

Conférence de financement des mobilités: nationaliser les profits autoroutiers, arrêter les projets routiers

Alors que le Gouvernement a lancé le 5 mai 2025 la Conférence de financement des mobilités “Ambitions France Transports” avec notamment pour objectif de répondre à l’enjeu du financement des alternatives de mobilité - le financement du plan d’investissement de 100 milliards d’euros pour le transport ferroviaire annoncé en 2023 n’est par exemple toujours pas bouclé -, la coalition de [La Déroute des routes](#), coalition qui rassemble plus de 50 collectifs en lutte contre des projets routiers contestés, détaille 3 propositions pour transformer en profondeur nos mobilités et répondre à l’urgence climatique et sociale.

1. Concessions autoroutières : nationaliser les profits pour investir dans les alternatives de transport.....	2
2. Un moratoire pour mettre fin aux investissements dans les nouveaux projets routiers.....	7
3. Investir dans le développement des alternatives de transport.....	9



1. Concessions autoroutières : nationaliser les profits pour investir dans les alternatives de transport

A. Les concessions privées, un élément central du système autoroutier français

En France, le système autoroutier est organisé sous forme de concessions. L'État, à travers un contrat, confie à un acteur privé (le concessionnaire) des missions de conception, de financement, de construction, d'entretien et d'exploitation d'une infrastructure autoroutière. En contrepartie, les péages acquittés par les usagers et usagères reviennent au concessionnaire. La concession a une durée limitée dans le temps.

Selon un rapport de l'IGF, en 2020, le réseau autoroutier français qui a été concédé à des entreprises privées compte **9 100 km d'autoroutes gérées par 19 sociétés de concessions autoroutières (SCA)** : 7 SCA historiques qui appartiennent à 3 groupes : Vinci, Eiffage et Albertis, 10 plus récentes et deux sociétés d'économie mixte pour exploiter les tunnels alpins transnationaux.

D'un point de vue économique, ce secteur est depuis longtemps caractérisé par une rentabilité très élevée¹ et des enjeux financiers importants. Sur cette question, des désaccords ont lieu entre les positions de l'Association Française des Sociétés d'Autoroute (ASFA) rejointe par des personnalités politiques et les enquêtes d'institutions publiques qui pointent régulièrement une rentabilité exceptionnelle.

Pour l'ASFA², il faut « *regarder la rentabilité d'une concession sur toute sa durée pour avoir une juste appréciation des niveaux de marge.* » L'association met en avant le modèle de la concession marqué par des investissements très lourds au moment de la création de la société et de la construction de l'autoroute ; investissements qui entraînent un déficit. L'équilibre financier qui permet d'enregistrer des marges n'est retrouvé qu'après plusieurs années de pertes.

Cependant, plusieurs rapports³ menés par des institutions publiques montrent qu'une fois revenus à l'équilibre, les concessionnaires génèrent des profits de plus en plus importants, que l'exploitation des autoroutes n'est pas un marché risqué mais qu'elle provoque une rente considérable assise sur les contributions des usagers et usagères et qui profite à quelques grandes sociétés privées.

B. Les concessions autoroutières : « un pognon de dingue » !

Selon l'autorité de régulation des transports qui revient dans un document sur la synthèse des comptes des SCA, la situation financière des sociétés concessionnaires a continué à s'améliorer en 2023. Leur chiffre d'affaires, composé essentiellement des recettes de péages, s'établit à 12,3 milliards d'euros et a progressé de 6,3 % entre 2022 et 2023.

¹ [Avis de l'Autorité de la concurrence sur le secteur des autoroutes, septembre 2014](#), [Rapport de l'Assemblée nationale sur la place des autoroutes dans les infrastructures de transport, décembre 2014](#), [Sénat : commission d'enquête sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières, septembre 2020](#).

² [ASFA : les idées reçues sur les concessions autoroutières en France, septembre 2021](#).

