

...le projet de loi de finances pour 2026 – Mission « Écologie, développement et mobilité durables »

## AVIS TRANSPORTS ROUTIERS

### PERFORMANCE ET DÉCARBONATION DE LA ROUTE : IL EST TEMPS DE PASSER À LA VITESSE SUPÉRIEURE

Réunie le 3 décembre 2025, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, suivant son rapporteur, Hervé Gillé, a émis un **avis favorable aux crédits relatifs aux transports routiers** inscrits au projet de loi de finances pour 2026, sous le bénéfice de l'**adoption de 18 amendements** en faveur du financement des **infrastructures de transports** et de la décarbonation du secteur.

Comme l'a mis en exergue la **conférence « Ambition France Transports »** en juillet dernier, l'**écart entre la trajectoire actuelle d'investissement dans les infrastructures de transport et les besoins identifiés pour résorber la dette grise** qui s'est accumulée du fait d'un **sous-investissement chronique est considérable**. La commission ne peut que souscrire aux pistes identifiées dans le cadre des travaux de cette conférence, plaident pour **accentuer le fléchage vers l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France) du produit de la fiscalité supportée par le secteur des transports**. Elle appelle également à saisir l'opportunité du **renouvellement des concessions autoroutières à horizon 2031-2036** pour consolider le **modèle de financement des transports**, notamment en envisageant le **fléchage d'une partie du produit des péages**.

La commission tire la **sonnette d'alarme sur l'état du réseau routier**. S'agissant du **réseau routier national non concédé (RNCC)**, les infrastructures sont prises dans une **spirale de dégradation** qui nécessite un **renforcement urgent des efforts d'investissement dans la régénération**. Le **réseau routier décentralisé** constitue également un **vif sujet d'inquiétude**, notamment s'agissant des **ouvrages d'art**, dans un contexte de fortes contraintes financières conjuguant baisses de recettes et hausse des dépenses incompressibles. Il est en outre **impératif de prolonger le programme national ponts (PNP)** pour continuer à **soutenir techniquement et financièrement les communes** dans l'entretien de leurs ouvrages d'art, qui sont essentiels pour la **cohésion et la continuité territoriales**.

S'agissant des **autorités organisatrices de la mobilité (AOM)** qui doivent assurer un **choc d'offre de transports collectifs** pour assurer la **décarbonation du secteur**, la commission appelle à renforcer leur **modèle économique** à travers la **diversification de leurs ressources et le dégagement de nouvelles marges de manœuvre financières**. Le modèle de financement des **AOM en zones peu denses** doit également être consolidé pour résorber les **zones blanches de la mobilité**.

Enfin, la **décarbonation du transport routier** est fondamentale pour respecter les engagements climatiques de la France. Elle suppose néanmoins de maintenir les moyens dédiés au **verdissement du parc de véhicules** et au **soutien aux mobilités partagées** et d'adopter des **dispositifs plus incitatifs** en faveur de la **sobriété environnementale** du secteur.



# 1. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : UN MODÈLE DE FINANCEMENT À REPENSER POUR RÉPONDRE AUX BESOINS D'INVESTISSEMENT

## A. CONFÉRENCE « AMBITION FRANCE TRANSPORTS » : UN ÉTAT DES LIEUX ALARMANT SUR L'ÉTAT DES INFRASTRUCTURES, UNE RÉFLEXION À MENER SUR LES LEVIERS DE FINANCEMENT



Inspirée d'une proposition formulée par la commission lors de l'examen de la loi relative aux services express régionaux métropolitains (Serm) du 27 décembre 2023, la **conférence « Ambition France Transports »** a dressé un **état des lieux détaillé** des besoins d'investissement dans les infrastructures et services de transport. Sur la période 2026-2031, elle identifie un **besoin supplémentaire d'investissement** à hauteur de **2 Mds€ par an** pour assurer la régénération et la modernisation des **infrastructures ferroviaires et fluviales** et de **1 Md€ par an** pour le **réseau routier national non concédé (RRNNc)**, afin de résorber une **dette grise** accumulée après des décennies de sous-investissement. En outre, des investissements massifs seront nécessaires pour **financer le « choc d'offre » de transports collectifs** reposant sur les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), notamment à travers le déploiement des Serm.

Dans un contexte budgétaire contraint, la conférence invite à **prioriser les investissements en faveur de la régénération** et de la **modernisation** des infrastructures existantes, à inscrire ces investissements dans un **cadre pluriannuel** stabilisé à travers une loi de programmation et à identifier des **ressources pérennes** pour financer ces besoins. Pour ce faire, elle met en avant plusieurs **pistes de financements**, notamment :

- un **renforcement du fléchage des recettes issues de la fiscalité sectorielle des transports** (la TICPE en premier lieu, ainsi que la TSBA et le produit du marché carbone européen, auquel sont soumis les transports) – qui, pour l'heure, alimentent en grande partie le budget général de l'État vers l'**Agence de financement des infrastructures de transport de France** (Afit France) ;
- l'extension progressive des **mécanismes d'éco-contribution territoriale**<sup>1</sup> sur les poids lourds empruntant certains réseaux routiers locaux très fréquentés, notamment par les poids lourds en transit, et la mise en place de majorations ciblées des péages pour les poids lourds sur les autoroutes concédées faisant face à une importance congestion.

