

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

AVIS TRANSPORTS FERROVIAIRES, FLUVIAUX ET MARITIMES

ASSURER LA MONTÉE EN PUISSANCE DE LA DÉCARBONATION DES TRANSPORTS

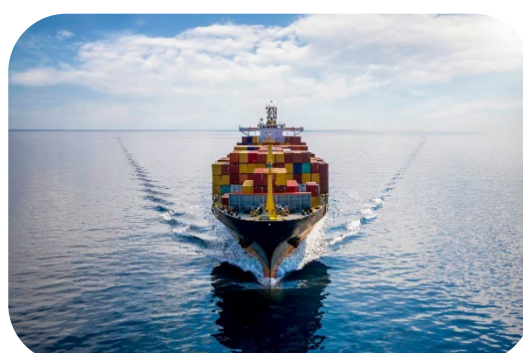
Réunie le 26 novembre 2025, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, suivant son rapporteur, Jean-Marc Délia, a émis un **avis favorable aux crédits relatifs aux transports ferroviaires, fluviaux et maritimes** inscrits au projet de loi de finances pour 2026, sous le bénéfice de l'**adoption de 14 amendements** en faveur du financement des **infrastructures de transports** et de la **décarbonation** du secteur.

Au lendemain de la **conférence « Ambition France Transports »**, la commission estime urgent de rehausser la **trajectoire d'investissement** dans les **infrastructures de transports** au moyen de **ressources pérennes** et préservées des aléas de l'annualité budgétaire. Dès lors, elle propose d'accentuer le **fléchage** vers l'**Agence de financement des infrastructures de transport de France** (Afit France) du produit de la **fiscalité sectorielle** liée aux **transports**. Afin d'accompagner les nombreux chantiers à l'œuvre, elle recommande en outre de renforcer les moyens alloués au **régulateur des transports**.

S'agissant du **transport ferroviaire**, une accentuation des efforts en matière de **régénération** et de **modernisation** du **réseau** est impérative afin de lutter contre sa **paupérisation** et **rattraper le retard** pris sur nos voisins européens. Afin d'amplifier le **report modal** au profit de la voie ferrée, la commission recommande en outre de dégager de **nouvelles marges de manœuvre financières** pour les **autorités organisatrices de la mobilité** (AOM) et de renforcer le soutien au **fret ferroviaire**.

En matière de **transport fluvial** également, un **rehaussement** des **moyens dédiés à l'entretien** du réseau est indispensable pour **résorber la « dette grise »** accumulée au fil des décennies de **sous-investissement**. La commission estime en outre nécessaire de consolider le **modèle de financement** de **Voies navigables de France** (VNF) grâce à ses **ressources propres** et de préserver son **climat social** *via* la **stabilisation** de son **plafond d'emplois** l'année prochaine.

Enfin, le **transport maritime** doit être accompagné face au **défi financier colossal** que constitue la **décarbonation des flottes**, dans un contexte de concurrence internationale intense et de compétitivité fragile.



1. FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : PASSER À LA VITESSE SUPÉRIEURE

A. LA CONFÉRENCE « AMBITION FRANCE TRANSPORTS » A MIS EN AVANT LE BESOIN D'INVESTISSEMENT EN FAVEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Inspirée d'une proposition de la commission à l'occasion de l'examen de la loi relative aux services express régionaux métropolitains du 27 décembre 2023, la **conférence « Ambition France Transports »** a dressé un **état des lieux détaillé** des **besoins d'investissement dans la régénération des infrastructures de transport**, en particulier **ferroviaires et fluviales** : **deux milliards d'euros** supplémentaires sont nécessaires par an pour **régénérer ces infrastructures** et apurer la « dette grise » qui s'est constituée après des **décennies de sous-investissement**. Les **efforts financiers en faveur des réseaux de transport** sont destinés à **croître** afin d'**accélérer le report modal** et la **décarbonation des mobilités**, de déployer les **services express régionaux métropolitains (Serm)** et de **renforcer la résilience des infrastructures** face aux effets du **réchauffement climatique**.



Or, les transports sont soumis à une **fiscalité sectorielle élevée**, qui ne leur est que **très faiblement affectée** : **TICPE, taxe de solidarité sur les billets d'aviation (TSBA)**, marché carbone européen, taxe sur l'exploitation des infrastructures de longue distance (TEITLD)... Les transports représentent aujourd'hui **un tiers des émissions de gaz à effet de serre en France**. Leur **décarbonation est donc une priorité centrale aujourd'hui** : elle suppose en effet des **investissements massifs** qu'il serait légitime et logique de financer par l'affectation de cette **fiscalité sectorielle**.

B. UN PROJET DE BUDGET QUI RESTE EN-DEÇÀ DES OBJECTIFS D'AMBITION FRANCE TRANSPORTS

Le financement par l'État des investissements dédiés aux infrastructures de transport est assuré par l'**Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France)**. Celle-ci reçoit des ressources provenant de l'affectation de recettes fiscales et de crédits inscrits dans le cadre du plan de relance. Or, l'agence a subi une forte **diminution de ses crédits en 2025**, exercice considéré comme une « **année blanche** » pour les transports.

Pour **2026**, les **montants de recettes affectées à l'AFIT France** et des crédits budgétaires de l'agence sont évalués à **3,75 milliards d'euros**, soit une légère augmentation de 150 millions d'euros. Ce montant reste inférieur de 600 millions d'euros à celui de 2024. Certaines de ces **recettes** sont en outre **incertaines**, l'AFIT France étant en effet la dernière attributaire des **amendes radars**, dont le niveau d'affectation a été divisé par deux entre 2025 et 2026 avec une baisse de 120 millions d'euros. De plus, le montant de la TICPE, première ressource affectée à l'agence, reste également bien inférieur au montant de 2024. Or, cette recette repose en grande partie sur le secteur des transports et pourrait donc permettre d'investir dans les infrastructures aujourd'hui indispensables.

La commission a adopté **trois amendements** du rapporteur visant à **rehausser les recettes fiscales affectées à l'AFIT France**, à travers la **TICPE (+250 M€) ([amdt](#))**, la **TSBA (+250 M€) ([amdt](#))** et les **recettes issues du marché carbone européen (fléchage de 250 M€ de ce produit) ([amdt](#))**. Pour la commission, cette fiscalité assise sur les transports doit être mise au service du report modal. Les **recettes du marché carbone européen**, en particulier, n'ont **pas une vocation de rendement budgétaire**, mais doivent **financer la décarbonation de notre économie** ainsi que nos **politiques climatiques**. Or, seuls 50 M€ de ces recettes sont aujourd'hui reversés au secteur des transports, en l'occurrence au budget des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), alors que 840 M€ de recettes sont, chaque année, versés au budget général de l'État.

Pour accompagner les **nombreux chantiers** engagés (ouverture à la concurrence du transport ferroviaire, fin des concessions autoroutières, décarbonation, etc.), la commission a en outre adopté un **[amendement](#)** visant à **rehausser de 1 M€ la subvention pour charges de service public** de l'**Autorité de régulation des transports**, pour la porter à **17 M€** en 2026.

