**Compréhension écrite. Niveau C1**

**A quoi s’attendre avec le « passe rail » promis par Emmanuel Macron ?**

Annoncé par Emmanuel Macron le 4 septembre 2023, le projet de ticket unique à 49 euros par mois destiné aux jeunes pour emprunter les TER, les Intercités et les transports en commun dans toute la France verra bien le jour cet été. Ses modalités sont en cours de préparation.

Par [Mina Peltier](file:////signataires/mina-peltier/)

Publié le 13 avril 2024 à 06h30

<https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2024/04/13/a-quoi-s-attendre-avec-le-passe-rail-promis-par-emmanuel-macron_6227567_4355770.html>

L’histoire sans fin du « passe rail » est-elle arrivée à son terme ? Après [l’accord officiel passé le 3 avril](https://www.lemonde.fr/politique/article/2024/04/04/le-passe-rail-sort-de-l-impasse-il-sera-mis-en-place-a-l-ete-2024-pour-les-moins-de-27-ans_6225933_823448.html) entre les régions et le ministre délégué chargé des transports, Patrice Vergriete, le dispositif de ticket unique pour les TER, les Intercités et les transports urbains semble sur les rails. Enfin presque…

Les discussions se multiplient ces derniers jours entre les représentants des régions – déçus pour la plupart par la forme définitive du projet – et un ministère encore tâtonnant sur sa mise en place.

**Qu’est-ce que ce « passe rail » ?**

Le 4 septembre 2023, Emmanuel Macron était l’invité du youtubeur Hugo Travers pour une émission fleuve consacrée à la jeunesse. Questionné sur le « D-ticket » allemand et un possible équivalent français, le président avait dit *« banco »,* comme il le rappelle dans un tweet publié le 3 avril.

Sur le papier, l’idée est simple : pour 49 euros par mois, les jeunes de moins de 27 ans pourront acheter un billet unique début juin leur donnant accès, du 1er juillet au 31 août, aux TER, aux Intercités et aux transports urbains, hors Ile-de-France. Les projections de la SNCF tablent sur 700 000 ventes. C’est dix fois plus que les « Pass jeune TER » proposés en 2020-2021.

Seule région écartée du dispositif cet été, l’Ile-de-France restera toutefois une destination d’arrivée et de départ. Un TER en partance de Paris vers Lyon par exemple sera totalement gratuit avec le « passe rail ». Même chose dans le sens inverse. Il sera toutefois nécessaire d’acheter un titre Navigo pour se déplacer dans les transports franciliens. Selon le ministère des transports, cette exception s’explique par des *« difficultés techniques »*, une *« billettique particulière »* et des *« délais trop courts »*. Ils confirment toutefois que si l’expérience est pérennisée en 2025, la région parisienne sera de la partie.

Pris pour modèle, le *Deutschlandticket*est, lui, plus complet. Depuis le 1er mai 2023, l’abonnement au « D-Ticket » permet à tout Allemand de circuler sur l’entièreté des réseaux régionaux et urbains, tout au long de l’année, pour 49 euros par mois. Une version étudiante, à 29,40 euros, a vu le jour au printemps 2024.

**Pourquoi sa mise en œuvre est si compliquée ?**

Près de six mois se sont écoulés entre l’annonce présidentielle et son officialisation le 3 avril par Patrice Vergriete, le ministre délégué chargé des transports. La cause ? Un nouveau gouvernement et un *« principe qui paraît simple sur le papier, mais, en pratique,*[est] *toujours plus compliqué »*, résume Thibaud Philipps, chargé du dossier à la région Grand-Est.

Le « passe rail » souhaite réunir les TER, gérés par les régions, les Intercités, chapeautés par l’État via la SNCF, et les 170 opérateurs de transports urbains répartis dans l’Hexagone. Fait d’allers-retours et de négociations, le dossier est jugé *« très ambitieux »*par un ministère tout juste installé, qui reconnaît que plusieurs détails restent à *« préciser »*, la faute à des *« délais trop courts »*. Sur le terrain, personne n’est dupe, à l’image de la région Nouvelle-Aquitaine : *« Cela semble extrêmement compliqué à mettre en place techniquement, surtout pour début juin »*, alerte Renaud Lagrave, vice-président du conseil régional*.*

C’est notamment cette mise en place précipitée qu’ont pointée les régions Normandie, Hauts-de-France et Auvergne-Rhône-Alpes. Jusqu’au bout, les présidents de régions ont négocié une compensation du manque à gagner, estimé par la SNCF à 15 millions d’euros sur deux mois. L’État en assumera 80 %, les régions 20 %.

**Quelles modalités restent encore à clarifier ?**

Contactés, le ministère, la SNCF et les régions tâtonnent encore. Même si c’est sous une forme numérique que le « passe rail » verra le jour, les points de vente restent à définir : SNCF Connect, Trainline ou Kombo… *« Tout dépend de leurs développements informatiques, et de leurs liens avec les différents opérateurs et les régions »,*précise le ministère au *Monde.* Une fois acheté, ce billet unique sera nominatif. Les réservations devraient rester obligatoires dans les transports concernés.

Qu’en est-il des contrôles ? Faudra-t-il présenter un justificatif d’identité pour prouver son âge ? Réponse du ministère : *« On ne sait pas encore. »*Même retour en ce qui concerne le calendrier : le titre sera-t-il valable du 1er au 31 du mois, ou adaptable selon le jour d’achat ?

Reste maintenant à convaincre les jeunes d’acheter le « passe rail ». L’exécutif avoue ne *« pas encore avoir réfléchi »* à sa stratégie de communication. Atteindre ce public semble pourtant essentiel à la pérennisation et à l’élargissement du dispositif.

**Est-ce vraiment une offre avantageuse pour les moins de 27 ans ?**

Oui. D’abord techniquement, l’idée simplifie un système aujourd’hui pensé au cas par cas : chacune des treize régions hexagonales dispose de ses propres offres et tarifs avantageux pour ses TER, notamment pour les jeunes.

Simplification aussi sur les prix qui varient selon les régions. Par exemple, dans le Centre-Val-de-Loire, une carte à 20 euros par an réservée aux 12-25 ans divise par deux le prix des billets des cars et des TER. En Normandie, une offre à 30 euros par an donne accès au réseau pour le quart du prix en semaine et la moitié pendant les week-ends, sans limite d’âge. En Auvergne-Rhône-Alpes comme dans les Hauts-de-France, des réductions de 50 % sur les billets de TER locaux et au-delà sont proposées aux moins de 26 ans. Mais lorsqu’il s’agit de cartes à trajets illimités, les prix s’envolent systématiquement au-dessus de 100 euros par mois.

Chaque agglomération propose également son propre réseau de transports urbains (métro, tramway, bus ou ferry) avec des tarifs variés. Tous devraient être uniformisés (et gratuits) avec le « passe rail » en poche.

**Mentions légales** : Toute utilisation dans un cadre professionnel ou commercial ou toute commercialisation de ce contenu auprès de tiers est interdite, sauf accord exprès de la Société Éditrice du Monde à demander à l’adresse : [www.lemonde.fr/syndication/](https://www.lemonde.fr/syndication/)