



DOSSIER DE PRESSE

Projet de loi-cadre relatif au développement des transports

Une loi pour sécuriser,
renforcer et programmer
des financements à long terme
pour les transports

AMBITION
FRANCE
TRANSPORTS

FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS

SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| Édito | 3 |
| Ambition France Transports : une méthode collective..... | 5 |
| Une loi pour un financement des transports prévisible, stable et durable | 6 |
| 1. Piloter et sécuriser les investissements grâce à une loi de programmation des transports..... | 6 |
| 2. Faire contribuer les autoroutes au financement de l'ensemble des réseaux (article 1) | 6 |
| 3. Les autres mesures clés de la loi..... | 7 |
| Synthèse | 10 |

ÉDITO



Permettre à la France de rester une grande nation de transports : c'est l'ambition de ce projet de loi-cadre.

Les Français sont attachés à leurs infrastructures de transports. Indispensables à la vie quotidienne de chacun, elles sont aussi, dans notre pays, une source de fierté. Nous disposons d'un dense réseau de routes et d'autoroutes, de voies ferrées et fluviales. Nous avons été pionniers dans le développement des lignes ferroviaires à grande vitesse.

Derrière ces infrastructures de qualité, il y a des entreprises au savoir-faire mondialement reconnu, des prouesses d'ingénierie et d'innovation, mais surtout des dizaines de milliers d'hommes et de femmes qui œuvrent au quotidien pour répondre aux besoins de transports des Français.

Ces infrastructures, sans lesquelles il n'y a pas de mobilité possible, doivent être entretenues. Vieillissantes, elles doivent être modernisées et régénérées ; une dette grise s'est progressivement accumulée sur nos réseaux, faute d'investissements suffisants. Elles doivent être adaptées au changement climatique, dont les conséquences sont déjà bien visibles dans de nombreux territoires.

Avec ce projet de loi-cadre, nous proposons une véritable « révolution du financement » de nos infrastructures de transports. Une révolution qui tient en trois mots – sécuriser, programmer et renforcer les investissements.

Nous le savons : un pays qui n'investit pas assez dans ses infrastructures de transports, c'est un pays qui se fragilise. C'est un pays qui condamne à l'isolement certains de ses territoires. C'est un pays qui limite l'accès de ses habitants à l'emploi, à la santé, à la culture, aux loisirs – alors que près d'un Français sur trois a déjà renoncé à une opportunité professionnelle faute d'une solution de transport pour s'y rendre. C'est un pays qui affaiblit son économie et compromet sa capacité à faire face à une compétition internationale toujours plus rude.

Ce projet de loi-cadre prévoit que soit désormais discutée et votée au Parlement **une loi de programmation pour les transports**. C'est une attente forte des collectivités, des parlementaires, des opérateurs et des représentants des usagers.

Jusqu'à présent, les transports, un des premiers postes d'investissements de l'État, étaient exclus du champ des lois de programmation. Avec ce projet de loi-cadre, nous mettons les transports au niveau de ce qui existe aujourd'hui pour les autres grandes politiques publiques essentielles à l'avenir de notre Nation, comme la défense ou la recherche. Nous allons désormais pouvoir graver dans le marbre, par une loi plurianuelle, les investissements nécessaires à nos différentes infrastructures avec la prévisibilité et l'approche sur le temps long indispensables pour ces projets.

Dans un contexte de finances publiques sous-tension, la responsabilité de l'État est d'optimiser ses ressources. Le projet de loi-cadre acte ainsi le fléchage d'une partie des recettes issues des futures concessions autoroutières au bénéfice de l'ensemble des transports, dans une logique assumée de solidarité entre les modes et les territoires. Cette solidarité financière s'inscrit pleinement dans l'approche globale et intermodale qui guide aujourd'hui l'offre de mobilités. À terme, ce mécanisme permettra de mobiliser près de 2,5 milliards d'euros par an, grâce à un encadrement renforcé des concessions d'autoroute.

Ces ressources supplémentaires vont permettre de moderniser et régénérer nos réseaux de transports. Elles pourront, une fois cette dette grise résorbée, soutenir le développement de nouvelles infrastructures.

Oui, face aux besoins de transports, présents et à venir, de nos compatriotes et de nos entreprises, **la France doit rester une nation de bâtisseurs**.

Dans ce même esprit, j'ai souhaité que ce projet de loi-cadre réforme et simplifie les procédures relatives aux grands projets d'infrastructures.