La commission souscrit à ces orientations et appelle à une **vigilance renforcée** sur la **gestion de la fin des concessions autoroutières**, qui s'étalera de 2031 à 2036, pour assurer le retour du réseau concédé « en bon état d'entretien ». Elle invite en outre à saisir l'opportunité de la fin des concessions pour repenser le modèle de financement des transports, comme le proposent les travaux de la conférence :

- d'une part, le **produit des péages** pourrait partiellement contribuer à financer la route ainsi que les autres modes de transport ;
- d'autre part, le **périmètre des futures concessions** pourrait intégrer certaines portions du réseau routier non concédé, afin de permettre une péréquation financière au profit de leur entretien et de leur régénération.

Enfin, dans la perspective de la révision de la directive européenne sur les mégacamions, le rapporteur estime opportun d'envisager la circulation des **camions de 44 tonnes en France** sur des **axes bien identifiés** moyennant le paiement d'une **contribution particulière**, au profit du financement des mobilités, et sous la forme d'une expérimentation.

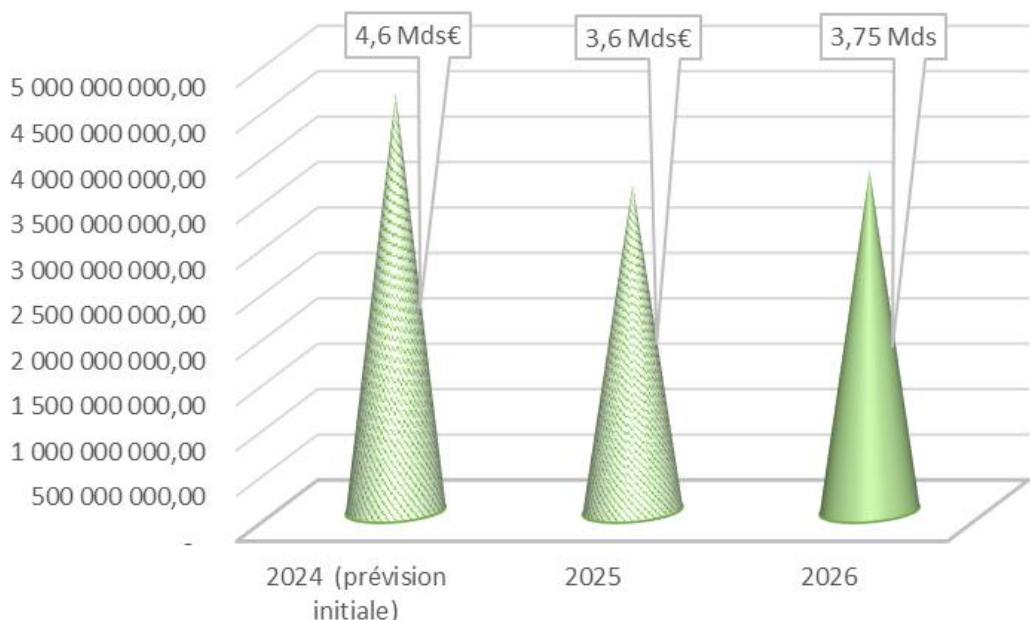
## B. AFIT FRANCE : UN BUDGET AUX AMBITIONS TRÈS INSUFFISANTES

Après une **forte diminution en 2025** – année considérée comme une « année blanche » pour les transports –, le PLF pour 2026 prévoit une **légère hausse des ressources de l'Afit France** qui sont évaluées à 3,75 Mds€, **un montant qui reste néanmoins très en-deçà de**

<sup>1</sup> Cette piste suppose néanmoins une réouverture du transfert de portions du RRNNc aux régions.

celles qui étaient prévues en 2024 (- 850 M€), ce qui confirme la rupture avec la dynamique impulsée à la suite du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) et du lancement du plan d'avenir pour les transports en février 2023.

### Évolution des ressources prévisionnelles de l'Afit France



Source : Sénat

En outre, malgré l'instauration de la **taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance** par la LFI pour 2024 (qui est allouée à l'Afit France dans un plafond de 500 M€), les **recettes de l'Afit demeurent structurellement incertaines** : sa principale recette fiscale affectée, la **TICPE**, est appelée à se tarir compte tenu de la décarbonation du parc automobile tandis que le produit des **amendes radar** (dont l'agence est le dernier bénéficiaire, par ordre de priorité) n'est connu et versé que tardivement chaque année.

