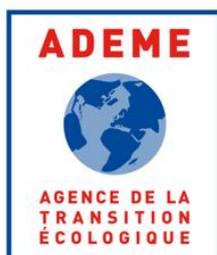




LOGO



TITRE : **ADEME**

THEMATIQUE :

- Le financement des mobilités du quotidien par les autorités organisatrices des mobilités (AOM) dans les territoires et le financement des SERM
- Le financement des infrastructures routières
- Le financement des infrastructures et services de transport ferroviaire
- Le financement du verdissement du transport de marchandise

En bref (2 000 caractères)

L'ADEME encourage les investissements dans les réseaux ferroviaire, fluvial, portuaire et cyclable ainsi que sur la décarbonation des engins routiers et fluviaux. Dans un contexte budgétaire contraint, l'ADEME préconise de prioriser le financement des transports du quotidien, et la régénération des réseaux existants.

Propositions :

- Proposition : Moduler les péages autoroutiers en fonction de la consommation énergétique du véhicule (y compris les véhicules électriques), et en fonction du nombre d'occupants d'un véhicule.
- Proposition : Investir dans des aménagements légers des voiries en dehors des zones denses pour les véhicules à faible énergie cinétique (vélos, VAE, vélis) et une signalétique sécurisante.
- Proposition : Limiter les nouveaux projets d'infrastructure routière (18 mds € correspondant à une cinquantaine de projets actuellement en cours).
- Proposition : Maintenir ou diminuer les péages ferroviaires afin de protéger la compétitivité-coût du ferroviaire par rapport au routier et à l'aérien.
- Proposition : Afin de financer les investissements nécessaires aux réseaux ferroviaire et SERM, l'ADEME propose de s'appuyer sur les dispositifs suivants :
 - Supprimer les avantages fiscaux attribués aux véhicules de fonction et de société et flécher les recettes générées vers les infrastructures ferroviaires (+ 2,2 Mds € / an).
 - Abaisser le seuil d'application de la taxe sur la masse en ordre de marche des véhicules neufs (*malus poids*) à 1 400 kg (+ 2 mds € / an).
 - Augmenter la taxe de solidarité sur les billets d'avion aux tarifs proposés par la CCC (+3,9 mds €/an).
 - Flécher les recettes générées par les obligés « transport » de l'EU ETS2 vers des dispositifs soutenant la transition écologique des transports.
- Proposition : Instaurer un dispositif incitatif de décarbonation du transport pour les acheteurs de prestations de transport (notamment les chargeurs)
- Proposition : Mettre en œuvre dès à présent un calendrier d'atteinte de l'objectif de suppression du remboursement partiel de la TICPE accordé au transport routier de marchandises et les taxis (+1,3 mds €/an), d'ici à 2030.

- Proposition : Créer une fiche CEE pour soutenir l'acquisition ou la location de locomotive de fret bimode en substitution d'une locomotive 100% thermique.

Votre contribution (10 000 caractères)

Atelier n°2 : Infrastructures routières

Proposition : Moduler les péages en fonction de la consommation énergétique du véhicule (y compris les véhicules électriques), et en fonction du nombre d'occupants d'un véhicule.

Les péages autoroutiers peuvent être un outil pour atteindre les objectifs de la SNBC. D'après une étude réalisée par Harris Interactive et Toluna en 2025, 58% des Français se prononcent pour un financement par péage comme aujourd'hui, plutôt que par une augmentation d'impôts. Dans ce cas, les Français seraient favorables à ce que le système de péage permette de financer différents secteurs, y compris d'autres réseaux de transport.

Cette proposition vise à inciter au covoiturage informel, à favoriser les véhicules légers moins énergivores, et à réduire la compétitivité-prix du transport routier afin d'encourager le report vers les modes massifiés et les transports collectifs.

Une technologie capable de détecter le nombre de passagers dans un véhicule, devra être mise en place aux bornes de péage afin de permettre la modulation en temps réel du montant des péages (radar pour contrôler les voies réservées au covoiturage sur des segments de boulevards urbains M6 et M7, imagerie). La modulation des péages autoroutiers dépendra de la capacité du gouvernement à modifier les contrats de concession. Le cas échéant, cette mesure pourrait être mise en place progressivement lors de la renégociation des contrats existants à la fin des concessions autoroutières.

Proposition : Investir dans des aménagements légers des voies en dehors des zones denses pour les véhicules à faible énergie cinétique (vélos, VAE, vélis) et une signalétique sécurisante.

Cette approche vise à proposer un réseau de voies à faible coût de maintenance (les véhicules légers endommagent moins les routes) et facile à mettre en œuvre, privilégiant les véhicules à faible énergie cinétique. Allant du vélo-cargo à la voiturette, les vélis nécessitent pour leur circulation des adaptations d'aménagements à explorer et à qualifier : chemins, voies vertes, routes limitées à 50 km/h ou 80 km/h. En effet, la circulation sur des routes peu adaptées peut engendrer des situations à risques ou de l'inconfort de conduite altérant le développement de ces véhicules bas-carbone (extrait d'une note technique ADEME & Cerema, avril 2025).

