

Dossier de presse



TRANSPORTS REGIONAUX (TER) : LES DIFFERENCES DE TARIFS APPELLENT A PLUS DE TRANSPARENCE

JANVIER 2025

NOS PRINCIPAUX CONSTATS

Chaque région définit ses propres abonnements et réductions en fonction des profils des usagers (jeunes, seniors, actifs, etc.) et de la fréquence d'utilisation des TER. Cependant, cette liberté tarifaire régionale nécessite une objectivation des différences. Le but de notre étude est de mettre en évidence ces disparités tarifaires et d'évaluer dans quelle mesure elles répondent aux besoins des différents types d'usagers.

Plein tarif : une hétérogénéité entre les régions

Le tarif plein des TER varie considérablement d'une région à l'autre. Pour un trajet de 50 km, par exemple, la Normandie propose le tarif le plus bas à 8,60 €, soit 22 % de moins que la moyenne nationale et 30 % de moins que le Grand Est, où le tarif atteint 12,10 €, le plus élevé du pays. En parallèle, les durées de trajets peuvent également différer de manière significative : un trajet Biot-Fréjus dure 55 minutes, soit environ 25 minutes de plus que le trajet Lisieux-Caen, malgré des distances similaires. Ces écarts reflètent des politiques tarifaires régionales diversifiées, d'éventuelles contraintes spécifiques, qui influent directement sur le coût et la qualité du service pour les usagers, selon leur localisation.

Tarifs jeunes : une analyse des variations selon la fréquence d'usage

Les règles et les pratiques tarifaires varient de manière significative d'une région à l'autre. Certaines privilégient l'accessibilité avec des tarifs très bas, tandis que d'autres adoptent une approche axée sur une offre plus complète mais à un prix plus élevé.

Les comparaisons des abonnements jeunes sur un trajet de 50 km mettent en lumière ces disparités. Par exemple, un jeune résidant en Centre-Val de Loire et effectuant quotidiennement le trajet entre Tours et Chinon, bénéficie d'un abonnement mensuel de 52,5 €, soit deux fois moins que le tarif pour un jeune en Auvergne-Rhône-Alpes pour un trajet équivalent, tel qu'Albigny-Neuville à Estressin, facturé 100,5€. De plus, les cartes de réduction pour les jeunes présentent une forte hétérogénéité, tant en termes de prix que d'avantages et de conditions. Les coûts varient considérablement d'une région à l'autre, allant de seulement 1 € à 90 € !

NOS RECOMMANDATIONS

- **Préciser les facteurs influençant le tarif kilométrique.** Les différences marquées du prix par kilomètre entre les régions soulignent la nécessité d'une plus grande transparence concernant les critères utilisés pour déterminer les tarifs, notamment en ce qui concerne les coûts d'exploitation et les droits de péage versés à SNCF Réseau. Mentionner explicitement le coût au kilomètre sur chaque billet pourrait également améliorer la lisibilité et renforcer la transparence.
- **S'inspirer des pratiques tarifaires les plus attractives entre régions.** Certaines régions se démarquent par des politiques tarifaires innovantes, telles que la gratuité pour les jeunes ou des réductions significatives lors des épisodes de forte pollution atmosphérique. En adoptant et en adaptant ces bonnes pratiques à une échelle plus large, il serait possible d'harmoniser l'offre tout en répondant aux besoins spécifiques des usagers régionaux.
- **Garantir un accès à toutes les offres.** Bien que la digitalisation des offres TER simplifie leur accès pour une majorité, elle peut exclure une partie importante des usagers, notamment ceux sans équipements numériques ou peu familiers avec leur utilisation. Assurer l'accès à ces offres par d'autres canaux, comme les guichets ou les bornes, est essentiel pour préserver l'équité.

SOMMAIRE

I-	Plein tarif : une hétérogénéité entre les régions.....	6
	1- Tarification kilométrique standard.....	6
	2- Tarification kilométrique par paliers.....	8
	3- Variation des tarifs au kilomètre entre région.....	9
II-	Tarifs jeunes : une analyse des variations selon la fréquence d’usage.....	12
	1- Les abonnements pour les déplacements quotidiens	13
	2- Les réductions pour les usages fréquents non quotidiens	14
	3- Les tarifs à destination des usagers occasionnels.....	16
III-	Une large gamme d'offres événementielles et d'innovations tarifaires.....	18

TRANSPORTS REGIONAUX (TER) : LES DIFFERENCES DE TARIFS APPELLENT A PLUS DE TRANSPARENCE

Depuis 2014, les régions françaises jouent un rôle central en tant qu'autorités organisatrices de mobilité (AOM)¹, ce qui leur confère la responsabilité de gérer les offres et le niveau de service des TER (trains express régionaux) sur leur territoire. Cette décentralisation des compétences a permis aux régions d'acquérir une autonomie tarifaire et décisionnelle autrefois exercé exclusivement par la SNCF. Ce transfert progressif des responsabilités tarifaires, s'étalant de 2017 à 2019 selon les régions, a conféré aux conseils régionaux le pouvoir de voter les tarifs en collaboration avec la SNCF.

Avec l'ouverture à la concurrence en décembre 2019, cette autonomie tarifaire s'est encore renforcée. Désormais, les régions ont la possibilité de choisir leurs opérateurs en lançant des appels d'offres pour les lignes, une fois les contrats actuels avec la SNCF arrivés à échéance. Cela leur permet d'adapter les services et de définir des stratégies tarifaires en fonction des besoins spécifiques des usagers, tout en prenant en compte les enjeux de mobilité durable.

Dans ce contexte, la tarification est devenue un levier stratégique pour encourager différents types de déplacements : domicile-lieu d'étude par des abonnements spécifiques ou des réductions pour les jeunes ou loisir et tourisme via des offres promotionnelles ou saisonnières. Certaines régions vont même jusqu'à instaurer des tarifs événementiels pour soutenir l'économie locale lors de festivals ou manifestations culturelles. Cette approche reflète une vision plus large de la tarification, qui ne se limite pas au simple trajet, mais devient un levier de développement et de fidélisation des usagers, tout en contribuant à la réduction des émissions de CO₂.

Cependant, cette diversité rend parfois l'offre tarifaire complexe et difficile à comprendre pour les voyageurs. Les nombreuses options de réduction et promotions, bien qu'avantageuses, créent un paysage tarifaire dense et peuvent engendrer une confusion quant à leur accessibilité et à leurs modalités d'application. Chaque région adopte ses propres types d'abonnements et réductions, qui varient

¹ Créés en 1986 dans un contexte de politique de décentralisation et suite à la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982 qui affirme un « droit au transport », les Trains Express Régionaux (TER), visent à proposer une desserte plus complète et plus fine de l'ensemble du territoire. La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) de 2000, entrée en vigueur en 2002, fait ensuite des régions les autorités organisatrices de transport (AOT, qui deviendront AOM, autorités organisatrices de la mobilité, avec la loi MAPTAM de 2014) pour l'offre d'intérêt régional implantée sur leur ressort territorial, et prévoit le transfert de la gestion des TER aux Conseils Régionaux. Par ce transfert de compétences de l'État vers les régions, celles-ci sont ainsi décisionnaires en matière de desserte, de tarification (depuis 2016), de qualité de service et d'information usager.

également en fonction des profils des usagers (jeunes, seniors, travailleurs, etc.) et de la fréquence d'utilisation des TER. Cette diversité complique la comparaison des tarifs entre régions, et rend l'estimation des coûts difficile pour les usagers, qu'ils soient réguliers ou occasionnels. Il devient donc essentiel de structurer l'information pour offrir un panorama clair des options tarifaires et aider les voyageurs à mieux identifier les offres les plus adaptées à leurs besoins.

Objectif de l'étude

Cette étude vise à offrir un panorama exhaustif des tarifications TER dans 11 régions françaises, en mettant l'accent sur trois axes : les pleins tarifs pour les trajets standards, les réductions accordées aux jeunes selon la fréquence d'utilisation et les offres promotionnelles spécifiques ou saisonnières. L'étude vise à analyser les différences régionales en termes de flexibilité tarifaire et à évaluer dans quelle mesure ces variations répondent aux besoins des usagers, qu'ils soient fréquents ou occasionnels.

