

7 PROPOSITIONS DU GART EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ

- Engager financièrement l'État en faveur de la mobilité du quotidien avec un nouveau plan d'investissement de 5 milliards d'euros
- Transformer en subventions les avances de trésorerie versées dans le cadre de la crise sanitaire
- Baisser la TVA à 5,5 % dans les transports publics du quotidien
- Garantir la pérennité du versement mobilité
- Créer un bureau des temps et engager une réflexion globale sur les horaires et les usages
- Intégrer le BioGNV dans les énergies à très faibles émissions
- **Développer à l'échelle nationale un titre unique pour toutes les mobilités**

A L'ÉCHELLE NATIONALE, DÉVELOPPER UN TITRE UNIQUE POUR TOUTES LES MOBILITÉS



1 *Chiffre clé* 817

C'est le nombre de collectivités territoriales et d'EPCI (Etablissement public de coopération intercommunale) ayant le statut d'Autorité Organisatrice de la Mobilité, avec une diversité de tarifications pas nécessairement compatibles, diversité renforcée notamment par la mise en place de la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019.

2 POURQUOI C'EST UTILE ?

Pour créer un choc de simplification et donc encourager les Français à utiliser les solutions de mobilité collectives, qu'il s'agisse d'un usage quotidien – domicile-travail par exemple – ou de recours plus ponctuels. Il est indispensable de permettre à chacun de pouvoir accéder à l'ensemble de l'offre publique de mobilité, sans devoir à chaque fois s'adapter à la diversité des supports et des titres propres à chaque réseau de transport, voire à chaque type de service (train, bus, vélo, autopartage, covoiturage, trottinettes,...).

Grâce à une plateforme unique, développée sous l'égide de l'Etat et indépendante des plateformes privées, les usagers pourraient non seulement acheter et conserver leurs titres, mais également être accompagnés et guidés en temps réel avec des fonctionnalités de calcul d'itinéraire, d'offre de services et de prévision du trafic développées.



3 POURQUOI C'EST POSSIBLE ?

Le développement de cette solution ne peut se faire qu'à l'échelle nationale, dans le cadre d'un programme de recherche et développement (R&D) supervisé par un comité de pilotage associant services de l'Etat, associations de collectivités locales et représentants des opérateurs privés de la mobilité. Le déploiement local se ferait en concertation avec les AOM, après une phase d'expérimentation sur un panel de territoires représentatifs.

Le titre unique existe déjà, notamment en Suisse, où les voyageurs peuvent accéder à l'ensemble des services de transports grâce à leur « SwissPass ». Il permet aussi bien de voyager en train que de déverrouiller une voiture en libre-service, et donne même accès à d'autres activités notamment culturelles et sportives. Lors de sa mise en circulation, ce pass a représenté un investissement d'environ 60 millions d'euros (3/4 pour son développement et 1/4 pour les appareils de lecture).

4 VRAIE QUESTION... FAUX PROBLÈME ?

Cela ne risque-t-il pas de générer des coûts importants pour les AOM ?

Tout l'enjeu d'une R&D, portée par l'Etat, est justement de permettre de construire des solutions techniques qui puissent s'adapter à tous les types de supports existants : carte de transport, application smartphone, compte citoyen, paiement carte bleue, ... Ce travail préalable permettra de limiter les coûts de transformation des équipements existants, et de proposer la solution la plus neutre à la fois techniquement et financièrement.

“ Le développement de cette solution ne peut se faire qu'à l'échelle nationale ... ”