

ASSEMBLÉE NATIONALE

22 octobre 2025

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

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-2709

présenté par

M. Nicolas Bonnet, Mme Arrighi, Mme Balage El Mariky, M. Arnaud Bonnet, M. Fournier,
Mme Pochon, Mme Sas, M. Dufau et M. Echaniz

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 21, insérer l'article suivant:**

Après l'article L. 421-263 du code des impositions sur les biens et services, est insérée une section 7 ainsi rédigée :

« Section 7 :

« Contribution poids lourds

« *Art. L. 421-264. – I. – Les véhicules de transport de marchandises qui utilisent les autoroutes et routes appartenant au domaine public routier national et les routes appartenant à des collectivités territoriales sont éligibles à une contribution.*

« La liste des routes et autoroutes soumises à la contribution est déterminée par décret en Conseil d'État, prenant en compte les avis des collectivités territoriales pour les routes leur appartenant. Les assemblées délibérantes peuvent faire remonter leur avis dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi. Cette liste est révisée au plus tard tous les cinq ans.

« II. – Les véhicules de transport de marchandises mentionnés au I sont les véhicules seuls ou tractant une remorque dont le poids total en charge autorisé est supérieur à un seuil déterminé par un arrêté du ministre chargé des transports.

« Ne sont pas assujettis à la contribution les véhicules d'intérêt général prioritaires et les véhicules et matériels agricoles définis par voie réglementaire, ainsi que les véhicules militaires.

« III. – L'assiette de la contribution est constituée par le nombre de kilomètres parcourus par le véhicule sur le réseau routier soumis à la contribution.

« IV. – Le taux kilométrique de la contribution est fonction du nombre d’essieux et du poids total en charge autorisé du véhicule. »

« Ce taux est modulé en fonction de la classe d’émissions EURO du véhicule.

« Le taux kilométrique est supérieur ou égal à 0,1 € par kilomètre.

« Le taux kilométrique de la contribution et les modulations qui lui sont appliquées sont déterminés chaque année par un arrêté du ministre chargé des transports.

« Le montant de la contribution est égal au produit du nombre de kilomètres parcourus par le taux kilométrique.

« V. – Le produit de la contribution correspondant aux sommes perçues pour l’usage du réseau routier national est affecté à l’Agence de financement des infrastructures de transport de France.

« Le produit de la contribution correspondant aux sommes perçues pour l’usage du réseau routier dont les collectivités territoriales sont propriétaires leur est affecté.

« VI. – Le présent article entre en vigueur au plus tard le 1^{er} janvier 2028. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à mettre en place une contribution poids lourds pour financer les investissements dans les infrastructures ferroviaires et routières et favoriser la décarbonation du transport routier de marchandises.

Face à l’état dégradé du réseau ferré et du réseau routier français, la qualité de service actuelle et future du transport de voyageurs et de marchandises est plus que préoccupante. Cette situation ne fera que s’aggraver, sauf si des investissements massifs sont entrepris de manière urgente. De plus, la décarbonation du transport de marchandises nécessite des investissements supplémentaires pour favoriser le report modal et réduire les émissions des poids lourds. Faute de marges de manœuvre budgétaires suffisantes, il nous faut trouver de nouvelles sources de financement.

Alors que le secteur des transports est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France avec 34% des émissions en 2023, le transport routier de marchandises ne contribue pas à la hauteur de ses externalités négatives, notamment de la dégradation des routes provoquée par le passage des poids lourds.

La mise en place d’une “contribution poids lourds” kilométrique constitue une piste légitime et sérieuse à étudier, déjà mise en place par nombre de nos voisins européens comme l’Allemagne et la Suisse. En reposant sur la distance parcourue, elle s’appliquerait de façon égale aux transporteurs routiers français et étrangers et ne provoquerait pas de distorsion de concurrence. Elle pourrait être mise en place de manière progressive, en commençant avec un taux assez bas, les principales

artères routières et les poids lourds les plus impactants, selon un calendrier précis permettant de donner de la visibilité aux acteurs du transport de marchandises.

Le rendement possible d'une telle contribution serait de plusieurs milliards d'euros par an, ce qui permettrait de couvrir largement les besoins d'investissements identifiés, non seulement sur le réseau ferroviaire et ses équipements pour le fret, mais également sur le réseau routier et pour la décarbonation des poids lourds.

Une telle contribution aurait vocation à se substituer aux contributions existantes en Alsace et dans la région Grand Est pour éviter la formation d'un mille-feuille fiscal et ainsi garantir l'existence d'une contribution nationale unique lisible.