Méthodologie

L'étude couvre l'ensemble des régions métropolitaines dotées d'un réseau TER, à l'exception de la Corse et de l'Île-de-France. Les données tarifaires ont été collectées en novembre 2024 à partir de la base de données de la SNCF² pour des trajets en seconde classe, garantissant une homogénéité dans les comparaisons. Les spécificités des offres ont été identifiées grâce à l'analyse des conditions de vente et des grilles tarifaires accessibles sur les sites officiels des régions. De plus, les plateformes en ligne de chaque région³ ont été consultées pour compiler l'ensemble des informations relatives à l'offre régionale TER, incluant les tarifs standards, les abonnements, ainsi que les réductions basées sur les différents usages. Enfin, les distances des trajets ont été calculées à l'aide de Google Maps, en tenant compte de la distance ferroviaire et non de la distance à vol d'oiseau. Cela permet de réaliser des comparaisons kilométriques entre régions, mais il convient de noter qu'une approximation, qui ne saurait dépasser 10%, doit être prise en compte dans cette évaluation. La méthodologie a été appliquée de manière cohérente à l'ensemble des trajets, garantissant ainsi une approche uniforme.

² <https://ressources.data.sncf.com/>

³ <https://www.ter.sncf.com/auvergne-rhone-alpes>
<https://www.ter.sncf.com/bourgogne-franche-comte>
<https://www.ter.sncf.com/bretagne>
<https://www.ter.sncf.com/centre-val-de-loire>
<https://www.ter.sncf.com/grand-est>
<https://www.ter.sncf.com/hauts-de-france>
<https://www.ter.sncf.com/normandie>
<https://www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine>
<https://www.ter.sncf.com/occitanie>
<https://www.ter.sncf.com/pays-de-la-loire>
<https://www.ter.sncf.com/paca>

I- Plein tarif : une hétérogénéité entre les régions

Avant l'instauration de la liberté tarifaire, la tarification des TER suivait un modèle national basé sur le barème kilométrique dégressif, appelé « barème kilométrique national » (BKN)⁴, établi par la SNCF. Ce modèle permettait de facturer les usagers en fonction de la distance parcourue. Depuis 2017, avec l'autonomie tarifaire, certaines régions ont maintenu ce modèle tout en le modifiant pour inclure des barèmes spécifiques : certaines régions appliquent un tarif kilométrique standard tandis que d'autres utilisent des paliers de distance.

Nous analyserons les tarifs régionaux sans tenir compte des abonnements et des réductions.

1- Tarification kilométrique standard

Les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Grand Est, Hauts-de-France, Nouvelle-Aquitaine, Pays de la Loire, Occitanie et Sud ont un système de tarification kilométrique standard. Le prix de base seconde classe est calculé selon la formule :

$$P = a + bd$$

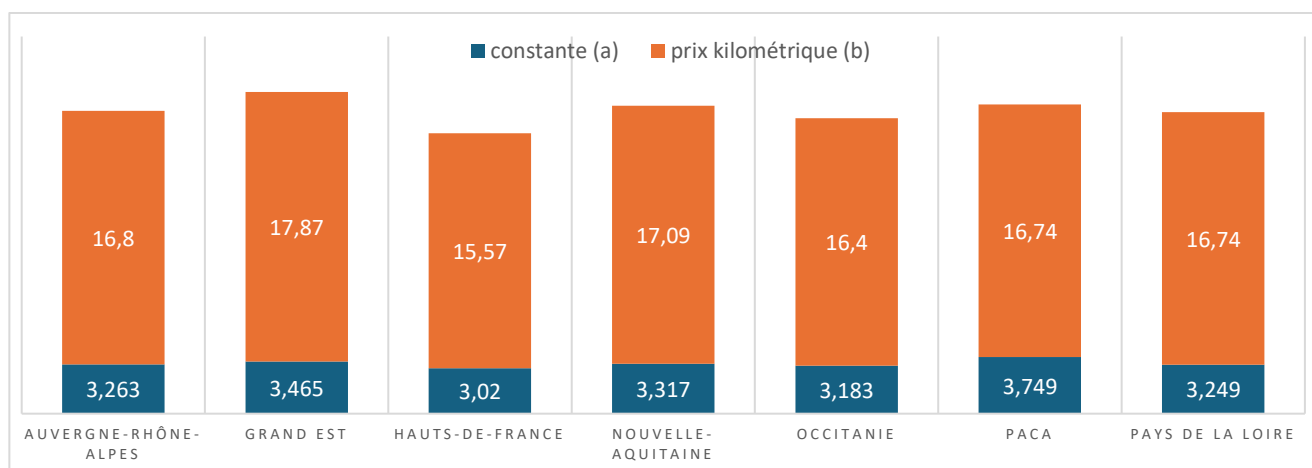
P représente le prix, a est une constante, b le prix kilométrique, d la distance tarifaire.

Il serait intéressant que les conditions générales de vente des TER précisent clairement la signification de la constante a dans la formule. Une telle clarification permettrait de mieux comprendre la logique de calcul appliquée aux tarifs et d'améliorer la transparence pour les usagers.

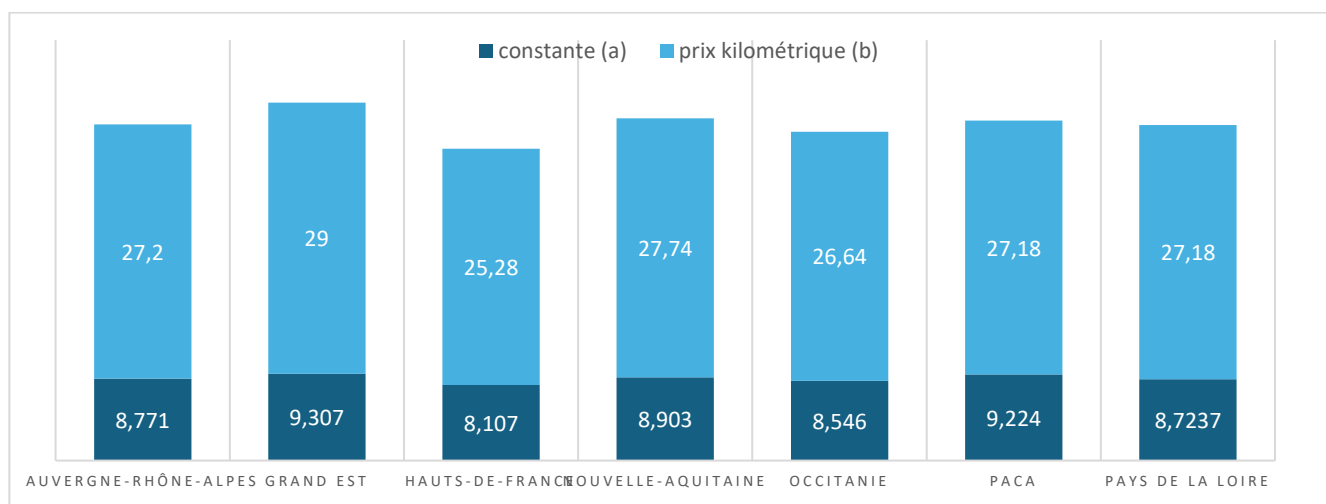
L'analyse de cette tarification kilométrique standard montre une variation significative entre les régions tant au niveau du coût fixe que du prix par kilomètre. Cette diversité dans la structure tarifaire peut influencer les comportements des usagers et leurs choix de déplacement. Le prix par kilomètre (b) diminue généralement avec l'augmentation de la distance. Cela montre une logique de tarification dégressive.

⁴ Tarification à la distance ou tarification kilométrique : l'usager paye un tarif établi en fonction de la distance parcourue. Il existe alors un barème kilométrique, qui peut être continu (chaque kilomètre parcouru « coûte » à l'usager un certain montant) ou fonctionner par palier (par exemple, les dix premiers kilomètres parcourus coûtent à l'usager un montant donné puis, tous les dix kilomètres, l'usager paye un montant additionnel). Notons également qu'un principe de dégressivité peut s'appliquer au barème kilométrique, les premiers kilomètres parcourus coûtant plus cher que les kilomètres suivants, en lien avec la notion de coût marginal décroissant (le coût de production d'un kilomètre additionnel de réseau TER décroît au fur et à mesure que la longueur du réseau augmente). Ce type de tarification présente le risque de pénaliser les ménages modestes, éloignés des zones d'emploi (en raison du prix du logement), et qui doivent effectuer quotidiennement des distances importantes pour leurs déplacements pendulaires.

