisés du tout en l'absence du dispositif). Cela représente presque 240 millions de voyageurs-kilomètres supplémentaires réalisés tous modes confondus (dont 18 millions réalisés pour se rendre et quitter les gares) – (graphique 1). De plus, les TER étant significativement utilisés pour accéder aux TGV (plus d'un trajet sur 20 en TGV est couplé avec un trajet en TER [10]), un effet d'aubaine sur l'usage de ces derniers est considéré, induisant plus de 8 000 trajets².

¹ Formule exprimée dans l'enquête voyageur auprès des usagers Pass Rail.

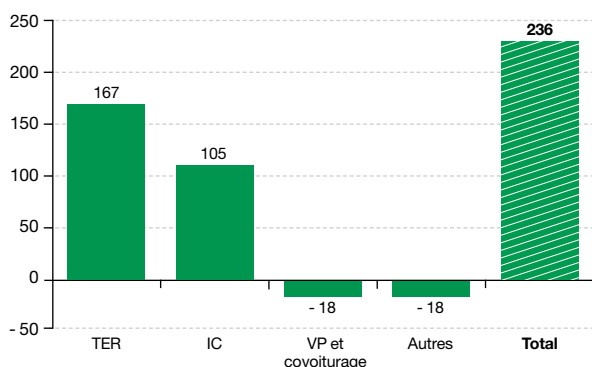
² L'effet d'aubaine ne compensant pas le report modal déclaré depuis le TGV, de l'ordre de 36 000 trajets évités. Ce dernier est calculé en se basant sur les taux de correspondances TER/TGV ainsi que sur déclaration des usagers quant à la capacité de remplacer le TGV par le TER et l'IC.

Expérimentation du Pass Rail en 2024 : un bilan socio-économique positif et des usagers satisfaits

En parallèle de cet important effet rebond sur l'usage du train, ce sont donc 13 % des trajets effectués avec le Pass Rail qui sont issus d'un report modal, dont plus de 5 % depuis le véhicule particulier (VP) et le covoiturage. Grâce à ce report, ce sont 10 millions de véhicules-kilomètres qui ont été évités sur ces modes routiers privés.

Graphique 1 : distances induites/évitées par mode

En millions de voyageurs-kilomètres



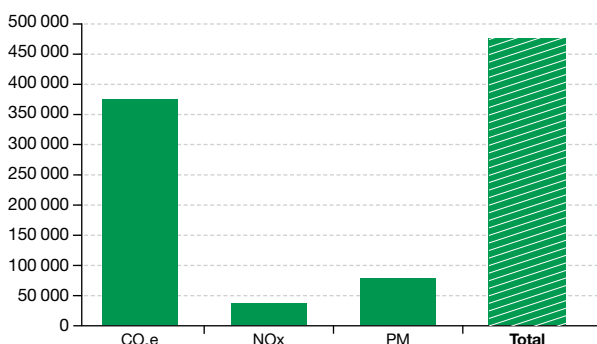
Source : CGDD

UN REPORT MODAL PERMETTANT D'ÉVITER DES ÉMISSIONS DE GES ET DE POLLUANTS

En réduisant l'usage des modes routiers privés, les émissions de GES évitées sont estimées de l'ordre de 1 600 tCO₂e, ainsi que 2,5 tonnes d'oxydes d'azote (NOx) et 0,3 tonne de particules fines (PM) en matière d'émissions de polluants aériens locaux. Après monétarisation des émissions évitées, le coût social évité³ en matière d'externalités négatives est valorisé à un total proche de 500 000 € (graphique 2). La quantité d'émissions évitées demeure cependant relativement faible si on la rapporte au nombre d'usagers (7 kg CO₂e par titulaire).

Graphique 2 : émissions monétarisées évitées grâce au report modal depuis les modes routiers privés

En euros



Note : il est ici considéré que les effets du Pass Rail sur la demande de transport ne sont pas assez significatifs pour induire une évolution de l'offre de transport public, les trajets évités ou induits en train, en avion, en car ou en transport en commun n'apparaissent donc pas dans le bilan environnemental.

