

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

25 juin 2026

---

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

Rejeté

N° CD380

**AMENDEMENT**

présenté par

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

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 3, insérer l'article suivant:**

I. – Le 2° de l'article L. 421-193 du code des impositions sur les biens et services est ainsi modifié :

1° À la fin du troisième alinéa du *a*, les mots : « en application du *b* » sont remplacés par les mots : « ayant institué la taxe mentionnée au premier alinéa du présent article » ;

2° Le *b* est abrogé ;

3° Le *c* est ainsi modifié :

*a*) Les mots : « , en application du *b*, » sont supprimés ;

*b*) Sont ajoutés les mots : « , ayant institué la taxe mentionnée au premier alinéa du présent article ».

II. – À la fin du premier alinéa de l'article L. 4332-7 du code général des collectivités territoriales, les mots : « et répondant aux critères mentionnés au *b* du 2° de l'article L. 421-193 du même code » sont supprimés.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le présent amendement du groupe Ecologiste et Social vise à généraliser la possibilité, pour les régions, de mettre en place une contribution kilométrique sur la circulation des véhicules de transport routier de marchandises empruntant les voies du domaine public routier national mises à leur disposition, en supprimant les conditions liées au report de trafic.

À la suite du transfert entre 2019 et 2021 à la Collectivité européenne d'Alsace de la voirie nationale non concédée située sur son territoire, l'ordonnance n° 2021-659 du 26 mai 2021, prise

---

sur le fondement de la loi n° 2019-816 du 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace, a permis à cette collectivité de soumettre à une taxe les véhicules de transport de marchandises utilisant certaines parties de son réseau.

La même année, la loi « Climat et résilience » d'août 2021 a ouvert la voie à des contributions régionales visant les poids lourds.

En conséquence, en juillet 2023, l'ordonnance prévue par la loi « Climat et résilience » (ordonnance n° 2023-661 du 26 juillet 2023), a mis en place un dispositif juridique commun permettant à la Collectivité européenne d'Alsace, d'une part, et d'autre part, aux régions volontaires et supportant des reports de trafic sur leurs voies depuis des voies soumises à une autre taxe, d'instituer une contribution sur tout ou partie de leur réseau.

À l'heure actuelle, seule la région Grand Est a prévu de mettre en place une contribution « poids lourds », à l'horizon 2027, sur certaines parties des fractions du réseau routier national non concédé mises à disposition par l'État depuis le 1er janvier 2025.

Les fragilités du modèle de financement des infrastructures routières dans notre pays justifient de rouvrir le débat sur la généralisation des contributions régionales. Le financement de l'AFITF demeure en effet incertain et, à terme, la principale recette affectée de cette agence, la TICPE, est appelée à se tarir compte tenu du verdissement du parc automobile. Pourtant, les besoins en investissements, ne serait-ce que pour enrayer la spirale de dégradation du réseau routier national non concédé, sont très élevés. Et le changement climatique ne fera que les renforcer.

Dans ce contexte, il est nécessaire d'identifier une ressource pérenne, à l'abri des aléas budgétaires, pour financer le réseau routier national non concédé. La mise en place de contributions régionales, associée à la mise à disposition des régions de fractions du réseau routier national permise par la loi « 3DS », constitue à ce titre un levier particulièrement pertinent. Cet outil repose en outre sur une logique « utilisateur-payeur » vertueuse d'un point de vue environnemental.