Tarification de base standard d'un trajet de 100 km en seconde classe selon les régions en euros



Tarification de base standard d'un trajet de 200 km en seconde classe selon les régions en euros



Source : D'après les CGV TER de chaque région

Les Hauts-de-France affichent les tarifs les plus bas pour les deux distances, grâce à une constante et un prix kilométrique parmi les plus faibles. Cela permet à cette région d'offrir des trajets économiques, que la distance soit de 100 km ou de 200 km. À l'opposé, le Grand Est propose des tarifs plus élevés, en raison d'un prix kilométrique nettement plus important. Cet écart de tarification est particulièrement perceptible sur les trajets de longue distance, où la différence avec les autres régions se creuse davantage.

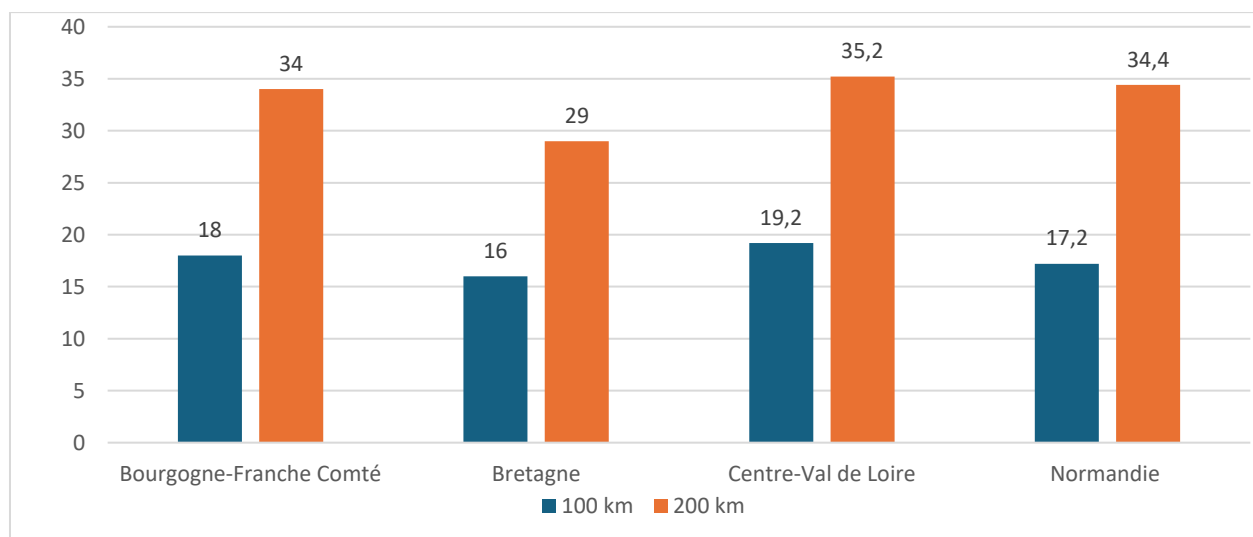
Les régions comme l'Occitanie et le Sud adoptent une approche intermédiaire : elle combine une constante élevée avec un prix kilométrique modéré. Bien que leur constante soit la plus haute parmi les régions, elles maintiennent un tarif global qui se situe dans une gamme intermédiaire. Cette structure peut refléter une stratégie visant à couvrir des frais fixes importants, tout en rendant les trajets de longue distance plus abordables.

Ces différences tarifaires illustrent bien les stratégies de tarification variées entre les régions. Certaines appliquent des constantes élevées pour garantir un revenu fixe par trajet, tandis que d'autres privilégient une augmentation du prix kilométrique. Pour les usagers, cela signifie que le coût d'un trajet court peut être plus attractif dans certaines régions, alors que dans d'autres, les longs trajets seront plus économiques. Dans les Hauts-de-France, les trajets sont économiques quelle que soit la distance, tandis que dans le Grand Est, les trajets courts restent relativement abordables mais deviennent plus coûteux sur de longues distances.

2- Tarification kilométrique par paliers

Les régions Bourgogne-Franche-Comté, Bretagne, Centre-Val de Loire, et Normandie utilisent un système de tarification basé sur des paliers de distance. Cela signifie que le tarif est calculé par tranches de distance parcourue, plutôt que sur la base d'un prix fixe par kilomètre. Ainsi, chaque région définit des paliers spécifiques de distance, et chaque palier correspond à un tarif fixe qui augmente avec la distance. En pratique, cela signifie que le prix d'un trajet n'augmente pas progressivement mais par sauts lorsque la distance franchit le seuil d'un nouveau palier. Cette approche rend les trajets plus économiques sur des distances proches des bornes inférieures des paliers, tandis qu'ils deviennent plus coûteux lorsqu'ils se rapprochent des bornes supérieures, juste avant de passer au palier suivant.

Tarification de base par paliers d'un trajet en seconde classe selon les régions en euros



Source : D'après les CGV TER de chaque région

Dans toutes les régions, le coût augmente significativement lorsqu'on passe de 100 km à 200 km, ce qui reflète une tarification proportionnelle à la distance parcourue. Cependant, les écarts spécifiques varient d'une région à l'autre. Les écarts de tarif pour 100 km sont relativement importants, allant de 16 € (Bretagne) à 19,2 € (Centre-Val de Loire) soit environ 20% de plus. La Normandie et la Bourgogne-Franche Comté se situent entre ces deux extrêmes avec une tarification qui reste relativement accessible.

Pour les distances de 200 km, les écarts tarifaires sont encore plus marqués. Ces variations reflètent un manque d'harmonisation nationale dans la tarification des TER, ce qui rend difficile une comparaison directe pour les usagers.

3- Variation des tarifs au kilomètre entre région

Le tableau confirme la variabilité importante dans les tarifs TER, influencée par des facteurs tels que la distance, la région, et probablement les droits de péages.

Comparatif des tarifs kilométriques des trajets TER par région en seconde classe

Région	Origine	Destination	Distance au km	Durée moyenne du trajet	Prix du billet en €	Prix au km	Différence de prix en
Grand Est	Strasbourg	Munchhausen	50	0h53 min	12,1	0,242	+3,5 €
Normandie	Lisieux	Caen	50	0h30 min	8,6	0,172	
Paca	Biot	Fréjus	50	0h55 min	11,9	0,238	+1,4 €
Haut de France	Amiens	Achiet	50	0h35 min	10,5	0,210	
Bourgogne	Dijon	Chagny	50	0h35 min	12	0,240	+2,4 €
Centre	Tours	Chinon	50	0h50 min	9,6	0,192	
Grand Est	Strasbourg	Mulhouse Dornach	108	0h59 min	21,9	0,203	+5,9 €
Bretagne	Lorient	Redon	108	0h50 min	16	0,148	
Grand Est	St Louis	Hoerd	150	2h15min	31,2	0,208	+5,4 €
Normandie	Pontorson	Bayeux	150	2h20 min	25,8	0,172	
Grand Est	St Louis	Wissembourg	200	3h30 min	38,2	0,191	+3,3 €
Haut de France	Lille Flandres	Rang du Fliers Verton	205	2h30 min	34,9	0,170	
Auvergne	Annecy	Crest	250	4h30 min	44,7	0,179	+15,7 €
Bretagne	Rennes	Brest	250	2h20 min	29	0,116	

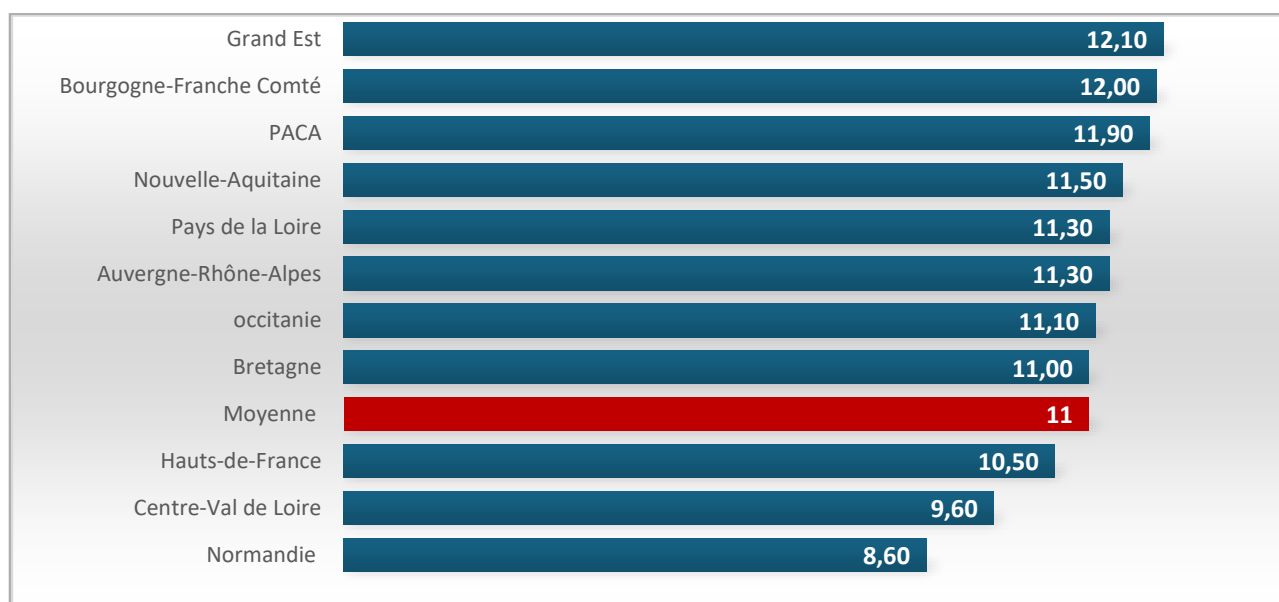
Source : CLCV d'après la base de données SNCF

