

ASSEMBLÉE NATIONALE

23 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° 1227

présenté par
Mme Ménard

ARTICLE 30

Rédiger ainsi cet article :

« I. – Pour le gazole routier utilisé pour la propulsion des véhicules lourds de transport de marchandises, il sera envisagé une évolution de la fiscalité du gazole professionnel dans l'objectif d'atteindre un niveau équivalent au tarif d'accise sur le gazole applicable aux véhicules particuliers d'ici le 1^{er} janvier 2030. Cette évolution s'accompagne d'un soutien à la transition énergétique du secteur du transport routier.

« II. – À l'issue de la présidence française de l'Union européenne en 2022, le Gouvernement présente au Parlement un rapport proposant une trajectoire permettant d'atteindre l'objectif mentionné au I, en tenant compte des échéances de convergence de la fiscalité énergétique au niveau européen, du développement de l'offre de véhicules lourds à motorisation alternative au gazole d'origine fossile mis sur le marché et des réseaux correspondants d'avitaillement en énergie. 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.

« III. – Dans l'hypothèse où les deux rapports mentionnés au II feraient apparaître que la transition énergétique du transport routier de marchandises ne peut être réalisée de manière significative avant la date mentionnée au I, du fait de l'absence d'offre de véhicule ou d'infrastructure suffisante, dans des conditions économiquement soutenables et sans entamer la compétitivité des opérateurs de transport, le calendrier et l'échéance d'évolution de la fiscalité du gazole professionnel seront revus. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Taxer le transport routier n'est pas une solution. Au contraire, c'est frapper fort non en faveur de l'environnement mais contre notre économie. Le transport routier de marchandise en France, c'est 650 000 salariés et près de 40 000 entreprises. Il est indispensable au bon fonctionnement de notre pays, au dynamisme et à l'attractivité de nos territoires. Il est aussi primordial dans l'objectif de réindustrialisation.

En outre, on ne peut pas d'un côté promouvoir les entreprises françaises et le « fabriqué en France » et de l'autre encourager les entreprises européennes de transport routier à conquérir des parts de marchés dans notre pays. Car l'augmentation de la fiscalité sur le gazole routier, ce n'est ni plus ni moins que d'abandonner ce secteur aux entreprises européennes plus compétitives car moins taxées.

Enfin, la promotion de la transition écologique ne peut fonctionner si elle est idéologique. Actuellement, la production de véhicules alternatifs au diesel n'est pas suffisante et la technologie n'est pas assez avancée. En outre, les stations d'avitaillement ou les points de recharge sont inadaptés aux enjeux de la logistique.

Par ailleurs, dans certaines régions comme l'Occitanie, le transport routier de marchandises pourrait être vertueusement remplacé par le fret ferroviaire. Malheureusement, l'absence de ligne TGV entre Montpellier, Béziers et Perpignan contribue à une saturation routière croissante par le trafic des camions internationaux en transit. En effet, le corridor n°6 de fret transeuropéen est interrompu de Montpellier à Perpignan, et seule la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan pourra, à terme, dégager les autoroutes A63, A9 et A6 du fret routier qui ne cesse de croître avec le développement important du port de Barcelone et de ses 5 millions de conteneurs annuels qui y débarquent à destination de toute l'Europe.

De nombreuses études démontrent d'ailleurs qu'en l'absence de cette LNMP, il faudra poursuivre le doublement de l'A9 dans les années à venir, ce qui ne peut aller de pair avec une réelle politique environnementale.

Cette transition écologique doit être pragmatique. Changer en 10 ans les 600 000 camions qui constituent le transport routier est impossible.

Il est proposé ici de tenir compte de la faisabilité de la transition énergétique du transport routier avant de mettre en place la hausse de la fiscalité pour ce secteur.