2. TRANSPORT FERROVIAIRE : RÉPONDRE À LA DEMANDE DES USAGERS

A. RÉSEAU FERROVIAIRE : LE DIAGNOSTIC PARTAGÉ SUR L'ÉTAT DE L'INFRASTRUCTURE APPELLE UN TRAITEMENT DE CHOC

La conférence Ambition France Transport a montré que la **régénération du réseau ferroviaire exigeait environ 1,5 milliard d'euros supplémentaires par an**. Si des financements peuvent apparaître à moyen terme, du fait de l'arrivée à échéance des concessions autoroutières, le réseau a besoin de moyens urgents afin d'assurer sa régénération d'ici 2032. La « dette grise » liée à l'état dégradé du réseau continue de s'alourdir.

Les **moyens consacrés à la régénération du réseau** et à sa **modernisation** sont stables, à hauteur d'environ 3 Mds €. Ils proviennent de **financements internes de SNCF Réseau** et du **fonds de concours versé par SNCF Voyageurs** à SNCF Réseau. Les **usagers**, à la différence de ceux du réseau routier non concédé, et les **autorités organisatrices de la mobilité financent donc le coût de l'infrastructure** via les **péages ferroviaires** et la marge de SNCF Voyageurs. Contrairement aux autres pays européens dans lesquels les opérateurs s'acquittent quasiment uniquement des coûts marginaux de la circulation des trains, la France a fait le choix de **faire supporter le coût complet de l'entretien du réseau aux usagers**. Le **niveau de péages ferroviaires insoutenable en résultant freine le développement du transport ferroviaire et l'ouverture à la concurrence du secteur**. S'est également installée une **concurrence faussée entre la route et le rail**, aussi bien pour le **transport de passagers** que de **marchandises**.

Devant ce constat, la commission, suivant son rapporteur, [propose](#) que le **budget général de l'État finance à hauteur de 100 millions d'euros la régénération du réseau en 2026**.

La régénération du réseau ferroviaire français doit s'accompagner de sa nécessaire **modernisation**. Au rythme actuel de déploiement, le système européen de signalisation ERTMS et la commande centralisée du réseau (CCR) devraient être déployés entre 2050 et 2070. Ces échéances trop lointaines ne peuvent qu'alerter compte tenu des conséquences négatives susceptibles d'en résulter (**difficultés d'exploitation du réseau et saturation de certains axes**). Les moyens supplémentaires que la commission propose d'allouer à l'Afit France pourraient utilement être affectés à la modernisation du réseau, notamment en faveur de la mise en œuvre du **plan Ulysse Fret**, qui prévoit environ **4,5 milliards d'euros d'investissement pour le fret d'ici 2032**.

B. SERVICES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS : SATISFAIRE LA DEMANDE DE TRAIN



Depuis la crise sanitaire, la demande de train ne faiblit pas. Selon les données communiquées par SNCF Voyageurs, **les trafics de toutes les activités sont en croissance par rapport à 2024 : + 1,8 % pour les TGV, + 6,5 % pour Transilien, + 3,9 % pour TER et + 3,1 % pour Intercités**. Or le nombre de voyageurs croît dans un contexte d'offre ferroviaire contrainte, due à une **pénurie de matériel roulant**. Actuellement, SNCF Voyageurs compte ainsi environ **une centaine de rames de TGV de moins qu'en 2015**.

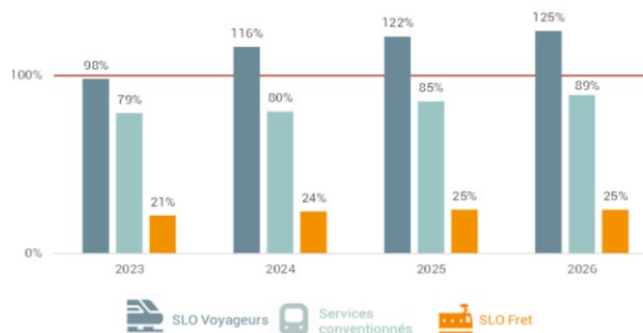
À cette **pénurie**, pourrait également s'ajouter dans les prochaines années une **saturation des gares et des centres de maintenance**. Adopter une **stratégie nationale** pour surmonter ces freins au développement de l'offre ferroviaire est donc un **impératif**.

Dans le même temps, les **péages ferroviaires** versés par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pour le transport conventionné et les opérateurs ferroviaires pour le transport librement organisé (SLO) continuent leur **hausse inexorable**.

Dans ce contexte, afin de **redonner des marges de manœuvre financières aux AOM** qui ne pratiquent pas la gratuité des transports publics, la commission a adopté un [amendement](#) du rapporteur **pour abaisser de 10 % à 5,5 % le taux de TVA applicable aux transports collectifs du quotidien.**

Elle a également adopté un [amendement](#) du rapporteur visant à **prolonger d'un an l'incitation aux employeurs à rembourser jusqu'à 75 % de l'abonnement de transport public de leurs salariés.**

Taux de couverture des coûts attribuables à chaque activité publiés dans le DRR



Source : ART, d'après SNCF Réseau

Les péages ferroviaires sont-ils soutenables ?

Les péages ferroviaires français sont particulièrement élevés pour les trains circulant en service librement organisé (SLO), c'est-à-dire les trains à grande vitesse. Un tel niveau de péages nuit à la rentabilité de certaines liaisons, notamment vers des villes moyennes. Pourtant, ces liaisons jouent un rôle d'aménagement et de continuité territoriale précieux.

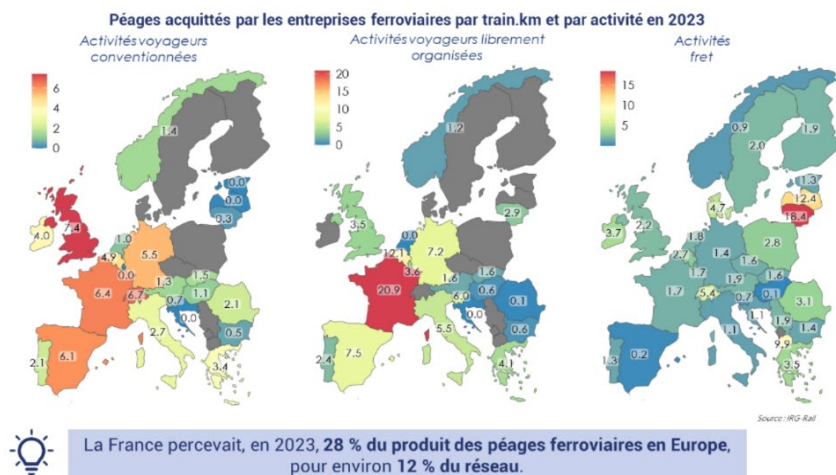
Comme le met en avant l'Autorité de régulation des transports (ART), « **la question de la rentabilité des dessertes d'aménagement du territoire ne se pose en réalité qu'en raison du niveau élevé des péages** ». En effet, comme l'observe d'ailleurs un rapport de l'Inspection générale des finances (IGF) et de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD)¹, **l'intégralité des dessertes de train effectuées par SNCF Voyageurs est rentable avant intégration de la majoration tarifaire** (redevance de marché) perçue par SNCF Réseau.

Ce constat a conduit SNCF Réseau à **diminuer ses majorations tarifaires sur certaines dessertes d'aménagement du territoire à partir de 2027**. Pour la commission, ces réductions sont un **premier pas encourageant**. Cependant, cette évolution bienvenue ne devrait **pas inverser la tendance pour certaines liaisons déficitaires**.