Proposition : Limiter les nouveaux projets d'infrastructure routière.

Dans un rapport remis en juin 2024, le Haut Conseil pour le Climat (HCC) recommande de « limiter le développement des projets autoroutiers qui entraînent une hausse du trafic automobile ». Au-delà du trafic routier induit, et des émissions de GES associées, ces projets de nouvelles routes questionnent la cohérence avec le Zéro artificialisation nette, et posent la question de la capacité de l'Etat à entretenir un réseau toujours croissant et à l'adapter au changement climatique.

Actuellement, une cinquantaine de grands projets routiers sont en cours, correspondant à environ 18 milliards d'euros. De plus, la voirie coûte davantage à créer qu'à entretenir. Le prix moyen d'entretien d'une départementale est de 2 150 €/km (d'après l'ONR), contre 2 M€/km pour une route nouvelle, et en moyenne 6 M€/km pour une autoroute (d'après Routes de France). En 2023, les collectivités ont consacré à l'entretien du réseau 13,3 milliards d'euros, et l'Etat y a consacré 1 milliard d'euros. Par ailleurs, la réduction des vitesses de circulation sur les routes permettrait, outre la réduction des émissions de GES et de la consommation énergétique du véhicule, de réduire également la dégradation du réseau routier.

Atelier n°3 : Infrastructures et services ferroviaires de voyageurs

Proposition : Maintenir ou diminuer les péages ferroviaires afin de protéger la compétitivité-coût du ferroviaire par rapport au routier et à l'aérien.

L'ADEME rappelle l'importance de ne pas augmenter les péages ferroviaires, voire de les diminuer, afin de protéger la compétitivité-coût du transport ferroviaire par rapport au transport aérien, en particulier sur les trajets nationaux (le réseau ferré représente 30% à 40% du prix du billet de train en France). Dans une étude réalisée en 2024, l'ADEME a chiffré l'impact d'une subvention de 0,012 €/pkm des péages ferroviaires pour le TGV (afin d'atteindre un coût représentatif la moyenne observée aujourd'hui dans les pays européens voisins). Cette mesure représenterait 1,03 mds € par an et provoquerait une diminution du prix du billet de train de 15%.

Proposition : Afin financer les investissements nécessaires à la régénération et à la modernisation du réseau ferroviaire existants, aux AOM et SERM, l'ADEME propose de :

- **Supprimer les avantages fiscaux attribués aux véhicules de fonction et de société et flécher les recettes générées vers les infrastructures ferroviaires.**

Le SGPE évalue en juillet 2024 à environ 2,2 Mds € les pertes de recettes fiscales associées au véhicule de fonction, pour l'Etat. Cette niche fiscale inclue : déduction fiscale des amortissements des véhicules d'entreprise ; exonération des indemnités kilométriques lorsqu'un salarié utilise son véhicule personnel ; déduction des frais réels de transport routier via le barème fiscal automobile. Ces aides d'Etat ne sont pas alignées avec les objectifs de décarbonation car elles incitent à utiliser le mode routier et les carburants fossiles, au détriment des modes de transports collectifs et des modes actifs.

- **Abaisser le seuil d'application de la taxe sur la masse en ordre de marche des véhicules neufs (*malus poids*) à 1 400 kg.**

En 2025, le seuil d'application du malus poids (taxe payée à l'achat du véhicule) a été abaissé à partir de 1 500 kg contre 1 600 kg en 2024 : l'ADEME salue la révision de ce dispositif qui gagne progressivement en efficacité. Un renforcement de ce seuil à 1 400 kg et l'inclusion des véhicules électriques (avec un abattement de 350 kg) améliorerait considérablement l'efficacité de ce dispositif et générerait des recettes supplémentaires de près de 2 milliards d'euros par an, rapport à 2024, d'après des modélisations effectuées dans le cadre d'une étude sur la fiscalité et les aides dans les transports.

- **Augmenter la taxe de solidarité sur les billets d'avion aux tarifs proposés par la CCC (+3,9 mds €/an) et flécher les recettes générées vers les infrastructures ferroviaires.**

Suite au vote du budget 2025, la taxe Chirac a fait l'objet d'une augmentation modérée et s'inscrit désormais parmi les dispositifs leviers permettant d'accélérer la transition écologique tout en augmentant les recettes de l'Etat. En poursuivant cette trajectoire d'amélioration, l'augmentation de cette taxe pourrait générer 3,5 milliards d'euros supplémentaires par an, en s'alignant sur le niveau de fiscalité pratiqué outre-Manche, d'après un rapport de T&E, et toucherait à la fois les trajets domestiques et internationaux. Ce chiffre est cohérent avec les modélisations effectuées par la DGAC sur la base des tarifs proposés par la Convention Citoyenne Climat, et repris dans le cadre de l'étude ADEME sur la fiscalité et les aides publiques : faisant état de 3,96 milliards d'euros de recettes supplémentaires par an, par rapport à 2024.

