

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N ° 4939

présenté par

M. Sermier, Mme Bouchet Bellecourt, M. Thiériot, M. Cherpion, M. Jean-Pierre Vigier,  
M. Schellenberger, M. de Ganay, M. Hetzel, M. Dive, M. Reiss, M. Cattin, M. Rémi Delatte,  
M. Herbillon et M. Bazin

**ARTICLE 30**

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

« d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2030 ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

L'article 30 tel qu'il est rédigé prévoit la suppression du remboursement partiel de la TICPE pour les transporteurs routiers au 1er janvier 2030. Une mesure techniquement impossible.

Cette mesure s'inscrit dans la continuité de la "directive énergie" n°2003/96/CE à l'article 7,2 qui est déjà appliquée dans de nombreux États membres de l'Union européenne.

L'objectif est de retirer la date prévue du 1er janvier 2030 pour laisser le temps au Gouvernement de revenir vers le parlement avec une proposition plus sérieuse.

De toute évidence, le bilan de la crise sanitaire n'a pas été compris de la même manière par tout le monde. Pourtant, les français ont pu constater durant plusieurs mois le travail considérable de nos 600 000 conducteurs.

Une chaîne logistique qui a prouvé sa robustesse de l'approvisionnement des usines, des commerces, des petits villages du Jura à la capitale!

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. Il n'est pas encore question d'aborder le coût sur la filière hydrogène qui apparaît encore trop excessif même la technologie pourrait être mature d'ici 10 ans.

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 remise 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.

Cette même directive fixe un taux minimum de taxation sur le gazole de 33 €/hl en deçà duquel les pays membres ne peuvent pas descendre.

En France avec les augmentations successives depuis 2015, ce taux est de 45.19 €/hl pour les professionnels du transport.

Or, de nombreux États membres de l'Union européenne appliquent une fiscalité différenciée.

L'Espagne applique, à titre d'illustration, le minimum européen de 33€/hl, ce qui donne un avantage compétitif aux transporteurs espagnols qui, de surcroît, achètent le carburant moins cher en cuve ou à la pompe.

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 est prêt à 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.

La preuve, les transporteurs routiers étaient prêts à signer une charte pour la transition énergétique. L'ajout de cette mesure irréaliste les a fait fuir, et à raison!