Face au défi du changement climatique, la loi contient également plusieurs dispositions pour renforcer le verdissement des transports, qui représente un tiers des émissions du pays.

Enfin, parce que ce texte fait le choix de la responsabilité à l'égard des prochaines générations, j'ai souhaité qu'il intègre également des dispositions du Plan Joana pour le renforcement de la sécurité routière du transport scolaire.

Ce projet de loi-cadre n'aurait pas vu le jour sans le travail inédit de concertation conduit dans le cadre d'Ambition France Transports, la grande conférence sur le financement des mobilités qui s'est réunie de mai à juillet 2025. Je souhaite à nouveau remercier l'ensemble de ses participants. Ce texte, c'est aussi le leur.

Il revient désormais au Parlement de débattre de ce projet de loi, de l'amender et de l'enrichir, dans ce même esprit de dialogue et de co-construction. Au service des Français et de leur mobilité.



Philippe Tabarot
Ministre des Transports

Les mobilités sont au cœur de la vie de nos concitoyens et de la Nation

Les Français consacrent en moyenne plus d'une heure par jour à se déplacer et leur budget transports compte pour près de 13 % de leurs dépenses de consommation.

Les dépenses du secteur des transports, qui s'élevaient en 2023 à 540 Md€, représentent près de 20 % du PIB.

La qualité des infrastructures conditionne trois enjeux majeurs: la fluidité et la sécurité des déplacements, l'attractivité des territoires et leur cohésion sociale et économique, la souveraineté nationale.

Ces infrastructures essentielles font face à des défis croissants qui vont nécessiter des investissements importants dans les décennies à venir.

64%

*des Français estiment prioritaire d'investir dans les routes nationales**

56%

*souhaitent que l'on investisse de manière prioritaire dans les voies ferrées**

*Sondage Harris Interactive avril 2025

Trois défis majeurs

- Résorber la dette grise accumulée par le sous-investissement dans les réseaux
- Adapter les infrastructures au changement climatique pour les rendre plus résilientes
- Développer l'offre de transports décarbonée pour baisser les émissions de gaz à effet de serre et réduire la fracture entre les centres-villes et les périphéries

Face à ces enjeux, des investissements massifs sont indispensables.

Cela passe par une refondation de notre système de financement des transports, autour d'un principe simple : les recettes issues des transports financent les infrastructures de transports.



Ambition France Transports : une méthode collective

Démarche inédite de concertation nationale portée par le Gouvernement, la conférence Ambition France Transports s'est déroulée entre mai et juillet 2025.

Présidée par Dominique Bussereau, elle a réuni l'ensemble des parties prenantes de la mobilité : parlementaires, collectivités locales et élus engagés sur les questions de transports, opérateurs et représentants des usagers, associations environnementales, autour d'un objectif : **construire un modèle de financement pérenne, équilibré et ambitieux pour**

financer les infrastructures de transports des prochaines décennies.

Regroupant plus de 150 personnalités qui ont apporté leur expertise et leurs propositions, Ambition France Transports a permis de bâtir un diagnostic et des solutions aux grands défis du secteur des transports, partagées par l'ensemble des acteurs. Ces travaux ont été remis au Gouvernement le 9 juillet 2025.

Le projet de loi-cadre traduit de manière concrète les conclusions de la conférence.

[Lien vers le dossier de presse Ambition France Transports de juillet 2025](#)

Une loi pour un financement des transports prévisible, stable et durable

1. Piloter et sécuriser les investissements grâce à une loi de programmation des transports

Sans remettre en cause le cadre de financement annuel déterminé chaque année par le Parlement, le financement des projets d'infrastructures dans la durée doit être mieux éclairé et s'inscrire dans une logique de prévisibilité dans le temps long.

C'est l'objet de ce projet de loi-cadre, par lequel le Gouvernement envoie un signal fort en inscrivant la politique de transport dans une logique d'investissement de long terme permettant de donner de la visibilité et de la stabilité aux projets.

Le projet de loi-cadre prévoit à cet effet des lois de programmation des transports qui fixeront, sur une période d'au moins dix ans, les priorités d'investissement de l'État pour les infrastructures de transports ainsi que les moyens financiers qui y seront consacrés. Le contenu de la première loi de programmation sera nourri des conclusions du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), dont le travail d'expertise permettra de réévaluer et de prioriser les grands projets d'infrastructures de transports en France.