Cette situation génère deux effets pervers dans un contexte d'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs. D'une part, elle **conduit l'opérateur historique à supporter le coût de dessertes non rentables et dégrade sa situation financière face à ses concurrents**, et d'autre part, elle **empêche certains nouveaux entrants de lancer des circulations sur certains créneaux du marché ferroviaire**.

Ce **niveau non soutenable des péages** pourrait **réduire les bénéfices à attendre de l'ouverture à la concurrence sur le nombre de gares desservies**, l'exemple italien étant à cet égard instructif, où les effets positifs de l'ouverture à la concurrence sont à mettre en regard du contexte de péages ferroviaires bien moins élevés.

¹ IGF-IGEDD, février 2024, *Tarification et financement du réseau ferré national*, annexe III, p. 21 : il y a « une absence de problème de rentabilité intrinsèque avant redevance de marché dans tous les cas ».



Source : ART, d'après IRG-Rail

C. FRET FERROVIAIRE : ACCOMPAGNER LA RELANCE DE LA FILIÈRE

Le plan de discontinuité fret SNCF a été appliqué, avec la création, au 1^{er} janvier 2025 de deux nouvelles sociétés : **Hexafret**, un nouvel opérateur ferroviaire spécialisé dans le **groupage de wagons** et **Technis**, la nouvelle société de **maintenance des locomotives**. La SNCF a également dû **renoncer à 30 % de ses contrats et 20 % de son chiffre d'affaires**. 10 % de ses effectifs sont supprimés et réaffectés au sein du groupe SNCF.

Dans ce contexte sectoriel inédit, le fret **ferroviaire a progressé de 2,9 % en tonnes de marchandises transportées par kilomètre entre le 1^{er} semestre 2024 et le 1^{er} semestre 2025**. L'Alliance « Fret Ferroviaire Français du Futur » (Alliance 4F) a indiqué au rapporteur observer une réduction du nombre de trains par kilomètre, mais une augmentation de la marchandise transportée :

« Les trains sont mieux chargés et le transport est donc plus performant ».

Alliance 4F

Le **secteur** reste néanmoins **fragile**, et c'est pourquoi, en sus des investissements sur les infrastructures portées par le plan « Ulysse Fret », des **aides à l'exploitation des services de fret** sont prévues. En particulier, l'exploitation des wagons isolés bénéficie d'un soutien annuel passé de 70 M€ à 100 M€ en 2025. Cependant, **l'ensemble des aides à l'exploitation des services de fret n'a augmenté que de 14 millions d'euros en 2025 et 2026 par rapport à 2024 : les autres aides ont été réduites de 16 M€**, notamment la réduction des péages ferroviaires et les aides à l'exploitation des services de transport combiné et au démarrage de nouveaux services.

La commission a donc fait sien un [amendement](#) du rapporteur qui prévoit d'affecter **16 M€ supplémentaires au fret ferroviaire**.

3. VOIES NAVIGABLES : UN MODÈLE DE FINANCEMENT À RENFORCER, AU PROFIT DE L'ATTRACTIVITÉ DU SECTEUR

A. RÉSEAU FLUVIAL : UNE TRAJECTOIRE D'INVESTISSEMENT À REHAUSSER POUR ACCENTUER LE REPORT MODAL

- Fortement **capacitaire** et **peu émetteur de CO₂** en comparaison de la route¹, le transport fluvial présente de **nombreux atouts** pour la **décarbonation des transports**. Pour autant, la **part modale de la voie d'eau** demeure **en-deçà des 3 %**, soit un niveau inférieur à celui de nos voisins européens : cet **écart**, s'il s'explique partiellement par une moindre importance du réseau à grand gabarit en France (25 %, contre 80 % en Allemagne et plus de 60 % aux Pays-Bas), doit conduire à **amplifier nos efforts** en faveur du **report modal**.

¹ Les émissions unitaires de CO₂ du secteur fluvial sont deux à quatre fois inférieures à celles des poids lourds.

- De fait, le développement de ce **mode massifié** est entravé par l'**état préoccupant** de ses **infrastructures** au sortir de **décennies de sous-investissement**¹ : en février 2025, la **Cour des comptes** a estimé à **1,1 Md€** la « **dette grise** » du réseau fluvial (en 2023), une situation qui se traduit par une **perte de fiabilité** et des **restrictions de navigation**. Certes, le **contrat d'objectifs et de performance** (COP) signé entre Voies navigables de France (VNF) et l'État a prévu une trajectoire d'investissement ambitieuse en faveur du réseau : sur la **période 2023-2032, 4,3 Mds€** doivent être consacrés au réseau fluvial, dont 2,5 Mds€ pour la **régénération** et la **modernisation** du réseau existant et 1,4 Mds€ pour le **développement du réseau grand gabarit**, notamment dans le cadre du projet Seine-Escaut.

Ces moyens demeurent néanmoins sensiblement en-deçà des besoins. Un rehaussement des efforts est ainsi nécessaire en faveur de l'entretien du réseau ainsi que pour le **déploiement du projet Seine-Escaut**, dont les besoins sont estimés à 1 Md€ par an sur la période 2026-2031, soit 800 M€ de plus que le niveau d'investissement annuel actuel.

+200 M€/AN

investissement supplémentaire nécessaire sur la période 2024-2032 pour résorber la dette grise du réseau fluvial



Les trois amendements adoptés par la commission pour **rehausser de 750 M€** les ressources de l'Afit France en 2026 (*cf. supra*) permettront de renforcer l'**investissement** dans les **infrastructures de transports massifiés**.

- Le secteur fluvial est en parallèle engagé dans le **verdissement de sa flotte** pour atteindre les objectifs de **réduction de 35 % de ses émissions polluantes d'ici 2035** et de décarbonation en 2050. Il est essentiel d'accompagner les entreprises fluviales dans cette transition, qui nécessite de **lourds moyens financiers**, tout en leur assurant des **conditions de concurrence équitables** avec leurs homologues européens dans la perspective de la mise en service d'ici 2032 du **Canal Seine-Nord Europe**.

Dès lors, la commission a adopté un [amendement](#) du rapporteur visant à **doubler le plafond d'exonération des plus-values** réalisées sur les **cessions de navires fluviaux affectés au transport de marchandises**, afin d'encourager le renouvellement des flottes des **entreprises fluviales**.

B. VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF) : UNE SITUATION FINANCIÈRE ET SOCIALE À CONFORTER

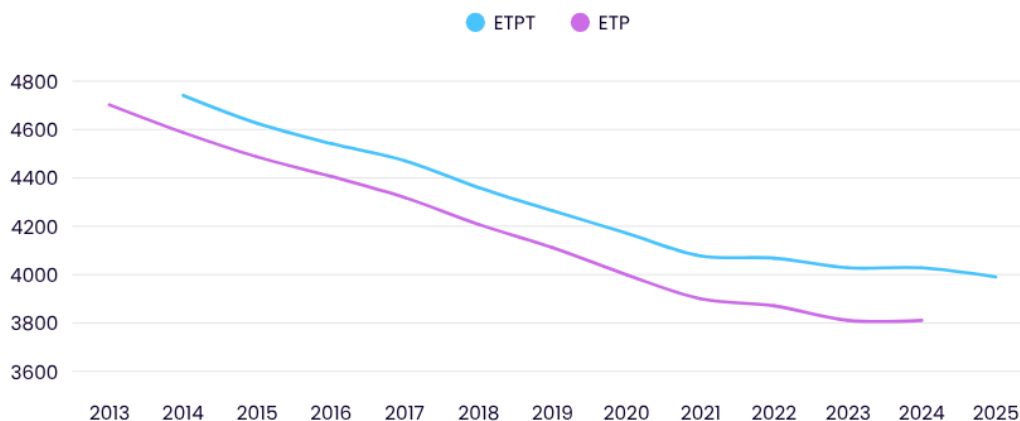
- La **consolidation des capacités financières** de VNF constitue un préalable indispensable au renforcement de la trajectoire d'investissement dans la voie d'eau. À ce titre, la Cour des comptes recommande de **supprimer le plafonnement de l'affectation du produit de la redevance hydraulique** - première ressource propre de l'établissement - à VNF, afin que celui-ci en perçoive la totalité chaque année.

La commission a adopté un [amendement](#) du rapporteur visant à **supprimer le plafonnement** de la **redevance hydraulique** au profit de VNF.

- La **soutenabilité** de la **trajectoire d'emplois** de VNF constitue également un motif d'inquiétude récurrent pour la commission : le plafond d'ETPT de cet opérateur qui est au cœur de l'ambition fluviale de la France a diminué de **15 % depuis 2014**.

¹ 90 % des écluses et 75% des barrages gérés par VNF sont dans un état moyennement ou fortement dégradé, selon cet opérateur.

Trajectoire du plafond d'emplois de VNF de 2013 à 2025



Source : VNF

La **modernisation** de la gestion du réseau de VNF (à travers notamment l'automatisation des écluses et barrages) inscrite dans le COP doit permettre de réaliser des **gains de productivité** d'ici 2030. Afin de ne pas fragiliser le **climat social** de l'établissement, la révision du COP en 2023 a prévu une **stabilisation du plafond d'emplois de VNF** pour **trois ans**, jusqu'en 2026 inclus. Pourtant, cet engagement n'a pas été respecté : alors que la LFI pour 2025 avait prévu une baisse de 38 ETPT, le PLF pour 2026 prévoit une **nouvelle diminution du plafond d'emplois de VNF** (- 40 ETPT).

Cette situation est **dommageable** pour la capacité de VNF à respecter les **engagements** inscrits dans le COP en matière d'**investissement** et à mener à bien les **transformations** à l'œuvre, à commencer par la modernisation du réseau. Elle met en outre en péril les **négociations en cours** avec les organisations syndicales en matière de **refonte des filières métier** de l'établissement et de **réduction du nombre de ses implantations territoriales**.

Sur la proposition du rapporteur, la commission a adopté un [amendement](#) visant à assurer la **stabilité du plafond d'emplois** de VNF en **2026** par rapport à 2025.

4. TRANSPORT MARITIME & PORTS : UN SECTEUR À LA CROISÉE DE MULTIPLES DÉFIS

A. LE DÉFI DE LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT MARITIME

Maillon essentiel de l'économie mondiale¹, le transport maritime représente environ **3 % des émissions de gaz à effet de serre (GES)** de la planète.

La **transition énergétique du secteur** (à travers le développement de carburants alternatifs – GNL, méthanol, biocarburants – et de systèmes de propulsion décarbonés, à l'instar de la technologie vélique), qui repose sur des exigences internationales², suppose de **lourds investissements**. Pour accompagner le secteur face à ce défi financier considérable, le Président de la République avait annoncé en novembre 2022 à l'occasion des Assises de l'Économie de la Mer le lancement d'un **fonds d'investissement** abondé notamment par le produit du **marché carbone européen** (EU ETS) auquel le transport maritime est intégré depuis le 1^{er} janvier 2024. Lors du **comité interministériel de la mer** (CIMer) de mai 2025, le Gouvernement a renouvelé cette promesse, estimant à **90 M€** le produit des ETS qui pourrait être mobilisé au profit de la **décarbonation** du secteur dès 2026.

Coût du renouvellement de 90 % de la flotte de commerce sous pavillon français dans les 10 prochaines années

entre 14 et 18 Mds€
au total

1,5 à 2Mds€
par an

Source : Armateurs de France

¹ Plus de 80 % du transport de marchandises mondial est assuré par la mer.

² L'organisation maritime internationale (OMI) a fixé l'objectif de réduire à zéro les émissions nettes de GES à horizon 2050.

La commission a adopté un [amendement](#) du rapporteur visant à **concrétiser** cet engagement du Gouvernement, en allouant dès 2026 une **fraction de 90 M€** issus du **produit du marché carbone européen** à la **décarbonation du transport maritime**.

B. LA NÉCESSITÉ DE PROTÉGER LE PAVILLON FRANÇAIS

- La décarbonation du transport maritime français doit être conciliée avec les impératifs de **maintien de la compétitivité** du secteur. Dès lors, la commission juge contestables, comme l'année précédente, les débats autour de la **suppression de la taxe au tonnage**. Depuis sa mise en place en 2003, ce dispositif, qui permet à nos armateurs de relever du même dispositif fiscal que **86 % de la flotte mondiale**, est le principal levier de soutien à la compétitivité du pavillon français.
- Une vigilance est également nécessaire s'agissant des effets de la **suppression partielle des exonérations de charges patronales** survenue cette année : en effet, la LFSS pour 2025 a recentré ce dispositif de **soutien à l'emploi maritime** sur les navires de **transport de passagers**, les **navires câbliers**, compte tenu du caractère stratégique en termes de souveraineté de ce secteur, et ceux opérant dans les **champs éoliens offshore**. Si ce recalibrage découle de la situation budgétaire actuelle, la commission s'inquiète de ses conséquences sur la **compétitivité de l'emploi maritime français** dans la marine marchande, en particulier s'agissant des jeunes officiers pour lesquels le différentiel de coût salarial par rapport aux autres marins européens est particulièrement élevé. Cela est d'autant plus préoccupant que le **Fontenoy du maritime** (2021) a fixé un objectif de **doublement des effectifs diplômés** de l'École nationale supérieure de la marine (ENSM) d'ici 2027 : il importe d'assurer à ces jeunes officiers des **opportunités professionnelles** et d'éviter un effet d'éviction au détriment de la **main d'œuvre française**.

C. PORTS MARITIMES : DES INQUIÉTUDES SUR LE FINANCEMENT DES OPÉRATIONS DE DRAGAGE

Le PLF pour 2026 acte l'engagement, pris par le Gouvernement, de financer à hauteur de **20 M€ par an sur vingt ans** le **régime de pénibilité des dockers**, à la suite des accords conclus en 2025. Si le rapporteur se réjouit des nouveaux droits instaurés pour ce régime, il s'inquiète de la **diminution** des crédits alloués à l'**entretien des accès et des ouvrages d'accès** aux grands ports maritimes (GPM), qui passent de 92,5 M€ en 2025 à **67,5 M€** l'année prochaine. Pour la commission, le financement de cette réforme ne saurait reposer ainsi sur les ports ni, en tout état de cause, se faire au détriment des **opérations de dragage** qui sont vitales pour leur **activité** et leur **compétitivité**. Cette évolution est d'autant plus problématique que les GPM font face à de **fortes pressions** sur les **coûts**, notamment pour financer leur **transition écologique**.