Les distances kilométriques des TER sont déterminées en fonction de la distance ferroviaire, et non à vol d'oiseau. Elles sont calculées à l'aide de Google Maps, en combinaison avec le tarif du billet. Le prix au kilomètre est ainsi estimé à partir du coût d'un trajet représentatif, une méthode qui présente une marge d'approximation qui ne saurait dépasser 10 %.

Les trajets courts tendent à afficher un coût par kilomètre plus élevé, ce qui signifie **que les usagers payent proportionnellement davantage pour de courtes distances**. Par exemple, des trajets d'environ 50 km, comme Strasbourg-Munchhausen et Biot-Fréjus dans la région Auvergne-Rhône-Alpes, affichent un prix au kilomètre de 0,242 € et 0,238 € respectivement. À l'inverse, les trajets plus longs, d'environ 250 km, tels que Rennes-Brest en Bretagne et Annecy-Crest en Auvergne, présentent des coûts au kilomètre nettement inférieurs (respectivement 0,116 € et 0,179 €). Ces chiffres reflètent une politique de tarification dégressive, où le coût par kilomètre diminue à mesure que la distance augmente.

Les écarts de durée moyenne entre des trajets de distance similaire sont également notables, pouvant influencer la perception du rapport qualité-prix pour les usagers. Par exemple, un trajet Biot-Fréjus dure 55 minutes, soit environ 25 minutes de plus que le trajet Lisieux-Caen, malgré des distances quasi identiques.

Tarification kilométrique d'un trajet de 50 km en seconde classe selon les régions



Source : D'après les CGV TER de chaque région

Les tarifications sont estimées pour un trajet représentatif d'environ 50 kilomètres, tel que les trajets Dijon-Chagny, Strasbourg -Munchhausen, Amiens- Achiet.

Le graphique ci-dessus met en évidence des différences notables dans les tarifs TER pour un trajet de 50 km entre les régions. **La Normandie propose le tarif le plus bas à 8,60 €, soit 22 % de moins que la moyenne nationale, et 30 % de moins que le Grand Est, qui affiche le tarif le plus élevé à 12,10 €.** Le Centre-Val de Loire se situe également en dessous de la moyenne nationale, avec un tarif de 9,60 €. D'autres régions, telles que l'Auvergne-Rhône-Alpes, la Bretagne, la Bourgogne-Franche-Comté, l'Occitanie, les Pays de la Loire et le Sud, présentent des tarifs compris entre 11 et 12 € se situant ainsi autour de la moyenne nationale.

Chaque fois qu'une région fait circuler un TER, elle doit s'acquitter d'une redevance calculée en fonction du nombre de trains-kilomètres parcourus, versée à SNCF Réseau, le gestionnaire des infrastructures ferroviaires. Ces droits de péage jouent un rôle clé dans la structure tarifaire des TER, influençant directement le prix des billets. Ainsi, bien que les trajets puissent être comparables en termes de distance, les tarifs varient en fonction des droits de péage que chaque région doit assumer.

En 2023, les coûts d'exploitation des TER ont été fortement influencés par les droits de péages versés à SNCF Réseau et les redevances de gares réglées à SNCF Gares & Connexions⁵. Les régions ont ainsi payé 894 millions d'euros pour les péages, et 381 millions d'euros des redevances de gare. Combinés, les droits de péages et redevances constituent une part importante des dépenses d'exploitation, représentant 23 %⁶ du total des coûts engagés en 2023. Cela souligne l'importance des droits de péage dans la structure financière des TER, qui constituent un coût majeur pour les régions, impactant directement leur budget et les prix des billets.

Pour les TER, ces droits de péages représentent environ 15 %⁷ du prix des billets. Leur poids dans les coûts d'exploitation varie selon la fréquentation des lignes, la demande sur les trajets et les types de matériel utilisé.

Les régions, pour réduire ces frais, adoptent des stratégies telles que l'optimisation des sillons⁸ afin d'éviter des trajets sous-fréquentés. En effet, un péage fixe par train/kilomètre alourdit le prix du billet lorsque le nombre de voyageurs est faible. Par exemple, si le péage est de 10 euros par train/km, il représente 0,10 euro par kilomètre pour un train transportant 100 passagers, mais seulement 0,01 euro par kilomètre pour un train transportant 1000 passagers. Ainsi, plus un train est rempli, plus le coût par passager est faible, ce qui permet de rendre les tarifs plus attractifs pour les usagers.

Les différences de prix sont le reflet d'une liberté des politiques tarifaires régionales, qui impactent directement le coût et la qualité du service pour les usagers en fonction de leur localisation. Ces différences appellent à une meilleure transparence sur les critères de tarifications, notamment sur les droits de péages payés à SNCF Réseau. Une meilleure information sur les différences régionales et les options tarifaires permettrait aux consommateurs de faire des choix plus éclairés. Mentionner explicitement le coût au kilomètre sur chaque billet pourrait également améliorer la lisibilité et renforcer la transparence.

⁵ L'une des cinq sociétés constituant la SNCF. Rattachée à SNCF Réseau, elle est chargée de la gestion des gares voyageurs du réseau ferré national français.

⁶ Cour des comptes, *Rapport sur les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence* – Rapport de suivi, Exercices 2019-2023.

⁷ Cour des comptes, *Rapport public annuel 2021* – Tome I

⁸ Un sillon ferroviaire est une plage horaire réservée sur une ligne de chemin de fer pour qu'un train puisse circuler. Chaque train, qu'il s'agisse d'un TER, TGV ou d'un train de fret, utilise un sillon pour effectuer son trajet. Les sillons sont planifiés et attribués par SNCF Réseau, qui facture leur utilisation aux opérateurs ferroviaires (régions pour les TER)

II- Tarifs jeunes : une analyse des variations selon la fréquence d'usage

Les tarifs TER sont élaborés pour répondre aux besoins des usagers, en particulier en tenant compte de la fréquence de leurs déplacements. Les réductions visent à encourager l'utilisation des transports régionaux tout en proposant des solutions adaptées tant pour les trajets réguliers que pour les déplacements occasionnels. Les principes de réduction s'organisent autour de trois catégories, chacune correspondant à des niveaux d'usage spécifiques.

- ✓ **Les abonnements pour les déplacements quotidiens.** Ces offres s'adressent aux usagers qui utilisent le TER quotidiennement, notamment pour les trajets domicile-travail ou domicile-établissement d'étude. Les abonnements mensuels ou annuels permettent de bénéficier de réductions importantes et d'une utilisation illimitée sur des parcours spécifiques ou dans une zone déterminée. Ces usagers, appelés navetteurs, sont en général la catégorie d'usagers à bénéficier du prix kilométrique le plus avantageux.
- ✓ **Les réductions pour les usages fréquents non quotidiens.** Les usagers qui se déplacent fréquemment, plusieurs fois par semaine ou de manière régulière sans être quotidiens, peuvent bénéficier de cartes de réduction annuelles ou semi-régulières, conçues pour répondre à leurs besoins. Ces cartes offrent la possibilité de réaliser des économies importantes tout en garantissant une grande flexibilité d'utilisation. En possédant une carte, payante, l'utilisateur peut bénéficier de réductions sur ses trajets. Le coût de la carte est généralement amorti après quelques trajets seulement.
- ✓ **Les réductions pour les usages occasionnels.** Pour les usagers occasionnels qui voyagent régulièrement mais de manière variable, des solutions telles que les carnets de billets permettent de bénéficier de réductions sans engagement à long terme. Ces carnets ou forfaits prépayés sont particulièrement adaptés aux travailleurs à temps partiel ou aux usagers qui se déplacent selon des besoins ponctuels. Enfin, les billets, vendus à l'unité, s'adressent aux usagers très occasionnels ou ponctuels, et à ceux qui souhaitent voyager sur des itinéraires différents que ceux couverts par leur abonnement.

