



Fiche pratique

La Redevance Kilométrique Poids Lourds (RKPL)

En France, le fret routier génère près de 30 % des émissions de GES du secteur des transports, tout en profitant d'importants avantages fiscaux et d'un accès quasi gratuit au réseau routier non concédé. Pour corriger cette anomalie et accélérer la transition écologique, France Nature Environnement propose la mise en place d'une fiscalité plus équitable, capable de générer jusqu'à 1 milliard d'euros de recettes annuelles.

Quelles règles s'appliquent pour le fret routier ?

Depuis 1999, la directive dite « **Eurovignette** » constitue le principal cadre juridique européen permettant aux États membres d'appliquer une tarification spécifique aux poids lourds pour l'usage des infrastructures routières. L'objectif est clair : faire contribuer les camions à la hauteur des coûts qu'ils imposent à la collectivité, à savoir l'usure des routes, les émissions polluantes, le bruit, les embouteillages et les accidents.

Pour cela, la directive autorise et encadre la mise en place de péages ou de redevances par les États, en particulier sur les grands axes du réseau transeuropéen (RTE-T). Elle n'impose pas la création d'un système de tarification, mais en fixe les conditions lorsque celui-ci existe (plafonds tarifaires, non-discrimination, transparence, etc.), pour garantir une concurrence équitable au sein du marché intérieur européen.

En 2022, la directive a été profondément révisée (directive (UE) 2022/362) pour accélérer la transition écologique du transport routier. **Cette réforme introduit trois avancées majeures :**

› L'obligation de modulation des péages selon les émissions de CO₂ ;

› L'inclusion de la pollution de l'air dans les redevances pour coûts externes ;

› Le passage de systèmes de tarification au temps vers ceux à la distance parcourue.

D'ici 2026, plus de la moitié des pays de l'UE auront mis en place une tarification de l'usage de l'infrastructure intégrant la prise en compte des externalités (Allemagne, Belgique, Suisse,...). Cette situation fait ressortir **le retard de la France**, dans la mise en place de la révision de la Directive Eurovignette à la fois au niveau du pourcentage de kilomètres soumis à la redevance et l'intégration des externalités dans les péages.

Zoom sur un outil : « La Redevance Kilométrique Poids Lourds »

Pour rattraper le retard Français, France Nature Environnement (FNE) propose à la fois d'instaurer une redevance kilométrique poids lourds (RKPL) sur le réseau routier national non concédé et d'intégrer des externalités dans l'usage de l'infrastructure par les Poids lourds. L'idée est simple : faire contribuer les camions à chaque kilomètre parcouru, en fonction de leur impact (poids, émissions de CO₂, classe Euro, etc.). Le tarif serait modulable, à l'image de ce qui existe déjà dans plusieurs pays européens.



Comment mettre en place cette RKPL ?

Deux modalités de mise en œuvre de cette RKPL sont envisageables :

› **Une redevance sur le réseau routier national non concédé**, étendue aux itinéraires départementaux fortement impactés par le trafic poids lourds (soit environ 12 000 km), via un dispositif national centralisé piloté par l'État.

Ce système reposerait sur des technologies de télépéage modernes (satellite, GSM) et permettrait une tarification homogène à l'échelle du territoire. Une partie des recettes serait reversée aux collectivités locales gestionnaires du réseau concerné, tandis que la majorité financerait la régénération des infrastructures nationales. Ce modèle, déjà envisagé en 2010, pourrait s'inspirer des systèmes mis en place en Alsace (R-Pass), dans la région Grand Est ou directement en Allemagne (LKW-Maut), avec un tarif moyen avoisinant 18 centimes par kilomètre.

› **Une prise en compte des externalités dans les péages**, de l'usage de l'infrastructure par les poids lourds, y compris sur le réseau routier concédé (environ 9 000 km).

La directive Eurovignette permet, depuis plusieurs années, d'intégrer une partie des coûts liés à la pollution de l'air et au bruit, selon les normes Euro des poids lourds. À titre d'exemple, en Allemagne, cette prise en compte représente environ 4 centimes par kilomètre.

La France, à ce jour, a systématiquement renoncé à activer cette possibilité lors des transpositions, ce que FNE a toujours regretté. Une réflexion doit également être engagée sur l'intégration des émissions de CO₂ dans ces péages, comme le prévoit désormais la directive.

Quels bénéfices économiques, sociaux et environnementaux ?

Sur le plan social

Tout d'abord, elle permet de rétablir l'équité fiscale entre les modes de transport, en faisant contribuer le transport routier de marchandises

à hauteur de ses impacts. Alors que le rail est soumis à des péages pour l'utilisation du réseau ferré, les poids lourds bénéficient à l'inverse d'avantages fiscaux significatifs et circulent sur une grande partie du réseau routier sans contrepartie financière proportionnée. La redevance viendrait corriger cette inégalité et assurer une concurrence plus loyale entre les modes.

Sur le plan environnemental

Ensuite, elle vise à réduire les externalités environnementales et sanitaires du fret routier, en introduisant un signal prix incitatif. En modulant le tarif selon les émissions de CO₂ et les normes de pollution, elle encouragera le renouvellement du parc de véhicules vers des modèles moins polluants. Elle incitera aussi à une meilleure organisation logistique (réduction des trajets à vide, optimisation des chargements), limitant ainsi le nombre de camions sur les routes et leurs nuisances (bruit, particules, congestion).

Sur le plan économique

Enfin, la redevance permettrait de générer des ressources nouvelles pour financer la transition des mobilités, en particulier la régénération et la modernisation du système ferroviaire. Avec des recettes estimées entre 900 millions et 1,2 milliard d'euros par an, elle offrirait à l'État un levier budgétaire puissant pour investir dans des infrastructures durables, sans alourdir la dette publique.

Conclusion

La redevance kilométrique poids lourds est un levier efficace pour rétablir la justice fiscale entre modes de transport, réduire les impacts environnementaux du fret routier et financer la transition. Accessible techniquement et politiquement, elle permettrait à la France de combler son retard et de soutenir durablement le report modal.