La commission a adopté un [amendement](#) du rapporteur visant à allouer **20 M€ supplémentaires** au financement des **opérations de dragage** des GPM.

POUR EN SAVOIR +

- Le rapport d'information de Guillaume Chevrollier et de Gilbert-Luc Devinaz sur la pollution sonore causée par les transports



Jean-François Longeot
Président
Sénateur du Doubs
(Union centriste)



Jean-Marc Delia
Rapporteur
Sénateur des Alpes-Maritimes
(Les Républicains)

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

☎ 01 42 34 23 20



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

AVIS RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

DÉCARBONATION DU TRANSPORT AÉRIEN : UNE NÉCESSAIRE MONTÉE EN PUISSANCE

Réunie le 19 novembre 2025, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, suivant son rapporteur, Stéphane Demilly, a émis un **avis favorable aux crédits relatifs aux transports aériens** inscrits au projet de loi de finances pour 2026, **sous le bénéfice de l'adoption de neuf amendements en faveur de la décarbonation de ce secteur stratégique pour notre économie.**

La commission salue **l'absence de nouvelles taxes assises spécifiquement sur le secteur aérien** dans ce projet de loi de finances, à la suite de **deux exercices** marqués par un **accroissement sans précédent de la pression fiscale** le concernant.

La commission estime en revanche indispensable de **renforcer le soutien de l'État au programme de développement d'un avion ultrafrugal d'ici 2035** par la **filrière aéronautique française**. Cette ambition est un **enjeu de transition écologique** et de **souveraineté nationale**.

Elle appelle également à faire de **l'obligation d'utilisation des carburants aériens durables (CAD)** une **opportunité industrielle** pour la France, et a donc adopté plusieurs amendements afin de **soutenir l'industrialisation d'une filière de CAD** en France.



1. LE CONTRÔLE AÉRIEN FRANÇAIS : UN ÉQUILIBRE À TROUVER ENTRE MODERNISATION ET DÉSENDETTEMENT

A. LE DYNAMISME DU TRAFIC PERMET À LA DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE D'ACCÉLÉRER SON DÉSENDETTEMENT

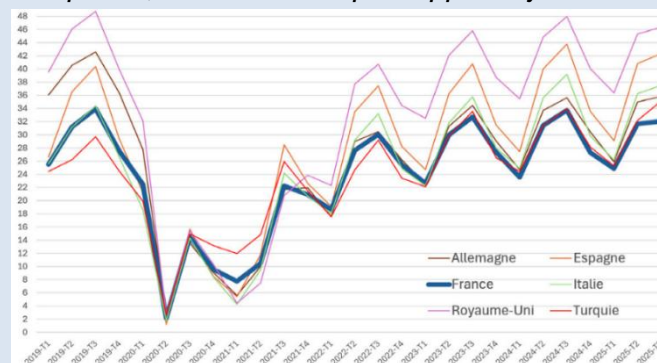
Le **trafic aérien français** est **dynamique**. Revenu en 2024 à son **niveau de 2019**, il devrait le **dépasser en 2025**. Par rapport à 2024, la **hausse du trafic** est **marquée aux deux premiers trimestres** (4,4 % et 3,6 % de hausse par rapport aux deux premiers trimestres de l'année 2024), mais **moins forte au troisième trimestre** (+ 1,4 %). La **structure du trafic** s'est cependant **transformée** depuis la crise sanitaire : les **circulations intérieures** ne représentent plus que les **trois quarts du niveau de 2019**, alors que certaines destinations bénéficient d'une croissance rapide (Turquie, Maghreb...).

Cette **hausse du trafic** engendre une **augmentation du produit des taxes et redevances** perçues par l'administration du **contrôle aérien français**, la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Cette situation permet mécaniquement d'accélérer sa **trajectoire de désendettement**.

La **chute du trafic et des recettes** pendant la **crise sanitaire** a en effet mené à un **endettement du contrôle aérien français** à hauteur de **2,7 milliards d'euros** à son point le plus haut. Une trajectoire de désendettement a donc été définie dès la sortie de crise. En 2024, déjà, la hausse du trafic avait permis de dépasser les objectifs de désendettement d'environ 300 millions d'euros. La DGAC prévoit que son encours de dette sera de 1,67 milliard d'euros au 31 décembre 2025, soit un niveau inférieur de 200 millions d'euros à l'objectif. En **2026**, elle **visait d'atteindre une dette de 1,34 milliard d'euros**, ce qui était initialement l'objectif visé pour fin 2027. Le **rapporteur salue la rapidité** de la **trajectoire de désendettement de la DGAC**.

Une moindre hausse du trafic aérien en France que dans les autres pays européens

Le **trafic aérien français** a connu une **évolution moins dynamique que celle de ses voisins européens**. Selon la DGAC dans son étude *Premiers retours sur la hausse de TSBA de mars 2025 : baisse de compétitivité du transport aérien français*, « Avec 22,8 millions de sièges offerts au cœur de l'été 2025 (juillet et août), l'offre en France est à peu près au niveau de juillet et août 2024, contrairement aux autres principaux pays européens, en croissance par rapport à juillet et août 2024 ».



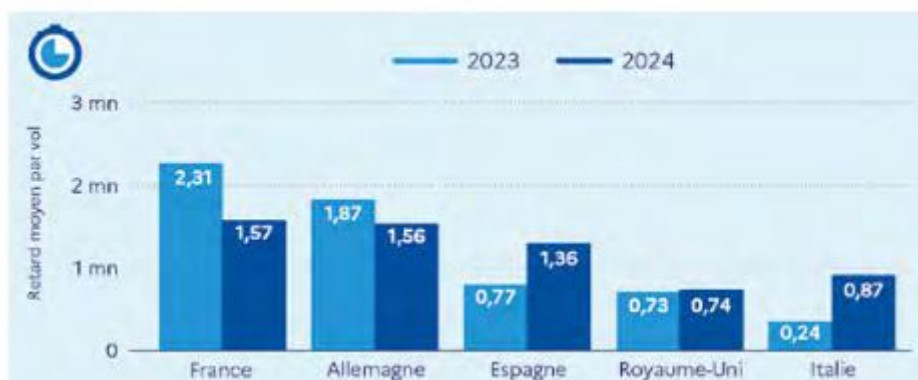
Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette divergence. Selon la DGAC, la différence de croissance économique entre la France (0,6 % en 2025) et la moyenne européenne (1,3 %) joue un rôle dans cette situation dans la mesure où « le PIB est un des facteurs déterminants de l'évolution de la demande des services tels que le transport aérien ».

La hausse du tarif de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) versé par les compagnies aériennes, décidée en loi de finances pour 2025, pourrait aussi avoir un impact sur cette évolution. Comme le met en avant la DGAC, « La hausse des tarifs de la TSBA a des impacts fortement contrastés selon les stratégies globales des transporteurs et au regard de la place que la France occupe comme marché dans le cadre de leurs stratégies ». Elle a notamment un effet plus significatif sur l'activité des compagnies internationales *low cost*, mais il est encore trop tôt pour en évaluer les effets avec précision. Ainsi, selon la DGAC, l'effet de la hausse de TSBA sur les activités de Ryanair n'est pas encore visible en 2025, alors qu'il le serait pour Easyjet. Le rapporteur appelle donc à la poursuite d'études rétrospectives pour mieux cerner l'impact de l'évolution de la fiscalité sur le trafic aérien.