Notre analyse met l'accent sur les jeunes de moins de 26 ans (-27 ans en Occitanie et -28 ans en Nouvelle-Aquitaine), une catégorie qui représente près d'un tiers (32 %) ⁹ des usagers du TER. Ce ciblage s'explique par les offres tarifaires particulièrement attractives proposées par les régions pour répondre aux attentes de cette tranche d'âge, souvent en situation de mobilité régulière pour leurs études ou leur formation.

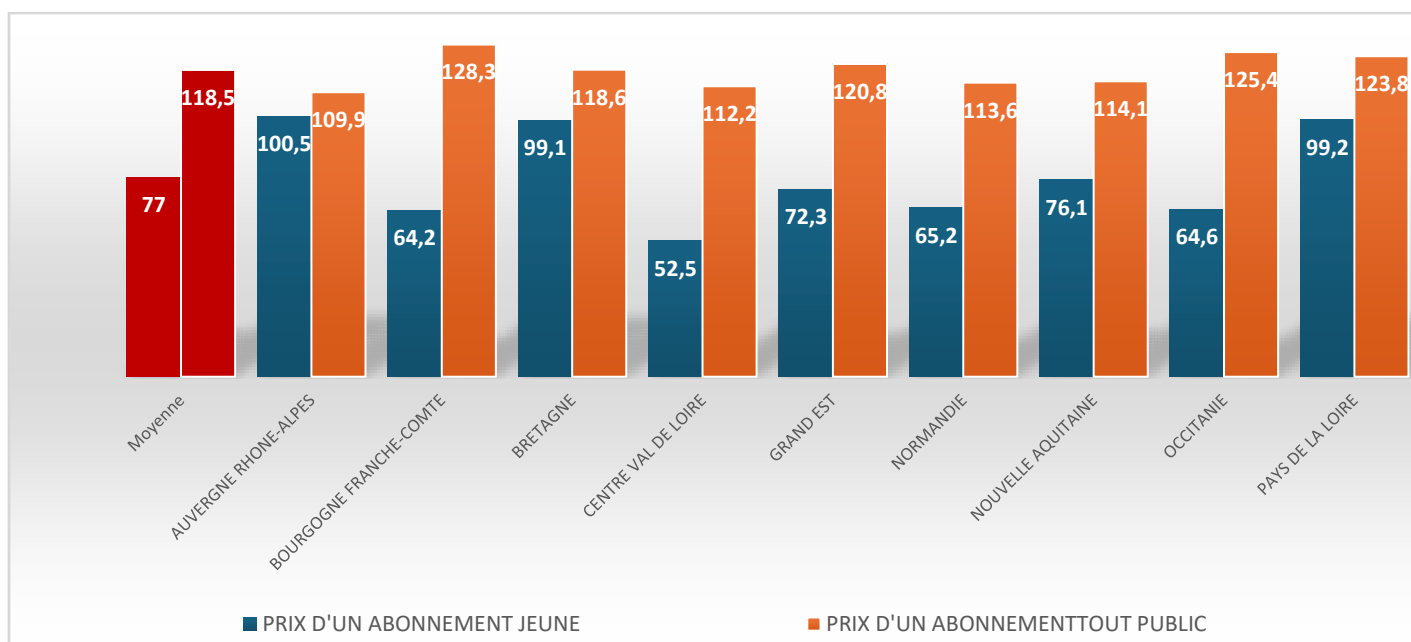
⁹ Enquête SNCF Voyageurs

1- Les abonnements pour les déplacements quotidiens

Toutes les régions proposent des abonnements à destination des jeunes, appuyées uniquement sur leur âge, à l'exception de la région PACA, qui offre des abonnements ZOU ! sans conditions d'âge et qui ne s'adresse donc pas spécifiquement aux jeunes. Les Hauts-de-France conditionnent leurs offres au statut d'élève, étudiant ou apprenti via un justificatif. D'autres régions, comme le Grand Est et l'Occitanie, combinent des abonnements jeunes et étudiants, offrant une flexibilité accrue selon les profils.

Les prix des abonnements, analysés sur un trajet type de 50 km, varient considérablement selon les territoires, traduisant une hétérogénéité dans les politiques tarifaires comme illustré par le graphique ci-dessous.

Comparaison régionale du coût d'un abonnement mensuel Jeune proposant de voyager en illimité sur un trajet défini de 50 km- en euros



Source : CLCV d'après les plateformes en ligne de chaque région

Les prix des abonnements sont estimés pour un trajet représentatif d'environ 50 kilomètres, tel que les trajets Lisieux- Caen, Arcachon-Pessac.

Les régions telles que le Centre-Val de Loire, où l'abonnement coûte 52,5 €, et la Bourgogne-Franche-Comté, avec un tarif de 64,2 €, offrent les abonnements les plus abordables. En revanche, des régions comme l'Auvergne-Rhône-Alpes, la Bretagne et Pays de la Loire proposent des abonnements mensuels à des tarifs nettement plus élevés, atteignant 100,5 €. Prenons l'exemple d'un jeune qui effectue un trajet quotidien entre Tours et Chinon (Centre-Val de Loire), soit 50 km par trajet. Avec son abonnement mensuel à 52,5 €, il paie **deux fois moins** chers qu'un jeune résidant en Auvergne-Rhône-Alpes effectuant un trajet équivalent, comme entre Albigny-Neuville et Estressin, où l'abonnement coûte 100,5

€. En analysant les écarts, **un jeune en Auvergne-Rhône-Alpes ou en Bretagne paie environ 30 % plus cher que la moyenne nationale pour un abonnement similaire. À l'inverse, en Bourgogne-Franche-Comté, le tarif est inférieur de 17 % à cette moyenne.**

Cependant, en comparaison avec les abonnements tout public, les tarifs jeunes sont systématiquement plus avantageux. En Auvergne-Rhône-Alpes, par exemple, l'abonnement jeune est **10% moins cher que l'offre tout public**, tandis que dans d'autres régions comme le Centre-Val de Loire, la Bourgogne et l'Occitanie, les réductions atteignent **environ 50%**.

2- Les réductions pour les usages fréquents non quotidiens

D'autres mesures de tarification incitative, distinctes des abonnements, visent à encourager l'utilisation du TER par les jeunes. Cela inclut des cartes de réduction et des billets à prix réduit spécialement conçus pour les moins de 26 ans. Certaines régions proposent ainsi des cartes de réduction annuelles, permettant des déplacements illimités et à un tarif fortement réduit sur tout le réseau régional, favorisant ainsi une mobilité accrue à moindre coût.

Parmi les régions étudiées, sept sur onze offrent ce type de cartes : Auvergne-Rhône-Alpes, Centre-Val de Loire, Grand Est, Hauts-de-France, Normandie, Pays de la Loire, et Sud. D'autres régions appliquent directement une réduction de 50% sur le tarif normal sans nécessiter de carte. Les cartes de réduction, souvent payantes, offrent également des avantages significatifs sur chaque trajet, rendant les déplacements plus accessibles financièrement. Les différences entre les régions reflètent cependant des politiques tarifaires variées, certaines privilégiant une tarification très avantageuse, tandis que d'autres optent pour des formules plus généralistes.

L'analyse du tableau ci-dessous, révèle une forte hétérogénéité des cartes de réduction pour les jeunes en termes de prix, d'avantages et de conditions : **le Grand Est offre la carte la moins chère à 1 €, suivie par la Normandie à 10 €, les Hauts-de-France et l'Auvergne-Rhône-Alpes à 15 €, et le Centre-Val de Loire et les Pays de la Loire à 20 €. La région PACA se distingue avec un prix de 90 €, mais offre un accès illimité et gratuit aux trains et bus régionaux pour les scolaires, étudiants, apprentis, stagiaires de la formation professionnelle.**

En ce qui concerne les réductions, toutes les régions, à l'exception de la région PACA, proposent un taux de réduction de 50 % sur les trajets en semaine. Le Centre-Val de Loire se distingue en offrant une réduction accrue de 66 % le week-end ainsi que la gratuité des transports régionaux Rémi pour les jeunes de 15 à 25 ans les week-ends et jours fériés avec la carte **Rémi YEP'S**.