La préparation de la loi de programmation nécessite l'adoption au préalable d'une loi-cadre, destinée à définir le nouveau modèle de financement des réseaux de transports en France.

2. Faire contribuer les autoroutes au financement de l'ensemble des réseaux (article 1)

La fin des concessions d'autoroutes historiques, qui interviendra à partir de 2032, ouvre de nouvelles opportunités pour repenser le rôle de la puissance publique dans la mise en place des concessions et dégager de nouvelles sources de financement pour les transports. Les futures concessions auront une durée et un périmètre plus courts que les concessions actuelles et la rémunération des sociétés concessionnaires sera mieux encadrée.

Le Gouvernement souhaite qu'à partir de 2032 une partie des recettes des concessions autoroutières soit dédiée au financement des réseaux de transports.

Aujourd'hui, les autoroutes financent déjà en partie les autres réseaux, mais cette mesure permettra d'augmenter leur participation à hauteur d'environ 2,5 milliards supplémentaires par an, sans augmentation associée du niveau des péages. Cette mesure garantira que l'ensemble des utilisateurs de nos autoroutes nationales — notamment les poids-lourds étrangers en transit sur le territoire national, qui représentent 43% du trafic total annuel des poids-lourds — contribuent à l'effort de régénération et de modernisation de nos différents réseaux de transports.

O B J E C T I F S

1. Cadrer et prioriser les investissements pour les 10 prochaines années

2. Mieux articuler la logique budgétaire annuelle et le besoin de visibilité sur le temps long

Les concessions d'autoroutes

8370 km d'autoroutes, soit 90 % du réseau autoroutier national à péage, sont gérés par des sociétés concessionnaires, qui exercent la gestion par délégation de l'État dans le cadre d'un contrat de concession conclu avec lui. Ces contrats arriveront à leur terme entre le 31 décembre 2031 et le 30 septembre 2036.

Les autoroutes sont les infrastructures les plus appréciées par les Français : 67 % d'entre eux se déclarent satisfaits de leur qualité et de leur entretien.

Une majorité des Français estime que les autoroutes doivent être financées comme aujourd'hui grâce à un péage payé par les usagers (58 %) plutôt que par une augmentation d'impôts (30 %). 78 % sont favorables à ce que les péages puissent financer d'autres réseaux de transports au niveau national, tels que le ferroviaire.

Ces moyens supplémentaires iront en priorité à la régénération et la modernisation des réseaux, définies comme objectif prioritaire par la conférence Ambition France Transports.

Pour enrayer la dégradation du réseau ferroviaire – son âge moyen est de 29 ans en France – et accélérer sa modernisation, la conférence Ambition France Transports a estimé qu'un effort supplémentaire de 1,5 milliard d'euros par an était nécessaire, portant les moyens consacrés à la régénération du réseau de 3 milliards d'euros par an aujourd'hui à 4,5 milliards d'euros.

Le reste de l'enveloppe ira notamment à la régénération du réseau routier structurant ainsi qu'au réseau fluvial. Une fois la « dette grise » résorbée, ces ressources nouvelles pourront également soutenir le développement de nouvelles infrastructures jugées prioritaires.

O B J E C T I F S

- 1. Replacer l'État au cœur de la gestion des autoroutes**
- 2. Sécuriser les financements des infrastructures actuelles en y réinvestissant les recettes des autoroutes**

Quelles sources de financement entre aujourd'hui et les futures concessions autoroutières à partir de 2032 ?

L'État s'engagera dans la régénération et la modernisation des réseaux de transport dès les prochaines années, sans attendre le nouveau mode de gestion des concessions d'autoroutes, qui permettra de dégager des ressources nouvelles.

Ainsi, dès 2028, dans le domaine du ferroviaire, c'est 1,5 milliard d'euros supplémentaires qui seront affectés par an à la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire, à travers différents leviers.

- Maintien du réemploi d'une partie des résultats de la SNCF dans les investissements dans le réseau.
- Mobilisation de nouveaux leviers, notamment les certificats d'économies d'énergie.
- Mobilisation des fonds européens.
- Recours à des financements privés innovants (article 5 du projet de loi).

Le montant total de 4,5 milliards d'euros par an investis dans la régénération et la modernisation du réseau sera inscrit dans le projet de contrat de performance État-SNCF Réseau 2024-2033.

Concernant le réseau routier national non concédé, la loi de finances 2026 prévoit une hausse de 10 % des crédits alloués à sa régénération et sa modernisation. Cet effort sera poursuivi et amplifié dans les prochaines années.

