

## Contribution à la conférence de financement des transports

**Auteurs :** *Gérard Leseul, Peio Dufau, Fabrice Barusseau, Stéphane Delautrette, Romain Eskenazi, Denis Fégné, Chantal Jourdan, Fabrice Roussel, députés Socialistes et apparentés membres de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.*

La conférence de financement des transports constitue une occasion politique majeure : offrir à la France un cadre pluriannuel et ambitieux de financement des mobilités, lisible, stable et stratégique. Cette conférence intervient dans un contexte d'urgence sociale, écologique, industrielle et territoriale et doit permettre d'aligner nos ambitions climatiques, nos objectifs d'égalité territoriale et la nécessité de soutenir des filières industrielles clés pour notre souveraineté. La souveraineté nécessite aussi la bonne prise en compte par tous les acteurs des mobilités comme par les usagers et consommateurs des écosystèmes de mobilité, de transport et de livraison.

Les députés réaffirment la nécessité de réfléchir à la complémentarité des modes de transport, individuels, collectifs et de fret. Nous disposons de réseaux ferrés, fluviaux et routiers de qualité avec un bon maillage territorial mais qui vieillissent et qui nécessitent de consacrer des moyens importants à la régénération et l'entretien de l'existant. Cet effort d'investissement est indispensable afin de limiter la dette grise et l'effet falaise par un impact budgétaire trop lourd des dépenses futures.

**Dans ce cadre, les députés socialistes de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire proposent leur propre contribution déclinée en 4 axes pour une politique de transport efficace, au service de la justice sociale, de la transition écologique et de l'égalité territoriale.**

Face aux urgences rencontrées, ils appellent à un renforcement de l'AFIT dont les compétences devront être soutenues et étendues (notamment à l'aérien et aux plateformes aéroportuaires). Ils demandent que les taxes sectorielles et redevances puissent être affectées aux mobilités. Enfin, face à l'importance des financements relatifs aux infrastructures, aux régénérations et à la décarbonation à réaliser, ils appellent à une loi de programmation sur les mobilités.

### **1. Repenser le service ferroviaire pour garantir lisibilité, efficacité et coordination**

L'ouverture à la concurrence porte en son sein le risque de fragmentation du système de transport public. Sans régulation de la part de la puissance publique, l'utilisateur sera confronté à des systèmes de billetterie incompatibles, à des correspondances mal articulées, à une multiplication des matériels roulants non standardisés, et à une disparition progressive des guichets physiques. Ces éléments constituent une entrave majeure au report modal.

Le réseau ferroviaire doit redevenir l'épine dorsale du système de transport français : 90 % des Français vivent à moins de 10 km d'une gare, mais un tiers de ces gares ne sont plus desservies, un autre tiers l'est de manière très insuffisante. Dans un pays où les fractures

territoriales s'aggravent, où les enjeux climatiques s'intensifient, investir dans le ferroviaire est une évidence économique, sociale et écologique.

Nous appelons à une refonte de la gouvernance du ferroviaire et des transports publics, fondée sur une logique de service public, de planification et de coopération entre acteurs articulée autour de quelques mesures essentielles :

- Une **loi de programmation ferroviaire** donnant une visibilité budgétaire et stratégique aux acteurs industriels et publics.
- Une **coordination nationale renforcée** entre autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pour garantir la continuité du service et une meilleure expérience usager.
- La mise en place d'un **cadre d'harmonisation du matériel roulant** pour éviter les effets de dispersion liés à l'ouverture à la concurrence.
- Une **contribution équitable des opérateurs privés** au financement du réseau ferroviaire, au-delà des seuls péages.
- Le renforcement du service à l'utilisateur via un soutien aux guichets physiques, une billetterie unifiée et l'amélioration de l'accessibilité des services et des équipements.

**Tenir la promesse du ferroviaire c'est aussi assurer son financement.** Les travaux du Sénat (2023), de la commission d'enquête sur le fret (2022) et le rapport Spinetta (2018) confirment le diagnostic : l'état du réseau est préoccupant, et sans un sursaut massif, la France s'expose à une dégradation comparable à celle connue en Allemagne.

Les projections de SNCF Réseau sont claires :

- **100 milliards d'euros doivent être investis d'ici 2040.**
- Répartition équilibrée : 50 % État, 50 % SNCF Réseau.
- Effort annuel de 3,3 Md€ côté État, partagé avec les Régions via les contrats de plan.