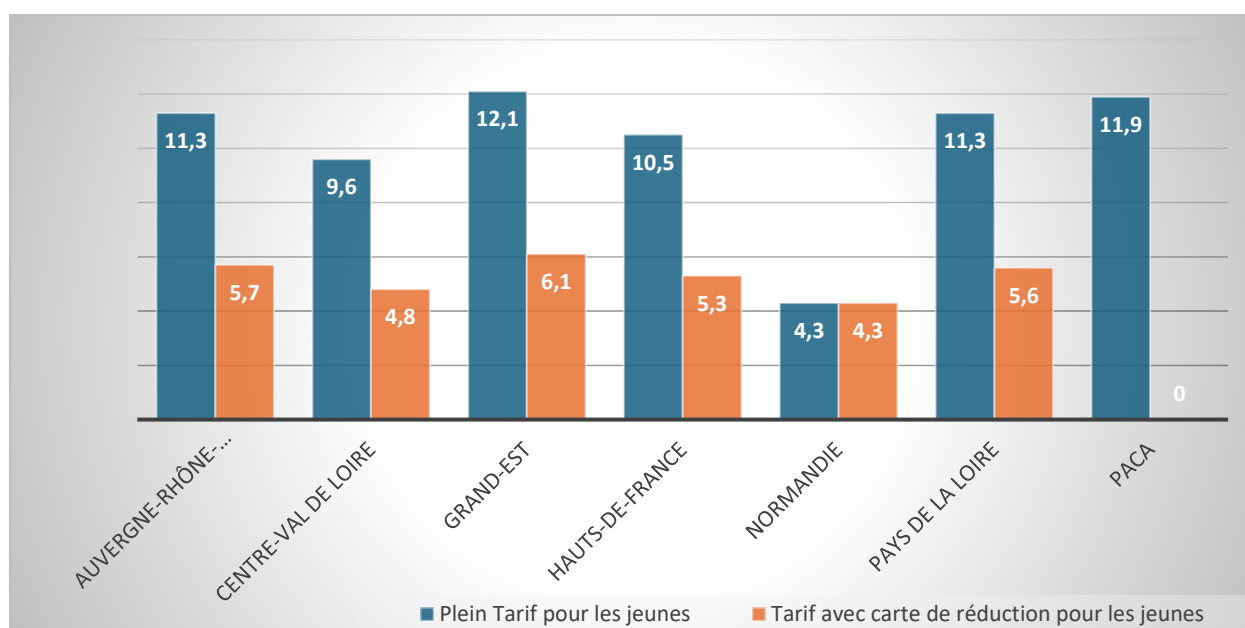
Comparaison régionale des cartes de réductions à destination des Jeunes

Région	Carte de réduction	Prix	Réduction par rapport au plein tarif	
			Semaine	Week end
Auvergne-Rhône-Alpes	Carte Illico Liberté Jeunes	15 €	50%	
Centre-Val de Loire	Carte Rémi Liberté Jeunes	20 €	50%	66%
Grand-Est	Carte FLUO Jeunes	1 €	50%	
Hauts-de-France	Carte TER Hauts-de-France -26 ans	15 €	50%	
Normandie	Carte Tempo -26 ans	10 €	50%	
Pays de la Loire	Carte Mezzo -26 ans	20 €	50%	
PACA	Carte ZOU ! Etudes -26 ans	90 €	Illimité sur les trains et les bus du réseau régional ZOU !	

Source : Source : CLCV d'après les CGV TER de chaque région

Certaines régions offrent aux jeunes titulaires de cartes de réduction la possibilité d'étendre les avantages tarifaires à leurs accompagnants, quels que soient leur âge. Dans les Hauts-de-France et les Pays de la Loire, jusqu'à trois accompagnants peuvent bénéficier des mêmes réductions, sans distinction entre semaine et week-end. En revanche, en Auvergne-Rhône-Alpes et en Normandie, cet avantage est limité aux week-ends, avec un maximum de trois accompagnants en Auvergne-Rhône-Alpes et de quatre en Normandie.

Pour des usagers voyageant fréquemment en TER, le coût d'entrée que représente l'achat de la carte est vite rentabilisé. Un usager qui effectue un trajet quotidien (par exemple d'Orléans à Angerville en Centre Val de Loire), à un tarif standard de **9,6 € par trajet**, dépense environ **19,2 € par jour**, soit **96 € par semaine** (sur une base de 5 jours). Avec une réduction de **50 %**, ce même usager paiera **4,8 € par trajet**, soit **48 € par semaine**. L'économie hebdomadaire est donc de **48 €**. La carte coûte **20 €**, elle sera rentabilisée en seulement **1 semaine** d'utilisation.



Source : CLCV d'après les plateformes en ligne de chaque région

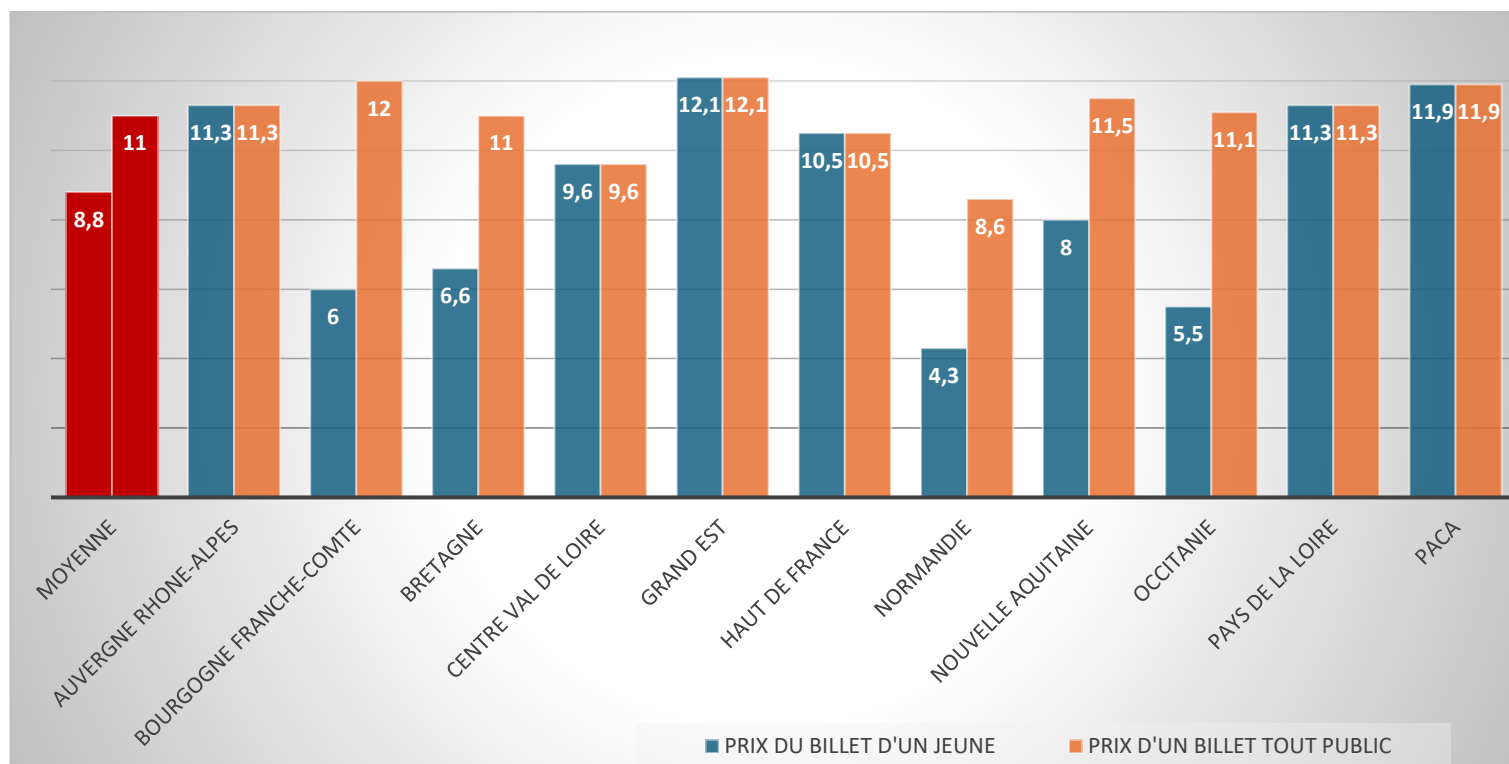
3- Les tarifs à destination des usagers occasionnels

Les billets vendus à l'unité s'adressent principalement aux usagers occasionnels ou ponctuels, ainsi qu'à ceux souhaitant voyager sur des itinéraires différents de celui couvert par leur éventuel abonnement. Dans certaines régions, ces billets unitaires sont proposés à tarifs réduits pour les jeunes, mais cela n'est pas systématique. Par exemple, dans les Hauts-de-France, seuls **les enfants de moins de 12 ans bénéficient d'un tarif réduit à 1 €**, tandis qu'en Pays de la Loire, **ces billets sont gratuits pour les enfants le mercredi**.