³ Voir les rapports cités précédemment au 1) et [Rapport fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable sur la proposition de loi relative à la nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes et à l'affectation des dividendes à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, 2019](#) <https://www.senat.fr/dossier-legislatif/pp18-249.html>.

L'évolution du chiffre d'affaires des SCA a de quoi faire pâlir plus d'un secteur économique, entre 2015 et 2023 il est passé de 9,4 milliards d'euros à 12,3 milliards d'euros⁴.

Cette évolution est principalement due à la forte augmentation des péages autoroutiers.

Le résultat net des SCA, qui traduit le bénéfice ou la perte de l'exercice, a doublé sur la même période, passant de 2,2 milliard d'euros à 4,4 milliards d'euros.

Enfin, en 9 années, les SCA ont versé **29,3 milliards d'euros de dividendes à leurs actionnaires**. -Ce n'est pas la crise pour tout le monde !

Par ailleurs, le rapport d'informations parlementaire sur la place des autoroutes dans les infrastructures de transports de décembre 2014, pointe que : « *la politique de distribution des dividendes a radicalement changé après la privatisation. Les SEMCA (société d'économie mixte concessionnaire d'autoroute (et COFIROUTE) distribuaient en moyenne 56 % de leurs bénéfices à leurs actionnaires entre 2003 et 2005, cette part atteint 136 %⁵ en moyenne les huit années suivantes. Les actionnaires ont globalement reçu la totalité des bénéfices des SCA.* »

L'avenir semble aussi radieux puisque selon le sénateur Vincent Delahaye « **Les surprofits que devraient réaliser les sociétés d'autoroutes d'ici la fin des contrats s'élèveraient à 32 milliards dont 20 milliards pour Vinci et 12 milliards pour Eiffage. Et même 38 milliards en incluant Cofiroute⁶** »

Bien sûr, le modèle économique des concessions autoroutières est particulier : il s'inscrit sur une longue durée (entre 20 et plus de 90 ans) et présente des risques importants liés à l'intensité du trafic, aux coûts des investissements et des financements. Mais lors de la privatisation, la fixation du prix de cession de l'État aux sociétés privées a pris en compte l'appréciation du risque et le niveau de rentabilité. Un taux de rentabilité interne (TRI) est calculé, il reflète l'amortissement des investissements sur le long terme. Concrètement on estime le rendement moyen de l'investissement sur une durée donnée : par exemple, un TRI de 10 % veut dire que l'investissement rapporte 10 % de sa valeur chaque année.

Le rapport fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable sur la proposition de loi relative à la nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes et à l'affectation des dividendes à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France en 2019⁷ évoque une taux de rentabilité interne des sociétés d'autoroutes entre 6 et 9 %, voire à 10 % pour certains tronçons. Ce TRI est qualifié de « très important ».

En 2014 déjà, l'Autorité de la Concurrence relevait dans son avis n°14-A-13 du 17 septembre que le secteur était « *caractérisé par une rentabilité très élevée malgré une augmentation limitée du trafic autoroutier* » dopé par la progression du trafic, la mise en circulation de nouvelles portions autoroutières et bien sûr l'augmentation du tarif des

⁴ Tous les tableaux dans la section ont été réalisés à partir des données consultables dans les rapports annuels de l'autorité des transports: <https://www.autorite-transport.fr/les-autoroutes/analyses-sectorielles-autoroutes/>

⁵ Une société peut verser plus de 100% de ses bénéfices si elle a, par exemple, des réserves des années précédentes.

⁶ [Autoroutes concédées au privé : l'Etat peut-il reprendre le volant ? | Alternatives Economiques](#)

⁷ [Proposition de loi. Nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Sénat, 2019.](#)

péages. L'autorité de la Concurrence reconnaissant dans ce même avis que « *l'État a privatisé les SCA au moment même où leur rentabilité a commencé à croître fortement* » et que les concessions autoroutières n'ont pas un profil de risques si élevé (tarifs des péages voués à augmenter, charges maîtrisées et prévisibles, dette soutenable) qui justifierait ces taux de rentabilité exceptionnels.