Enfin, le **contentieux** engagé par les **sociétés concessionnaires d'autoroutes** (SCA) à l'encontre de l'Afit France sur le paiement de la **contribution volontaire exceptionnelle** (CVE) à la suite de l'indexation de la taxe d'aménagement du territoire sur l'inflation en 2020 **se poursuit**. Le tribunal administratif de Cergy-Pontoise a rejeté en mars 2024 la requête des SCA sur les titres de CVE de 2021, 2022 et 2023, ce qui a permis à l'Agence de recouvrer 187 M€. Les SCA ont néanmoins fait appel de cette décision et ont introduit un recours devant le TA pour contester les **titres de paiement de CVE pour l'année 2024 (67,4 M€)**.

Dès lors, la commission a adopté **trois amendements** du rapporteur visant à **rehausser le plafond d'affectation à l'Afit France** des recettes issues de la **TICPE (+ 250 M€)** ([amdt](#)) et de la **TSBA (+250 M€)** ([amdt](#)) et à flécher vers elle une fraction du produit du **marché carbone européen (250 M€)** ([amdt](#)). La commission estime en effet que cette fiscalité assise sur les transports ne doit pas poursuivre un objectif de rendement budgétaire : elle doit au contraire être dédiée au financement de la transition écologique du secteur. Au total, ce sont ainsi **750 M€** supplémentaires qui permettront ainsi de consolider **l'investissement dans les infrastructures de transport** dès l'année prochaine.

La commission a également adopté un [amendement](#) du rapporteur visant à porter la **subvention pour charges de service public** de l'**Autorité de régulation des transports** (ART) à **17 M€** l'année prochaine, au lieu des 16 M€ prévus par le PLF pour 2026, estimant que disposer d'un régulateur fort est indispensable dans la **période charnière** que rencontre le secteur des transports, notamment dans la perspective de la **fin des concessions autoroutières**.

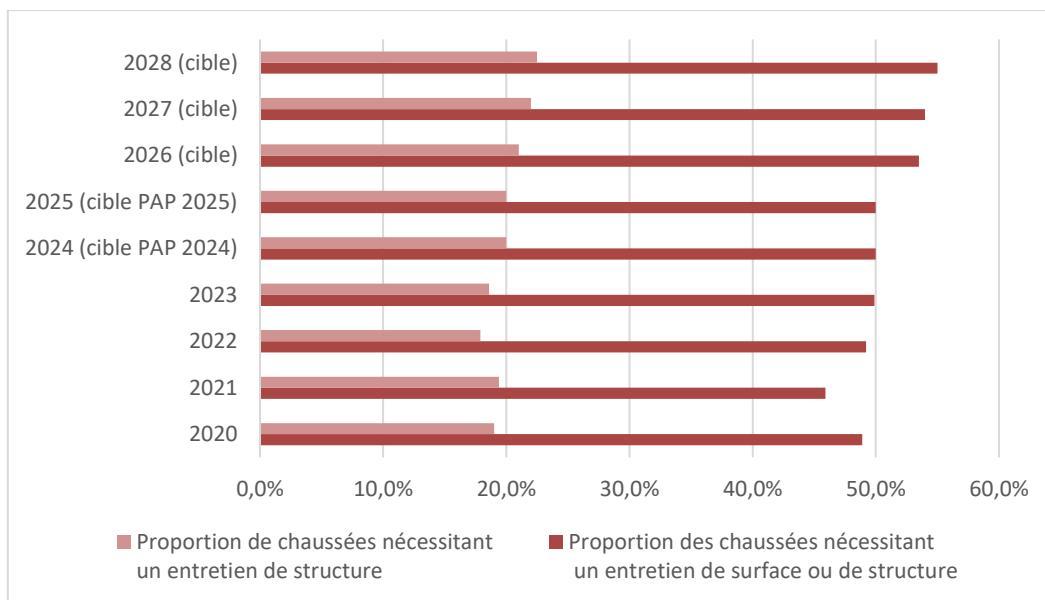
## 2. INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES : INVERSER LA SPIRALE DE DÉGRADATION DU RÉSEAU ET PRÉPARER L'AVENIR

### A. RRNNC : UN ÉTAT DES LIEUX PRÉOCCUPANT QUI APPELLE UNE NÉCESSAIRE ACCENTUATION DES EFFORTS D'INVESTISSEMENT

- Tandis que le **réseau routier national concédé** présente un très bon état général (93 % du réseau était en bon ou très bon état et 73 % des ouvrages d'art en bon état apparent en 2022), le **réseau non concédé** est dans un **état préoccupant** : selon les conclusions de la conférence AFT, seules **50 % de ces chaussées sont en bon état** tandis que **34 % de ses ponts** présentent un **défaut voire une structure altérée** qui nécessite un entretien ou des travaux de réparation urgents. La **dette grise** accumulée par le RRNNC à la suite de décennies de sous-investissement est en outre évaluée à **2,4 Mds€**.