3. Les autres mesures clés de la loi

Moderniser le réseau ferroviaire en mobilisant des financements privés (article 5)

L'implication d'investisseurs privés a prouvé par le passé que les financements privés constituaient dans le domaine des transports un outil de financement complémentaire utile et compétitif en termes de coûts et de rapidité d'exécution pour l'État, comme le démontre le récent rapport de l'Inspection générale des finances consacré à l'évaluation des contrats et marchés de partenariat.

Dans cette continuité, l'article 5 du projet de loi propose de faire évoluer le cadre juridique afin de permettre d'allouer des financements privés innovants à un nombre limité d'opérations de

modernisation du réseau ferroviaire conduites par SNCF Réseau.

L'utilisation de ce dispositif financier est envisagé, à date, pour deux opérations de modernisation prévues dans les prochaines années.

Cette nouvelle modalité complète les outils existants et constitue une possibilité supplémentaire - en aucun cas une obligation - pour accélérer la modernisation du réseau ferroviaire, notamment avant l'affectation des recettes des péages autoroutiers à compter de 2032, tout en maîtrisant la charge pour les finances publiques.

Ces partenariats seront encadrés par des règles strictes de transparence et de contrôle.

Soutenir le déploiement des services express régionaux métropolitains (SERM) pour réduire la fracture entre les villes et leurs périphéries (article 11)

Annoncés en 2022 par le Président de la République, les services express régionaux métropolitains (SERM) constituent des solutions de mobilité multimodales intégrées qui visent à assurer une meilleure desserte entre les centres-villes et les périphéries des métropoles et à favoriser le report modal, en combinant mieux différents modes de transports : trains régionaux, tramways, cars express, métro, vélo ... Portés par la loi de 2023, leur impact est multiple : décarbonation des transports, désenclavement des périphéries, aménagement équilibré des territoires, et amélioration du cadre de vie.

27 intercommunalités, accompagnées des régions, sont aujourd'hui engagées dans une démarche de SERM. Le Gouvernement souhaite accélérer leur déploiement.

Après la prise en charge des études de préfiguration par l'État annoncée avant l'été pour un montant de 37 millions d'euros, l'article 11 du projet de loi propose de clarifier et de simplifier le cadre juridique d'intervention de la Société des grands projets (SGP) dans ces projets afin de faciliter son intervention, en tant qu'opérateur de l'État, en faveur des SERM à la demande des collectivités.

Désormais, la SGP dont le champ d'intervention était limité jusqu'à peu à l'Île-de-France, pourra à la demande des collectivités qui le souhaitent apporter son expertise dans la coordination du projet. Elle pourra également se voir confier par les collectivités la maîtrise d'ouvrage de certaines infrastructures

lorsque cette solution permet d'accélérer les projets et d'optimiser les investissements.

Permettre que l'ouverture à la concurrence profite à tous les usagers (articles 9 et 10)

L'ouverture à la concurrence du réseau ferroviaire permet l'arrivée d'une offre nouvelle au bénéfice des voyageurs et nécessite une adaptation progressive de certaines règles.

Le projet de loi propose ainsi d'améliorer le partage des données entre les distributeurs et les opérateurs de transport afin de permettre, en cas de perturbation de trajet, le remboursement, la poursuite du voyage ou le réacheminement et l'indemnisation des voyageurs. Cet article traite également de la question des dessertes d'aménagement du territoire soulevée lors de la conférence Ambition France Transports.

Améliorer la qualité de service dans les gares routières (article 15)

Ces dernières années, l'offre de transport longue distance en cars a fortement progressé, répondant à une demande croissante en faveur d'une mobilité accessible. Pourtant, l'accueil des voyageurs dans les gares routières n'est pas encore suffisamment adapté à cette hausse de la fréquentation, faute de cadre clair sur les responsabilités de gestion.

Le projet de loi propose donc de confier aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) locales un rôle de « chef de file » pour les gares routières, afin d'améliorer leur accueil et leur confort. Pour les territoires de plus de 200 000 habitants, le texte vise la présence d'au-moins une gare routière, afin d'adapter l'accueil à l'essor de ce mode de transport.

Renforcer la sécurité routière du transport scolaire (article 16)

Chaque jour, près de 2 millions d'élèves utilisent les transports scolaires, organisés localement par les collectivités et assurés par des acteurs publics et privés. Cette mission repose sur plus de 30 000 conducteurs, soumis à un cadre réglementaire strict garantissant la sécurité.