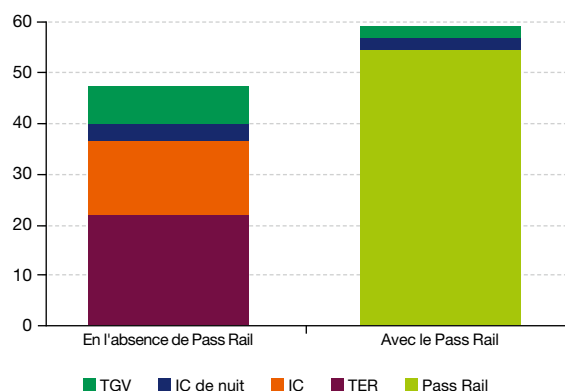
Source : CGDD

DES ÉCONOMIES POUR LES USAGERS MALGRÉ DES DÉPENSES SUPPLÉMENTAIRES DANS LE FERROVIAIRE

En considérant l'achat des Pass Rail, les suppléments couchettes et l'effet d'aubaine sur le TGV, l'utilisateur moyen du Pass Rail a déboursé 59 € en « dépenses ferroviaires » liées au Pass (dont 54 € pour l'achat de 1,1 Pass) pour effectuer onze trajets durant l'été (graphique 3). Dans le scénario contrefactuel, ce même usager aurait déboursé 47 € en billets de train pour réaliser quatre trajets, en se basant sur les coûts kilométriques moyens des différents services et des différentes régions [2] et en prenant en compte les abonnements SNCF d'une partie des usagers. Finalement, le Pass Rail aurait donc incité l'utilisateur moyen à déboursé 12 € de plus en dépenses ferroviaires pour effectuer sept trajets ferroviaires supplémentaires en train (dont six induits et un en report modal).

Graphique 3 : dépenses ferroviaires par utilisateur du Pass Rail

En euros



Source : CGDD

Au-delà des dépenses ferroviaires, les reports de modes de transport estimés induits par le Pass permettent une réduction des dépenses pour les usagers sur trois postes : les carburants des VP, les dépenses dans les autres modes et les transferts fiscaux (accises énergétiques liées aux carburants notamment). Les dépenses évitées dans ces catégories rééquilibrent le bilan financier des usagers, ce qui conduit pour l'utilisateur moyen à un bilan financier⁴ proche de l'équilibre (faiblement positif).

UN BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE GLOBAL POSITIF

Avec une connaissance seulement partielle de l'impact du dispositif sur les finances publiques et sur les recettes ferroviaires (et des résultats différents selon les méthodes de calculs), il est difficile de statuer sur le résultat d'un bilan socio-économique global. On peut cependant présenter un certain nombre d'éléments (voir méthodologie). En cohérence avec le référentiel d'analyse socio-économique des projets de transports [3], le gain ou « surplus » des usagers doit être

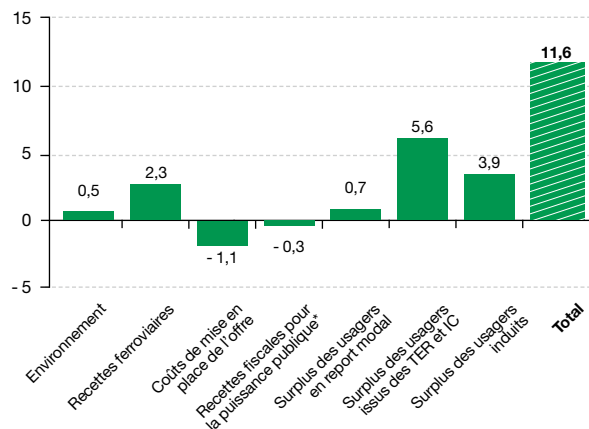
³ La monétarisation des externalités négatives se base sur les valeurs tutélaires prescrites par le référentiel d'analyse socio-économique des projets de transport [2] ainsi que sur la trajectoire proposée pour la valeur de l'action pour le climat [4].

⁴ Le bilan financier ne prend pas en compte les effets socio-économiques mais seulement les transferts marchands. D'autre part, les coûts d'usage évités du VP sont ici minorés car ils ne prennent en compte que les coûts liés aux carburants.

comptabilisé. Celui-ci représente le différentiel entre le coût généralisé de l'ancienne activité économique du voyageur (soit ce même déplacement, soit une autre activité inconnue pour les trajets induits) et celui du déplacement⁵. D'un point de vue global, les gains pour l'environnement, l'évolution des recettes fiscales et les coûts de mise en place de l'offre sont aussi à considérer – même s'ils sont relativement peu importants face aux gains des usagers – et le bilan apparaît alors comme largement positif, de l'ordre de 12 M€ (graphique 4).

Graphique 4 : éléments du bilan socio-économique global pour le Pass Rail

En millions d'euros



*TVA et accises énergétiques.