De fait, les données issues du **projet annuel de performance** annexé au PLF attestent d'une trajectoire à la **dégradation de ces infrastructures**, qui devrait se poursuivre dans les années à venir. Il résulte de cet état dégradé une **moindre qualité de service** – voire des problèmes d'indisponibilité de la voirie – et une **altération de la sécurité des usagers**.

Évolution de l'indicateur relatif à l'état des chaussées du RRNNC



Source : annexes budgétaires des PLF pour 2026 et 2025

- Ce déficit d'entretien touche également les **ouvrages d'art du RRNNC** dont l'état s'aggrave au fil des années. Selon l'annexe budgétaire du PLF pour 2026, la proportion de ces ouvrages qui ne nécessitent pas de travaux lourds de réparation devrait s'établir à 83 % l'année prochaine, alors qu'elle était de 86,2 % en 2024.
- Dans ce contexte, la **quasi-stabilité des moyens alloués à la régénération du RRNNC** l'année prochaine par rapport à 2025 (plus d'1 Md€, dont 739 M€ en AE et 715 M€ en CP dédiés à la régénération) est **alarmante** et témoigne d'une **absence de prise en compte des conclusions de la conférence AFT** : à la lumière de ces travaux, **700 M€ supplémentaires** seraient nécessaires dès l'année prochaine pour commencer à enrayer la spirale de dégradation du RRNNC.

En outre, la **modernisation de ce réseau** (réduction de l'empreinte environnementale de la route et adaptation face aux effets du changement climatique) suppose également des moyens ambitieux que la conférence AFT évalue à **300 M€ par an**, à mettre en regard avec les 60 M€ prévus en 2026.

Face à ces constats, la commission a adopté **deux amendements** du rapporteur visant à allouer en 2026 :

- **100 M€ supplémentaires** à la **régénération du RRNNC**, afin d'entamer le rehaussement de la trajectoire d'investissement dans ce réseau qui s'avère nécessaire pour résorber – ou du moins ne pas aggraver davantage – sa dette grise ([amdt](#)) ;
- **50 M€ supplémentaires** à l'entretien des **ouvrages d'art du RRNNC** ([amdt](#)).

## B. DES INQUIÉTUDES FORTES SUR LE RÉSEAU ROUTIER DÉCENTRALISÉ, EN PARTICULIER S'AGISSANT DES OUVRAGES D'ART



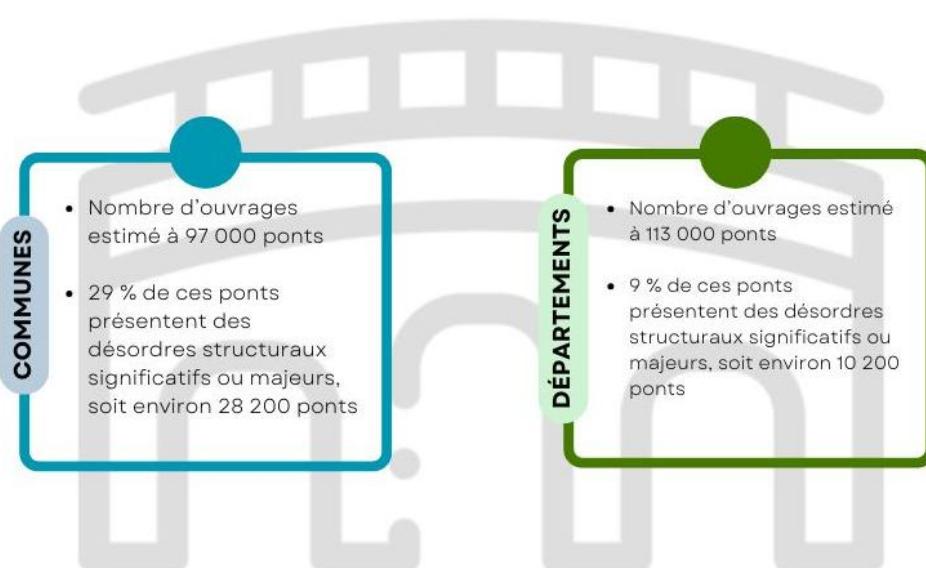
- Les collectivités territoriales gèrent la majorité du linéaire routier français, soit **1,1 million de kilomètres** de voirie répartis entre le bloc communal (66 %) et les départements (34 %). Ce réseau pèse lourdement sur les budgets locaux : selon le rapport de l'Observatoire des finances et de la gestion publique locales publié en 2024, les **départements** ont ainsi consacré **plus de 4,7 Mds€** à leur **voirie** l'année dernière, soit un montant relativement stable par rapport à 2023. En parallèle, les **communes de plus de 3 500 habitants** ont dépensé **4,1 Mds€** pour leur **voirie**, soit une **hausse de plus de 8 % en un an**.