Cependant, la hausse des accidents et des comportements à risque nécessite de renforcer les actions de prévention, formation, suivi et contrôle. Après l'accident mortel survenu à Châteaudun en janvier 2025, des campagnes de dépistage ont révélé des cas de conduite sous l'emprise de l'alcool ou de

stupéfiants parmi les conducteurs de transports scolaires, inacceptables bien que minoritaires.

Face à ces risques, les ministres des Transports et de l'Intérieur ont annoncé, à travers le plan Joana, de nouvelles mesures fondées sur une tolérance zéro envers les comportements dangereux, dans le cadre de la lutte contre les drogues. Le plan prévoit aussi de renforcer la sécurité des véhicules, d'intensifier la prévention, et de faciliter le signalement des comportements à risque par les élèves et leurs familles.

Le Gouvernement souhaite ancrer ces mesures dans le projet de loi-cadre, via l'article 16 qui impose le dépistage de la consommation de produits stupéfiants par les conducteurs de transports routiers de personnes, et l'équipement obligatoire dans les prochaines années d'un stupotest antidémarrage – sur le modèle de l'éthylotest – dans tous les cars neufs.

O B J E C T I F

Lutter contre l'usage de stupéfiants afin de garantir la sécurité des enfants tout au long de leur trajet.

Accélérer la décarbonation des poids-lourds (article 18)

Afin de soutenir la décarbonation du secteur des transports et notamment du fret, le projet de loi fixe aux donneurs d'ordre (industriels, plateformes logistiques, distributeurs...) un objectif annuel minimal de recours à des prestations de transport zéro émission (réalisées par des poids-lourds électriques ou à hydrogène).

La trajectoire prévue à partir de 2026 s'inscrit dans une logique incitative et progressive. En cohérence avec les objectifs d'électrification fixés au niveau européen aux constructeurs de poids-lourds, elle vise à mobiliser l'ensemble de la chaîne du transport de marchandises - des chargeurs aux transporteurs - autour d'objectifs communs de réduction des émissions de CO₂ des flottes de poids-lourds.

Sécuriser et simplifier les grands projets d'infrastructures (article 19)

L'évolution des procédures administratives encadrant les grands projets d'infrastructures – et notamment l'apparition en droit français de la raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM) a favorisé la multiplication de recours de plus en plus tardifs contre les projets, exposant des chantiers déjà bien avancés à des risques de suspension et d'arrêt.

L'article 18 renforce la sécurité juridique des projets de transport : il permet de reconnaître, dès le stade de la déclaration d'utilité publique, leur caractère d'intérêt public majeur. L'objectif est de sécuriser les grands projets en avançant la phase de recours pour éviter que d'éventuelles annulations soient prononcées par le juge une fois les projets démarrés.

La procédure visant à faire reconnaître la raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM) est inchangée : seul son calendrier évolue.

O B J E C T I F

Apporter de la sécurité juridique aux grands projets d'infrastructures de transport et à leurs porteurs, élus comme entreprises prestataires, sans diminuer le niveau d'exigence environnementale.

Favoriser le développement des voies cyclables (article 21)

L'article 21 a pour objectif de faciliter la réalisation d'aménagements cyclables par les collectivités gestionnaires de voiries (bloc communal, départements), en assouplissant le processus de décision trop complexe aujourd'hui.

Le projet de loi prévoit que la liste des aménagements possibles pour réaliser des itinéraires cyclables puisse désormais mieux intégrer les innovations, les expérimentations et les retours d'expérience en étant fixés par arrêté, et non plus par la loi.

Cela permettra une actualisation plus régulière et un meilleur alignement avec les bonnes pratiques et les dernières recommandations techniques.

Synthèse

Sécurisation du financement des mobilités et renforcement de la visibilité de long terme pour les acteurs du transport par le renvoi à une loi de programmation des transports.

Soutien au développement du transport ferroviaire grâce à l'élargissement de la palette des outils de financement pour la modernisation du réseau.

Développement des transports en commun, en particulier entre les centres-villes et leurs périphéries, via l'accompagnement des collectivités par la Société des grands projets, le renforcement de la gouvernance des gares routières et l'amélioration de la sécurité du transport de personnes.

Accélération du verdissement du secteur des transports, notamment par l'incitation des donneurs d'ordres à recourir à des poids-lourds zéro émission.

Simplification et sécurisation des investissements dans les projets d'infrastructures.



**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*