

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

24 octobre 2025

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 1906)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° II-CD106

présenté par

Mme Pochon, Mme Belluco, M. Nicolas Bonnet, Mme Ozenne et M. Thierry

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 69, insérer l'article suivant:****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

Après l'article L. 1512-20 du code des transports, il est inséré un article L. 1512-21 ainsi rédigé :

« Art. – L. 1512-21 – L'établissement public mentionné à l'article L. 1512-19 ne peut pas financer la construction, l'élargissement ou la prolongation d'autoroutes ou de routes à chaussées séparées par un terre-plein central. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

L'objet de cet amendement est de ne plus permettre à l'AFIT de financer des projets à contre-temps des impératifs écologiques de préservation des sols et de développement de réseaux de transports durables.

Les infrastructures de transport représentent le deuxième facteur d'artificialisation derrière la construction d'habitats avec respectivement 28% des surfaces artificialisées liées au transport et 42% à l'habitat. Par ailleurs, au-delà de l'enjeu essentiel de la préservation des terres, le "tout-routier" va également à l'encontre de nos objectifs climatiques, mais également du droit à la mobilité, consacré par la loi LOM. En effet, selon le dernier baromètre des mobilités publié en septembre 2024, près de 40% des françaises et des français renonceraient régulièrement à des rendez-vous (professionnels, de santé..) faute de moyens pour pouvoir s'y rendre : tout le monde n'a pas de véhicule, de permis, ni les moyens de le réparer ou de le fournir en carburant. Aussi est-il nécessaire d'arrêter la construction de nouveaux grands projets inutiles et imposés, en particulier la construction d'autoroutes, et de prioriser, dans une période de restriction budgétaire, des projets de mobilité qui permettent de réduire la précarité-mobilité et la fracture territoriale.

Entre 2005 et 2022, l'AFIT a dépensé 17,5 milliards d'euros en faveur de nouveaux projets routiers. Si une partie de ces financements servent à sécuriser les infrastructures, ce qui est nécessaire, le reste des financements devrait être fléché vers d'autres types d'infrastructures, comme les petites

lignes, les trains de nuits, les pistes cyclables, les réseaux de bus et navettes du quotidien, pour garantir l'accès à tous à la mobilité.