

Compte-rendu

Compte rendu des auditions qui ont eu lieu le 18 mai devant la commission des finances du Sénat, saisie pour avis sur le PJJ Climat & résilience, sur les **projets** :

- **D'écotaxe régionale**
- **Et d'une trajectoire de suppression de l'avantage fiscal de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) des transporteurs routiers**

La question de la transition écologique du transport routier de marchandises vers des **véhicules électriques** a été abordée à plusieurs reprises.

M. Claude Raynal, président. - Nous nous penchons aujourd'hui sur la fiscalité du transport routier de marchandises, un sujet sensible et symbolique, comme l'histoire récente a su en témoigner. Plusieurs articles du projet de loi dit « Climat et résilience », dont notre commission s'est saisie pour avis sur le rapport de notre collègue Christine Lavarde, concernent le transport routier de marchandises. Nous connaissons la fragilité de la filière, dont les marges sont réduites, qui est très fortement exposée à la concurrence et qui souffre d'une harmonisation européenne incomplète. Le secteur représente plus de 400 000 emplois directs et il est majoritairement composé d'un tissu de petites et moyennes entreprises. Même si sa transition énergétique est entamée, sa part dans les émissions des transports est loin d'être anodine. Les poids lourds représentent environ 20 % des émissions de l'ensemble des véhicules routiers. La décarbonation du parc de véhicules lourds de transport routier de marchandises doit donc être une priorité. Dans le cadre de cette table ronde, nous nous intéresserons à deux dispositifs qui, à n'en pas douter, susciteront des débats lors de l'examen du projet de loi au Sénat. Premièrement, l'article 30 du projet de loi prévoit, à l'horizon 2030, un objectif de suppression du tarif réduit de TICPE dont bénéficie aujourd'hui le transport routier de marchandises. Cette disposition s'inspire d'une proposition de la convention citoyenne pour le climat. Le rapport sur l'impact environnemental du budget de l'État annexé au projet de loi de finances pour 2021 estime à 1,27 milliard d'euros par an cette dépense fiscale, classée parmi les dispositifs contraires aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effets de serre. Deuxièmement, nous allons discuter de l'article 32 du projet de loi, qui prévoit une habilitation du Gouvernement à légiférer par ordonnance pour permettre aux régions, dans le cadre d'une expérimentation qui sera instituée par l'article 7 de la loi dite 4D (décentralisation, différenciation, déconcentration et décomplexification), de créer une contribution portant sur le transport routier de marchandises. Si certaines d'entre elles ont appelé de leurs vœux le pouvoir de taxer les véhicules lourds en transit, toutes les régions ne sont pas intéressées par le dispositif. Il sera par ailleurs intéressant de pouvoir discuter de l'organisation et des objectifs de cette contribution expérimentale, notamment au regard du projet d'ordonnance diffusé la semaine dernière et visant à instaurer ce dispositif pour la Collectivité européenne d'Alsace. Pour faire le point sur ces sujets, nous avons le plaisir d'accueillir quatre intervenants, que je remercie d'avoir accepté notre invitation : M. Marc Papinutti, directeur général des infrastructures, des transports et de la mer ; M. Rodolphe Lanz, secrétaire général de la fédération nationale des transports routiers ; et, en visioconférence, MM. Michel Neugnot, président de la commission transports et mobilité de Régions de France et

premier vice-président du conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté et Gérard Allard, expert transports pour France nature environnement . Je donne d'abord la parole à M. Marc Papinutti pour un propos liminaire qui devrait nous éclairer sur le contenu, les objectifs et la portée des deux dispositifs contenus dans le projet de loi « Climat ».