Ces investissements doivent couvrir :

- La **régénération du réseau** structurant (qui accueille 90 % des TER, 95 % des Intercités, 100 % des TGV).
- La **relance du fret ferroviaire**, avec des obligations d'embranchement pour les plateformes logistiques et des objectifs pour les chargeurs.
- La **rénovation des lignes de desserte fine du territoire** (nécessitant +600 à 700 M€/an supplémentaires).
- Le développement des **trains de nuit** (commande de 340 voitures dès le PLF 2026, planification de tranches supplémentaires jusqu'à 1200 voitures).
- Le **désaturation des nœuds ferroviaires** et le renforcement des capacités.

Pour assurer des ressources pérennes, il apparaît nécessaire d'envisager la fin des concessions autoroutières comme l'opportunité d'une maîtrise publique retrouvée permettant d'affecter une partie des recettes de la route et en particulier des péages routiers via l'Afit France.

## 2. Accélérer la mise en œuvre des SERM dans tous les territoires

La loi du 27 décembre 2023 a posé les fondements juridiques pour le développement des **Services express régionaux métropolitains (SERM)**, avec l'objectif de répondre aux besoins de mobilité dans les grandes agglomérations et leurs bassins de vie périurbains. Ces services doivent offrir une alternative rapide, cadencée et intégrée à la voiture individuelle. À ce jour, 24 projets ont été labellisés par l'État (Bordeaux, Lille, Lyon, Strasbourg, Marseille, Clermont-Ferrand, Tours, etc.), mais **aucun ne peut aboutir sans une trajectoire de financement claire, lisible et soutenue dans la durée.**

En 2022, Jean-Pierre Farandou estimait à 13 milliards d'euros le coût d'investissement nécessaire. Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) évoque une fourchette de 15 à 20 milliards d'euros. Quant à l'association Objectifs RER Métropolitains, qui fédère collectivités, entreprises, industriels, experts et citoyens, elle chiffre à 40 milliards d'euros d'ici 2035 l'enveloppe nécessaire pour déployer des SERM de qualité sur l'ensemble du territoire.

Face à cela, les 700 millions d'euros annoncés par le gouvernement sont largement insuffisants. C'est pourquoi notre groupe parlementaire avait défendu, lors du dernier projet de loi de finances, un amendement créant un fonds d'un milliard d'euros dédié au financement des SERM. Ce fonds visait à garantir l'accès à des transports publics fiables, réguliers et intégrés non seulement dans les métropoles, mais aussi dans les territoires périurbains et ruraux, où les besoins sont souvent les plus criants.

Nous réaffirmons ainsi plusieurs lignes directrices pour répondre au besoin de financement de ces infrastructures de transport indispensables :

- Une **trajectoire de financement pluriannuelle** est indispensable, avec un engagement massif de l'État dès le PLF 2026 ;
- Le modèle du **Grand Paris Express** (800 M€/an levés via un financement mixte) doit être adapté à chaque territoire selon ses ressources et ses enjeux spécifiques ;

L'expérience du **Grand Paris Express** offre un modèle inspirant. Pour dégager 800 M€ par an, un schéma mixte a été mis en place :

- Une augmentation ciblée du **versement mobilité** dans les départements concernés ;
- Une **taxe de séjour renforcée** appliquée aux touristes ;
- Une **contribution accrue des collectivités locales** membres de l'autorité organisatrice.

Ce montage peut être adapté à l'échelle de chaque SERM en fonction des spécificités territoriales. Il garantit une solidarité locale tout en sécurisant des ressources nouvelles pour l'investissement ferroviaire.

Les SERM représentent un levier économique majeur en plus de leurs bénéfices environnementaux et sociaux : ils soutiennent le BTP et les entreprises ferroviaires, facilitent l'accès aux services publics en périphérie, désenclavent les territoires en réduisant les inégalités d'emploi et de formation, et favorisent l'intermodalité avec les réseaux de bus, tramways et mobilités douces.

### **3- La mobilité routière : réorienter la stratégie automobile vers la justice sociale et la production nationale**

La transition vers le véhicule électrique est un levier incontournable pour atteindre nos objectifs climatiques et réduire notre dépendance aux énergies fossiles. Cependant, elle ne peut réussir sans une approche articulée autour de deux piliers : la justice sociale et le volontarisme industriel. Le défi est double : garantir l'accessibilité de ces véhicules aux ménages les plus modestes et renforcer la production nationale pour faire face à la concurrence internationale.