Or, les collectivités territoriales sont confrontées à un **effet ciseau** entre, d'une part, une hausse de leurs dépenses incompressibles et, d'autre part, une baisse de leurs ressources dans le contexte budgétaire actuel. **Départements de France** indique ainsi que les dépenses non pilotables des départements ont augmenté de près de **10 Mds€ en deux ans**, tandis que leurs recettes se sont effondrées (- 8,25 Mds€). Alors que la route constitue le **premier poste d'investissement des départements**, cet acteur craint « **une baisse sensible des budgets routiers en 2025 et 2026** ».

Cette situation est d'autant plus **préoccupante** que l'**IDRRIM<sup>1</sup>** évalue la **dette grise** du réseau routier décentralisé entre **12 et 18,5 Mds€**, pour la seule voirie. La conférence AFT a néanmoins souligné un **manque de connaissances fiables** sur l'état de ce réseau (du fait d'une hétérogénéité des méthodes d'évaluation et d'une absence de remontée d'informations), appelant à la réalisation d'un **audit national** sur ce sujet.

- En tout état de cause, l'état des **ouvrages d'art** des collectivités constitue un **point d'alerte** appelant à mobiliser des **moyens urgents**, en particulier s'agissant des **ouvrages communaux**.

### État des ouvrages d'art décentralisés



Source : Sénat à partir des données du Cerema

Le **programme national ponts** (PNP), lancé en 2021 à l'initiative du Sénat et piloté par le Cerema, a permis, après recensement, de remettre un carnet de santé à **14 848 communes**

<sup>1</sup> Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité.

pour plus de **41 000 ponts**. À ce jour, les 55 M€ dévolus au PNP Travaux ont d'ores et déjà permis de réparer **86 ponts**, tandis que **80 autres sont en cours de travaux**, sur un total de 335 projets ayant fait l'objet d'une décision attributive de subvention. Néanmoins, sur la base du rythme de consommation actuel et du nombre de dossiers en attente, **cette enveloppe sera totalement épuisée entre fin février et fin mars 2026.**

Estimant crucial de poursuivre le soutien à l'entretien des ouvrages d'art des communes à travers le PNP, la commission a adopté un [amendement](#) du rapporteur visant à réorienter la fraction de TEILD (1/12<sup>ème</sup>, soit 50 M€) allouée aux communes depuis 2024 vers ce programme : cette enveloppe, répartie entre plus de 34 000 communes, conduit en effet à un **saupoudrage** qui ne permet pas de **consolider les capacités d'investissement locales** en faveur de la voirie. L'allocation de cette enveloppe au PNP présente dès lors une **réelle valeur ajoutée**, les petites communes n'ayant pas les moyens techniques et financiers de prendre en charge seules l'entretien de leurs ouvrages d'art. En outre, ce montant (50 M€) correspond à l'enveloppe dont le Cerema a besoin en 2026, dans le prolongement de la dynamique actuelle et à périmètre constant d'éligibilité (traitement des ouvrages les plus dégradés de niveau 4).

La survie de ce programme plébiscité par les élus locaux étant impérative pour la sécurité de tous, et dans l'hypothèse où la réorientation d'une fraction de la TEILD vers le PNP ne prospérerait pas, la commission a également adopté un [amendement](#) de crédits du rapporteur visant à allouer 50 M€ au PNP l'année prochaine.

### 3. LE FINANCEMENT DES AOM, LEVIER ESSENTIEL DU REPORT MODAL VERS LES TRANSPORTS COLLECTIFS

#### A. AOM : UN MODE DE FINANCEMENT À RENFORCER ET DIVERSIFIER



Les AOM font face à des besoins d'**investissement massifs**, que ce soit pour renforcer l'**offre de transports collectifs** – notamment à travers le déploiement des Serm – ou pour assurer le **verdissement de leurs flottes de véhicules**. Les objectifs de décarbonation du secteur des transports, qui représente **30 % des émissions de CO<sub>2</sub> de la France**, et d'amélioration de la **qualité de l'air** dans un contexte de mise en œuvre des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), accentuent ces besoins.

Aujourd'hui, le **versement mobilité** (VM) est déjà prélevé à son taux plafond dans plus du tiers des **autorités organisatrices de la mobilité (AOM)** hors Île-de-France selon le Groupement des autorités responsables de transport (GART). Il est donc impératif de procurer à ces instances des **marges de manœuvre financières supplémentaires**. À ce titre, la **diversification des ressources des AOM** constitue une piste à exploiter, afin de mettre à contribution une catégorie de contribuables plus large que les usagers et les entreprises dans le financement des mobilités.

