

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 2564

présenté par

M. Charles de Courson, M. Clément, M. Lassalle et Mme Wonner

ARTICLE 30

À la première phrase de l'alinéa 1, supprimer les mots :

« d'ici le 1^{er} janvier 2030 ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le texte prévoit la suppression du remboursement partiel de TICPE dont bénéficie aujourd'hui les transporteurs professionnels. Ce mécanisme de fiscalité différencié est issu de la directive européenne énergie n° 2003/96/CE (et est appliqué dans de nombreux États membres de l'Union européenne).

Nous avons tous mesuré, pendant l'année 2020 et les périodes de confinement, à quel point le travail des 600 000 conducteurs français est essentiel pour notre économie : plus de 600 000 véhicules lourds garantissent le fonctionnement de notre chaîne logistique, de l'approvisionnement des usines, des commerces, des villages et des villes sur tout le territoire.

Le transport routier de marchandises représente 89 % des flux de marchandises et 6 % du total des émissions de gaz à effet de serre en France. Ce mode de transport est dominant et le restera en raison des spécificités géographiques de la France. Pour autant, les enjeux climatiques obligent à la recherche de solutions de décarbonisation. Cela passera par une stratégie globale d'investissement au niveau des entreprises de transport dans les véhicules à énergie alternative (Biogaz, B100, électrique, Hydrogène), le développement des filières de valorisation des véhicules alternatifs d'occasion et un réseau d'avitaillement dense à l'échelle des territoires.

Aujourd'hui, avec seulement 2 % du parc roulant en énergie alternative (principalement GNV), le besoin d'investissement pour les entreprises de transports va être compris entre 7 (Biogaz) et 20 milliards d'euros (électromobilité) chaque année dans les 10 prochaines années. Avec actuellement à peine 1 milliard de marge par an, ces montants semblent déjà inatteignables pour le secteur.

La trajectoire de suppression du mécanisme de gazole professionnel à horizon 2030 (1,3 milliards de ristourne chaque année), sans capacité industrielle de renouvellement du parc de véhicules, ne

ferait que ralentir les investissements des entreprises en faveur de la transition au lieu de les accompagner. La France atteindrait alors le plus haut niveau de taxation du gazole professionnel de l'Union européenne quand l'ensemble des transporteurs européens circulant sur nos routes bénéficieraient d'un taux plus favorable.

C'est pourquoi cet amendement propose de ne pas fixer de date couperet pour la fin de cette fiscalité gazole professionnelle, tant que les données sur le développement de l'offre de véhicules lourds à motorisation alternatives et du réseau d'avitaillement correspondant ne sont pas précisées par le Gouvernement tel que prévu au II.

Le secteur du transport routier de marchandises doit s'engager plus largement dans la transition énergétique de son parc de véhicules, mais nous ne pouvons pas lui fixer des échéances qui ne seraient pas fondées au risque d'anéantir sa compétitivité déjà mise à mal par la concurrence européenne et de grever ses capacités d'investissement.