

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 octobre 2025

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 1906)

Commission	
Gouvernement	

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**SOUS-AMENDEMENT****N ° I-3868**

présenté par

M. Bernhardt, M. Allisio, M. Amblard, Mme Auzanot, M. Ballard, Mme Bamana, M. Barthès, M. Baubry, M. Beaurain, M. Bentz, M. Bigot, M. Bilde, M. Blairy, Mme Blanc, M. Boccaletti, Mme Bordes, M. Boulogne, Mme Bouquin, M. Bovet, M. Buisson, M. Casterman, M. Chenu, M. Chudeau, M. Clavet, Mme Colombier, Mme Da Conceicao Carvalho, M. de Fleurian, M. de Lépinau, Mme Delannoy, M. Dessigny, Mme Diaz, Mme Dogor-Such, M. Dragon, M. Dufosset, M. Dussausaye, M. Dutremble, M. Evrard, M. Falcon, M. Florquin, M. Fouquart, M. Frappé, M. Gabarron, Mme Galzy, M. Gery, M. Giletti, M. Gillet, M. Christian Girard, M. Golliot, M. Gonzalez, Mme Florence Goulet, Mme Grangier, Mme Griseti, M. Guibert, M. Guinot, M. Guitton, Mme Hamelet, M. Houssin, M. Humbert, M. Jacobelli, M. Jenft, M. Jolly, Mme Joncour, Mme Josserand, Mme Joubert, Mme Laporte, Mme Lavalette, M. Le Bourgeois, Mme Le Pen, Mme Lechanteux, Mme Lechon, Mme Lelouis, Mme Levavasseur, M. Limongi, M. Lioret, Mme Loir, M. Lopez-Liguori, Mme Lorho, M. Lottiaux, M. Loubet, M. David Magnier, Mme Marais-Beuil, M. Marchio, M. Markowsky, M. Patrice Martin, Mme Martinez, Mme Alexandra Masson, M. Bryan Masson, M. Mauvieux, M. Meizonnet, M. Meurin, M. Monnier, M. Muller, Mme Mélin, Mme Ménaché, M. Ménagé, M. Odoul, Mme Parmentier, M. Perez, M. Pfeffer, Mme Pollet, M. Rambaud, Mme Ranc, M. Rancoule, M. Renault, Mme Rimbert, M. Rivière, Mme Robert-Dehault, Mme Roullaud, Mme Roy, Mme Sabatini, M. Sabatou, M. Salmon, M. Schreck, Mme Sicard, M. Emmanuel Taché, M. Jean-Philippe Tanguy, M. Taverne, M. Tesson, M. Tivoli, M. Tonussi, M. Villedieu, M. Vos et M. Weber

à l'amendement n° 1920 (Rect) de M. Ott

ARTICLE 14

I. – Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« 4° Le transport de marchandises et d'équipements dont le lieu de chargement et le lieu de déchargement sont situés dans un rayon maximal de 150 kilomètres l'un de l'autre. »

II. – La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent sous-amendement vise à exonérer de la taxe sur les véhicules de transport de marchandises l'ensemble des transports de proximité effectués dans un rayon de 150 kilomètres, dans une logique de circuits courts et de préservation de l'économie locale.

En Alsace, la mise en place de la taxe poids lourds répond à une demande forte et légitime des habitants de la région : réduire le trafic de poids lourds qui encombre leurs autoroutes et leurs routes. Ce trafic est majoritairement constitué de véhicules étrangers en transit à travers l'Alsace, qui utilisent intensivement les infrastructures régionales sans y contribuer fiscalement, tout en générant des nuisances importantes (pollution, bruit, congestion, dégradation des routes). L'objectif de l'écotaxe alsacienne est donc de réduire ce transit devenu trop important, tout en préservant l'économie de la région. Il serait donc paradoxal et contre-productif de pénaliser les entreprises locales qui font vivre le territoire au même titre que les camions de transit qui ne font que le traverser.

Ce constat peut également être fait à l'échelle nationale, dans la mesure où le cadre juridique de la taxe sur l'utilisation par les poids lourds est de portée nationale. Toute région volontaire peut ainsi décider de l'instituer sur son territoire. Si aujourd'hui seules la Collectivité européenne d'Alsace et la Région Grand Est l'envisagent, d'autres collectivités confrontées aux mêmes problématiques de transit pourraient suivre (régions frontalières, axes autoroutiers saturés, corridors de fret européens).

En exonérant les transports dont le trajet est inférieur à 150 kilomètres, le présent sous-amendement établit une distinction objective et mesurable entre le trafic local, qui correspond à l'activité économique normale du territoire (approvisionnement des entreprises, livraisons aux commerces, transport de production locale), et le trafic de transit longue distance, qui constitue l'essentiel des nuisances que les collectivités territoriales souhaitent réguler.

Cette distinction par la distance répond à un triple objectif environnemental, économique et social :

- Objectif environnemental : favoriser les circuits courts et limiter les émissions de CO₂ liées au transport longue distance

- Objectif économique : préserver la compétitivité des entreprises locales et le dynamisme économique des territoires face à une taxe qui vise avant tout le transit international. Soutenir la réindustrialisation et les filières locales.

- Objectif social : maintenir l'emploi local dans les secteurs qui dépendent du transport routier de proximité (BTP, industrie, agriculture, artisanat, commerce).

En permettant aux entreprises locales de continuer à fonctionner normalement tout en taxant le transit longue distance, ce sous-amendement réconcilie les deux objectifs légitimes des territoires concernés : moins de poids lourds sur leurs routes, mais une économie locale dynamique et compétitive.