



● Recommandation politique

## Renforcer le financement des transports publics

Réallouer la voirie urbaine au profit d'un urbanisme durable n'est possible qu'à condition de renforcer le rôle essentiel des transports publics dans le cadre d'une mobilité urbaine **moins consommatrice d'espaces**. Pour permettre à toute la population de circuler agréablement dans une ville apaisée et en milieu périurbain, il est donc nécessaire de développer des offres de mobilités performantes et accessibles sur l'ensemble du territoire.

Afin de garantir l'extension et la modernisation des infrastructures de transports publics, ainsi qu'une fréquence plus élevée et une tarification juste, les gouvernements des deux pays doivent garantir les moyens financiers et juridiques nécessaires au niveau local et ce, au-delà de la mise à disposition de fonds publics et la réaffectation de certaines subventions nuisibles au climat. L'Allemagne et la France ont beaucoup à apprendre l'une de l'autre dans ce domaine.



## Créer les conditions nécessaires à la mise en œuvre de l'abonnement unique et de l'intégration tarifaire

En s'inspirant du *Deutschlandticket* allemand, le gouvernement français devrait ajuster son cadre législatif et inciter les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) à se mettre en **synergie**, pour créer les conditions de mise en œuvre de l'abonnement unique et de l'intégration tarifaire au niveau national permettant d'accéder à l'ensemble de l'offre de transports collectifs régionaux et locaux.



## S'inspirer du versement mobilité français : assurer le financement en mettant à contribution les employeurs

Pour compléter les aides déjà existantes de l'État et des *Länder* et financer le surcoût d'un développement ambitieux du réseau de transport public tout en maintenant une tarification attractive, des instruments de financement supplémentaires sont nécessaires.

Pour que les communes allemandes puissent également utiliser une possibilité de financement par des **tiers bénéficiaires** pour développer et rendre plus accessibles les transports urbains, il est nécessaire de modifier le cadre juridique. L'État fédéral et les *Länder* doivent créer la base juridique permettant l'introduction d'une contribution spéciale affectée aux employeurs locaux sur le modèle du versement mobilité ou d'autres outils de financement par des tiers bénéficiaires.



## Élargir le stationnement payant pour financer la mobilité durable

Le Forum pour l'avenir encourage les gouvernements français et allemand à promouvoir l'introduction et l'extension du stationnement payant et à créer un mécanisme pour affecter les recettes au développement des transports en commun. Un fléchage des **recettes** issues de la gestion du stationnement permettrait d'augmenter les budgets dédiés au développement des transports en commun. Pour cela, le gouvernement français devrait mettre en place un fonds pour la mobilité durable alimenté par les recettes de la gestion du stationnement.



## Introduire une éco-redevance poids lourds

En s'inspirant du modèle allemand, le gouvernement français devrait introduire une éco-redevance poids lourds kilométrique au niveau national, modulable selon les émissions de dioxyde de carbone et les coûts externes liés à la pollution atmosphérique locale. Cette redevance devrait s'appliquer sur un ensemble cohérent de voies du réseau non concédé ; sur les autoroutes déjà concédées, cette redevance pourrait s'appliquer sans délai, le réseau autoroutier prélevant déjà un péage d'accès couvrant les coûts externes négatifs de transport routier de marchandises. Elle veillera à éviter un report du trafic du réseau autoroutier vers le réseau national ainsi que l'endommagement par usure des infrastructures routières. Dans cette perspective, il est fortement recommandé de procéder à une transposition plus complète de la directive « Eurovignette » (UE) 2022/362 : conformément à l'article 9, paragraphe 2 de ladite directive, les recettes générées par cette éco-redevance doivent être **fléchées** vers le développement de modes de transports plus durables, en particulier le financement d'infrastructures dédiées au ferroviaire, du fret maritime, des modes actifs et de l'offre de transports publics régionaux et locaux.



Un transport public accessible – une mesure à la fois sociale et environnementale.

## Une tarification solidaire des transports en commun

En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), l'Eurométropole de Strasbourg a instauré en 2010 une tarification solidaire garantissant l'équité entre tous les usagers. Ces derniers peuvent bénéficier d'une réduction sur le prix de leur abonnement, calculée sur la base de leur quotient familial.



Un transport urbain attractif : une forme d'utilisation durable de l'espace urbain.

Pour en savoir plus sur notre travail :

[forumpourlavenir.eu](https://forumpourlavenir.eu)  
[info@df-zukunftswerk.eu](mailto:info@df-zukunftswerk.eu)



Mis en œuvre par



SPONSORISÉ PAR LE