B. CE SALUTAIRE APUREMENT DES FINANCES PUBLIQUES NE DOIT PAS CONDUIRE À RETARDER DES INVESTISSEMENTS NÉCESSAIRES POUR AMÉLIORER SES PERFORMANCES

Le **contrôle aérien français** rend un **service d'une qualité peu satisfaisante**. Le rapport d'activité de 2024 de la direction des services de navigation aérienne (DSNA) met en avant que « **La France est le pays qui génère le plus de retards en Europe** ». Cette situation s'explique par plusieurs facteurs : **outils techniques obsolètes, organisation du travail insuffisamment efficiente, manque d'effectifs, conflictualité sociale**.

Ponctualité des vols en Europe



Source : DSNA

Les **systèmes techniques** utilisés par le **contrôle aérien français** sont **obsolètes**. Devant ce constat, la DGAC a entamé un **programme de modernisation**, dont les **coûts** ont connu une forte **dérive**. La Cour des comptes a ainsi souligné que la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) « *n'a pas su maîtriser ces grands projets dont les délais ont été maintes fois repoussés, dont les coûts prévisionnels ont explosé - ceux des trois principaux dépassant désormais 2 Mds € - et qui, plus de dix ans après leur lancement et malgré des dépenses élevées, n'ont encore eu que peu d'impact sur les performances du contrôle aérien* ». Ces projets sont cependant enfin en voie d'aboutissement. Le **système de gestion du trafic « 4-FLIGHT »** a désormais été déployé dans trois centres de contrôle en route (CNRA) entre 2022 et 2025 (Reims, Aix-en-Provence, et Athis-Mons). Pour le rapporteur, **accélérer le déploiement de ce système est un impératif**. Il permet en effet des **gains de productivité estimés à 25 % après trois ans**. En outre, le maintien en condition opérationnelle des anciens systèmes de gestion du trafic engendre des coûts élevés, estimés à 13 millions d'euros en 2025. La trajectoire de désendettement ne doit donc pas se faire au détriment de nécessaires investissements d'avenir, afin d'**améliorer la qualité du service rendu aux compagnies aériennes et à leurs passagers**.

En 2024, la **première cause de retards (29 %)** liés au contrôle aérien français est le **manque de contrôleurs** pendant les **pics de trafic**. Cette situation s'explique par une **organisation du travail** encore trop **rigide**. Pour le rapporteur, la DGAC doit **renforcer la modernisation des méthodes de travail** des contrôleurs pour les adapter aux évolutions du trafic.

La **vague de départs à la retraite de contrôleurs aériens** entre 2029 et 2034 mérite aussi d'être anticipée. Environ 1 000 départs à la retraite sont à prévoir, soit **un quart des effectifs**. Compte tenu du **temps de formation des contrôleurs aériens**, le recrutement des élèves contrôleurs doit, dès à présent, être mis en place. Or force est de constater que les **recrutements en cours ne permettront pas de compenser l'intégralité des départs à la retraite**. Les **effectifs d'ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (ICNA)** sont donc en **hausse de 110 emplois équivalents temps plein en 2026**. Pour la commission, dans un contexte de **croissance du trafic aérien** et de **performance insuffisante du contrôle aérien français** lié à des **manques d'effectifs fréquents**, **renforcer l'effort de recrutement d'élèves contrôleurs** aériens dans les prochaines années est **un impératif**.

Les **conflits sociaux** aussi sont **responsables** de nombreuses **perturbations de vols**. En 2024, ils ne représentaient que 3 % des retards, notamment grâce à la mise en œuvre de la **loi relative à la prévisibilité de l'organisation des services de la navigation aérienne en cas**

de mouvement social et à l'adéquation entre l'ampleur de la grève et la réduction du trafic du 28 décembre 2023. Ce texte opportun, issu d'une initiative sénatoriale de notre collègue Vincent Capo-Canellas, a en effet introduit le principe d'une **déclaration individuelle d'une participation à la grève** en amont de celle-ci. Pour autant, plusieurs **mouvements sociaux** en **2025**, notamment les 3 et 4 juillet, ont occasionné de nombreux retards et annulations de vols.

La DGAC a également lancé un programme de rationalisation de ses emprises territoriales afin de mieux maîtriser ces coûts et de renforcer la résilience du service rendu. Elle s'est fixé l'objectif de **fermer 20 à 25 tours de contrôle d'ici 2034, réparties en trois vagues (2028, 2031, 2034)**. La première vague, avec un retrait en 2028, concerne les aéroports d'Agen, Albert-Bray, Colmar, Merville, Quimper et Saint-Étienne. Selon la DGAC, le retrait du contrôle ne signifie pas la fermeture de l'aérodrome, car un service AFIS (service d'information de vol et d'alerte) peut être mis en place par l'exploitant, pour un coût moyen compris entre 150 000 et 200 000 € par an, contre 1 à 1,5 M € par an pour un service de contrôle. Pour le rapporteur, cette **réorganisation est bienvenue**, sous réserve d'un point de vigilance : elle aboutit à un **transfert des coûts du contrôle aérien de la DGAC vers les exploitants des aéroports**, en pratique les **collectivités territoriales**. Il appelle donc à une **prise en charge pérenne par la DGAC des services AFIS déployés en remplacement du service de contrôle**.

Autre fait marquant de ce programme : la **mutualisation bienvenue des centres de contrôle d'approche**, qui devraient passer de 28 à 18 d'ici 2030. Ce plan aura le mérite de renforcer la **qualité du service rendu à moyens constants**.

2. LA NÉCESSAIRE DÉFENSE D'UNE TRAJECTOIRE AMBITIEUSE DE DÉCARBONATION DU SECTEUR AÉRIEN

A. L'IMPÉRATIF SOUTIEN AU PROGRAMME D'AVION ULTRAFRUGAL : UN ENJEU DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE SOUVERAINETÉ NATIONALE

Le premier levier de **décarbonation du transport aérien** est la réduction de la consommation de carburant par les aéronefs. La **filière aéronautique française et européenne**, notamment Airbus et le motoriste Safran, a lancé un **programme d'avion ultrafrugal, à échéance 2035**. Cette nouvelle génération d'aéronef pourrait ainsi **consommer 30 % de carburant en moins** que les appareils actuellement en circulation. Ce programme est une opportunité de **pérenniser l'excellence industrielle française en aéronautique** dans un contexte concurrentiel particulièrement fort et de contribuer à la **décarbonation de l'ensemble de l'aviation mondiale**.

Afin d'**accompagner l'effort de recherche et développement de l'ensemble de la filière**, le **Président de la République** s'est engagé, en juin 2023, à ce que l'État apporte un **soutien annuel de 300 millions d'euros** à la filière *via* le **Conseil pour la recherche aéronautique civile**. Ce niveau de soutien est indispensable pour **préparer l'ensemble des « briques technologiques »** qui seront mobilisées pour réaliser cet aéronef. Or, comme l'a souligné un **rapport d'information de la commission des finances** du Sénat du 9 juillet dernier de Jean-François Rapin, Laurent Somon et Thomas Dossus, *« Depuis l'exercice 2024, la cible de 300 millions d'euros de soutien public annuel est sous-exécutée à hauteur de 18 millions d'euros en moyenne, soit 6 % de la cible. Ce sous-calibrage des aides publiques à la recherche aéronautique civile a des conséquences directes en matière de préparation des acteurs de la filière au programme prioritaire »* d'avion ultrafrugal. Or, le projet de loi de finances actuel reste trop modeste pour atteindre cet objectif avec 215 M€ de financements à destination du CORAC, dont uniquement 50 M€ sécurisés. Les 165 M€ restants, relevant du programme d'investissement « France 2030 » devront en effet être consolidés en cours de gestion budgétaire.

