



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Expérimentation d'un titre de transport unique sur la ligne Tours-Le Mans-Caen

Question orale n° 352

Texte de la question

M. Charles Fournier attire l'attention de M. le ministre auprès du ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, chargé des transports, sur l'expérimentation d'un titre de transport unique sur la ligne Tours-Le Mans-Caen. Cette question a été rédigée par un groupe de citoyennes et citoyens tourangeaux membres du parlement de circonscription mis en place par M. le député. 80 personnes participent régulièrement à ses travaux parlementaires et formulent des propositions pour des projets de loi, des questions au Gouvernement ou toutes autres initiatives parlementaires. Parmi les sujets retenus pour cette 3e saison du parlement, celui de l'accessibilité et l'organisation des transports publics. Plusieurs d'entre eux sont présents aujourd'hui. Pour venir, certains ont dû louer un vélo, acheter un ticket de tram, un billet de train puis un ticket de métro : quatre opérateurs et autant de tarifications différentes. On compte aujourd'hui plus de 200 systèmes de billettique en France. Alors que le secteur des transports reste le premier émetteur de gaz à effet de serre, la dernière Stratégie nationale bas carbone identifie le report modal comme un levier essentiel de réduction de ces émissions. Si l'on souhaite le favoriser, cela implique de lever de nombreux freins dont la complexité tarifaire et la dispersion des dispositifs d'aides. En 2020, la Convention citoyenne pour le climat avait proposé de développer des cartes « uniques » multimodales et de mettre en place un service public numérique sous la tutelle de l'État qui regrouperait toutes les offres de transports. Les travaux du parlement de circonscription de Tours confirment l'intérêt des citoyens pour un tel outil, à condition qu'il réponde à plusieurs exigences : une plateforme unique recensant les offres publiques comme privées et proposant les meilleurs itinéraires, selon leur prix, leur empreinte carbone et le profil des utilisateurs ; une tarification en pré et post-paiement avantageuse pour ceux qui se déplacent beaucoup, y compris sur plusieurs réseaux de transports ; un titre de transport physique et dématérialisé, qui couvre tous les types de trajets intermodaux (vélo-train ou autopartage-car par exemple) ; une centralisation des données personnelles au regard des aides et dispositifs proposés, évitant aux usagers de devoir recourir à de multiples démarches administratives auprès de chaque opérateur. Suite au Forum de l'Agence de l'innovation pour les transports en février 2023, M. Clément Beaune, alors ministre des transports, avait annoncé un « billet unique » pour tous les transports publics de France dans les deux ans. Une idée reprise dans la dernière Stratégie de développement de la mobilité propre, publiée en mars 2025 par le Gouvernement. La mise en œuvre du pass rail, dont l'abandon est malheureusement un non-sens au regard des enjeux actuels, a été un bel exemple de coopération entre l'État et les régions vers une réflexion nationale sur des nouveaux modes de billettique et de financement des mobilités. La métropole de Tours, qui réunit 22 communes, a été désignée en mai 2024 comme l'un des territoires pilotes de l'expérimentation d'un titre de transport unique sur la ligne Tours-Le Mans-Caen. Une volonté forte est portée à l'échelle locale par le Syndicat des mobilités de Touraine, premier signataire de la convention d'expérimentation. Celui-ci mène par ailleurs un travail essentiel avec Tours Métropole et la Région Centre-Val-de-Loire sur une unité tarifaire dans le cadre du futur service express régional métropolitain (SERM) de Touraine. Deux ans après les annonces de M. le ministre et un an après le lancement de l'expérimentation, les acteurs locaux sont prêts à se mettre autour de la table et sont demandeurs de solutions. Aujourd'hui, chaque région développe son propre système d'interopérabilité, voire d'unification tarifaire en vue des SERM. Cela doit représenter un premier pas vers une interopérabilité plus large. Le rôle de l'État est primordial pour contribuer au financement, à la gouvernance et à l'ingénierie nécessaires pour aller vers une coordination et une uniformisation des normes au niveau national. Ce dispositif,

dont les bénéfices économiques, sociaux et écologiques sont prometteurs et déjà éprouvés ailleurs en Europe, semble toutefois au point mort. Avec le retrait partiel de la Région Pays de la Loire et le changement de chef de projet, la poursuite de l'expérimentation soulève des interrogations. Quelles conclusions M. le ministre tire-t-il de l'échec actuel de cette expérimentation ? S'engage-t-il à poursuivre cette démarche en lançant une deuxième expérimentation ? Un projet sur un territoire plus resserré comprenant Limoges-Tours-Orléans a été évoqué. Est-il toujours d'actualité ? La loi d'orientation des mobilités a posé des fondations solides pour organiser l'interopérabilité des solutions de mobilité à l'échelle nationale. Il lui demande quels leviers, législatifs et surtout financiers, le Gouvernement est aujourd'hui prêt à activer pour y parvenir.

Données clés

Auteur : [M. Charles Fournier](#)

Circonscription : Indre-et-Loire (1^{re} circonscription) - Écologiste et Social

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 352

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [3 juin 2025](#)

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [3 juin 2025](#)