

ASSEMBLÉE NATIONALE25 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 6970

présenté par

M. Sermier, M. Bazin, M. Gosselin, M. Door, M. Herbillon, M. Bony, M. Teissier, M. Aubert et
M. de Ganay

ARTICLE 30

Rédiger ainsi cet article :

« I. – Pour le gazole routier utilisé pour la propulsion des véhicules lourds de transport de marchandises, sera envisagée 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, et 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 du rapport issu 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 d'une offre de véhicules ou d'infrastructures suffisantes, 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

Cet amendement travaillé avec les entreprises de transport et de la logistique de France est un amendement de repli si la suppression ne pouvait être votée.

Il s'agit ici de proposer un mécanisme de fiscalité différencié appliqué ailleurs dans l'Union européenne.

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 décarbonation. 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.