

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2026

-CADRE RELATIF AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS - (N° 2740)

Retiré

N° CD180

AMENDEMENT

présenté par
Mme Le Feur, Mme Pannier-Runacher et M. Frébault

ARTICLE PREMIER

Compléter l'alinéa 3 par les mots :

« , ainsi que les investissements concourant à la décarbonation des transports de personnes et de marchandises, y compris le développement des infrastructures et services nécessaires au report modal ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 1er pose le principe de lois de programmation pluriannuelles fixant les objectifs de l'État en matière d'infrastructures de transport. Ces lois détermineront les investissements projetés « en donnant la priorité à la régénération, au développement, à la modernisation, à la performance et à l'adaptation des réseaux au changement climatique ».

Issu des travaux de la conférence « Ambition France Transports », dont l'un des quatre ateliers était consacré au financement des mobilités du quotidien, le texte demeure malgré tout centré sur les seules infrastructures de réseau. Or la décarbonation des mobilités et le report modal ne se réduisent pas à l'entretien et à la modernisation des réseaux existants : ils supposent également des investissements dans les solutions d'intermodalité et de rabattement vers les mobilités collectives et actives, ce que le Sénat a d'ailleurs bien compris en Commission du développement durable.

Le présent amendement prolonge donc cette logique, sans revenir sur les apports de la commission, en inscrivant explicitement dans le périmètre de la loi de programmation les investissements concourant à la décarbonation des transports et au report modal. Le report modal visé est conséquent : la présence d'un service de mobilité partagée au sein d'un pôle d'échanges pouvant tripler la part des trajets effectués en intermodalité, alors que la moitié des déplacements réalisés en zone peu dense n'excèdent pas cinq kilomètres.

Une telle inscription assurerait la cohérence entre planification budgétaire de long terme, objectifs climatiques et de santé publique, et offrirait aux acteurs économiques comme aux collectivités une

visibilité qui peut aujourd'hui faire défaut à une politique des mobilités actives tributaire d'arbitrages budgétaires annuels. Leurs externalités positives (sanitaires, environnementales et économiques) sont, au demeurant, susceptibles d'en financer largement le déploiement, ce que souligne l'AAVP avec qui a été travaillé cet amendement.