M. Marc Papinutti, directeur général des infrastructures, des transports et de la mer. - (...) Mais la TICPE, ou son équivalent, ne sont pas homogènes en Europe. Le premier sujet est donc la concurrence pour le transport routier international. Seule l'Allemagne a un niveau de fiscalité supérieur au nôtre. L'Espagne est à 0,33 euro par litre, la Belgique à 0,35, le Luxembourg à 0,365. L'Allemagne est à 0,47, au-dessus de la France. La proposition de la Convention citoyenne était de mettre en oeuvre une diminution progressive du mécanisme de remboursement de TICPE qui aurait été entamée dès 2021 mais nous avons conscience de la sensibilité qu'aurait une telle mesure sur les coûts d'exploitation des transporteurs. La proposition du Gouvernement est relativement simple : il s'agit de présenter un objectif de convergence entre le tarif de TICPE de droit commun et le tarif de TICPE sectoriel dont s'acquitte le transport routier, mais sans en fixer la trajectoire immédiate. On privilégie un caractère programmatique, **avec une cible de suppression du remboursement de TICPE dont bénéficie le transport routier à l'horizon 2030.** Après la présidence française du Conseil de l'Union européenne en 2022, un rapport précisera la manière d'atteindre cet objectif. L'inégalité de fiscalité en Europe est nuisible, et il faut promouvoir la convergence au niveau européen si l'on ne veut pas induire une concurrence excessive. Dans le même temps, nous avons pris des mesures pour **favoriser la transition énergétique du transport routier de marchandises : le suramortissement** pour les véhicules propres, une enveloppe pour le soutien à l'acquisition de véhicules lourds électriques ou à hydrogène - avec un **bonus maximum de 40 % du coût d'utilisation du véhicule, et dans une limite de 50 000 euros** pour un poids lourd. Le transport routier de marchandises utilise des véhicules produits par plusieurs producteurs qui ne sont pas uniquement français. Dans le cadre d'une « Task Force camions propres », **nous réfléchissons depuis le début de l'année avec les constructeurs et l'ensemble des professionnels du transport routier à une convention qui permettra de définir une trajectoire partagée de décarbonation du secteur.**

L'article 32 est plus simple. Il organise la reproduction du modèle que nous allons mettre en place dans la Collectivité européenne d'Alsace. **Une écocontribution s'appliquera non seulement aux véhicules internationaux mais aussi aux véhicules nationaux.** L'assiette sera fixée au-dessus de 3,5 tonnes par la Collectivité européenne d'Alsace. Cette contribution s'appliquera sur un réseau routier qui sera transféré aux régions dans le cadre d'une expérimentation prévue par la loi 4D, présentée en Conseil des ministres la semaine dernière. La contribution pourrait être étendue aux départements si des effets de bord devaient se manifester. Lorsque la Collectivité européenne d'Alsace a émis le vœu d'imposer une écocontribution, la région Grand Est a manifesté son inquiétude quant aux reports de trafics qu'elle pourrait provoquer sur son propre réseau. Le raisonnement de l'Alsace a été le même à l'origine. Il tirait les conséquences de l'instauration d'une taxation sur les poids lourds en Allemagne : la LKW-Maut. La finalité est de faire contribuer les poids lourds aux coûts d'aménagement et d'entretien de la route, de réduire les impacts environnementaux du transport routier de marchandises, et de prendre en compte ses externalités négatives. Le débat existe depuis la directive Eurovignette de 1999. La contribution s'appliquerait, sur le réseau transeuropéen des transports et sur les autoroutes, aux véhicules dont le poids total

est supérieur à 3,5 tonnes. Elle peut être répercutée aux usagers, mais de manière très strictement encadrée par le droit européen. Son montant est **limité aux coûts d'infrastructure** - exploitation, entretien, maintenance -et aux frais financiers correspondants - ainsi qu'aux externalités qui sont évaluées dans un barème figurant dans les annexes de la directive. **Le niveau de la redevance doit être modulé en fonction des émissions du véhicule, et d'autres paramètres, notamment pour remédier aux problèmes de congestion.**

La directive impose que les péages et droits d'usage soient appliqués sans discrimination directe ou indirecte en fonction de la nationalité du transporteur. On ne peut donc prévoir une écocontribution qui ne s'appliquerait qu'à des véhicules étrangers. La loi 4D proposera aux régions volontaires une expérimentation de cinq ans de transfert de l'intégralité du réseau routier national de leur territoire à l'exception des axes concédés et de quelques axes que l'État conserverait.

M. Claude Raynal, président. -Nous allons poursuivre avec M. Rodolphe Lanz, secrétaire général de la Fédération nationale des transports routiers, qui devrait nous faire part du sentiment de la filière des transporteurs routiers sur ces deux dispositifs.