Aujourd'hui, la part de marché des véhicules électriques chinois dans l'Union européenne a explosé, passant de 2 % en 2020 à plus de 14 % en 2023. Cette progression s'explique en grande partie par une chaîne de production intégrée et largement subventionnée par le gouvernement chinois, depuis l'extraction du lithium jusqu'à l'assemblage final. Ce modèle de soutien massif, à la fois centralisé et régionalisé, donne aux constructeurs chinois un avantage compétitif évident sur le marché européen.

Face à cette offensive, l'Union européenne a instauré des surtaxes douanières allant jusqu'à 35 %. Si cette mesure est un premier pas, elle reste insuffisante sans une politique industrielle française ambitieuse, capable de structurer une offre nationale et européenne compétitive, et de soutenir la demande intérieure de manière ciblée.

Nous proposons donc une stratégie fondée sur des instruments éprouvés mais recentrés vers l'efficacité sociale et environnementale :

- Le **maintien du bonus écologique à 5 000 euros**, mais conditionné à l'empreinte environnementale globale du véhicule via un éco-score (prise en compte de la recyclabilité, de la production d'énergie utilisée, du lieu d'assemblage, etc.) ;
- La **création d'une super prime à la conversion de 8 000 euros** pour les 50 % de ménages les plus modestes, contre 6 000 euros aujourd'hui, afin d'accélérer le renouvellement du parc le plus polluant ;
- La mise en place d'un **prêt à taux zéro « mobilité durable »**, pour couvrir le reste à charge et accompagner les ménages dans l'achat d'un véhicule propre ;
- La **massification de l'offre de leasing social à 100 euros par mois**, via une flotte publique de véhicules et un guichet unique pour simplifier l'accès aux droits.

Pour que cette dynamique bénéficie réellement aux plus modestes, il est indispensable de lever les freins à l'accès : **deux tiers des Français ignorent qu'ils sont éligibles** aux dispositifs d'aide. Il faut donc créer dans chaque territoire un **service public de conseil en mobilité**, chargé d'informer, d'orienter et d'accompagner les usagers dans leurs démarches.

### **4- Développer et décarboner le Fret**

Le transport de marchandises est un maillon clef de notre société et nous devons mieux favoriser le report modal (ferroviaire et fluvial). Cependant une partie importante du transport continuera à se faire par camion et par la route. Décarboner ce secteur permettra de

contribuer à l'effort national de lutte contre le changement climatique, et de rendre nos industries, commerces, et modes de vie plus résilients aux contraintes énergétiques à venir.

Le verdissement de la filière du fret, concerne un ensemble de facteurs cumulatifs : les véhicules et leur motorisation, l'entretien et la modernisation des infrastructures, l'usage des routes et les facteurs réglementaires ou fiscaux ainsi que la juste répartition des charges entre les différents acteurs de la chaîne et le consommateur.

Seule une action globale sur l'ensemble de la chaîne logistique, par la bonne prise en compte des scopes 1, 2 et 3, (de la production au consommateur) permettra un verdissement du fret et une juste participation à la décarbonation générale, ce qui implique l'accélération de l'installation des bornes de recharge le long des axes routiers et autoroutiers. Notamment le long des corridors commerciaux mais aussi sur l'ensemble des plates-formes multimodales.

De même la France possède un des plus grands réseaux fluviaux navigable d'Europe mais son potentiel (vrac et containers) est encore sous-exploité notamment sur les grands axes (dont la part modale oscille entre 10 et 30%). La solution fluviale doit encore progresser en tant qu'alternative fiable au transport routier, notamment dans les territoires. Comme pour le fer et la route la dette grise s'accumule et les travaux sur certaines infrastructures deviennent urgents. Comme l'a signalé le rapport de la cour des comptes publié en 2025, les moyens dévolus à VNF sont en deçà des besoins d'entretien (régénération et modernisation).

Nous proposons d'articuler notre vision du Fret autour de plusieurs principes essentiels :

- L'affirmation d'une volonté publique de **renouveau des voies d'eau et d'un développement des ports multimodaux** (et donc y compris les ports intérieurs).
- L'élaboration d'un **schéma national des potentialités foncières de création ou de développement des plateformes logistiques et des infrastructures portuaires** (catalogue national du foncier).
- L'incitation à la **massification des transports**.
- La mise en oeuvre d'une **trajectoire de verdissement des flux logistiques** (report modal, transport décarboné) notamment pour les chargeurs. Et la possibilité de créer une taxe incitative pour les entreprises ne respectant pas la trajectoire.
- Une **écocontribution sur les poids lourds** dans le cadre de la directive eurovignette.
- Une **taxe-colis** notamment pour les livraisons urbaines à domicile.