Dès lors, la commission a adopté **deux amendements** du rapporteur pour renforcer le modèle économique des AOM à travers :

- l'abaissement à **5,5 %** du taux de la **taxe sur la valeur ajoutée** (TVA) sur les **transports du quotidien** ([amdt](#)) ;
- la possibilité d'instaurer une **taxe additionnelle à la taxe de séjour** au profit des AOM, afin de financer les services de transport. Cet amendement n'a pas été adopté en séance publique ([amdt](#)).

Par ailleurs, afin de **soutenir la demande de transports collectifs**, la commission a adopté un [amendement](#) du rapporteur visant à **prolonger d'un an** le dispositif visant à **inciter les employeurs**, à travers des exonérations de cotisations sociales, à **prendre en charge les frais de transport de leurs employés jusqu'à 75 %**. Cet amendement a été adopté en séance publique.



Sur un tout autre sujet, le rapporteur appelle à clarifier la **gouvernance des gares routières**, qui repose pour l'heure sur un enchevêtrement de compétences préjudiciable. Il importe que la **loi-cadre sur les transports**, annoncée pour le printemps 2026, permette d'identifier un **chef de file unique** pour ces infrastructures qui constituent des **maillons intermodaux essentiels** pour la desserte des territoires.

## B. FACILITER LE FINANCEMENT DES MOBILITÉS EN ZONES PEU DENSES

Alors que la **loi d'orientation des mobilités** (LOM) devait mettre fin aux **zones blanches de la mobilité**, près de six ans plus tard, cette ambition ne s'est pas encore concrétisée.

Certes, l'instauration du **versement mobilité régional et rural** (VMRR) en 2025, dont une **fraction** (10 %) du produit sera affectée aux **AOM en zones peu denses**, a constitué une **première avancée**. Néanmoins, ce dispositif n'apporte qu'une **solution partielle** aux **difficultés rencontrées par les AOM rurales** : d'une part, l'instauration du VMRR, de même que le choix du taux et du périmètre d'application, est à la discrétion des régions (à ce jour, sept régions auraient délibéré en ce sens) et, d'autre part, le taux maximal du VMRR est en tout état de cause limité à 0,15 %.

En outre, les **critères restrictifs** prévus par la loi pour permettre aux **AOM locales de lever le VM** ne tiennent pas compte des **spécificités des zones peu denses**. En effet, la possibilité de lever le VM est conditionnée à l'**organisation de services réguliers de transport public de personnes**, alors même que la mise en place de tels services est rarement pertinente en zone peu dense, compte tenu d'un nombre de voyageurs bien souvent insuffisant pour assurer la rentabilité de l'offre. D'autres **solutions de mobilité** sont plus adaptées (transport à la demande, autopartage, mobilités actives et covoiturage) et constituent des **pistes prometteuses** pour réduire la dépendance à la voiture dans ces territoires.

Sur la proposition du rapporteur, la commission a donc adopté un [amendement](#) visant à **assouplir les conditions pour lever le VM**, en ouvrant cette possibilité pour l'organisation d'un panel de services plus large que les transports collectifs réguliers.

S'agissant du **VMRR**, elle estime nécessaire la **réalisation d'un bilan** dès l'année prochaine pour évaluer le **produit fléché vers les zones peu denses** dans chaque région concernée et appréhender les **modalités concrètes de sa répartition et de son utilisation**.

## 4. L'IMPÉRATIF DE RÉPONDRE AU DÉFI FINANCIER DE LA DÉCARBONATION DU SECTEUR ROUTIER

### A. GARANTIR UN SOUTIEN AMBITIEUX AU VERDISSEMENT DU PARC DE VÉHICULES

- Le **PLF pour 2026** confirme la **trajectoire de renforcement du malus automobile** :
  - la trajectoire de hausse du barème du **malus CO<sub>2</sub>** adoptée en LFI pour 2025 sera ainsi prolongée jusqu'en 2028, date à laquelle il démarrera à 98 CO<sub>2</sub> (g/km), au lieu de 103 CO<sub>2</sub> (g/km) en 2027 et 108 CO<sub>2</sub> (g/km) en 2026). Son tarif maximum sera en outre relevé de 10 000 € en 2028 pour atteindre 100 000 € ;
  - le seuil de déclenchement du **malus poids**, abaissé à 1 499 kg en 2026 (via la LFI pour 2025), n'est quant à lui pas remis en cause.

Le rapporteur souscrit pleinement à ces évolutions, qui permettent d'inciter les acheteurs à privilégier des véhicules plus légers et moins polluants.