Dans le même sens, le rapport du Sénat de septembre 2020⁸ sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières démontre des perspectives de rentabilités très supérieures aux estimations initiales. D'après le rapport, la rentabilité des concessions attendue serait atteinte autour de 2022 pour Vinci autoroutes et pour Eiffages et la durée de concessions sur laquelle a été calculée initialement cette rentabilité, serait donc trop longue de 10 ans environ.

Le rapport de l'inspection générale des finances⁹ « Le modèle économique des sociétés concessionnaires d'autoroutes » de février 2021 arrive aux mêmes conclusions : certains groupes de concessions présentent un taux de rentabilité interne actionnaire très élevé, entre 11 et 12 % lié à l'amélioration des paramètres d'exploitation des autoroutes et à la baisse des taux d'intérêts.

Par ailleurs, à l'aube de l'arrivée à échéance des premières concessions d'autoroutes, le président de l'Autorité de régulation des transports évoque dans un entretien au journal Le Monde trente-sept élargissements non construits et treize échangeurs jamais mis en service: "Cela représente au total 5 milliards d'euros. Certains devront être effectivement réalisés, pour 1,2 milliard d'euros selon nos calculs. Mais il restera 3,8 milliards d'euros d'investissement, qui, selon notre lecture exigeante des contrats, sont dus à l'usager."¹⁰

Pour les groupes bénéficiant de ces contrats de concession, l'activité autoroutière est une manne financière stratégique. Ainsi, **pour Vinci, si l'activité « concessions », qui regroupe notamment les autoroutes et les aéroports, n'est à l'origine que de 14,8 % du chiffre d'affaires, elle contribue, cependant, pour 63,6 % au résultat net du groupe en 2022 soit 2,2 milliards d'euros¹¹!**

C. Nationaliser les profits des concessions autoroutières

Au vu du niveau de rentabilité des concessions autoroutières, les contrats de plusieurs d'entre elles pourraient faire l'objet d'une fin anticipée. C'est en effet une des options retenues par l'Inspection Générale des Finances (IGF) qui fait le constat dans un rapport de 2021 finalement publié en 2023 que le seuil de rentabilité des concessions prévu au moment de la signature des contrats en 2006 est déjà largement dépassé¹². Sur la base de constat l'IGP propose deux options : raccourcir la durée des contrats, certains pourraient ainsi prendre fin dès 2026 ; réduire les péages d'environ 50%.

Le raccourcissement de la durée des contrats de concession permettrait de dégager rapidement de nouvelles recettes pour financer le développement des alternatives de transport. Néanmoins, cette possibilité n'ayant pour l'instant pas été préparée, il semble

⁸ [Commission d'enquête sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières | Sénat.](#)

⁹ [Le modèle économique des sociétés concessionnaires d'autoroutes, IGF.](#)

¹⁰ [Les sociétés d'autoroutes doivent « 3,8 milliards d'euros aux usagers », Le Monde.](#)

¹¹ [Autoroutes concédées au privé : l'Etat peut-il reprendre le volant ? Alternatives Economiques. Vinci titre la moitié de ses 4.3 milliards d'euros de bénéfices de ses rentables autoroutes. Libération.](#)

¹² [Le modèle économique des sociétés concessionnaires d'autoroutes, IGF.](#)

compliqué d'envisager à ce jour une fin anticipée de certains contrats dès 2026. Cette occasion manquée doit servir de signal d'alerte pour anticiper et préparer au plus vite l'avenir des concessions autoroutières. En effet, la grande majorité des contrats de concession arriveront à échéance à partir de 2031. **Entre 2031 et 2036, les contrats de 94% du réseau autoroutier concédé arriveront ainsi à échéance.**

Partant du double constat de la manne financière considérable que représentent les concessions autoroutières et des enjeux de financement, également considérables, pour organiser la transformation écologique et sociale de notre mobilité, la nationalisation des profits générés par les concessions autoroutières est un enjeu incontournable.

