

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 novembre 2020

PLFR POUR 2020 - (N° 3522)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CF15

présenté par

M. Le Fur, Mme Audibert, M. Brun, M. Bazin, Mme Boëlle, M. Bony, M. Bourdeaux, M. Cattin,
M. Cinieri, M. Cordier, Mme Corneloup, M. Hetzel, Mme Louwagie, M. Menuel, Mme Meunier,
M. Quentin, M. Perrut, M. Reiss, Mme Serre et Mme Trastour-Isnart

ARTICLE 5

ÉTAT B

Mission « Plan d'urgence face à la crise sanitaire »

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement suppl. ouvertes	Autorisations d'engagement annulées	Crédits de paiement suppl. ouverts	Crédits de paiement annulés
Prise en charge du dispositif exceptionnel de chômage partiel à la suite de la crise sanitaire	0	0	0	0
Fonds de solidarité pour les entreprises à la suite de la crise sanitaire	-100 000 000	0	-100 000 000	0
Renforcement exceptionnel des participations financières de l'État dans le cadre de la crise sanitaire	0	0	0	0
Compensation à la sécurité sociale des allègements de prélèvements pour les entreprises les plus touchées par la crise sanitaire	0	0	0	0
Fonds d'accompagnement au verdissement du transport routier (<i>ligne nouvelle</i>)	+100 000 000	0	+100 000 000	0
TOTAUX	0	0	0	0
SOLDE	0		0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le transport routier de marchandises est le grand oublié du plan de relance. Alors que l'État fixe aux entreprises utilisatrices de poids-lourds des objectifs extrêmement ambitieux et, pour tout dire, peu réalistes en termes de basculement vers des motorisations à énergie propre, le présent amendement vise à réparer cette omission en affectant 100 millions d'euros, dans le cadre du plan de relance :

- à l'accompagnement de ces entreprises dans leur effort de verdissement de leur flotte ;
- et à l'accélération du déploiement du réseau de points d'avitaillement en énergie alternative.

A ce jour, ce réseau est insuffisant pour que le basculement vers des énergies alternatives au diesel puisse se faire sans porter atteinte à la continuité de l'activité économique.

En outre, les poids-lourds fonctionnant au gaz ou à l'électrique sont, en moyenne, 30 à 50 % plus cher que ceux fonctionnant au gazole. Alors que la durée moyenne d'amortissement d'un poids-lourd de plus de 3,5 tonnes est de l'ordre de 7 à 9 ans, l'effort financier sollicité par les pouvoirs publics est disproportionné. La concomitance de cet état de fait avec les hausses de fiscalité

annoncées sur le gazole, en particulier le gazole non-routier (GNR), rend la situation véritablement inextricable pour les entreprises concernées, le verdissement de leur flotte n'étant pas possible à un coût économiquement soutenable. Le suramortissement voté en loi de finances ne suffira par ailleurs pas à réduire cette difficulté.

En cohérence avec les objectifs du Gouvernement et de la Convention Citoyenne pour le Climat, il est donc nécessaire de consentir un effort financier spécifiquement ciblé sur le transport routier de marchandises, qu'il soit pour compte d'autrui ou en compte propre.

Dans cette perspective, le présent amendement crée un nouveau programme intitulé « Fonds d'accompagnement au verdissement du transport routier » au sein de la mission budgétaire « Plan d'urgence face à la crise sanitaire » composé d'une action intitulée « Fonds d'accompagnement au verdissement du transport routier » dotée de 100 millions d'euros d'autorisation d'engagement et de crédits de paiement et réduit de 100 millions les autorisations d'engagements et crédits de paiement ouverts au sein de l'action 01 « « Fonds de solidarité pour les entreprises à la suite de la crise sanitaire » du programme n° 357 « « Fonds de solidarité pour les entreprises à la suite de la crise sanitaire » de la mission budgétaire « Plan d'urgence face à la crise sanitaire ».