Source : CGDD

D'autres effets, positifs ou négatifs, peuvent être estimés pour tester la robustesse de cet ordre de grandeur. Ainsi, afin de représenter l'imperfection de l'outil fiscal, il est possible de considérer un coût d'opportunité des fonds publics (COFP)⁶, qui impacte le bilan socio-économique, avec un coût de l'ordre de - 0,3 M€. Enfin, bien que non considérées dans les référentiels méthodologiques français, certaines méthodes permettent d'estimer des « gains d'insertion sociale » représentant la réduction de l'exclusion sociale permise par un accès accru à la mobilité⁷. En appliquant ces méthodes, l'ordre de grandeur de ces gains d'insertion pourrait se situer entre 2 M€ et 15 M€. Enfin, pour aller plus loin, des impacts liés à la sécurité routière (moindre usage de la route) ou aux effets sanitaires liés aux modes actifs (usage accru de la marche et du vélo en multimodalité avec le ferroviaire) pourraient être considérés. À noter que les potentiels gains en temps de transport ne sont pas considérés ici, car difficilement modélisables dans le cas du Pass Rail.

MÉTHODOLOGIE

Différentes sources de données ont été mobilisées, parmi lesquelles se trouvent notamment : les données commerciales issues de l'expérimentation du Pass Rail en 2024, les résultats d'une enquête de marché Ipsos auprès de 5 000 titulaires du Pass et 1 700 usagers non titulaires éligibles (réalisée pour le compte de la DGITM, de SNCF Voyageurs et de Régions de France), des travaux *ex ante* de SNCF voyageurs, des articles issus de la littérature scientifique ou encore des sources statistiques de l'État. [2] [3] [8] [9] [10]

Afin d'objectiver les dynamiques décrites quant à l'évolution des comportements de mobilité provoquée par le Pass Rail, une approche d'analyse socio-économique est adoptée permettant de construire un certain nombre d'indicateurs. Pour ce faire, deux scénarios sont comparés : un scénario avec Pass Rail (situation réelle) et un scénario théorique sans Pass Rail (scénario contrefactuel). Ces deux scénarios sont construits en grande partie à partir des apprentissages *ex post* de l'opérateur ainsi qu'à partir de l'enquête réalisée auprès des usagers. Le périmètre de cette analyse se limite aux utilisateurs du Pass Rail effectifs et à leur mobilité liée à celui-ci. Ce bilan porte uniquement sur juillet et août 2024. Il ne prend donc pas en compte les impacts potentiels sur les comportements de mobilité à moyen/long terme. Toutes les valeurs monétaires sont données en €2024.

RÉFÉRENCES

- [1] Ministères de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Transports, de la Ville et du Logement, *La Stratégie nationale bas-carbone (SNBC 2) en vigueur*, 2020.
- [2] ART, *Données du marché français du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises*, 2025.
- [3] DGITM, *Le référentiel d'évaluation des projets de transport*, 2020.
- [4] A. Quinet, *La valeur de l'action pour le climat*, France Stratégie, 2025.
- [5] D. Rouchaud, *Avantages et coûts des tarifications sociales dans les transports collectifs*. Le point sur, n° 138, 2012.
- [6] J. K. Stanley, D. A. Hensher, et J. R. Stanley, *Place-based disadvantage, social exclusion and the value of mobility*, Transportation Research Part A: Policy and Practice, vol. 160, p. 101-113, juin 2022.
- [7] Transport for NSW, *TfNSW Economic Parameter Values*. p. 62, 2025.
- [8] SNCF, *SNCF Open Data*, 2024.
- [9] SDES, *Données sur le parc automobile français*, 2024.
- [10] SDES, *Enquête mobilité des personnes*, 2019.

Benoît LAGARDERE, SEVS

⁵ Par convention [3], pour les déplacements induits, ce surplus est estimé à la moitié du surplus des usagers non induits et non en report modal.

⁶ La prise en compte du COFP est délicate car nous n'avons ici qu'une connaissance partielle de l'impact du dispositif sur les finances publiques (entre autres car ces questions sont gérées régionalement pour le TER), de plus, il peut potentiellement être négligé pour compenser des effets redistributifs non comptabilisés.

⁷ Survalorisation du surplus des trajets supplémentaires permis par le dispositif pour certains motifs (tel que proposé dans certaines études portant sur des tarifications « sociales » [5] [6], et adopté dans certains référentiels officiels à l'étranger [7]).

Dépôt légal : mai 2026
ISSN : 2255-493X (en ligne)

Directeur de publication : Brice Huet
Rédacteur en chef : François Leray
Coordinatrice éditoriale : Laurianne Courtier
Maquettage et réalisation : La Netscouade

Commissariat général au développement durable

Service de l'économie verte et solidaire (SEVS)
Sous-direction de l'économie et de l'évaluation
Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex
Courriel : diffusion.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.ecologie.gouv.fr


**MINISTÈRES
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
TRANSPORTS
VILLE ET LOGEMENT**
*Liberté
Égalité
Fraternité*