

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

13 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° I-CF1092

présenté par

Mme Maximi, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, M. Arnault, Mme Belouassa-Cherifi, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Cadalen, M. Caron, M. Carrière, Mme Cathala, M. Cernon, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Coulomme, M. Delogu, M. Diouara, Mme Dufour, Mme Erodi, Mme Feld, M. Fernandes, Mme Ferrer, M. Gaillard, Mme Guetté, M. Guiraud, Mme Hamdane, Mme Hignet, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Lahmar, M. Laisney, M. Le Coq, M. Le Gall, Mme Leboucher, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lejeune, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Élisabeth Martin, M. Maudet, Mme Mesmeur, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Nosbé, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Ratenon, M. Saint-Martin, M. Saintoul, Mme Soudais, Mme Stambach-Terreiroir, M. Taché, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé et M. Vannier

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 9, insérer l'article suivant:**

Après l'article L. 122-4-4 du code de la voie routière, il est inséré un article ainsi rédigé :

« *Art. L. 122-4-4.* – Sur les sections d'autoroute soumises à péage définies à l'article L. 122-4, il est institué, à compter du premier janvier 2025, une redevance additionnelle sur les externalités négatives dont l'assiette est constituée des véhicules de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge est supérieur à trois tonnes et demie.

« Le montant de la redevance est calculé conformément aux dispositions de l'annexe III *bis* de la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

« Le taux de cette redevance additionnelle est déterminé chaque année par un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et du budget. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement du groupe LFI-NFP vise à introduire dans les péages supportés par les véhicules routiers de marchandises la prise en compte des externalités de ce mode de transport.

Le transport routier de marchandises par poids lourds en France représente chaque année environ 296 milliards de tonnes-kilomètres. Un trafic aussi intense a des effets directs sur les communes proches des tracés autoroutiers, que cela soit en termes de bruit et en termes de qualité de l'air. La seule pollution de l'air engendre des coûts de 101 milliards d'euros et 48 000 décès prématurés par an en France. Ces coûts indirects de nos modes de transport et de consommation sont directement supportés par les cotisations des travailleurs via la sécurité sociale.

L'article 7 *quater* de la Directive Eurovignette 3 du 27 septembre 2011 permet aux États membres d'introduire dans les péages routiers des poids lourds une prise en compte de coûts externes concernant la pollution de l'air et le bruit. Le Gouvernement français a soutenu les dispositions de cette directive, regrettant d'ailleurs qu'elle n'aille pas plus loin dans la prise en compte des externalités du transport routier. Cela n'a pas empêché les différents Gouvernements d'oublier opportunément de transcrire ces dispositions dans le droit national.

Le présent amendement vise donc à permettre d'appliquer en France les dispositions prévues dans cette directive européenne et à dégager de nouvelles recettes, qui pourront alors être orientées pour développer les transports de marchandises alternatifs à la route, en premier lieu les transports ferroviaires et fluviaux. Elles pourront en outre être employées à financer les communes victimes des nuisances engendrées par la proximité d'une autoroute.

En étant exigible à tous les transporteurs empruntant le réseau routier français, cette taxe additionnelle sera sans impact sur le pavillon routier français. En effet, le pavillon étranger, qui représente 127,8 milliards de tonnes-kilomètres, et utilise le réseau français pour transiter entre les pays européens, sera également soumis à cette contribution. Cette internalisation permettra, en appliquant le principe de pollueur-payeur, de réduire les distorsions de concurrence dont bénéficie aujourd'hui le transport routier.

Pour ces raisons, nous proposons de créer une taxe sur les externalités négatives engendrées par le transport routier de marchandises.

Cet amendement a été travaillé avec le Réseau Action Climat.