

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>13050</b>	<b>De M. Éric Straumann ( Les Républicains - Haut-Rhin )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt;</b> Transition écologique et solidaire		<b>Ministère attributaire &gt;</b> Transports
<b>Rubrique &gt;</b> énergie et carburants	<b>Tête d'analyse &gt;</b> Suppression du bénéfice du gazole non routier dans le secteur fluvial	<b>Analyse &gt;</b> Suppression du bénéfice du gazole non routier dans le secteur fluvial.
Question publiée au JO le : <b>09/10/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>21/07/2020</b> page : <b>4981</b> Date de changement d'attribution : <b>07/07/2020</b>		

### Texte de la question

M. Éric Straumann interroge M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur l'annonce de la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) lors d'une réunion tenue le 18 septembre 2018 aux professionnels la suppression du bénéfice du gazole non routier (GNR) pour une série de secteurs économiques à compter du 1er janvier 2019. Cette mesure aura un impact économique très important sur les entreprises de transport de passagers du secteur fluvial soumises à un taux réduit de TICPE au titre de l'arrêté du 10 novembre 2011. Cette mesure créera pour le secteur fluvial une augmentation de coût de 50 % sur le second poste de dépense après le personnel dans le compte d'exploitation des entreprises de navigation (10 % en moyenne des charges d'exploitation), dans une période haussière du prix du baril de pétrole. Au total cette mesure engendrera un surcoût de 18 millions d'euros en 2019, à rapporter à un secteur qui génère annuellement 400 millions d'euros de chiffre d'affaires et est majoritairement constitué de très petites entreprises. Ainsi, deux opérateurs alsaciens, acteurs économiques incontournables du tourisme fluvial : le Port autonome de Strasbourg, par le biais de sa filiale « Batorama », et la société Croisieurope, pour son activité de péniches-hôtels sur les canaux, seront directement impactés par la mesure annoncée. Cette mesure introduit une discrimination de traitement entre les modes de transport terrestre et avec les États-membres de l'Union européenne. La DGEC maintient en l'état le dispositif applicable aux transports ferroviaire et routier, dont les composantes de transport de personnes et de tourisme continueront à bénéficier au-delà du 1er janvier 2019 du dispositif GNR (ferroviaire) et du mécanisme de remboursement de TICPE (routier). Rien ne justifie un traitement différencié du secteur fluvial par rapport aux modes de transport routier et ferroviaire : les trois modes de transport combinent un usage partagé de l'infrastructure entre le fret et le passager, dans les trois modes de transport sont opérées des prestations de transport et de tourisme. Il est par ailleurs rappelé que les taxis disposent d'un mécanisme de remboursement partiel de TICPE et que le secteur aérien bénéficie d'une mesure d'exonération totale. Cette annonce est inacceptable à deux titres : les dispositions de réduction ou d'exonération de TICPE procèdent de directives communautaires qui offrent la possibilité aux États membres de mettre en œuvre cette mesure (directive 2003/96/CE s'agissant du transport fluvial). De fait la France ainsi que tous les États membres ont opté pour cette possibilité s'agissant des modes de transport routier, ferroviaire et fluvial qui sont donc exemptés de TICPE. S'agissant du Rhin, l'accord relatif au régime douanier et fiscal du gasoil consommé comme ravitaillement de bord dans la navigation rhénane (publié par décret n° 52-1188 du 20 octobre 1952) dispose que : « Les États riverains du Rhin et la Belgique ne percevront ni

