

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2026

-CADRE RELATIF AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS - (N° 2740)

Rejeté

N° CD577

AMENDEMENT

présenté par
M. Fiévet, Mme Le Feur, Mme Lubet et Mme Carteron

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 18, insérer l'article suivant:

I. – La section II du chapitre IV du titre I^{er} de la première partie du livre I^{er} du code général des impôts est complétée par un article 244 *quater* Z ainsi rédigé :

« Art. 244 quater Z. – I. – Les établissements de crédit et les sociétés de financement mentionnés à l'article L. 511-1 du code monétaire et financier peuvent bénéficier d'une déduction d'impôt au titre des prêts sans intérêt ou à taux bonifié octroyés aux entreprises de transport routier de marchandises ou de voyageurs pour financer l'acquisition ou la location, dans le cadre d'un contrat de crédit-bail ou d'un contrat de location avec option d'achat, de véhicules de transport de marchandises ou de personnes dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 3,5 tonnes et qui utilisent exclusivement l'énergie électrique ou l'hydrogène comme source d'énergie.

« II. – Le montant de la déduction d'impôt est égal à la baisse de rendement subie par l'établissement de crédit ou la société de financement au titre du prêt à taux bonifié ou sans intérêt par rapport à un prêt consenti aux conditions du marché.

« III. – Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article, notamment le plafond du montant du prêt, sa durée maximale ainsi que les modalités de détermination et de suivi du crédit d'impôt. »

II. – Le I n'est applicable qu'aux sommes venant en déduction de l'impôt dû.

III. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence 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 amendement vise à lever le principal verrou financier qui bloque la transition énergétique du transport routier : l'accès au crédit pour l'achat de poids lourds zéro émission.

Si les dispositifs de suramortissement et de baisse de fiscalité énergétique sont nécessaires, ils interviennent en cours ou en fin d'exercice comptable. Or, le secteur du transport routier, majoritairement composé de TPE et de PME, se heurte immédiatement au mur du financement initial. Un poids lourd électrique ou à hydrogène représentant un investissement de deux à trois fois supérieur à son équivalent thermique, les banques commerciales manifestent une forte frilosité à financer ces actifs à des taux compétitifs, de surcroît lorsque leurs clients sont des entreprises de petite taille, aux bénéfices peu élevés et à la trésorerie généralement faible.

Afin d'y remédier, cet amendement crée un mécanisme de « Prêt vert bonifié Poids Lourds », décliné sur le modèle éprouvé des prêts à taux zéro. Par le biais d'un crédit d'impôt incitatif accordé aux établissements de crédit, l'État prend à sa charge le coût de la bonification des taux d'intérêt. Ce dispositif permettra aux transporteurs d'emprunter à des conditions très avantageuses pour acquérir ou louer (LOA, crédit-bail) des véhicules de plus de 3,5 tonnes exclusivement électriques ou à hydrogène.

En complément de ce dispositif fiscal proposé dans le présent amendement, l'intervention opérationnelle de Bpifrance sous forme de garantie publique ou de co-financement pourrait éventuellement être recherchée par le Gouvernement pour sécuriser totalement les lignes de crédit ainsi accordées par les banques partenaires aux PME du secteur.