M. Rodolphe Lanz, secrétaire général de la Fédération nationale des transports routiers (FNTR). - En ce qui concerne la suppression de ce que vous appelez l'avantage fiscal de TICPE pour le transport routier de marchandises, cette mesure s'inscrit dans une continuité, puisqu'elle arrive après les 4 centimes par litre en 2015 - pour solde de tout compte de l'abandon de l'écotaxe - et les 2 centimes par litre en 2020, pour contribution supplémentaire au financement des infrastructures, qui ont tout de même pesé pour 520 millions d'euros sur le secteur du transport routier. Les orientations prises par la Convention citoyenne pour le climat, reprises dans l'article 30 du projet de loi, gardent le même cap. Jusqu'à présent, la hausse de la fiscalité du gazole n'a pas prouvé son efficacité mais pourtant on poursuit dans cette logique avec cette disposition.

Or **cette mesure fragilisera essentiellement le pavillon français.** Le remboursement partiel de la TICPE n'est en rien une niche fiscale ou un avantage fiscal. C'est tout simplement l'instauration d'un gazole professionnel, pour éviter les distorsions de concurrence qui résultent notamment des écarts de taxation des carburants au sein des États membres de l'Union européenne. Les rabots successifs du remboursement vont créer encore plus de distorsions de concurrence avec les pavillons étrangers, accroître les écarts de compétitivité, et ouvrir encore plus grandes les portes de la concurrence déloyale, notamment aux pavillons de l'Est. Cette suppression franco-française du remboursement partiel de TICPE va certes apporter des recettes nouvelles - 1,3 milliard d'euros - mais elle ne va certainement pas réduire le nombre de poids lourds ou l'impact carbone du secteur. Par contre, elle sera mortifère pour les entreprises de transport routier français, déjà fortement impactées par la crise sanitaire. Et elle sera destructrice d'emplois. Pourtant, la crise sanitaire a mis en évidence le rôle stratégique et vital du transport routier de marchandises : il est le garant de l'autonomie du pays. Comment aurions-nous fait pendant la crise sanitaire sans un pavillon français fort ?

L'approche européenne, indispensable, doit pointer vers une convergence des fiscalités. C'est ce qui est inscrit dans l'article 30. Nous tenterons, sous la présidence française, d'avancer en ce sens. Mais il ne faut pas oublier qu'en matière de fiscalité européenne, l'unanimité est requise ! Je souhaite beaucoup de courage aux négociateurs français pour l'obtenir sur la fiscalité du carburant en Europe... D'une manière générale, l'alourdissement de la fiscalité ne se traduit pas par davantage de report modal. Une hausse importante du prix du transport routier de marchandises ne contribue pas à une hausse de la part du transport ferroviaire. Si la part du fret routier reste la même, la proposition contenue à l'article 30 va générer exclusivement une distorsion de prix en faveur des

pavillons étrangers. **Nous suggérons donc d'alourdir la fiscalité des chargeurs, des donneurs d'ordre, plutôt que celle du pavillon français.** Les organisations professionnelles l'ont proposé. L'idée était d'impliquer davantage les entreprises donneuses d'ordre pour changer leur comportement. **Cette piste de réflexion a été rejetée par le ministère sans avoir été sérieusement approfondie.** La trajectoire fiscale envisagée par l'article 30 n'est pas réaliste en raison de la non-effectivité de l'offre. La Task Force sur la transition énergétique rassemble des constructeurs, des énergéticiens et des transporteurs, mais également l'État, pour définir une trajectoire concertée de transition énergétique et, in fine, travailler sur des énergies alternatives aux énergies fossiles. On peut supposer qu'il y aura une clause de revoyure. Il faut impérativement prendre en compte les résultats des travaux de la Task Force. Or le 20 mai, celle-ci publiera un rapport intermédiaire. Nous préconisons de prendre véritablement en compte ses travaux, pour savoir s'il est possible de travailler à si courte échéance sur une transition énergétique du secteur. Les aides disponibles actuellement ont été évoquées. Pour utiliser le suramortissement, encore faut-il avoir du résultat ! Nous avons d'ailleurs proposé un prêt garanti par l'État pour investir dans le transport routier de marchandises, qui n'a pas été accepté par Bercy. En ce **qui concerne le plan de relance et les véhicules propres, un bonus de 50 000 euros par camion a été prévu, mais pour des véhicules qui n'existent pas...** Et les premiers travaux de la Task Force nous disent qu'**un véhicule électrique lourd coûte cinq à six fois le prix d'un véhicule répondant à la norme Euro 6** : ce ne sont pas 50 000 euros qui vont faire la différence ! **De plus, il faut produire en nombre, des dizaines de milliers de véhicules par an. Et il faut un réseau d'avitaillement.** D'ailleurs, l'article 25 parle de 2040. Il faudrait que l'article 30 et l'article 25 soient en cohérence... La fin des énergies fossiles, en 2040, peut coïncider, éventuellement, avec la fin de la trajectoire de baisse de la ristourne sur le TICPE pour le gazole. Sinon, il n'y aura aucune cohérence dans le projet de loi. Il faut une vraie effectivité de l'offre, qu'il s'agisse des constructeurs ou des énergéticiens.

