

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 4944

présenté par

M. Sermier, Mme Bouchet Bellecourt, M. Thiériot, Mme Audibert, Mme Boëlle, M. Cherpion, M. Jean-Pierre Vigier, M. Schellenberger, M. de Ganay, M. Jean-Claude Bouchet, M. Hetzel, M. Parigi, Mme Corneloup, M. Dive, M. Reiss, M. Cattin, Mme Louwagie, M. Cinieri, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Trastour-Isnart, M. Saddier, M. Rémi Delatte et M. Bazin

ARTICLE 32

Supprimer l'alinéa 2.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement permet une nouvelle fois de constater que la réponse au dérèglement climatique se trouve dans la taxation.

Cette mesure est une fausse bonne idée pour la simple et bonne raison qu'elle entraînerait des disparités fiscales en fonction des régions et des départements.

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 et départements mettant en place une telle contribution et les autres transporteurs nationaux ou étrangers.

De plus, elle entraîne un effet pervers à savoir l'éloignement du transporteur du point de livraison.

A ce propos, la complexité d'un barème différentiel ne répondrait qu'à moitié à ce problème. Car une entreprise qui livre dans un périmètre de 200 km paierait la même écotaxe régionale d'un transporteur qui fait 1000 km.

Le coût sera plus impactant pour l'entreprise locale et favorisera le transporteur longue distance.

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.

Il serait même illusoire de penser que les recettes perçues seraient toutes dirigées vers la transition énergétique du secteur. Quant aux infrastructures, le transport routier de marchandises contribue déjà par la taxe annuelle à l'essieu (200 M€ par an).

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.

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 quelconque gage 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.

A noter que si les départements venaient à développer des taxes différentes à l'intérieur d'une même région, l'incompréhension serait d'autant plus forte.

Tel est l'objectif de la demande de suppression.