

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

25 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

**RETIRÉ AVANT DISCUSSION****AMENDEMENT**

N ° 6973

présenté par

M. Sermier, Mme Bouchet Bellecourt, M. Cattin, M. Kamardine, M. Gosselin, M. Benassaya, M. Therry, Mme Meunier, M. Ramadier, Mme Bonnard, Mme Kuster, M. Door, Mme Beauvais, Mme Audibert, Mme Boëlle, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Corneloup, M. Reiss, Mme Louwagie, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, M. Bony, M. Bourgeaux, M. Viry, M. Teissier, Mme Dalloz, M. Manuel, Mme Poletti, M. Aubert, M. Deflesselles, Mme Serre et M. de Ganay

**ARTICLE 32**

Supprimer cet article.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le texte permet d'instituer des écotaxes régionales lesquelles entraîneraient des disparités fiscales entre les territoires.

Au delà de l'image d'une écologie punitive que cela renvoie, il s'agit une nouvelle fois d'accentuer les problèmes et difficultés logistiques dans notre pays.

A supposer que chaque région crée son propre mécanisme de taxation avec des taux, assiette et mode de perception différents, un tel dispositif s'avère très complexe à gérer et crée une rupture d'égalité devant l'impôt entre les transporteurs établis dans les régions mettant en place une telle contribution et les autres transporteurs nationaux ou étrangers. Cette disparité pourrait générer une diminution de l'offre de transport de proximité et serait inefficace d'un point de vue environnemental en concentrant les flux sur certains axes.

La transition énergétique du transport de marchandises suppose un investissement massif des entreprises du secteur dans les véhicules à énergie alternative (le surcoût lié au renouvellement du matériel se situe entre 130 % et 430 %). Le poids fiscal d'une écotaxe rendrait encore plus lointaine une telle transition.

Aussi, cet alourdissement fiscal serait en partie répercuté sur les industriels et in fine sur les consommateurs résidant dans les régions ayant mis en place une telle contribution.

Enfin, en se limitant à autoriser les régions à percevoir une contribution spécifique assise sur le transport routier de marchandises, la mesure ne précise aucun objectif à atteindre. Serait-ce financer les infrastructures ? Dans ce domaine, le transport routier de marchandises contribue déjà par la taxe annuelle à l'essieu (200 M€ par an).

Si l'objectif est le report modal, il n'est pas envisageable à court terme et rien ne garantit que l'augmentation du prix de transport pousserait à le faire. En effet, depuis 1985 la part du transport routier de marchandises est passée de 65 % à 89 %. Le transport fluvial ou ferroviaire ne dispose pas d'un réseau suffisant pour répondre aux besoins des industries et des consommateurs français. De plus, à supposer que ce réseau existe, le dernier kilomètre sera toujours effectué par le camion. Ainsi, sans donner de gages de construction d'un réseau modal efficient offrant la souplesse et la rapidité du transport terrestre, l'écotaxe ne conduit, au moins dans un premier temps qu'à alourdir la fiscalité des entreprises françaises de transport routier de marchandises déjà fortement contributrices.