L'article 32, avec l'écotaxe régionale, vise le report modal. Alors que la fiscalité est toujours plus importante sur le transport routier de marchandises, celui-ci réalise aujourd'hui 89 % du transport de marchandises contre 67 % en 1985. Il y a aucune preuve qu'une hausse importante du prix du transport routier de marchandises contribuera à accroître le report modal. D'ailleurs, le transport routier de marchandises est le premier client du transport ferroviaire ! Il n'y a pas d'opposition des modes, mais des complémentarités. Et ce n'est pas en taxant le transport routier de marchandises qu'on développera le fret ferroviaire.

La hausse de la fiscalité prévue dans l'article 32 va simplement pénaliser encore un peu plus la compétitivité des entreprises locales, mais aussi de leurs clients - donc toute l'industrie locale. À la fin, c'est le pouvoir d'achat du consommateur qui en souffrira, dans une période de crise économique et sociale. Les exemples étrangers montrent bien que la mise en oeuvre d'une écotaxe ne produit pas les effets escomptés. En Belgique, cela n'a pas contribué du tout à la diminution du nombre de poids lourds circulant sur les routes écotaxées, bien au contraire : après deux ans de mise en oeuvre, on a observé une hausse de 6 %. On nous dit qu'il faut contraindre les poids lourds en transit à utiliser les autoroutes plutôt que le réseau secondaire, gratuit. Je réponds que 76 % des trajets sont effectués sur le réseau autoroutier. La présence de poids lourds sur le réseau national et départemental est principalement liée aux transports régionaux de proximité, puisque seule la route est en mesure d'assurer une desserte fine du territoire, ou aux trajets permettant l'accès aux zones de chargement et de déchargement chez le client. Donc, aucune solution ne permet d'atteindre cet objectif sans impacter l'activité régionale ou les dessertes locales. Enfin, l'instauration des écotaxes régionales suppose un préalable, la loi 4D, et un éclaircissement sur la possibilité de créer des écotaxes départementales. Elle soulève des interrogations. Il ne peut être envisagé de laisser une région instaurer son modèle de contribution sans cohérence avec les autres. La Collectivité

européenne d'Alsace, avec le projet d'ordonnance qui a été publié, a pris de l'avance. Le principe retenu y est la taxation au kilomètre, alors que, dans le même temps, en Île-de-France, Mme Péresse annonce une vignette ! Il va falloir agrandir les pare-brise si toutes les régions imposent leur vignette... La cohérence des décisions, d'une région à l'autre, est centrale. On ne pourra pas s'en passer. Par ailleurs, le dispositif alsacien nécessite un équipement électronique embarqué. D'autres exemples étrangers montrent bien que tout ce qu'on nous raconte sur l'écotaxe n'est pas exact. Ainsi, la Cour suprême espagnole, le 13 mars 2021, a jugé impossible de taxer uniquement des portions de route ou certains types de tonnages. L'idée de ne taxer que les poids lourds en transit, avec une compensation pour les transporteurs nationaux, a été retoquée également par la Cour de justice de l'Union européenne, dans une décision concernant l'Allemagne. Bref, cet article 32 n'apporte aucune réponse concrète aux objectifs recherchés, et il va fragiliser essentiellement le transport routier français, un secteur vital et stratégique. Pour nous, il n'a rien à faire dans le projet de loi climat.

M. Claude Raynal, président. - Nous allons à présent entendre M. Michel Neugnot, qui nous fera part du point de vue des régions concernant la contribution sur le transport routier de marchandises dont il est question à l'article 32.

