

ASSEMBLÉE NATIONALE

10 octobre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2272)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N ° I-2021

présenté par

M. Saint-Martin et Mme Gregoire

ARTICLE 16

I. – Substituer à l’alinéa 32 les quatre alinéas suivants :

« 2° Manutention portuaire dans l’enceinte des ports suivants :

« a) Les ports maritimes mentionnés à l’article L. 5311-1 du code des transports ;

« b) Les ports fluviaux composant le réseau transeuropéen de transport défini à l’article 2 du règlement n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l’Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n ° 661/2010/UE ;

« c) Les ports fluviaux, autres que ceux mentionnés au b du présent 2°, qui sont situés sur un itinéraire du réseau transeuropéen de transport mentionné à ce même b et dont tout ou partie de l’activité est dédiée au transport international de marchandises. »

II. – En conséquence, à l’alinéa 42, substituer aux mots :

« maritimes au sens de l’article L. 5311-1 du code des transports »

les mots :

« listés au 2° du II de l’article 265 *octies* B ».

III. – Compléter cet article par l’alinéa suivant :

« X. - Les pertes de recettes résultant du présent article sont compensées, à due concurrence, par une augmentation des droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement a pour objet d'étendre aux ports fluviaux participant au commerce international de marchandises les dispositions prévues par l'article 16 pour accompagner les ports maritimes dans le cadre de la suppression des tarifs réduits de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) pour les carburants sous condition d'emploi.

Les dispositions du texte soumis par le Gouvernement prévoient, pour les besoins de la manutention portuaire, des tarifs réduits de TICPE sur le gazole non routier et de TICFE sur l'électricité. Ces tarifs réduits ont pour objet d'éviter que la réforme prévue à l'article 16 ne défavorise les ports français par rapport aux ports concurrents des autres États membres de l'Union européenne et conduise soit les armateurs à faire le choix de ports étrangers soit à un report de trafic vers le réseau routier pour l'acheminement des marchandises entre les ports maritimes et le reste des territoires.

Or certains ports fluviaux sont, au regard de cet objectif, dans la même situation que les ports maritimes :

- ceux qui sont identifiés comme des infrastructures constitutives du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) ;
- ceux qui sont situés sur les itinéraires de ce réseau, et sont donc connectés aux réseaux de transports des autres États membres.

En effet, au-delà de leur situation de concurrence directe avec les ports internationaux, ces ports fluviaux sont un maillon essentiel de la concurrence intermodale : toute augmentation du coût de la manutention risque donc de conduire à un report vers d'autres modes de transport plus fortement émetteurs de gaz à effet de serre, en particulier le transport routier, et /ou à un report vers d'autres corridors.

Les principaux ports concernés seront dans les voies du Nord (Dunkerque, Lille, Dourges, Valenciennes), à l'Est (Thionville-Illange, Metz, Nancy, Strasbourg, Colmar, Mulhouse), en Île-de-France (Paris/Gennevilliers et Paris/Bonneuil-sur-Marne) ainsi que le long du corridor Rhône-Saône (Chalon-sur-Saône, Mâcon et Pagny, Villefranche-sur-Saône, Lyon, Vienne-Sud Salaise, Arles).