Plusieurs options permettraient à l'avenir de nationaliser ces profits¹³ :

- **Gestion directe des autoroutes par l'Etat** : l'Etat assure la gestion directe des autoroutes via une société concessionnaire publique dont il est l'actionnaire unique ou principale (certaines collectivités peuvent compléter le tour de table). L'exploitation quotidienne de l'autoroute est réalisée par la société concessionnaire publique elle-même. Cette société assure également l'ensemble du risque trafic et la structure financière. Il s'agit du modèle des concessions publiques (sociétés d'économie mixte concessionnaire d'autoroute) avant la privatisation décidée par le gouvernement en 2005. Ce schéma est encore en vigueur dans les sociétés Autoroutes et tunnel du Mont Blanc (ATMB) et Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF).
- **Gestion indirecte des autoroutes par l'Etat** : l'Etat assure la gestion indirecte par le biais d'une concession publique mais n'intervient pas au jour le jour dans la gestion de la concession. L'exploitation quotidienne de l'autoroute reste assurée par les entreprises privées dans les mêmes conditions que les nouvelles concessions privées. La société concessionnaire publique porte en revanche l'intégralité du risque trafic, du risque de l'exploitation (risque de défaillance du sous-traitant, d'augmentation des coûts, etc.) et du risque de travaux à venir. Elle perçoit par conséquent les produits des péages (perçus par l'exploitant) et après avoir payé les différents contrats, verse les dividendes aux actions publiques. Ce modèle marque la disparition de l'actionariat privé, qu'il soit financier ou industriel.
- **Gestion indirecte des autoroutes par les collectivités locales** : comme dans le modèle détaillé ci-dessus, l'exploitation quotidienne de l'autoroute reste assurée par les entreprises privées. La différence réside dans le fait que la société concessionnaire publique est détenue par les collectivités locales actionnaires. Les dividendes générés par ces sociétés publiques permettraient aux collectivités d'alimenter leurs propres budgets pour financer des projets locaux, en matière de transports, d'aménagement du territoire et de transformation écologique et sociale. Au vu de la répartition des compétences mobilité, les collectivités locales concernées

¹³ Ces options ont été listées dans une note de TDIE : ["Comment financer et réaliser les investissements nécessaires à la transition écologique ?"](#)

en premier lieu par ce modèle pourraient être les Régions et les Métropoles (seules ou aux côtés de l'Etat).

Pour se concrétiser, cette nationalisation des profits des concessions autoroutières nécessite de **maintenir une contribution des usagers de type péage. Cette gestion directe ou indirecte des autoroutes par l'Etat et/ou les collectivités pourrait néanmoins permettre de corriger plusieurs dérives observées au cours des dernières années concernant la fixation des prix** grâce à la définition de plusieurs grands principes tels que :

- rendre plus transparent les critères de fixation des prix des péages,
- fixer une trajectoire claire d'évolution des prix dans le temps, par exemple indexée sur l'inflation.

Elle devrait également permettre de faire davantage contribuer le transport routier de marchandises. Car si ce dernier ne représente en moyenne que 15% des kilomètres parcourus (plus de 30% sur certains tronçons tels que l'A79 entre Sazeret et Digoïn)¹⁴, il contribue très largement à l'usure de la chaussée. En effet, **l'impact d'un véhicule sur une chaussée n'est pas proportionnel mais exponentiel au poids et l'exposant est au moins égal à quatre (parfois beaucoup plus selon le type de pneu, revêtement, etc.)**. Autrement dit, un véhicule deux fois plus lourd qu'un autre n'abîme pas la route deux fois plus, mais au moins 16 fois plus. Dans une étude publiée en 2009, le SETRA (désormais CEREMA) évalue le surcoût de la prise en compte des poids lourds à un facteur 5 fois pour la construction des infrastructures routières¹⁵. Et pourtant, la contribution des poids lourds ne représente qu'un tiers des recettes de péages contre deux-tiers pour les véhicules particuliers¹⁶. **Cette augmentation de la contribution des poids lourds devrait s'accompagner d'une meilleure régulation de la circulation de ces derniers sur le réseau non concédés afin d'éviter un report des camions sur le reste du réseau routier.**

