

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2026

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

Non soutenu

N° CD583

AMENDEMENT

présenté par
M. Thiébaut, Mme Violland, M. Brard, M. Roseren et M. Blanchard

ARTICLE 18

I. – Après l’alinéa 6, insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 3° L’État, ses établissements publics et les sociétés dont l’État ou ses établissements publics détiennent, directement ou indirectement, plus de la moitié du capital, dont la facturation totale payée de prestations de transport public routier de marchandises excède un montant fixé par décret. »

II. – Compléter cet article par les trois alinéas suivants :

« VI. – La perte de recettes résultant pour l’État du 3° du II 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.

« VII. – La perte de recettes résultant pour pour les collectivités territoriales du 3° du II 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.

« VIII. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du 3° du II est compensée à due concurrence par la majoration de 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 d’appel propose d’étendre à l’État, à ses établissements publics et aux sociétés à capitaux majoritairement publics l’obligation de recours à des véhicules à émission nulle pour le fret routier qu’ils commandent.

L'article 18 crée une obligation de recours à des véhicules à émission nulle pour le fret routier commandé par les grands donneurs d'ordre, selon une trajectoire croissante jusqu'en 2036. Toutefois, le II en réserve l'application aux seuls acteurs privés. L'État, ses établissements publics et les sociétés à capitaux majoritairement publics se trouvent ainsi exclus du champ de l'obligation, alors même qu'ils comptent parmi les principaux donneurs d'ordre de transport du pays.

Cette situation n'est pas justifiée. L'État ne saurait imposer aux entreprises privées une trajectoire de décarbonation qu'il ne s'applique pas à lui-même pour le fret qu'il commande. En orientant ses propres marchés de transport vers les véhicules à émission nulle, la puissance publique soutient la structuration de l'offre et la montée en charge de la filière, au bénéfice de l'ensemble des donneurs d'ordre soumis à la même trajectoire.

Le seuil de facturation à partir duquel la sphère publique est assujettie est renvoyé à un décret, par parallélisme avec le régime applicable aux donneurs d'ordre privés.