Les réductions tarifaires pour les jeunes varient selon les régions et prennent plusieurs formes. En Bourgogne-Franche-Comté, les billets **Tarif Jeunes** sont vendus à 50 % du plein tarif, offrant une réduction directe sur le coût standard. En Nouvelle-Aquitaine, les jeunes de moins de 28 ans ont accès à des billets à prix fixes, compris entre **2 € et 22 €**, en fonction de la distance parcourue, sans mention explicite de pourcentage. En Bretagne, une tarification uniforme est appliquée avec **trois paliers** : 4 € pour les trajets de moins de 30 km, 8 € pour les trajets de moins de 150 km, et 15 € pour les trajets de plus de 150 km.

D'après le graphique ci-dessous, **un jeune dans la région Grand Est doit déboursier pour un ticket unitaire 3 fois plus cher qu'un jeune en Normandie soit 180% de plus et 37 % de plus que la moyenne nationale. Une tendance similaire est observée dans les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Pays de la Loire et Auvergne-Rhône-Alpes, où les tarifs dépassent également la moyenne nationale.**

Tarifs d'un ticket unitaire pour un trajet d'environ 50 km à destination des JEUNES sans cartes de réductions et sans abonnements- en euros



Source : CLCV d'après les plateformes en ligne de chaque région

Certaines régions proposent également des carnets de billets à prix réduit, spécialement conçus pour les jeunes usagers occasionnels. Ces offres promotionnelles leur permettent d'obtenir des avantages financiers significatifs sans avoir à souscrire un abonnement ou à acheter une carte annuelle. En Bretagne, l'achat d'un **carnet de 5 billets TER BreizhGo** donne droit à des réductions pouvant atteindre 40 % selon la distance. En Auvergne-Rhône-Alpes, un **carnet de 6 billets TER Illico Liberté Jeunes**, valable sur un itinéraire précis, offre une réduction de 50 % par rapport au tarif normal.

Ces initiatives témoignent de la volonté des régions d'offrir des alternatives accessibles et adaptées aux jeunes, tout en répondant à leurs besoins de mobilité ponctuelle. Si certaines régions privilégient l'accessibilité avec des tarifs très bas, d'autres, optent pour une offre plus complète mais à un prix plus élevé. Cela souligne que l'accessibilité économique pourrait encore être améliorée dans certaines de ces régions.

III- Une large gamme d'offres événementielles et d'innovations tarifaires

Les régions ont créé diverses offres, allant de la tarification événementielle, proposée dans le cadre de manifestations ponctuelles afin de faciliter l'accès à ces événements en TER, aux pass touristiques, offrant des déplacements illimités pendant plusieurs jours. Toutes les régions proposent des tarifs promotionnels, parfois dits bons plans, petits prix ou offre du moment. D'une région à une autre, ces offres prennent différentes formes.

➤ Les petits prix et tarifs spéciaux

De nombreuses régions mettent en place des politiques tarifaires attractives, reposant sur des stocks limités de billets à prix réduits. Ce modèle promotionnel, adopté par la majorité des régions, vise à encourager l'utilisation des TER sur des trajets spécifiques tout en optimisant le remplissage des trains.

En Bourgogne-Franche-Comté les **Bons Plans TER** permettent de voyager à 3, 6 ou 13 € en fonction de la distance. Les **P'tits prix TER Fluo** dans le Grand Est, les billets **AvantagiO' Futé** d'Occitanie, les **billets Ecco** des Pays de la Loire, les **billet petit prix** en Nouvelle-Aquitaine et les billets **Prix Cassés** la région Hauts-de-France proposent des tarifs plus ou moins similaires allant de 2 à 20€. En Normandie, les **petits prix Mini Tempo** varient entre 5, 7 ou 9€.

En Bretagne, les **petits prix à 7 €** sont disponibles pendant les vacances scolaires de fin d'année, et en Normandie, les **petits prix prem's** pour des trajets entre Paris et la région normande commencent à 16 €. Les Pays de la Loire mettent également en avant un tarif spécial de 20 € pour un trajet **Nantes-Rennes**. Enfin, la liaison **Lille-Paris** bénéficie d'un tarif à partir de 10 €, applicable les week-ends et jours fériés.

➤ Les offres promotionnelles

Certaines régions mettent en place des stratégies tarifaires dynamiques, telles que les ventes flash ou les offres avantageuses, pour encourager l'utilisation des TER et optimiser leur fréquentation. Ces initiatives, généralement limitées en stock et accessibles uniquement en ligne, s'appuient sur des conditions strictes : les billets sont non échangeables et non remboursables. Ces offres se distinguent par leur caractère attractif et ponctuel, visant à capter une clientèle occasionnelle ou à répondre à des besoins spécifiques.

En Pays de la Loire, par exemple, les billets **Vendredi flash** permettent de voyager pour seulement 5 € le samedi et le dimanche, une initiative conçue pour stimuler les déplacements de loisirs en fin de semaine. En Bretagne, l'offre **Samedis Dingo** propose un tarif de 5 € pour le premier samedi du mois. Dans le même esprit, la région Occitanie se démarque avec des billets à 1 €, comme l'offre **AvantagiO'1** ou l'initiative **Tous mes 1ers week-ends du mois à 1 €** (à l'exception des mois de juillet et août, période de forte affluence).

D'autres régions se distinguent par des réductions exprimées en pourcentage plutôt qu'en tarif fixe. Par exemple, en Auvergne-Rhône-Alpes, l'offre **Illico Promo** propose une réduction de 40 % sur le tarif normal tous les samedis ou chaque jour pendant les vacances scolaires. Cette offre s'accompagne d'une gratuité pour les enfants de moins de 12 ans, renforçant son attrait pour les familles. En Bretagne, l'offre **TER BreizhGo du samedi** accorde une réduction de 50 % sur un aller-retour. Enfin, dans les Hauts-de-France, les **Billets Coup de Pouce TER** offrent une réduction significative de 75 % pour des publics spécifiques comme les demandeurs d'emploi et les stagiaires.

➤ **Les réductions saisonnières et Pass touristiques**

Les réductions saisonnières et les offres adaptées aux périodes spécifiques illustrent l'effort des régions pour répondre aux besoins de différents types de voyageurs tout en maximisant l'attractivité des TER. En Nouvelle-Aquitaine, l'offre **Skipass**, valable du 23 décembre 2023 au 24 mars 2024, se démarque par sa complémentarité. Elle offre 50 % de réduction sur l'aller-retour en TER vers la station du Lioran, un accès gratuit à une navette reliant la gare à la station, ainsi que 40 % de réduction sur le forfait des remontées mécaniques. En parallèle, la région propose le **Pass Escapades**, une initiative estivale avec des billets dès 4 €, renforçant son positionnement pour un tourisme toute saison. Des offres de Noël sont proposées dans d'autres régions, comme en Centre-Val de Loire avec le **billet Petit Prix Rémi**, offrant 40 % de réduction pour des trajets effectués entre le 23 décembre et le 3 janvier 2025. Les Hauts-de-France, quant à eux, proposent les **Petits Prix de Noël**, permettant de voyager à 2, 5, 10, 15 ou 20 € les vendredis, samedis et dimanches, entre le 29 novembre et le 22 décembre 2024. La région Bourgogne-Franche-Comté quant à elle propose des billets **Lumières de Noël de Montbéliard** à partir de 6 € l'aller-retour. Ces initiatives visent à encourager les déplacements durant une période festive, tout en attirant des voyageurs occasionnels et familiaux.

Pour les touristes, les **pass illimités** se généralisent dans la plupart des régions, offrant des solutions adaptées aux besoins de mobilité à court terme. Par exemple, le **Pass Régional** et le **Pass Journée** dans le Sud permettent des déplacements sans contrainte dans toute la région. De même, l'Occitanie propose le **Rail Tour**, tandis que la Normandie offre le **Pass Découverte**, et le **Pass Rémi Découverte** en Centre-Val de Loire s'adresse à des groupes pour des voyages illimités durant deux à cinq jours. En Bourgogne-Franche-Comté, le **Pass'OK** et dans le Grand Est, le **Alsa+24** permettent des déplacements flexibles et simplifiés sur une période déterminée.