M. Michel Neugnot, président de la commission « Transports et mobilité » de Régions de France. - Qu'il s'agisse des voyageurs ou du fret, il ne faut pas opposer les moyens de transport les uns aux autres. Dans certains cas, et notamment pour les produits dangereux, le fret ferroviaire a une très grande efficacité - mais il faut nécessairement organiser l'intermodalité. Le camion reste le seul moyen pour aller au bout de la desserte. Vouloir opposer les modes de transport les uns aux autres est irréaliste. Les régions ont aussi la compétence économique. Force est de constater, depuis une trentaine d'années, le développement du fret par camion et la diminution du fret ferroviaire. Pour autant, cette évolution n'a pas bénéficié au pavillon français. La valeur ajoutée du fret, en France, a été captée par des compagnies de transport par camion internationales, non françaises. Pis : à l'international, le pavillon français n'a quasiment plus sa place. Il serait donc urgent de promouvoir une harmonisation fiscale européenne pour garantir une égalité de traitement et pour faire cesser les distorsions de concurrence. S'ajoute à cette évolution la crise que nous vivons. La décarbonation de nos modes de vie doit être promue, en raison de l'urgence climatique. Il faudra donc donner les inflexions et impulsions nécessaires pour traiter à la fois le sujet économique et l'urgence climatique, qui impose de donner plus de poids au fluvial et au ferroviaire lorsque c'est justifié, et de favoriser les modes de transport les plus décarbonés. Mais autant de régions, autant de points de vue ! Il faut donc prendre le temps de la réflexion et du dialogue. Chaque région a ses positions. Plusieurs sont partantes pour des expérimentations. C'est le cas des régions Grand Est, Île-de-France, Normandie, Nouvelle-Aquitaine et Occitanie. D'autres le sont moins, comme la Bourgogne-Franche-Comté, la Bretagne, le Centre-Val de Loire, les Hauts-de-France, les Pays de Loire, ou la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. La perception de cette contribution n'est pas le seul sujet : son affectation mérite aussi débat. Si l'on veut être efficace dans le bilan carbone des transports, il faut que la transition des modes alternatifs au diesel arrive le plus rapidement possible. Il faut donc massifier rapidement. La taxe peut être affectée sur les infrastructures, mais on pourrait aussi l'affecter à la décarbonation des camions. Sur ce point, il n'y a pas de positions tranchées des régions, mais une volonté d'ouvrir le champ de réflexion le plus largement possible, et de faire de l'expérimentation. Tous les transports sur moins de 150 kilomètres sont des transports de proximité qui ne peuvent pas être réalisés par des moyens autres que le camion. Il faut donc des solutions qui prennent en compte tous ces paramètres et fixent quel est l'objectif que l'on recherche, si possible de manière consensuelle.

M. Claude Raynal, président. - Nous allons conclure ce tour de table avec M. Gérard Allard, expert transport pour France Nature Environnement, qui devrait nous donner son éclairage sur les enjeux de la taxation du transport routier de marchandises.

M. Gérard Allard, spécialiste transports et mobilités à France Nature Environnement. - Lorsque nous avons lu le projet de loi présenté par le Gouvernement, et notamment les deux articles dont nous parlons aujourd'hui, nous avons pensé qu'il s'agissait uniquement de cocher une case pour 2022, en réalisant deux objectifs proposés par la Convention citoyenne. On voit toutes les difficultés d'application, qui ont été évoquées par ceux qui sont intervenus avant moi. J'ai suivi les débats à l'Assemblée nationale, où de nombreux amendements ont été déposés pour supprimer ces deux articles. Nous pensons qu'il ne faut pas les supprimer, mais qu'il faut essayer de les améliorer, sans illusions sur les difficultés d'application. L'objectif, ne l'oublions pas, est de réduire l'impact carbone des transports, pour éviter des catastrophes, qui ne manqueront pas de se produire dans quelques dizaines d'années, si ce n'est avant - on voit déjà tous les dérèglements climatiques qui surviennent. Notre position sur les transports de marchandises est qu'il faut transporter moins, mieux, et autrement. Il faut transporter plus local ; utiliser au mieux les capacités des infrastructures et des moyens de transport ; et favoriser le report modal, ferroviaire mais aussi fluvial. Le fluvial a aussi besoin d'aide pour profiter du report modal. Je ne ferai pas de bashing contre le transport routier, qui sera toujours nécessaire à notre vie. Si on atteint les objectifs ambitieux qu'a fixés le gouvernement, il conservera toujours au moins 75 % de parts de marché. L'article 30 prévoit l'abandon de l'avantage fiscal du gazole professionnel pour le transport routier de marchandises. Il est lié à deux conditions, qui seront difficiles à réunir. La première est l'accélération du processus de convergence des fiscalités au niveau européen : la France a annoncé que, lors de sa présidence européenne en 2022, elle allait faire tout son possible - mais l'unanimité est loin d'être acquise ! On pourrait déjà remonter le plafond du minimum de perception, de 33 centimes à 40 ou 45 centimes par litre. Ce serait déjà une belle réalisation. La France, du reste, n'est pas le pays qui taxe le plus le gazole professionnel en Europe. L'Allemagne et les Pays-Bas le taxent davantage. La seconde condition est **le développement d'une offre suffisante de motorisations alternatives**. Il est bienvenu d'accompagner financièrement les entreprises qui voudraient faire évoluer leur motorisation. Pour accélérer la mise en oeuvre de cet objectif, il faudrait supprimer l'exonération de la contribution climat énergie pour tous les carburants qui en bénéficient.

