



N° 2562

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 3 mars 2026.

PROPOSITION DE LOI

visant à mettre en place une contribution kilométrique poids lourds,

(Renvoyée à la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

M. Nicolas BONNET,

député.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Des investissements indispensables pour les mobilités de demain : infrastructures ferroviaires et routières, décarbonation du transport routier de marchandises.

Après des décennies de sous-investissement structurel, le réseau ferré français est dans un état global préoccupant ⁽¹⁾. De nombreuses lignes de desserte fine du territoire ont déjà été fermées et d'autres sont menacées de l'être. La SNCF souligne le risque important d'une forte dégradation de la disponibilité du réseau et de la qualité de service, tant pour les voyageurs que pour le fret, si les investissements indispensables à la régénération et à la modernisation ne sont pas entrepris de manière urgente. **Elle estime le besoin d'investissement minimal pour assurer le maintien du réseau en l'état à 1,5 milliard d'euros supplémentaire par an à partir de 2028.** Mais si nous voulons développer le transport de voyageurs et le fret et assurer l'adaptation du réseau au changement climatique, ce montant s'élève à plusieurs milliards d'euros ⁽²⁾. Dans ce contexte, il est indispensable de sortir d'une logique de l'autofinancement du rail par le rail via le fonds de concours de l'État alimenté par les bénéfices de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) ⁽³⁾.

De manière similaire, l'état du réseau routier national non concédé et des routes départementales se dégrade depuis plusieurs décennies, tant pour les chaussées que pour les ouvrages d'art. Selon le rapport de la conférence sur l'avenir du financement des mobilités, seulement 50 % des chaussées du réseau national non concédé sont en bon état et 34 % des ponts nécessitent des travaux d'entretien ou de réparation. **Le besoin d'investissement pour résorber la « dette grise » du réseau routier national non concédé est ainsi estimé à un milliard d'euros supplémentaire par an sur la période 2026-2031.**

Le secteur des transports est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France avec 34 % des émissions nationales en 2024. En

-
- 1 Assemblée nationale, Rapport de la mission d'information sur le rôle du transport ferroviaire dans le désenclavement des territoires, octobre 2025, https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/17/rapports/cion-dvp/117b1897_rapport-information
 - 2 Cour des comptes, « L'adaptation du réseau ferroviaire national au changement climatique », Rapport public annuel 2024, <https://www.ccomptes.fr/fr/documents/68851>
 - 3 Sénat, Rapport d'information sur la situation de la SNCF et ses perspectives, mars 2022, <https://www.senat.fr/rap/r21-570/r21-570.html>

particulier, la place prépondérante du transport routier de marchandises en fait un sous-secteur émetteur important avec 13 % des émissions. Alors que la SNBC3 prévoit un objectif de décarbonation du secteur à l’horizon 2050 et que la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire vise un doublement de la part modale en 2030, **la route demeure de manière écrasante le principal mode de transport de marchandises avec 89 % du volume total en 2023, contre seulement 9 % pour le fret ferroviaire**, 8 points en dessous de la moyenne européenne.

Le transport routier de marchandises présente plusieurs externalités négatives : les émissions de gaz à effet de serre, la dégradation de la chaussée, la pollution sonore, la pollution de l’air, les accidents de la route. **La dégradation des routes représente un enjeu majeur puisqu’il existe un rapport exponentiel entre la charge par essieu et l’usure de la chaussée**, le passage d’un poids lourd de 19 tonnes dégradant autant la chaussée que le passage de plusieurs dizaines de milliers de voitures d’une tonne. Pourtant, l’écart entre les tarifs des péages pour les véhicules légers et les poids lourds ne reflète pas cette différence exponentielle, et de nombreuses routes gratuites supportent un important report de trafic de poids lourds dégradant leur chaussée sans contribuer à leur entretien et causant de fortes nuisances pour les communes traversées.

Par sa position géographique, la France est un pays de transit important. Les poids lourds et les véhicules utilitaires légers étrangers y représentaient 37 % du transport routier de marchandises en 2023. Au regard de la fiscalité existante sur le transport routier de marchandises, notamment le taux réduit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) et la taxe sur l’affectation des véhicules lourds de transport de marchandises (« taxe à l’essieu »), il apparaît que les poids lourds ne contribuent pas à la hauteur de leurs externalités. En effet, un poids lourd ayant fait le plein d’essence au Luxembourg peut aujourd’hui traverser le pays sans devoir s’acquitter de la moindre taxe en France.

