

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 5266

présenté par

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

ARTICLE 30

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« Il sera également tenu compte des conclusions du groupe de travail initié par le ministère des transports sur le calendrier et les solutions de transition énergétique pour le transport routier de marchandises. »

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 Energie (n°2003/96/CE) et est appliqué dans de nombreux Etats membres.

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 (« GES ») 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 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 milliards 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 la transition au lieu de l'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 d'ajouter une clause de rendez-vous afin que les acteurs puissent se réunir et établir un état des lieux concernant les données relatives au développement de l'offre de véhicules lourds à motorisation alternative et au réseau d'avitaillement correspondant mentionné par le Gouvernement au II. Pour que le secteur du transport routier de marchandises s'engage plus largement dans la transition énergétique de son parc de véhicules, les infrastructures doivent être suffisantes et l'offre industrielle adaptée