Face à cette **situation inacceptable**, qui menace la **filière aéronautique française** et pourrait **retarder la décarbonation de la moitié de la flotte aérienne mondiale**, la commission a fait siennes deux propositions du rapporteur d'**affecter une fraction de 150 millions d'euros de TSBA au financement du CORAC** ([amdt](#)) et de **rehausser de 100 M€ la dotation budgétaire affectée au CORAC** ([amdt](#)).

La commission a également adopté un [amendement](#) prévoyant un crédit d'impôt incitant au renouvellement de leurs flottes d'aéronefs par des compagnies.

B. LES CARBURANTS D'AVIATION DURABLE (CAD) : FAIRE DE LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT AÉRIEN UNE OPPORTUNITÉ INDUSTRIELLE

Décarboner l'aviation passera nécessairement par une **réduction de l'intensité carbone des carburants utilisés par les aéronefs**. C'est la raison pour laquelle le **règlement européen ReFuel EU aviation** impose aux compagnies d'incorporer des carburants d'aviation durables (CAD). En **2025, les compagnies devaient incorporer 2 % des CAD**. Les **obligations** sont **croissantes jusqu'en 2070**, date à laquelle cette obligation s'élèvera pour les compagnies à 70 % de CAD.

Les **CAD ayant un coût trois à quatre fois supérieur au kérosène**, la loi de finances pour 2025 a mis en place un **crédit d'impôt incitatif à l'achat de CAD**. Cette mesure n'est cependant pas entrée en vigueur, faute de publication des textes réglementaires indispensables à son application

Afin que la parole de l'État soit honorée, la commission, suivant son rapporteur, a adopté un [amendement](#) prévoyant que ce crédit d'impôt ait une application rétroactive, à partir du 1^{er} juillet 2025.

La filière française de CAD ne répond pas à l'intégralité de la demande des **compagnies**, qui sont **contraintes d'importer une partie du carburant utilisé**. Cette situation pourrait **s'accroître dans les années à venir**, notamment à partir de **2030**, quand les compagnies devront **incorporer des CAD synthétiques (e-CAD)** produits à partir d'électricité bas-carbone. Pour le rapporteur, les obligations d'incorporation de CAD peuvent constituer une **opportunité industrielle**, et il est indispensable d'**accompagner la mise en œuvre de projets de production de CAD**, notamment synthétiques.

La commission a donc fait sien un [amendement](#) de son rapporteur tendant à affecter une fraction des recettes issues du marché de quotas carbone européen relatif à l'aviation à **l'IFP Énergies Nouvelles** afin d'**accompagner l'industrialisation de projets de CAD français**.

3. LA POLLUTION SONORE : MIEUX PROTÉGER LES RIVERAINS, UN IMPÉRATIF DE SANTÉ PUBLIQUE ET D'ÉQUITÉ SOCIALE ET TERRITORIALE

A. LE BRUIT AÉRIEN : UNE VÉRITABLE POLLUTION POUR LES RIVERAINS

Le bruit émis par les aéronefs, notamment nocturne, a un impact avéré sur la santé des riverains des aéroports. Comme l'ont mis en avant Guillaume Chevrollier et Gilbert-Luc Devinaz dans leur rapport d'information du 25 juin 2025 consacré à la pollution sonore causée par les transports, il est source de « *perturbations du sommeil, troubles de l'apprentissage chez l'enfant, risque accru d'infarctus du myocarde, hypertension artérielle ou encore aggravation de risques de désordres psychologiques comme la dépression ou l'anxiété* ».

« Les effets sanitaires du bruit causé par les transports justifient de l’appréhender non comme une nuisance, mais comme une véritable “pollution” ».

Guillaume Chevrollier et Gilbert-Luc Devinaz, extrait du rapport d’information du 25 juin 2025 sur la pollution sonore causée par les transports

B. LA NÉCESSITÉ DE PRÉSERVER LES FINANCEMENTS DESTINÉS À INSONORISER LES LOGEMENTS DES RIVERAINS

Afin de protéger les riverains des aéroports, en application du principe de « pollueur-payeur », les compagnies sont redevables de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), qui permet de financer **l’insonorisation des logements à proximité des aéroports**.

Depuis plusieurs années, les dépenses d’insonorisation sont inférieures aux recettes, si bien qu’une trésorerie de TNSA a été constituée. Cette situation s’explique notamment par le **plafonnement de l’aide à l’insonorisation à 80 % de son coût**. Le **reste à charge** est en effet **trop élevé** pour des **riverains** souvent **qui ne disposent pas toujours de moyens financiers suffisants**. À l’inverse, lorsque le reste à charge a été supprimé entre 2012 et 2014, de très nombreuses demandes ont été déposées. Guillaume Chevrollier et Gilbert-Luc Devinaz, au nom de la mission d’information sur les nuisances sonores avaient donc recommandé de **réduire le reste à charge pour les riverains** et de **rouvrir le droit à insonorisation pour les locaux** dont le dispositif d’insonorisation s’est dégradé dans le temps et d’élargir le nombre de locaux éligibles ([proposition n° 3](#)).

Défendant une approche bien différente, le **Gouvernement** propose, au contraire, de **prélever environ 80 millions d’euros de trésorerie du fonds de TNSA des riverains des plateformes franciliennes (Paris-Orly, Paris-CDG et Le Bourget)**. Il entend également **plafonner à 40 M€ l’affectation au financement des programmes d’insonorisation du produit de TNSA**, qui devrait être d’environ 48,8 M€ en 2026. Pour le rapporteur, ce **double détournement de son objet du stock et du flux de TNSA** est une **faute morale envers les riverains des aéroports**. La sous-utilisation du produit de TNSA ne doit pas conduire à en dénaturer l’affectation, mais à **élargir et assouplir ses conditions d’utilisation**, afin de **mieux protéger la santé de nos concitoyens les plus vulnérables**. Toutefois, l’État ayant abondé à hauteur de 20,8 millions d’euros le fonds de TNSA des plateformes franciliennes, le rapporteur considère opportun que cette somme soit reversée au budget général de l’État.

La commission, suivant l’avis de son rapporteur, a adopté un [amendement](#) en ce sens l’article 43. Elle a également prévu de **relever à 50 M€ le plafonnement d’affectation de TNSA à l’insonorisation des logements des riverains des aéroports** ([amdt](#)).

POUR EN SAVOIR +

- Le rapport d’information de Guillaume Chevrollier et de Gilbert-Luc Devinaz sur la pollution sonore causée par les transports
- Le rapport d’information de Jean-François Rapin, Laurent Somon et Thomas Dossus sur le financement public de la recherche aéronautique civile



Jean-François Longeot
Président
Sénateur du Doubs
(Union centriste)



Stéphane Demilly
Rapporteur pour avis
Sénateur de la Somme
(Union centriste)

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

☎ 01 42 34 23 20



...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, plaidant 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**¹ 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 d'autoriser 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.