Des financements annoncés incertains et toujours insuffisants.

C’est dans ce contexte que le Gouvernement a conduit une conférence sur l’avenir du financement des mobilités, dite « Ambition France Transports », visant à réunir l’ensemble des acteurs des mobilités et à identifier des pistes de financement pour les prochaines années. Les conclusions de son rapport ne sont malheureusement guère surprenantes : les besoins d’investissements sont connus et reconnus, mais les

financements restent à trouver ⁽⁴⁾. C'est l'objet du projet de « loi-cadre » pour le développement des transports qui sera examiné au Parlement dans les prochains mois.

Ici, comme toujours, le coût des investissements doit être comparé aux surcoûts de l'inaction. Aujourd'hui, les moyens consacrés ne sont assurément pas à la hauteur des besoins et de l'urgence. **Or nous ne disposons pas des marges de manœuvre budgétaires suffisantes, à recettes constantes, pour financer les investissements nécessaires.** Il est donc indispensable de trouver de nouvelles sources de financement pour le rail, pour la route et pour la décarbonation du transport routier de marchandises.

La contribution kilométrique poids lourds, une piste légitime.

Face aux enjeux que nous venons de décrire brièvement, une proposition est sur toutes les lèvres et a été soulevée par plusieurs acteurs à l'occasion de la conférence sur l'avenir du financement des mobilités : créer une contribution sur le transport routier de marchandises, dite « contribution kilométrique poids lourds », pour financer les investissements nécessaires sur le réseau ferroviaire, sur le réseau routier et pour la décarbonation du transport routier de marchandises.

Force est de constater qu'une décennie après l'abandon de la dite « écotaxe », **la France figure désormais parmi les exceptions européennes puisque la plupart des pays ont instauré une contribution kilométrique sur les poids lourds** : l'Allemagne, l'Autriche, la République tchèque, la Suisse, la Belgique, la Pologne, la Slovaquie, le Portugal, le Royaume-Uni. En Allemagne, la « LKW-Maut » a été mise en place en 2005 et s'applique actuellement aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes circulant sur les autoroutes et les routes fédérales. Avec un taux variant de 15 centimes à plus de 50 centimes d'euros par kilomètre en fonction du poids total et du nombre d'essieux, elle génère 8,3 milliards d'euros par an de recettes, exclusivement affectées au financement des infrastructures de mobilités. En Suisse, la « redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations » s'applique aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes avec un taux situé autour de 3 centimes d'euros par tonne-kilomètre en fonction du poids total et de la catégorie d'émissions du véhicule.

4 Rapport de la conférence Ambition France Transports, juillet 2025, <https://conference-ambition-france.transports.gouv.fr/rapport-de-la-conference>

En France, la loi climat et résilience de 2021 a donné la possibilité aux régions et départements volontaires de créer une « écocontribution visant les poids lourds ». La collectivité européenne d'Alsace a ainsi adopté le « R-PASS », une contribution d'environ 15 centimes d'euros par kilomètre sur une partie ciblée du réseau routier, afin de faire face au report de trafic de poids lourds en transit dans la région.

Toutefois, le besoin de financement et la légitimité d'une contribution kilométrique des poids lourds existent à l'échelle nationale. À l'instar de nos voisins européens, c'est bien au niveau du pays qu'il faut mettre en place une telle contribution, ne serait-ce que pour éviter la multiplication future de contributions régionales aux modalités diverses et variées, créant un mille-feuille fiscal contraire au besoin de lisibilité et de simplification des transporteurs routiers. **Une contribution nationale unique se substituant aux contributions régionales a ainsi l'avantage d'une application identique sur l'ensemble du territoire**, en plus de respecter le principe d'égalité devant l'impôt.

Afin de cibler au mieux le transport routier de marchandises et de lutter contre le report de trafic sur les routes gratuites, elle pourrait s'appliquer dans un premier temps aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes circulant sur les autoroutes, payantes et gratuites, les routes nationales et les principales routes départementales. Dans un esprit de décentralisation, les routes nationales mises à disposition des régions et les routes départementales concernées pourraient être déterminées sur proposition des collectivités compétentes, dans le but de garantir à la fois la mise en place d'un cadre national unique, et un ciblage pertinent des axes routiers.

