ASSEMBLÉE NATIONALE

5 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Rejeté

AMENDEMENT

N° I-CF2224

présenté par

Mme Arrighi, M. Bayou, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, Mme Chatelain, M. Fournier, Mme Garin, M. Iordanoff, M. Julien-Laferrière, Mme Laernoës, M. Lucas, Mme Pasquini, M. Peytavie, Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, Mme Rousseau, Mme Sas, Mme Sebaihi, M. Taché, Mme Taillé-Polian et M. Thierry

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 5, insérer l'article suivant:**

L'article 209-0 B du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Le tableau du deuxième alinéa du II est complété par les lignes ainsi rédigées :

«

Contribution additionnelle				
TONNAGE (en unités du système de jaugeage universel)	Jusqu'à 1 000	De 1 000 à 10 000	De 10 000 à 25 000	Plus de 25 000
Montant (en euros)	0,00	0,05	0,11	0,18

»

2° L'article est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« VI. – Le produit de la contribution additionnelle est affecté à Voies navigables de France. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La France possède la plus dense voie navigable en Europe (8500 km), mais utilise beaucoup moins son réseau par rapport à ses voisins belges, allemands et hollandais. Le transport fluvial de marchandises consomme et émet en moyenne de 4 à 7 fois (et jusqu'à 10 fois moins en zone urbaine) que le transport routier pour chaque tonne transportée.

En 2021 avec 52,5 millions de tonnes transportées, le transport fluvial de marchandise affiche une hausse de + 3,1 % en volume par rapport à 2020. Cela représente l'équivalent de plus de 2,5 millions de camions évités sur les routes. Les coûts externes globaux pour la société (nuisances sonores, accidents et pollution) sont de 2 à 4 fois moins élevés que la route à la tonne transportée.

Le dernier rapport du COI indique des avancées budgétaires pour l'entretien et la régénération qui ont permis de ralentir le vieillissement du réseau sans encore « inverser la tendance ». L'amélioration du patrimoine fluvial n'a pas encore atteint le niveau souhaitable.

La loi climat et résilience de 2021 prévoit un doublement de la part modale du fret ferroviaire et l'augmentation de moitié du trafic fluvial dans le transport intérieur de marchandises pour 2030. Cette régénération doit s'accompagner du développement du réseau secondaire dans le but d'améliorer l'offre de fret massifiée (ferroviaire et fluvial en cohérence avec les développements portuaires) en concordance avec les besoins des entreprises.

Cet amendement s'inscrit dans la même lignée en demandant aux bénéficiaires de la niche fiscale que constitue la taxe au tonnage, un effort afin de contribuer au développement du transport fluvial et à la transition écologique. Par principe nous prônons la suppression de cette niche fiscale qu'est la taxe au tonnage, taxe qui fait perdre beaucoup d'argent au trésor public. Cependant, face à l'insuffisance des politiques de report modal notamment au profit du transport fluvial, cette contribution additionnelle peut constituer un pas vers la valorisation de ce secteur à fort potentiel.