Le représentant de la Fédération nationale des transports routiers nous dit qu'en 2014 le Gouvernement s'était engagé à ce que l'augmentation de 4 centimes des taxes sur le gazole vaudrait solde de tout compte, mais si l'on considère les milliards d'euros qui devaient être perçus avec l'écotaxe, on voit que l'on est loin du solde de tout compte. C'est pourquoi nous sommes pour une trajectoire de rattrapage de la taxe carbone, dès le PLF 2022. J'ai suivi les débats sur l'eurovignette depuis 2005, puis ceux de l'écotaxe - que vous aviez votée à l'unanimité. L'écotaxe a été supprimée très rapidement en 2014, malgré les investissements importants qui avaient été réalisés, c'est d'autant plus un gâchis qu'une compensation avait été accordée en amont, avec la diminution de moitié de la taxe à l'essieu en 2011 et l'autorisation, à compter du 1er janvier 2013, de la circulation des poids lourds de 44 tonnes, au détriment des transports ferroviaire et fluvial.

Nous savons les difficultés que pose cette contribution spécifique, qu'on ne nomme plus écotaxe, ses modalités pratiques sont encore à définir. Un amendement à l'Assemblée nationale a utilement prévu une prise en compte des externalités négatives du transport routier, ce qui est conforme à la directive eurovignette. Notre pays est encore bien frileux sur ce point, voilà des années que nous demandons une telle prise en compte des coûts externes, en particulier sur les péages autoroutiers, sans jamais être entendus. Des régions sont favorables à la contribution proposée à l'article 32- je

demande à voir, car il me semble y avoir beaucoup d'incompréhensions. Je pense que le plus simple aurait été de revenir au dispositif du Grenelle 1, pour faire prendre en charge les infrastructures routières plus directement par le transport routier - et je crains fort que le mécanisme imaginé aujourd'hui posera de nombreuses difficultés juridiques.

Nous n'ignorons pas non plus le problème de la concurrence européenne. Il faut en conséquence que les transporteurs étrangers participent davantage à l'entretien de nos infrastructures routières. Dès lors qu'ils utilisent principalement le réseau autoroutier, nous avons proposé d'augmenter les péages des véhicules lourds et d'abonder à due concurrence l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) pour qu'elle investisse dans les modes de transport alternatifs.

M. Jean-François Husson, rapporteur général. - Face à la concurrence intraeuropéenne importante, qui se joue avec règles fiscales différentes, le Gouvernement cherche une convergence avec ses partenaires européens. Cependant, les difficultés étant si importantes qu'on ne peut guère escompter une issue rapide, qu'est-ce que la France peut espérer ? Ensuite, quel est le panorama de la fiscalité applicable chez nos voisins ? Élu d'un département voisin du Luxembourg, je sais que ce sujet est déterminant. La contribution que pourrait mettre en oeuvre la Collectivité européenne d'Alsace ne manquera pas de provoquer un effet de déport vers le reste de la région Grand-Est, et tout particulièrement sur le sillon lorrain qui traverse l'ex-région Lorraine. Il faut de la cohérence dans notre démarche. Attention, le sujet est très délicat, on l'a vu avec les bonnets rouges puis les gilets jaunes, on ne peut pas dire que le Gouvernement ne soit pas prévenu...

