

Ecotaxe

Note de synthèse FNTR

Publication au JO du 29 juillet 2026 – Mise en œuvre de la taxe sur l'utilisation par les poids lourds de certaines voies du domaine public routier (écotaxe régionale/départementale)

Le Journal officiel du 29 juillet 2026 publie deux décrets majeurs complétant le dispositif législatif permettant aux départements et aux régions d'instaurer une taxe sur la circulation des poids lourds sur certaines infrastructures routières. Ces textes constituent la dernière phase réglementaire de mise en œuvre du dispositif issu de la loi Climat et Résilience et de l'ordonnance du 26 juillet 2023.

1. Décret n° 2026-684 du 27 juillet 2026

A. Fixation des modalités techniques et tarifaires de l'écotaxe

Ce décret précise les règles de calcul et les paramètres que devront respecter les collectivités qui décideraient d'instaurer cette taxe.

Classification des véhicules

Le texte crée plusieurs catégories de véhicules en fonction :

- De leur poids ;
- De leur norme environnementale ;
- De leurs émissions de CO₂.

Quatre classes de poids sont instituées :

Classe PTAC

A	Moins de 12 tonnes
B	12 à moins de 18 tonnes
C	18 à 32 tonnes
D	Plus de 32 tonnes

B. Introduction d'une tarification environnementale

Le décret permet aux collectivités de différencier la taxe selon :

- La classe Euro du véhicule ;
- Son niveau d'émission de CO₂ ;
- La nature des axes empruntés.

Les coûts externes pouvant être intégrés dans la taxe concernent notamment :

- La pollution atmosphérique ;
- Le bruit ;

- Les émissions de CO₂.

Des plafonds de taxation sont fixés pour chacune de ces composantes.

Véhicules à faibles émissions

Le dispositif favorise les véhicules les moins émetteurs, avec des niveaux de taxation réduits selon leur classement CO₂ et une exonération de la composante carbone pour les véhicules de classe 5 (véhicules à très faibles émissions ou à émission nulle).

C. Transparence des données de taxation

Le décret encadre les informations que devront pouvoir consulter les transporteurs :

- Détail des trajets taxés ;
- Sections routières concernées ;
- Kilométrage retenu ;
- Modalités de calcul de la taxe ;
- Ventilation des différents tarifs appliqués.

L'accès à ces informations devra être assuré soit par le prestataire de télépéage, soit par la plateforme mise en place par la collectivité concernée.

D. Appréciation FNTR

Ce texte confirme la volonté du Gouvernement de permettre aux collectivités d'appliquer une tarification à forte composante environnementale sur le transport routier de marchandises.

Il fournit désormais l'ensemble des paramètres permettant à une région ou à un département d'élaborer concrètement une écotaxe locale. Les entreprises devront être particulièrement attentives aux futures délibérations locales qui fixeront les réseaux taxés et les tarifs effectivement retenus.

2. Décret n° 2026-693 du 27 juillet 2026

A. Contrôle, recouvrement et sanctions

Ce second décret organise le fonctionnement opérationnel du dispositif ainsi que les procédures de contrôle et de contestation.

B. Taxation d'office

Lorsqu'une irrégularité est constatée :

- Absence d'équipement requis ;
- Défaillance des données transmises ;
- Impossibilité d'établir le kilométrage effectivement parcouru ;

la collectivité pourra procéder à une taxation d'office du redevable.

L'avis de taxation devra notamment mentionner :

- Le calcul retenu ;
- Les éventuels frais de dossier ;
- Les pénalités applicables ;
- Les voies et délais de recours.

C. Réclamations et recours

Les entreprises disposeront d'un délai de 30 jours pour contester :

- Un avis de taxation d'office ;
- Un rappel de taxe ;
- Certaines facturations établies par les prestataires de télépéage.

La collectivité devra répondre dans des délais allant de 40 à 60 jours selon les procédures concernées.

Le dépôt d'une réclamation suspend le paiement des sommes contestées jusqu'à la décision de l'administration.

D. Renforcement des moyens de contrôle

Le décret autorise les services des départements, des régions et leurs prestataires habilités à accéder aux informations du système d'immatriculation des véhicules (SIV) afin :

- D'identifier les véhicules ;
- De rechercher les redevables ;
- De poursuivre les infractions à la taxe.

E. Exonération de certains véhicules

Le texte précise que les véhicules bénéficiant des dérogations au chronotachygraphe prévues par le code des transports pourront bénéficier de l'exonération prévue par le régime de taxation.

F. Sanctions

Les infractions à la taxe entrent dans le régime de l'amende forfaitaire de cinquième classe, ce qui facilite et accélère les poursuites.

G. Appréciation FNTR

Ce décret confirme la mise en place d'un dispositif de contrôle complet reposant :

- Sur le télépéage ;
- Sur des équipements de contrôle automatique ;
- Sur l'exploitation des données d'immatriculation ;
- Sur une procédure de taxation d'office en cas d'anomalie.

Pour les entreprises de transport, la qualité des données transmises par les équipements embarqués ainsi que la conservation des justificatifs de circulation constitueront des enjeux majeurs afin d'éviter les taxations forfaitaires.

À retenir

A. Ce qui change aujourd'hui

- ✓ Le cadre réglementaire de l'écotaxe locale est désormais pratiquement complet.
- ✓ Les régions et départements disposent des outils réglementaires nécessaires pour lancer leurs dispositifs de taxation.
- ✓ Les modalités de contrôle, de recouvrement, de contestation et de sanction sont désormais fixées.
- ✓ Une tarification fortement modulée selon les performances environnementales des véhicules est prévue.

B. Points de vigilance

- Risque de multiplication des écotaxes locales selon les territoires.
- Renchérissement du coût du transport routier dans les régions qui décideront d'appliquer le dispositif.
- Complexification administrative liée aux équipements embarqués, aux obligations déclaratives et aux contentieux.
- Impact potentiel sur la compétitivité des entreprises et sur les reports de trafic.