Enfin, il est indispensable de réaliser des études approfondies afin de mieux comprendre les différents usages des autoroutes concédées et leurs parts respectives : motif de voyage, caractéristique socio-économique des usagers, fréquence d'usage, etc. Très peu d'informations sont aujourd'hui disponibles alors que ces dernières sont indispensables pour éclairer le débat sur la fixation du niveau de prix des péages.

¹⁴ [Chiffres clés. Association des Sociétés Françaises d'Autoroute. 2024.](#)

¹⁵ [Imputation aux usagers PL et VL du coût d'infrastructure des routes : Le rapport, SETRA, 2009.](#)

¹⁶ [Avenir des infrastructures routières. livret de diagnostic. 2025.](#)

De nouveaux contrats de concessions autoroutières signés avant la fin des débats sur l'avenir des concessions ?

Si le Gouvernement laisse entendre que “toutes les options sont sur la table” quant à l'avenir des concessions autoroutières, dans les faits plusieurs nouveaux contrats de concessions ont récemment été signés ou sont en passe d'être signés.

C'est par exemple le cas du projet d'autoroute A412 entre Thonon et Machilly dont le contrat de concession a été signé en octobre 2024. D'autres contrats de concession pourraient également être signés au cours de l'année tels que celui du projet d'autoroute A133-134¹⁷ à Rouen ou encore celui du projet A154 entre Dreux et Orléans¹⁸.

Afin de garantir la sérénité des débats sur cet enjeu crucial, aucun nouveau contrat de concession ne devrait être signé avant la fin des débats sur l'avenir des concessions autoroutières.

2. Un moratoire pour mettre fin aux investissements dans les nouveaux projets routiers

Si nous sommes aujourd'hui coincés dans le modèle autoroutier, cela n'en demeure pas moins un modèle insoutenable.

Selon le baromètre des mobilités du quotidien 2024 publié par Wimoov, **15 millions de personnes seraient aujourd'hui en situation de précarité mobilité**¹⁹. Cela est particulièrement vrai dans les territoires ruraux et hyper-ruraux, où l'absence de transports en commun oblige tout le monde à posséder un véhicule motorisé pour se déplacer. La voiture n'est pas soutenable pour les ménages : selon le DATA LAB du Ministère de la Transition Écologique, “avec 196,7 milliards d'euros en 2022, **les dépenses de transport** (y compris l'assurance) **représentent 14,5 % des dépenses de consommation des ménages** (...)”.

Ce problème est en lien direct avec le développement des routes et des autoroutes, qui modifient en profondeur les territoires. Elles induisent une urbanisation supplémentaire, avec des zones commerciales et des zones d'activités économiques souvent déconnectées des besoins réels des populations. Leur construction favorise une métropolisation excessive, accentuant les inégalités sociales entre villes et campagnes. Les territoires ruraux sont délaissés ou transformés en périphéries sans véritable vie locale, au profit d'un modèle urbain centralisé.

De plus, comme le dit le chercheur Nelo Magalhaes, “**l'auto-route est en fait une camion-route**”. Les projets routiers, présentés comme une réponse à des besoins locaux, sont en réalité pensés pour augmenter et fluidifier la circulation des marchandises par la route, en consolidant et étendant les axes de transport de marchandises qui quadrillent l'espace commercial européen. Les conséquences sont là : **le transport est en tête du classement des secteurs émetteurs de gaz à effet de serre en France**, avec 34 % des

¹⁷ [Réalisation du projet de liaison A28/A13 - Contournement Est de Rouen - Les services de l'État en Seine-Maritime.](#)

¹⁸ [Liaison autoroutière A154 - A120, réunion technique d'information, mars 2023.](#)

¹⁹ [Baromètre des Mobilités du Quotidien. Wimoov. 2024.](#)

émissions, contre 20 % pour l'industrie et 17 % pour l'agriculture²⁰. En France, 89 % du transport terrestre passe déjà par la route, contre 9 % par le ferroviaire et 2 % par le fluvial.