Mme Christine Lavarde, rapporteur. - Notre économie est-elle prête à assumer nos objectifs politiques ? Dans les auditions, **les industriels nous disent que la difficulté n'est pas tant de produire des véhicules « propres », de convertir des motorisations pour les rendre plus vertueuses que de garantir leur avitaillement** : quelle est la stratégie en la matière, pour permettre aux véhicules « propres » de rouler sur l'ensemble du territoire ?

M. Stéphane Sautarel. - **Quels objectifs et quelle trajectoire pour développer l'électromobilité ?** Les délais industriels et d'équipement paraissent peu compatibles avec la date de 2030, et il faut compter aussi qu'**une date rapprochée limitera les recherches pour améliorer les autres motorisations et, en particulier, les biocarburants**, qui seront délaissés si la mobilité devient tout électrique. Je m'interroge sur la compatibilité des délais avec la réalité économique et les capacités de production des constructeurs. À ce titre j'aimerais en savoir plus sur les avancées de la Task Force.

M. Hervé Maurey. - Je partage l'objectif de réduire la part des poids lourds, mais pour le faire sans punir le routier, il faut aussi être plus incitatif avec le fret ferroviaire et le fluvial ; or, je n'ai pas entendu de propositions concrètes dans ce sens : le Gouvernement en a-t-il ? Ensuite, on parle d'une priorité à la « décarbonation » des poids lourds, mais l'aide plafonne à 50 000 euros, pour un surcoût d'environ 200 000 euros par camion ; **le ministre délégué chargé des transports a laissé entendre que l'aide pourrait être relevée : qu'en est-il ?**
(...)

M. Bernard Delcros. - Quelles sont les mesures concrètes qu'envisage le gouvernement, à la fois pour accélérer le développement de motorisations alternatives mais aussi pour développer le transport de marchandises par voies ferrées, sachant que la France est en retard sur ce plan ?

M. Philippe Tabarot. - Les coûts de collecte de la nouvelle contribution seraient importants, d'autant plus importants qu'elle serait organisée par région : est-ce le cas, et dans quelle proportion ? Le choix d'une vignette ou d'une taxation kilométrique peut-il influencer ce coût ? Quel dispositif serait le plus simple et le moins onéreux ? Pour la trajectoire de suppression de l'avantage de TICPE comme pour la contribution régionale, comment fonctionnera concrètement la refacturation des charges, entre les donneurs d'ordres et les transporteurs ? Est-il possible de favoriser une refacturation aux donneurs d'ordres par la loi ? La Belgique a fait le choix d'une écotaxe régionale. En quoi le dispositif belge est-il comparable à ce que propose l'ordonnance relative à la Collectivité européenne d'Alsace ? Disposons-nous de retours d'expérience de leur part ? Faudrait-il prévoir l'interopérabilité de la contribution française avec les dispositifs mis en place dans les pays limitrophes ?

M. Michel Neugnot. - Le dispositif proposé à l'article 32 n'est pas tout à fait adapté aux attentes des régions en raison des effets de bord, il vaudrait mieux avoir une réflexion plus globale, indépendante de la question du transfert d'une partie du réseau routier aux régions. Ensuite, il y a des incertitudes financières relatives à ce transfert. Enfin, il faut préciser l'objectif de la mesure : s'agit-il de financer des infrastructures ou d'accélérer la décarbonation des transports ? La stratégie d'avitaillement, effectivement, est décisive et elle doit impliquer l'ensemble des vecteurs : l'hydrogène, les batteries mais aussi le gaz naturel véhicule (GNV). Il en va de la crédibilité de l'État sur la transition écologique.

(...)

