

ASSEMBLÉE NATIONALE

2 octobre 2026

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2027 - (N° 3210)

Rejeté

N° I-CF306

AMENDEMENT

présenté par

M. Nicolas Bonnet, M. Amirshahi, Mme Arrighi, Mme Autain, Mme Balage El Mariky, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, M. Biteau, M. Arnaud 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. Roumégas, Mme Sandrine Rousseau, M. Ruffin, Mme Sas, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian, M. Tavernier, M. Thierry et Mme Voynet

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 25, insérer l'article suivant:**

Le chapitre Ier du titre II du livre IV du code des impositions sur les biens et services est complété par une section 7 ainsi rédigée :

« Section 7

« Contribution poids lourds

« *Art.* L. 421-264. – I. – Les poids lourds qui utilisent les voies du domaine public routier national mentionnées à l'article L. 121-1 du code de la voirie routière, les voies du domaine public routier national mises à la disposition des régions et les voies du domaine public routier départemental sont soumis à la contribution.

« La liste des voies soumises à la contribution est déterminée par décret en Conseil d'État, sur proposition des autorités compétentes pour les voies leur appartenant. Cette liste est révisée au plus tard tous les cinq ans.

« II. – Les poids lourds mentionnés au I sont les véhicules de catégorie N dont la masse en charge maximale techniquement admissible est supérieure à un seuil déterminé par un arrêté du ministre chargé des transports.

« Par dérogation au premier alinéa, ne sont pas assujettis à la contribution les véhicules affectés aux besoins de la défense nationale, de la protection civile, des services de lutte contre les incendies et

autres services d'urgence, des forces de police, de gendarmerie et de la douane, de l'entretien des routes, ainsi que les véhicules et matériels agricoles définis par voie réglementaire.

« III. – Le fait générateur de la contribution est constitué par l'utilisation des voies soumises à la contribution par un poids lourd.

« IV. – Le montant de la contribution est égal au produit des facteurs suivants :

« 1° Le nombre de kilomètres parcourus par le poids lourd sur les voies soumises à la contribution ;

« 2° Le taux kilométrique mentionné au V.

« V. – Le taux kilométrique est fonction du nombre d'essieux et de la masse en charge maximale techniquement admissible du poids lourd.

« Il est modulé en fonction de la classe d'émissions de polluants Euro.

« Il est supérieur ou égal à 0,1 € par kilomètre.

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

« VI. – Le produit de la contribution correspondant aux sommes perçues pour l'utilisation des voies du domaine public routier national est affecté au budget général de l'État.

« Le produit de la contribution correspondant aux sommes perçues pour l'utilisation des voies du domaine public routier national mises à la disposition des régions leur est affecté.

« Le produit de la contribution correspondant aux sommes perçues pour l'utilisation des voies du domaine public routier départemental est affecté aux départements.

« VII. – Le présent article entre en vigueur au plus tard le 1er janvier 2028. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement propose de mettre en place une contribution kilométrique pour les poids lourds.

Ce mode de transport entraîne de nombreuses externalités négatives, parmi lesquelles une importante détérioration des routes. A titre indicatif, le passage d'un poids lourd de 19 tonnes dégrade autant la chaussée que le passage de plusieurs dizaines de milliers de voitures d'une tonne.

Notre réseau national et local comporte de très nombreuses routes gratuites, certaines supportant un important trafic de poids lourds qui dégradent fortement leur chaussée. Aujourd'hui, l'entretien de

ces routes gratuites repose uniquement sur l'argent public de l'Etat, sans contribution directe des véhicules les plus à l'origine des besoins d'entretien.

Même si les acteurs français du transport de marchandises contribuent tout de même pour partie au budget de l'Etat, la situation encore plus injuste est celle des acteurs étrangers du transport de marchandises qui peuvent faire rouler des camions sur nos routes pour traverser, et aller par exemple d'Espagne en Allemagne ou d'Italie en Belgique, sans jamais contribuer financièrement à l'entretien des routes qu'ils utilisent.

Cet amendement se propose de corriger cette injustice en instaurant une contribution kilométrique des poids lourds se fondant sur le principe de l'utilisateur-payeur. De plus, en modulant son montant selon la motorisation plus ou moins propre du véhicule, elle se pourrait aussi se fonder sur le pollueur-payeur pour accompagner la décarbonation du fret routier.

Calculée à partir de la distance parcourue, cette contribution a notamment le mérite de s'appliquer de façon égale aux transporteurs routiers français et étrangers, contrairement à la TICPE qui est payée seulement lorsque le plein de carburant est fait en France.

Elle pourrait rapporter plusieurs milliards d'euros par an, ce qui permettrait de contribuer notablement aux besoins d'investissements en matière d'infrastructures de mobilité, tant dans le réseau ferroviaire que le réseau routier, qu'en matière de décarbonation du transport routier de marchandises en accompagnant les transporteurs routiers dans leur transition.

Le choix des routes concernées par cette contribution serait laissé aux gestionnaires de routes : l'Etat, les conseils régionaux, les conseils départementaux, les EPCI, etc. En retour, ils percevraient une partie des recettes faites sur leurs voiries pour mener à bien leur entretien.