Cet aménagement du territoire autour de la circulation des marchandises par la route est visible et tangible dans toutes les villes de France. Les modèles de production, de consommation et de libre-échange génèrent des besoins illimités en nouvelles infrastructures routières dédiées au commerce longue distance, comprenant zones commerciales et entrepôts logistiques. Dès qu'un projet d'autoroute est lancé, le réseau des promoteurs s'active : ZAC, entrepôts logistiques, étalement urbain... tout cela accompagne une consommation importante de l'espace (c'est la partie immergée de l'iceberg, dont l'autoroute n'est que la partie visible).

Par exemple, autour de l'A69, 8 000 hectares supplémentaires seraient bétonnés, en plus des 360 hectares d'emprise de l'autoroute, pour l'aménagement du barreau Lavour Revel pour les camions, des déviations, et des ZAC. Plusieurs centrales à bitume, parmi les plus importantes d'Europe en termes de production, y sont également contestées, en raison des impacts catastrophiques prévus pour la santé et l'environnement.

Les infrastructures de transport sont fondamentalement dimensionnées pour le transport de marchandises – donc surdimensionnées pour d'autres usages. Et les poids lourds conduisent à une usure importante des routes (voir plus haut). Mais **le fret routier ne paie pas les investissements de construction ni leur entretien**, et cela met directement en concurrence l'économie locale, en rendant moins coûteux le transport de marchandises sur de longues distances, ce qui entraîne des marchandises moins chères. Un chiffre emblématique : les poids lourds qui rentrent en France pour simplement traverser le pays représentent 44 % des camions qui franchissent une frontière²¹.

Les autoroutes structurent le développement économique et déterminent l'usage des espaces, dans une logique court-termiste de croissance, au détriment de la durabilité d'une économie locale circulaire et de la préservation des terres agricoles pour assurer l'autonomie alimentaire des territoires. Sans parler des impacts sur l'environnement, la santé et la qualité de vie des riverains et riveraines. Ceci est une constante : les coûts cachés (pour la société comme pour les individus) sont souvent oubliés dans l'équation.

La notion d'« autoroute verte », souvent présentée comme une solution écologique permettant de réduire l'impact environnemental du transport routier, n'est qu'une fuite en avant. Elle nécessite des infrastructures (par exemple, dans le cas de l'électrification des poids lourds, une taille des batteries très importante et des bornes de recharges très performantes) qui auront des impacts environnementaux colossaux. L'électrification du transport routier de marchandises ne règle pas de manière satisfaisante la problématique de l'impact environnemental de ce secteur. Il en va de même pour la massification de la route, souvent pensée pour justifier la construction de nouvelles gares routières et voies supplémentaires aux transports en commun.

Pour mieux utiliser la route, il est essentiel de réorganiser l'espace afin de réduire l'étalement urbain et les déplacements. Cela implique de :

²⁰ [Résumé du rapport annuel du Haut Conseil pour le Climat, 2024.](#)

²¹ [Observation et statistique. n°136. Commissariat général au développement durable. 2012.](#)

- favoriser un partage de l'espace public plus propice aux modes de déplacement alternatifs à la voiture ([Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural : la FUB publie ses recommandations](#), [Aménagements piétons dans les espaces périurbains : enjeux, contraintes et opportunités - Cerema](#))
- construire une offre globale de transport de personnes durable, combinant transports en commun, vélo et marche ([Parlons Vélo ! - Élections législatives 2024 - L'Appel](#))
- coordonner les politiques publiques d'aménagement, d'urbanisme et de transport pour rapprocher logements, centres de services, activités professionnelles et lieux de loisirs ([Conférence de financement des transports : Le besoin d'une loi pluriannuelle et contraignante - Réseau Action Climat](#))
- favoriser le fret ferroviaire ([Conférence des financements : que pense SUD-Rail ?](#))
- voter un moratoire contre les projets routiers ([Pour un moratoire sur les projets routiers destructeurs - La Déroute des routes](#))