Néanmoins, afin d'encourager plus amplement la **sobriété du parc automobile**, il estime que ces dispositifs gagneraient à prendre également en compte le **rapport « poids/puissance » des véhicules**. Dans cette logique, il recommande d'encourager le développement des **véhicules intermédiaires** à travers des dispositifs incitatifs : ces véhicules légers, qui constituent un intermédiaire entre le vélo et la voiture (véhicules à assistance électrique, vélos cargos, tandem, mini-voitures, etc.), présentent de **réels avantages environnementaux**, à commencer par une **empreinte écologique faible** et une **efficacité énergétique accrue**. Le



**succès commercial** récent du modèle « Ami » de Citroën atteste de la demande pour ce type de véhicules, qui constituent une **solution de déplacement peu onéreuse** (coût d'achat inférieur à 10 000 €) pour les trajets du quotidien et un **levier de lutte contre la précarité mobilité**.

Dans le prolongement de cette question, le **score environnemental du véhicule** (ou « écoscore ») qui conditionne l'éligibilité aux dispositifs d'aides à l'acquisition de véhicules propres pourrait être intégré au **barème** de ces aides, de manière à pouvoir moduler le **niveau de subvention** et apporter un **soutien majoré aux véhicules les plus sobres**. Une réflexion pourrait aussi être menée pour intégrer à ce score le **poids** des véhicules.

- S'agissant des **aides à l'acquisition de véhicules propres**, le PLF pour 2026 acte la **débudgeotisation** du **bonus écologique** et du **leasing social**, qui ont désormais vocation à être financés via les **certificats d'économie d'énergie** (CEE). Si le rapporteur n'est pas hostile, sur le principe, à ce que les CEE contribuent au financement du verdissement du parc automobile, il regrette le **manque total de visibilité** sur le montant et la consommation des enveloppes correspondantes. En conséquence, ce basculement vers les CEE affaiblit le contrôle démocratique qui s'exerce sur les investissements en matière de décarbonation et de transition climatique. En outre, cet outil repose également sur une **enveloppe globale limitée** et la **création de nouveaux programmes CEE** – en particulier pour des dispositifs nécessitant un budget très conséquent, à l'instar du **leasing social** – suppose donc des arbitrages au détriment d'autres dépenses. Dès lors, une réflexion d'ensemble est nécessaire sur le **périmètre d'intervention des CEE** dont le financement repose, *in fine*, sur les **ménages**.

En tout état de cause, il préconise que les **aides à l'acquisition de véhicules propres** puissent davantage bénéficier aux **véhicules d'occasion**, qui constituent un levier pertinent de **démocratisation du véhicule électrique**. En particulier, l'absence d'éligibilité de ces véhicules au **leasing social** est regrettable compte tenu du ciblage de ce dispositif sur les **ménages modestes**.

La commission a adopté un [amendement](#) du rapporteur visant à allouer **20 M€ supplémentaires** au **leasing social**, afin d'étendre ce dispositif aux **véhicules d'occasion**.

- S'agissant des **entreprises**, il importe d'accentuer les incitations au **verdissement des flottes de véhicules**. Outre les bénéfices anticipés en termes de réduction des émissions de GES, de telles mesures permettraient **d'alimenter le marché des véhicules électriques d'occasion**, le parc automobile des entreprises ayant un rythme de renouvellement plus rapide que celui des ménages.

La commission a adopté un [amendement](#) du rapporteur visant à **rendre plus vertueuse** d'un point de vue environnemental la **dédiction fiscale** existante pour l'**acquisition de véhicules par les entreprises**, en réduisant progressivement jusqu'en 2030 les valeurs maximales d'amortissement déductibles pour les véhicules les plus polluants.

- Enfin, le **transport routier de marchandises** est un **enjeu prioritaire** des **politiques de décarbonation**, alors que les **poids lourds** représentent près du **quart** des émissions de GES du secteur des transports en France. Cela implique d'encourager le recours aux **modes massifiés** que sont les transports ferroviaires et fluviaux ainsi que la **décarbonation** du parc de **véhicules lourds des transporteurs routiers**.

La commission a adopté un [amendement](#) du rapporteur visant à responsabiliser les **chargeurs** en instaurant une **contribution financière** les concernant, qui serait assise sur les **émissions de CO<sub>2</sub>** générées par les **opérations de transport de marchandises** dont ils sont prescripteurs. Le produit de cette contribution serait alloué à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, afin de financer des **dispositifs de soutien à la décarbonation des flottes des transporteurs routiers**.

