

ASSEMBLÉE NATIONALE

23 octobre 2025

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

Commission	
Gouvernement	

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT****N ° I-3766**

présenté par

Mme Arrighi, M. Amirshahi, Mme Autain, Mme Balage El Mariky, Mme Voynet, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, M. Biteau, M. Arnaud Bonnet, M. Nicolas Bonnet, Mme Chatelain, M. Corbière, M. Davi, M. Duplessy, M. Fournier, Mme Garin, M. Damien Girard, M. Gustave, Mme Catherine Hervieu, M. Iordanoff, Mme Laernoës, M. Lahais, M. Lucas-Lundy, Mme Ozenne, M. Peytavie, Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, M. Thierry, Mme Sandrine Rousseau, M. Ruffin, Mme Sas, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian et M. Tavernier

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

L'article L. 119-7 du code de la voirie routière est complété par un VI ainsi rédigé :

« VI. – Une majoration de la redevance d'infrastructure perçue sur des tronçons routiers régulièrement saturés ou dont l'utilisation par des véhicules de transports de marchandises de plus de 3,5 tonnes cause des dommages importants à l'environnement peut être appliquée.

« Les modalités de mise en place de cette majoration sont définies par décret, en conformité avec les dispositions de l'article 7 septies de la directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La directive (UE) 2022/362 du 24 février 2022, dite « Eurovignette révisée », autorise les États membres à instaurer une majoration ciblée des redevances d'infrastructure sur les tronçons routiers saturés ou générant des dommages environnementaux significatifs. Cette possibilité, prévue à l'article 7 septies de la directive, n'a pas encore été transposée en droit français.

Cet amendement vise à combler cette lacune en introduisant, dans le code de la voirie routière, la faculté d'appliquer une majoration de la redevance d'infrastructure sur les axes les plus congestionnés ou les plus polluants. Il met en œuvre le principe du pollueur-payeur en renforçant la contribution des poids lourds aux coûts environnementaux et d'usure qu'ils engendrent, sans recourir à des dispositifs complexes de perception.

Cette majoration, d'un niveau moyen d'environ 15 %, pourrait concerner notamment les grands corridors nord-sud du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), tels que Bordeaux–Hendaye ou Montpellier–Perpignan, fortement fréquentés par des poids lourds étrangers. Elle permettrait de générer près de 400 millions d'euros par an, ressources qui peuvent servir au développement du rail et la modernisation des infrastructures transfrontalières.

En conformité avec le droit européen, ce mécanisme ciblé renforcerait la cohérence de la politique nationale des transports avec les objectifs de transition écologique.