Notre réseau routier est l'un des plus denses au monde, mais nous poursuivons cette fuite en avant en voulant construire pas moins de 200 projets routiers, pour un coût cumulé compris entre 13 et 20 milliards d'euros d'argent public, et pour une longueur de plus de 1 575 kilomètres²².

Depuis mai 2022, **notre coalition demande un moratoire²³ sur tous ces projets routiers**. Ce moratoire est d'autant plus urgent à l'heure actuelle, notamment pour les projets autoroutiers, afin d'éviter que les concessions soient reconduites. Sortir du tout routier et donner une trajectoire claire d'investissement dans les alternatives à la voiture individuelle et au fret routier est désormais urgent et vital.

3. Investir dans le développement des alternatives de transport

Dans son « Plan d'investissement pour les infrastructures de transport en vue de réussir la transition écologique²⁴ », le Réseau Action Climat (RAC) évalue à **plus de 4 milliards d'euros supplémentaires par an les besoins d'investissements** nécessaires pour accélérer le développement du transport ferroviaire, des transports en commun et du vélo.

Dans le détail :

- **3 milliards d'euros supplémentaires par an pendant au moins dix ans seraient nécessaires pour faire du train un véritable moyen de transport de masse**. Ces investissements supplémentaires doivent garantir un bon entretien du réseau structurant et des petites lignes ferroviaires. Ils doivent aussi permettre d'accélérer la modernisation du réseau et notamment le développement des Services express régionaux métropolitains. Le fret ferroviaire et les trains de nuit devraient aussi bénéficier de ces investissements pour se développer.
- **Concernant le vélo, un investissement supplémentaire de 600 millions d'euros par an** doit permettre de développer 50 000 nouveaux kilomètres de pistes cyclables

²² Contribution de la coalition La déroute des routes à l'examen par la Commission développement durable de la Proposition de loi n°417 visant à instaurer un moratoire sur les projets routiers et autoroutiers, nov 2024 : https://26f701d7-efd8-4f82-8f19-48b73e6e8e60.usrfiles.com/uqdl/26f701_f8bec5181e3f42ac84eba5b368bce896.pdf

²³ L'argumentaire de la Déroute des Routes : <https://www.laderoutedesroutes.com/post/dossier-argumentaires>

²⁴ [Le vrai plan d'investissement dans les transports pour réussir la transition écologique et sociale, Réseau Action Climat, 2022.](#)

pour favoriser l'essor du vélo aussi bien dans les grandes agglomérations que dans les petites et moyennes villes ou dans les territoires ruraux.

- Enfin, **un financement régulier de 500 millions d'euros supplémentaires dans les transports en commun** devrait permettre de soutenir le développement des infrastructures et services de transports en commun y compris dans les zones moins denses afin de doubler la part des déplacements réalisés avec ce mode de transport.

Ces besoins de nouveaux investissements pourraient être totalement financés grâce à la nationalisation des profits des concessions autoroutières. En effet, les bénéfices réalisés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes ont été évalués à 4,4 milliards d'euros en 2023.

À l'inverse, le Gouvernement fait pour le moment le choix de réduire drastiquement les investissements en faveur des alternatives de transport. Les crédits du plan vélo ont par exemple tout simplement été annulés en 2024 et réduits à 50 millions d'euros pour 2025. Même chose pour le plan d'investissement ferroviaire annoncé en 2023 par Elisabeth Borne. Car si la SNCF s'est engagée à abonder de 500 millions d'euros supplémentaires le fonds de concours destiné à l'entretien et la modernisation du réseau, le Gouvernement lui n'a pour l'instant pas pris d'engagement.