## B. PRÉSERVER LES MOYENS DÉDIÉS AU VÉLO, POUR NE PAS INTERROMPRE LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE

 La pratique du vélo a fortement augmenté depuis 2019 en France<sup>1</sup>. Pour autant, la **part modale du vélo** demeure **inférieure à 3,5 %** selon l'association vélo & marche, soit **deux fois moins que la moyenne européenne**, avec des variations entre les zones rurales/périurbaines d'une part et les zones urbaines d'autre part. **Le potentiel de report modal vers le vélo demeure donc largement sous-exploité dans notre pays.**

La réalisation d'**aménagements cyclables** est un **levier fondamental** pour **encourager** et **sécuriser** la **pratique du vélo**, alors que le risque associé à ce mode de transport est quatre fois plus élevé que pour la voiture, rapporté au temps passé à se déplacer.

Dès lors, lors du lancement du **plan vélo et marche 2023-2027**, le Gouvernement s'était engagé à consacrer 2 milliards d'euros à cette politique pour « *donner à chaque Français accès à une mobilité propre* » et **doubler la taille du réseau cyclable sécurisé d'ici 2030**, en la portant à **100 000 km**, avec un objectif intermédiaire en 2027 (80 000 km).

*« En septembre 2025, la France compte 63 600 km d'aménagements cyclables sécurisés. Les deux prochaines années seront décisives pour atteindre les objectifs du plan vélo et marche. »*

Fédération des usagers de la bicyclette

Pour atteindre ces objectifs, le **réseau cyclable devrait croître de 7,3 % par an**, contre **2 à 4 %** depuis 2023. Dans ce contexte, la commission fustige l'**interruption brutale**, en fin d'année 2024, des **appels à projets « Aménagements cyclables »** qui bénéficiaient aux collectivités territoriales (avec une enveloppe de 125 M€ par an), de même que la suppression du « **bonus vélo** » intervenue en février 2025.

Le projet de budget confirme malheureusement ce **désengagement de l'État** : alors que la LFI pour 2025 ne comportait aucune autorisation d'engagement pour le plan vélo et marche, le **PLF pour 2026 prévoit des montants très faibles** (31 M€ en AE et 73 M€ en CP) **au regard de ses ambitions initiales**. En outre, si **50 M€** ont été alloués au soutien à la création d'aménagements cyclables cette année via le **Fonds vert**, il est en pratique très difficile de réaliser un suivi de l'utilisation effective de cette enveloppe.

Lancée à la suite du **décès tragique** d'un **cycliste à Paris à l'automne 2024**, la mission d'inspection intitulée « prévenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique », dont le rapport a été rendu en avril dernier, appelle pourtant à **ne pas réduire les efforts financiers de l'État** en matière de **réalisation d'infrastructures cyclables** :

*« [Cette réduction] ralentira voire mettra un terme au développement d'infrastructures cyclables en milieu périurbain et rural, là où le financement de l'État constitue à la fois une légitimation politique et un effet de levier décisif [...]. Il est essentiel pour les prochaines lois de finances de rétablir les montants prévus dans le deuxième plan vélo. »*

Rapport de la mission d'inspection menée par Emmanuel Barbe

Le rapporteur juge particulièrement préjudiciable le désengagement financier de l'État sur cette politique pourtant essentielle pour la décarbonation du secteur : outre le **coup d'arrêt** qu'il peut occasionner dans la **réalisation d'aménagements cyclables** par les

<sup>1</sup> Entre 2020 et 2024, la fréquentation des aménagements cyclables a bondi de près de 40 %, selon la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB).

collectivités territoriales et pour la structuration de la **filière vélo** encore émergente, ce désengagement est à rebours des objectifs fixés dans le cadre du déploiement des Serm. Pour être efficaces et relier efficacement les zones rurales, périurbaines et urbaines, ceux-ci nécessitent en effet la mise en place d'un **système inter et multimodal** intégré : dans cette perspective, **la création de systèmes de rabattement cyclable continu et sécurisés est cruciale.**

La commission a adopté **deux amendements** du rapporteur visant à préserver les moyens dédiés au **développement de la pratique du vélo** :

- d'une part, un amendement visant à allouer **50 M€ supplémentaires** l'année prochaine au **plan vélo et marche 2023-2027**, afin de soutenir la réalisation d'infrastructures cyclables par les collectivités. Cette enveloppe devrait cibler les projets d'aménagements cyclables portés par les AOM et correspondant à des **itinéraires de rabattement** vers des modes de transport collectifs ou partagés ;
- d'autre part, un amendement visant à rétablir le « **bonus vélo** » (avec une enveloppe de **10 M€**), afin de favoriser l'accès de tous à ce mode de transport et soutenir la filière vélo française.

## POUR EN SAVOIR +

- [Dossier législatif de la proposition de loi n° 749 \(2022-2023\) relative aux services express régionaux métropolitains](#)



Jean-François Longeot

Président

Sénateur du Doubs  
(*Union centriste*)



Hervé Gillé

Rapporteur

Sénateur de la Gironde  
(*Socialiste, Écologiste et Républicain*)

[Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable](#)

01 42 34 23 20