- **Flécher les recettes générées par les obligés « transport » de l'EU ETS2 vers des dispositifs soutenant la transition écologique des transports.**

Les recettes générées par l'EU ETS 2 sont estimées à environ 10 milliards d'euros par an en France, et pourraient être fléchées vers des financements visant à accélérer le report modal vers les modes moins carbonés (infrastructures ferroviaires, fluviales et cyclables), à condition que

l'effet de l'EU ETS 2 ne soit pas atténué par des subventions publiques ou baisses de taxes existantes visant à neutraliser la hausse des prix des énergies fossiles.

Atelier n°4 : Report modal et transport de marchandises

Proposition : instaurer un dispositif incitatif de décarbonation du transport pour les acheteurs de prestations de transport (notamment les chargeurs)

La majorité des entreprises de transport sont des TPE et des PME, ayant des capacités d'investissement très réduites ne leur permettant pas d'électrifier leur(s) véhicule(s). Pourtant, les coûts d'exploitation des véhicules électriques sont sensiblement plus faibles que ceux des véhicules diesel. Il en va de même pour la mise en place d'offres de transport combiné rail-route, qui nécessite des investissements dans des unités de transport intermodal ainsi qu'une organisation significativement différente.

Cette proposition consiste à imposer aux chargeurs un taux minimum de prestations de *transport peu émissif* (rail, fleuve ou véhicule décarboné). Ce taux minimum pourrait évoluer de manière progressive afin d'accompagner la trajectoire de la SNBC 3. Les entreprises ne respectant pas ce taux minimum devraient s'acquitter d'une pénalité proportionnelle à l'écart constaté par rapport au taux, avec un montant suffisamment dissuasif pour être fortement incitative.

Proposition : mettre en œuvre dès à présent un calendrier d'atteinte de l'objectif de suppression du remboursement partiel de la TICPE accordé au transport routier de marchandises et les taxis (+1,3 mds €/an), d'ici à 2030.

La suppression du remboursement partiel de la TICPE, déjà prévue à horizon 2030, représente un manque à gagner pour l'Etat de 1,2 milliards d'euros € par an pour les poids lourds et 45 millions d'euros par an pour les taxis (sources : IGF et Cour des Comptes). D'après une étude ADEME, la fin du remboursement partiel de la TICPE représenterait des recettes budgétaires directes pour l'Etat de 1,26 milliards d'euros par an et pourrait être fléché vers des dispositifs d'aide à l'électrification des PL et taxis.

Proposition : Créer une fiche CEE pour soutenir l'acquisition ou la location de locomotive de fret bimode, en substitution d'une locomotive bimode.

La quasi-totalité des locomotives de fret circulant en France sont soit 100% thermiques (et circulent y compris sur le réseau électrifié) soit 100% électriques. Les locomotives bimodes sont 1 à 2 millions d'euros plus chères qu'une locomotive thermique (5,5 à 7 m€, contre 3 à 5 m€ pour une locomotive thermique). Il existe environ un millier de locomotives de fret thermiques, correspondant à un surcoût de 1 à 2 milliards d'euros au total. Les opérateurs de fret ferroviaire ont une capacité d'investissement très faible. Le ferroviaire est le seul secteur qui ne dispose pas d'une aide au verdissement (PAMI pour le fluvial, Navires Bas Carbone pour le maritime, e-trans pour les poids lourds).

Conclusion (2 000 caractères)

En cohérence avec les enjeux de financement et d'urgence climatique, l'ADEME encourage les décideurs à requestionner le secteur des transports sous l'angle de la sobriété des déplacements. La diminution des trafics engendrant une baisse du besoin d'investissement dans les infrastructures et les services de transport, l'ADEME encourage les décideurs à introduire des réglementations visant à modérer les trafics routiers et aérien : soutenir des circuits courts pour réduire les distances parcourues par les marchandises, obliger à recourir aux modes massifiés dans certains cas, à rapprocher les lieux de distribution et de consommation, etc.

La majorité des mesures réglementaires qui pourraient être mises en œuvre dans le but d'optimiser les déplacements de personnes et de marchandises présentent l'avantage d'accélérer la transition écologique des transports tout en diminuant le besoin d'investissements dans les infrastructures et les services, au global. Certaines solutions requièrent des financements de la part de l'Etat ou des collectivités, l'identification et mise à disposition de foncier situé sur des nœuds logistiques ou dans les villes, ou encore des incitations fiscales favorisant les commerces de proximité.