Loi-cadre relatif au développement des transports : le CESE plaide pour une mobilité durable qui ne laisse aucun territoire de côté

LUNDI 2 FÉVRIER 2026

Avis adopt

→ Projet de loi-cadre relatif au dév
du secteur des transports

TRAVAUX PUBLIÉE LE 04/02/2026

Formation de travail liée : COMMISSION ÉCONOMIE ET FINANCES

Avis adopté "Projet de loi-cadre relatif au développement du secteur des transports"

Alors que le gouvernement s'apprête à fixer les grandes orientations du secteur des transports pour les années à venir, la société civile salue ce pas important mais alerte d'une part, sur le manque de visibilité des financements d'ici 2032, sur les risques d'une offre de mobilité à deux vitesses sacrifiant la desserte fine du territoire et sur la part trop importante de l'effort portée par les usagères et les usagers. Le CESE attend la future loi de programmation pluriannuelle qui doit préciser les financements intégrant les objectifs de transition écologique et d'aménagement du territoire.

L'avis a été adopté le 2 février 2026.

Lire l'avis

Quel avenir pour le développement du secteur des transports en France ?

Saisi par le Premier ministre sur le projet de loi-cadre issu des conclusions de la conférence « Ambition France Transports », le Conseil économique, social et environnemental (CESE) a partagé son analyse article par article s'appuyant sur les préconisations d'avis récents ayant trait aux problématiques des mobilités. Dix considérations complémentaires viennent enrichir cet avis.

Qu'est-ce que ce projet de loi-cadre ? Le projet de loi-cadre permet de formaliser une réflexion structurante sur le choix du système de financement des transports et, plus largement, des mobilités, orientant ainsi les choix stratégiques de la politique de transport.

Si le CESE salue l'ambition de moderniser un réseau d'infrastructures vieillissant, assimilé à une « dette grise », il alerte sur la nécessité de placer l'équité sociale et le désenclavement rural au cœur du dispositif et regrette l'absence de considérations relatives aux mobilités dans les territoires ultramarins. Ce sont des sujets sur lesquels le CESE a beaucoup travaillé ces dernières années à travers des avis portant tout autant sur les infrastructures, les mobilités et le financement de la transition écologique.

Décarboner le secteur et sécuriser les ressources

Le constat est sans appel, le secteur des transports est le premier contributeur aux émissions territoriales de gaz à effet de serre (34 %). A ce titre, le CESE regrette que le secteur aérien ne soit pas intégré dans le périmètre du projet de loi-cadre. De même, la filière du fret est insuffisamment prise en compte dans le projet de loi-cadre, ainsi que le potentiel de l'intermodalité.

Par ailleurs, les besoins d’investissements dans les mobilités sont considérables :

220 milliards d’euros sur les dix prochaines années, selon un rapport du Conseil d’orientation des infrastructures (COI) de 2022.

Jusqu’à présent, la France a insuffisamment investi dans la régénération et la modernisation de ses réseaux, notamment dans le ferroviaire où elle figure en queue de peloton de l’Europe sur les investissements/habitant/an.

Le CESE soutient l'orientation du projet de loi visant à flécher les recettes des futures concessions autoroutières vers le ferroviaire et les mobilités décarbonées. Il insiste sur la nécessité d’une **loi de programmation pluriannuelle des investissements de transport**, **afin de donner de la visibilité** aux acteurs et aux collectivités locales au-delà des cycles budgétaires annuels.

Les recommandations du CESE pour le développement du secteur des transports

Le CESE a analysé le projet de loi-cadre sous trois angles :

1. L'équité territoriale et la qualité de l’offre de services comme condition d'acceptabilité

Le CESE alerte sur le risque d'une "France à deux vitesses" et d’une desserte fine sacrifiée.
Le CESE préconise que la loi garantisse un "droit à la mobilité" effectif dans les zones rurales et périurbaines où les alternatives à la voiture individuelle restent insuffisantes. Il insiste sur la nécessité de penser le financement des « TGV d’aménagement du territoire », condition indispensable au développement économique et sociale des zones peu denses. Enfin il s’interroge sur le principe d’indexation automatique des tarifs à l’inflation sans amélioration de l’offre de services en contrepartie de hausses tarifaires.
? L’objectif : Faire du transport un levier de désenclavement et non une source supplémentaire de fracture sociale.

2. Former aux nouveaux métiers de la mobilité durable

Le secteur des transports est en pleine mutation (électrification, hydrogène, logistique du dernier kilomètre). Le CESE insiste sur l'intégration d'un volet "compétences et métiers" robuste dans la loi-cadre. Cela passe par un plan massif de formation professionnelle pour accompagner les salariés dont les métiers sont impactés par la fin des motorisations thermiques.
? L'objectif : Anticiper les mutations industrielles pour que la décarbonation soit créatrice d'emplois.

3. La gouvernance et l'implication de la société civile

Le projet de loi doit favoriser une gestion plus démocratique des transports. Le CESE recommande de systématiser et d’approfondir la consultation des comités de partenaires (usagers, entreprises, associations) sur les projets d'aménagements et de modifications tarifaires.
? L’objectif : Assurer que les solutions de transport soient en adéquation avec les besoins réels du quotidien des citoyennes et citoyens.

Les rapporteurs

Fanny Arav est économiste et urbaniste, elle s'engage très vite dans une carrière sur les sujets de transports publics collectifs. Au sein de SNCF Réseau, elle est devenue spécialiste de l'évaluation socio-économique de projet, avant d'évoluer vers l'analyse stratégique. Elle a ensuite intégré les services de relations extérieures et s'est spécialisée dans la politique de transport et industrielle, et l'innovation partenariale.
Parallèlement elle s'est investie auprès du syndicat UNSA (Union nationale des syndicats autonomes) ferroviaire dès 2006, sous un mandat d'Administratrice salariée au sein du CA de SNCF.

Jean-Marie Beauvais a créé son bureau d'études spécialisé en matière d'économies d'énergie et d'impact des transports sur l'environnement : pollution atmosphérique et sonore, accidents de la circulation, émissions de gaz à effet de serre. Pendant 40 ans, il a réalisé des prévisions de trafic et des études socio-économiques intégrant les externalités pour le compte de la Banque mondiale, du Ministère de la transition écologique, des Conseils régionaux, de la SNCF, de l'ADEME... Il est membre du Conseil national de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).

Lire l'avis

© - copyright CESE - Novembre 2026