M. Rodolphe Lanz. - On s'interroge beaucoup sur la trajectoire idéale, une Task Force conduit des travaux... qui vont aboutir après la loi, c'est dommage. Or l'objectif en la matière, c'est bien de parvenir à une vision commune entre les transporteurs, les constructeurs, les énergéticiens et l'État. Ensuite, **on oublie vite, dans cette transition énergétique, le rôle des biocarburants, qui sont importants et même indispensables**, car on ne va pas passer immédiatement des énergies fossiles à l'électrique et à l'hydrogène. On met la focale sur les constructeurs, ils sont de bonne volonté, mais je signale au passage qu'il n'y a plus guère de constructeurs français, ce qui limite le poids de l'État dans la définition d'une stratégie en la matière... **La question de l'avitaillement est déterminante, mais elle n'est pas totalement abordée par la Task Force.** Nous allons le souligner dans la suite des travaux car des déploiements massifs d'argent public et privé devront être prévus. **Nous avons le sentiment que la trajectoire fiscale proposée ne correspond pas du tout à une trajectoire de transition énergétique nous permettant d'anticiper le renouvellement de notre flotte à un coût raisonnable.** Le moindre mal, ce serait déjà que ce texte soit cohérent. Entre les articles 25 et 30, il faudrait fixer la même échéance, pas 2030 mais 2040, quitte à faire un point d'étape en 2030 pour savoir où l'on en est en termes d'offre constructeurs et de déploiement du réseau d'avitaillement. Ce serait plus logique. De plus, nous en sommes pour ainsi dire certains, en 2030, nous n'aurons pas les solutions alternatives, ni le réseau d'avitaillement nécessaire. Dans ces conditions, les obligations pour 2030 ne pourront se faire qu'au détriment d'un secteur entier de l'économie française. Sur l'écotaxe, il faut raisonner avec ce qu'il est possible de faire, ou bien on manque la cible. J'entends dire qu'on va taxer le transit international, mais il faut savoir qu'on ne pourra pas taxer comme on veut, distinguer les camions étrangers des français, ou encore compenser pour les seuls camions français, ce n'est guère possible. Il faut voir également qu'en mettant en place l'écotaxe sur son territoire, une région va pénaliser en réalité l'ensemble des transporteurs, au-delà des seules régions limitrophes. Même si la distance moyenne du transport de marchandises est de 150 kilomètres, les Bretons ont bien compris et montré qu'avec l'écotaxe, les régions périphériques sont affectées, leur économie tout entière subit des surcoûts. Donc même si l'écotaxe n'est en place que dans quelques régions, personne ne sera exempt, tout le monde sera impacté.

M. Marc Papinutti. - Je répondrai aux rapporteurs par écrit. En quelques mots, cependant : le Gouvernement a un projet de fret ferroviaire, qui a été analysé par le comité d'orientation des infrastructures, la stratégie est en cours de finalisation. Des financements ont été mobilisés pour le fret ferroviaire dès le plan de relance pour le wagon isolé, les tarifications des sillons, l'aide au transport combiné, les autoroutes ferroviaires et si la stratégie en cours de validation ne figure pas dans ce projet de loi « climat et résilience », elle existe bien. **L'avitaillement, ensuite, est effectivement un point décisif**, nous en sommes tous conscients. Il y a des plans généraux sur l'hydrogène, sur les véhicules légers, ils se déploient et incluent les problèmes d'avitaillement. **La task force a l'ambition de définir une trajectoire économique complète qui prend en compte également la question de l'avitaillement. L'électromobilité ne pourra se déployer si l'on n'a pas des bornes de recharge en nombre suffisant.** Concernant l'article 32, l'ordonnance pour la Collectivité européenne d'Alsace est au Conseil d'État. L'objectif n'est pas d'instaurer un péage, mais une taxation qui ne saurait être affectée, car elle ira à une collectivité territoriale. Sur le coût de gestion, les systèmes ont beaucoup évolué depuis une dizaine d'années, en particulier pour la géolocalisation - et je suis convaincu que des solutions interopérables seront accessibles bien plus facilement qu'auparavant. Je crois également que, dans ce débat, il faut aller au-delà du seul transport routier de marchandises, il faut pouvoir inclure l'ensemble de la chaîne qui fait la valeur ajoutée, en particulier la logistique, et raisonner de manière multimodale. Je pense à nos travaux sur la stratégie des grands ports maritimes français et de la réaffectation de certaines activités en France qui sont complémentaires au transport en tant que tel. Merci pour ces échanges, libres comme d'habitude au Sénat, je préciserai les éléments techniques par écrit aux rapporteurs.

M. Claude Raynal, président. - Merci aussi de répondre, par écrit, à cette question : pourquoi la piste consistant à alourdir la fiscalité des donneurs d'ordres n'a-t-elle pas été retenue ?