Une contribution kilométrique poids lourds se fonde sur les principes de l'utilisateur-payeur et du pollueur-payeur. **En reposant sur la distance parcourue, elle s'applique 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. Par exemple, en s'appuyant sur le modèle allemand, **un poids lourd standard de 19 tonnes et de 3 essieux classé Euro 3 pourrait contribuer à hauteur de 40 centimes d'euros par kilomètre**.

Le rendement possible d'une telle contribution est de plusieurs milliards d'euros par an, ce qui permettrait de couvrir largement les besoins d'investissements identifiés non seulement sur le réseau ferroviaire, mais également sur le réseau routier et pour la décarbonation du transport routier de marchandises, notamment via l'Agence de financement des

infrastructures de transport de France (AFITF) ainsi que l'affectation d'une partie des recettes aux collectivités territoriales concernées.

Enfin, l'instauration d'une telle contribution n'entraînerait pas de conséquence significative sur le prix final du produit. La collectivité européenne d'Alsace a mené une étude d'impact dont les résultats ont souligné les faibles effets de la contribution pour le consommateur final, y compris dans l'hypothèse d'une répercussion à 100 % sur le prix final du produit.

Face aux enjeux financiers et à l'urgence de la situation, il est nécessaire d'étudier toutes les solutions permettant de financer les investissements nécessaires sur le réseau ferroviaire et le réseau routier et de favoriser le report modal. L'ensemble des acteurs partage ce constat ; désormais, il faut des propositions concrètes pour y répondre. À ce titre, la mise en place d'une « contribution poids lourds » constitue une réponse légitime et crédible, déjà mise en place par nombre de nos voisins européens. **Elle est aussi mentionnée par plusieurs participants à la conférence sur l'avenir du financement des mobilités⁽⁵⁾.** Notre responsabilité est de ne pas l'écarter a priori, mais au contraire de l'étudier sérieusement et d'en débattre collectivement.

L'article unique de cette proposition de loi met en place une contribution kilométrique pour les poids lourds. La liste des routes concernées est déterminée par décret en Conseil d'État, sur proposition des autorités compétentes et de manière décentralisée : l'État pour les autoroutes, les régions pour les routes nationales et les départements pour les routes départementales. Les poids lourds soumis à la contribution sont les véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible est supérieure à un seuil déterminé par un arrêté du ministre chargé des transports, afin de permettre une mise en place progressive. Le taux kilométrique de la contribution est fonction du nombre d'essieux, de la masse du poids lourd et de la classe d'émissions de polluants ; il doit être supérieur ou égal à 0,1 € par kilomètre, et est révisé chaque année. Enfin, le produit de la contribution est affecté au budget général de l'État, aux régions et aux départements.

5 Cahiers d'acteur déposés sur le site de la conférence Ambition France Transports, <https://conference-ambition-france.transports.gouv.fr/cahiers-dacteur-deposes>

PROPOSITION DE LOI

Article unique

- ① Le chapitre I^{er} du titre II du livre IV du code des impositions sur les biens et services est complété par une section 7 ainsi rédigée :

- ② « Section 7

- ③ « **Contribution poids lourds**

- ④ « 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.

- ⑤ « 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.

- ⑥ « 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.

- ⑦ « 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.

- ⑧ « III. – Le fait générateur de la contribution est constitué par l'utilisation des voies soumises à la contribution par un poids lourd.

- ⑨ « IV. – Le montant de la contribution est égal au produit des facteurs suivants :

- ⑩ « 1° Le nombre de kilomètres parcourus par le poids lourd sur les voies soumises à la contribution ;

- ⑪ « 2° Le taux kilométrique mentionné au V.

- ⑫ « V. – Le taux kilométrique est fonction du nombre d’essieux et de la masse en charge maximale techniquement admissible du poids lourd.
- ⑬ « Il est modulé en fonction de la classe d’émissions de polluants Euro.
- ⑭ « Il est supérieur ou égal à 0,1 € par kilomètre.
- ⑮ « Le taux kilométrique et les modulations qui lui sont appliquées sont déterminés chaque année par un arrêté du ministre chargé des transports.
- ⑯ « 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.
- ⑰ « 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.
- ⑱ « Le produit de la contribution correspondant aux sommes perçues pour l’utilisation des voies du domaine public routier départemental est affecté aux départements.
- ⑲ « VII. – Le présent article entre en vigueur au plus tard le 1^{er} janvier 2028. »