➤ **La gratuité pour les jeunes et enfants**

Certaines régions mettent en place des politiques tarifaires spécifiques pour les enfants, visant à rendre le train plus accessible aux familles et à encourager les jeunes générations à utiliser les transports en commun. Dans les **Pays de la Loire**, l'initiative **Mercredi Tout est Permis** offre la gratuité totale des TER aux enfants **moins** de 12 ans chaque mercredi, renforçant ainsi l'attractivité des voyages en semaine

pour les familles. En **Bretagne**, cette démarche est étendue à toute l'année, avec la **gratuité permanente des trajets pour les moins de 12 ans**, une mesure qui souligne l'engagement de la région à rendre les transports accessibles aux plus jeunes. D'autres régions optent pour des réductions significatives : dans le **Grand Est**, les enfants **moins de 12 ans** bénéficient de **50 % de réduction** sur leurs trajets. Les **Hauts-de-France**, quant à eux, proposent un tarif symbolique de **1 € par billet et à 2€** en Bourgogne-Franche-Comté.

La région **Occitanie** se distingue par l'introduction d'un modèle de tarification innovant, expérimenté sur le réseau **liO Train**, spécifiquement destiné aux jeunes de **18 à 26 ans**. Contrairement à une approche traditionnelle de gratuité immédiate, cette tarification repose sur une logique d'encouragement à l'usage régulier, basée sur un **système de crédits** lié au nombre de trajets effectués. Cette initiative vise non seulement à rendre les déplacements plus accessibles, mais aussi à inciter les jeunes à adopter le train comme mode de transport principal. Le fonctionnement de ce modèle repose sur une **progression mensuelle** vers la gratuité. Lors de la **première semaine du mois**, les cinq premiers aller-retours sont payants, bien qu'à un tarif réduit de **50 %**. Ensuite, entre le **sixième et le dixième aller-retour** (deuxième semaine), les trajets deviennent entièrement gratuits. À partir du **onzième aller-retour** (troisième semaine), les voyages ne se contentent pas d'être gratuits : ils génèrent des **crédits** sur une cagnotte. Ces crédits permettent à l'usager de voyager gratuitement dès le début du mois suivant. En d'autres termes, pour les jeunes effectuant au moins **quinze aller-retours mensuels**, ce système garantit une gratuité permanente après le premier mois d'utilisation, hormis la première semaine de chaque cycle.

Ce modèle présente plusieurs avantages stratégiques. Tout d'abord, il favorise une **utilisation régulière** du réseau ferroviaire, en liant les avantages tarifaires à la fidélité des usagers. Ensuite, il incarne une approche pédagogique en sensibilisant les jeunes à l'intérêt d'un mode de transport durable, tout en les récompensant pour leur engagement. Enfin, cette démarche reflète la volonté de concilier attractivité tarifaire et incitation à adopter des comportements écoresponsables. En ciblant spécifiquement les 18-26 ans, souvent considérés comme un public sensible au coût des déplacements, l'Occitanie encourage non seulement les trajets domicile-lieu d'études ou domicile-travail, mais aussi l'adoption d'une mobilité quotidienne durable.

➤ **Le tarif Pic de pollution**

Le tarif Pic de pollution est une initiative mise en place dans certaines régions pour encourager l'utilisation des transports en commun lors des épisodes de forte pollution atmosphérique. Ces tarifs visent à réduire la circulation automobile et, par conséquent, les émissions polluantes, en rendant les trajets en train plus accessibles financièrement. Dans la région Pays de la Loire, ce tarif est activé lorsque les autorités déclenchent une alerte officielle de pollution dans au moins cinq départements. Pendant ces

épisodes, les usagers peuvent acheter des billets à prix réduit, fixés à **5 euros pour un billet aller-retour**.

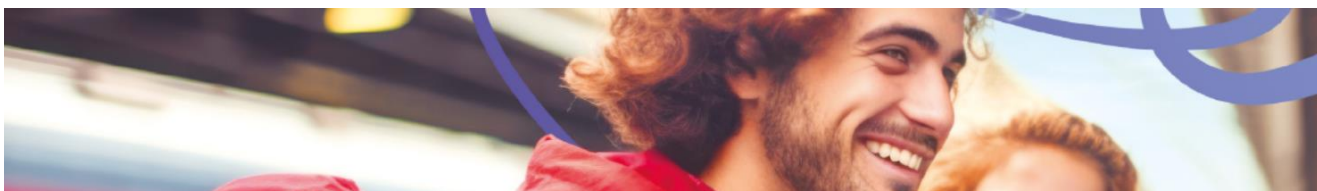
Un dispositif similaire est mis en place dans la région Sud (Provence-Alpes-Côte d'Azur), où les tarifs Pic de pollution sont également appliqués lors des alertes. Les trajets départementaux sont proposés au tarif unique de **5 euros**, tandis que les déplacements régionaux, qui couvrent des distances plus importantes, sont accessibles pour **20 euros**. Ces mesures offrent un double avantage : elles allègent le budget des voyageurs tout en réduisant l'impact environnemental lié à la circulation automobile. Toutefois, leur efficacité dépend de la capacité des réseaux à absorber l'augmentation de la demande et de la rapidité de mise en œuvre de ces tarifs en cas d'alerte.

➤ **Les tarifs événementiels**

Les régions utilisent des tarifs événementiels comme levier stratégique pour encourager l'usage du TER lors de manifestations culturelles, sportives ou touristiques. Ces offres contribuent à une mobilité plus durable tout en soutenant l'attractivité régionale. Par exemple, dans le cadre des **Journées Européennes du Patrimoine**, la région Centre-Val de Loire a instauré une réduction de 50 % sur les trajets, une initiative qui s'étend également aux **Jours De Marathon** de Tours ou encore aux **Rendez-vous de l'Histoire**.

Certaines régions offrent des forfaits aller-retour pour des événements culturels spécifiques. En Bretagne, l'offre **Voyage aller-retour Festival** permet de voyager pour 18 € aller-retour à destination d'événements partenaires tels que La Folle Journée ou Le Bout Du Monde, avec des trains spécialement adaptés aux flux de participants. De même, en Pays de la Loire, **les billets Live- Événement** à 5 € facilitent l'accès à divers événements partenaires, tandis que dans les Hauts-de-France, des billets à 2, 5, 10, 15 et 20 € sont proposés à l'occasion des **GEEK DAYS**.

Globalement, ces initiatives témoignent d'une volonté régionale d'adapter les stratégies tarifaires aux besoins des usagers, en répondant à des motivations variées comme les loisirs, les contraintes budgétaires ou l'accessibilité. En rendant les trajets abordables, voire gratuits, pour les enfants, ces régions contribuent à démocratiser l'accès au réseau ferroviaire et à fidéliser de futurs usagers. Cependant, la digitalisation des offres TER, bien qu'elle apporte simplicité et accessibilité pour une majorité d'usagers, pose des enjeux d'équité lorsque certaines offres promotionnelles sont exclusivement disponibles en ligne. Par exemple, en région Grand Est, les billets Les P'tits Prix TER Fluo ne sont disponibles que via la plateforme web, et est également limitée aux canaux en ligne. En Bretagne, l'offre Petits prix à 7€ est également limitée aux canaux en ligne. Bien que ces initiatives soient conçues pour optimiser les coûts et simplifier les processus d'achat pour une majorité, elles risquent de marginaliser certains profils d'usagers, notamment ceux qui ne disposent pas d'équipements numériques ou qui ne sont pas à l'aise avec leur utilisation.



LES P'TITS PRIX TER FLUO

Les avantages

- ✓ Billet à 3€, 5€, 10€ et 20€ suivant la destination sur certains trains
- ✓ Disponible sur tout le réseau TER Fluo et depuis/vers Paris gare de l'Est
- ✓ Exclu web
- ✓ En vente jusqu'à la veille du départ
- ✓ Offre limitée



PETITS PRIX À 7€

Comment marche l'offre petits prix à 7€ ?

- ✓ Valable durant les vacances scolaires : du 21 décembre au 3 janvier
- ✓ Nombre de billets à 7€ limité par train et par jour
- ✓ Offre disponible en ligne uniquement
- ✓ Billet valable sur le train et la date choisis lors de l'achat