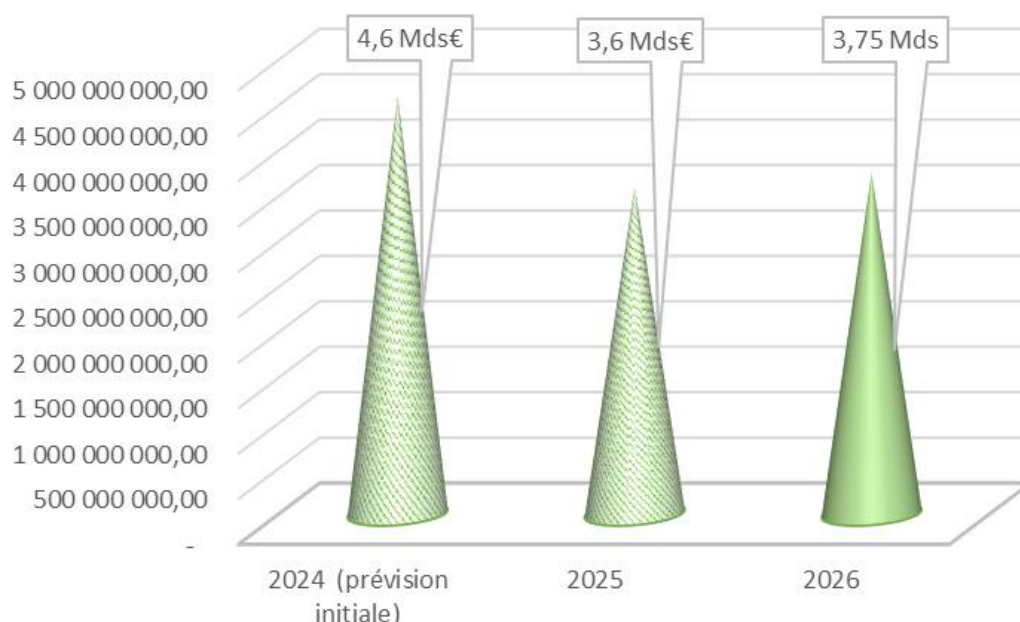
B. AFIT FRANCE : UN BUDGET AUX AMBITIONS TRÈS INSUFFISANTES

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**

¹ 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**.

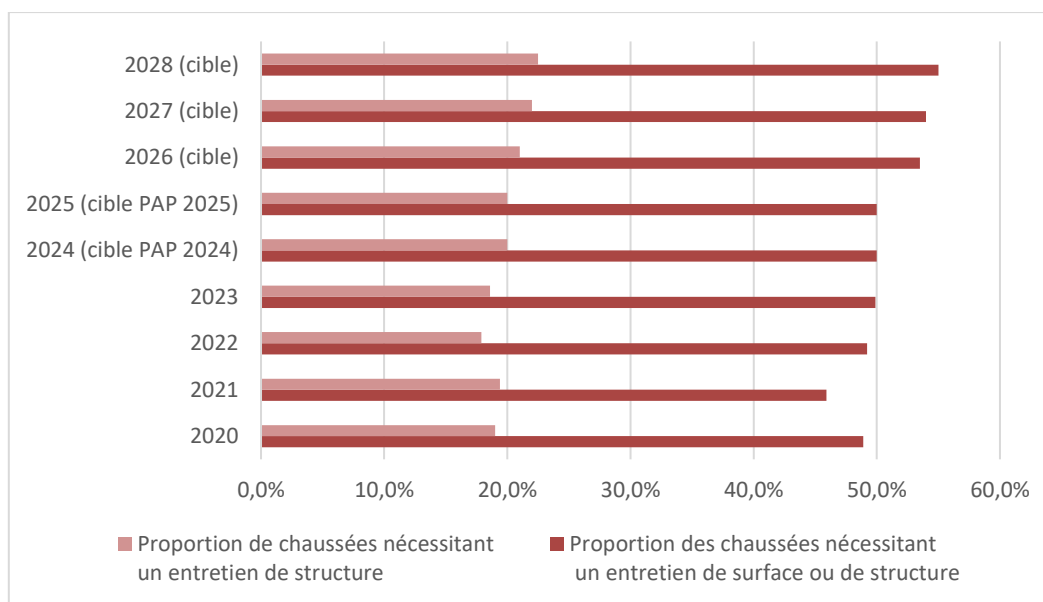
2. INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES : INVERSER LA SPIRALE DE DÉGRADATION DU RÉSEAU ET PRÉPARER L'AVENIR

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



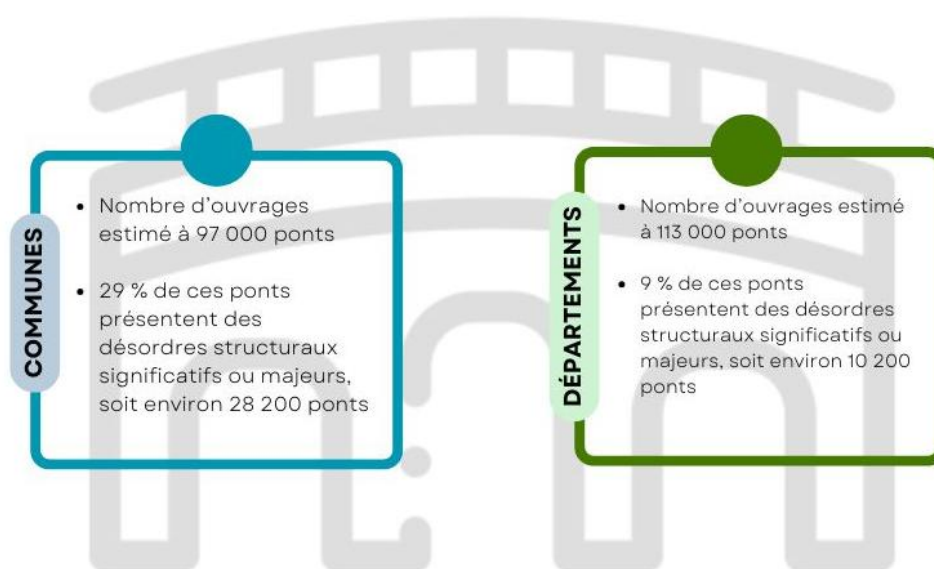
• Les collectivités territoriales gèrent la majorité du linéaire routier français, soit **1,1 million de kilomètres** de voirie répartis entre le bloc communal (66 %) et les départements (34 %). **Ce réseau pèse lourdement sur les budgets locaux** : selon le rapport de l'Observatoire des finances et 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'IDRRIM¹ 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**

¹ 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^{ème}, 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 CO₂ 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 %**.



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 CO₂** adoptée en LFI pour 2025 sera ainsi prolongée jusqu'en 2028, date à laquelle il démarrera à 98 CO₂ (g/km), au lieu de 103 CO₂ (g/km) en 2027 et 108 CO₂ (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 électriques, vélos cargos, tandems, 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 **débudgétisation** 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 **déduction 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 CO₂** 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 France¹. 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

¹ 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