droit de douane ni autres taxes sur le gasoil consommé régulièrement comme ravitaillement des bateaux naviguant sur le Rhin et ses affluents ou sur les voies d'eau visées à l'art. 2 de l'Acte de Mannheim ». En définitive, le cadre réglementaire et légal européen encourage et dans certaines zones oblige à une mesure fiscale spécifique dans la navigation intérieure au regard des stratégie de mobilité et de développement du tourisme. Cette mesure a un impact économique majeur sur l'activité économique du transport fluvial de personnes sans bénéfice ni pour lui-même ni pour la collectivité. L'impact financier est majeur pour le secteur fluvial tant en valeur absolue qu'en proportion : la mesure créera pour le secteur fluvial une augmentation de coût de 50 % sur le second poste de dépense après le personnel dans le compte d'exploitation des entreprises de navigation (10 % en moyenne des charges d'exploitation). Au total, cette mesure engendrera un surcoût de 18 millions d'euros en 2019, à rapporter à un secteur qui génère annuellement 400 millions d'euros de chiffre d'affaires et est majoritairement constitué de TPE. Cet ordre de grandeur est tel qu'il représente un montant supérieur au montant du péage prélevé par VNF pour l'usage de son réseau (14 millions d'euros en 2017) et correspond au surcroît de recettes escompté de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures) en 2019 selon les annonces de la ministre chargée des transports faites le 11 septembre 2018 sur la programmation des infrastructures de transport. Les entreprises les plus impactées seront celles qui proposent des croisières avec hébergement (CroisiEurope, Viking river cruises, ...), des excursions journalières (Bateaux mouches, Bateaux parisiens-groupe Sodexo, Vedettes du Pont Neuf...) et du transport urbain (Batobus à Paris, ...), et qui sont présentes sur les bassins fluviaux fermés de la Seine et du Rhône, et donc captifs. En effet, elles ne pourront pas s'approvisionner en carburant à l'étranger. L'activité de transport fluvial de personne et de tourisme est très présente en région sur des bassins d'emploi faiblement pourvus et participent à l'aménagement du territoire. S'agissant de la cohérence globale, que la filière fluviale est légitimement en droit d'attendre des pouvoirs publics : outre son impact économique très important sur les entreprises de transport fluvial, cette mesure sera *a minima* inefficace et à l'extrême contreproductive pour l'amélioration des performances environnementales du secteur, en raison de l'absence d'alternatives au diesel. À cet égard, on peut s'interroger sur l'absence totale de disposition compensatoire favorisant l'environnement en complément de cette mesure. Les près de 20 millions d'euros prélevés dans le secteur de la navigation intérieure viendront abonder un surplus de recettes fiscales estimé selon la DGEC à plus de 900 millions d'euros soit une contribution marginale au regard de l'impact économique dans le secteur. L'impact de la mesure sera donc très important, et s'ajoute à d'autres éléments de contexte peu favorables pour le secteur fluvial : le tourisme est la seule activité fluviale en croissance depuis plusieurs années. La croisière fluviale sur les fleuves français représente 17 % du transport fluvial de passagers européen. Pourtant, ce secteur a connu un coup d'arrêt en 2016 suite aux attentats et des pertes de chiffres d'affaires importantes liées aux épisodes de fortes crues en 2016 et 2018. Les mises aux normes techniques imposées par la réglementation européenne depuis 2015 ont été évaluées par le secteur à 30 millions d'euros sur 3 ans. Une nouvelle réglementation sur les émissions polluantes des moteurs non routiers (règlement (UE) n° 2016/1628) incite les opérateurs de tourisme à mettre à niveau leurs moteurs diesel, avec un surcoût de 50 % dû au saut d'exigences : la profession demande des subventions au niveau français et européen pour l'accompagner. Le cadre réglementaire européen nécessite actuellement des dérogations adossées à une étude de risques coûteuse pour autoriser d'autres propulsions que le diesel, ce qui est hors de portée des petits opérateurs, qui n'ont donc pas d'alternative au diesel. Par ailleurs, la suppression de la chambre nationale de la batellerie artisanale, prévue dans le projet de loi de finances pour 2019, entraîne des tensions fortes dans la représentation de la profession et parmi les entreprises. En parallèle, la seule mesure actuellement portée par le Gouvernement en faveur du secteur fluvial est l'accompagnement de la constitution d'une interprofession fluviale, afin de permettre au secteur de se structurer pour porter des actions collectives. Cette mesure est de nature à dissuader la filière fluviale à envisager de se restructurer au sein de la création d'une « Interprofession Fluviale », projet porté par la ministre chargée des transports et d'engendrer des troubles difficilement contrôlables voire des effets d'éviction. En définitive, le rapport coût/bénéfice de la mesure est totalement disproportionné au regard des enjeux, s'agissant d'un secteur, le transport fluvial, dont le modèle économique réside exclusivement dans la mobilité contrairement aux autres secteurs concernés par la mesure de suppression du GNR. Dans ce contexte, le secteur demande à l'État de surseoir à cette mesure et d'accompagner la transition énergétique du secteur fluvial : exonérer de TICPE les carburants propres utilisables pour favoriser la transition énergétique du transport fluvial (gaz naturel, biocarburants) ; mettre en place un dispositif de suramortissement pour les investissements dans des bateaux neufs ou des moteurs utilisant comme



énergie le gaz naturel, le biométhane carburant, l'électricité ou l'hydrogène, pour les bateaux de transport de passagers et de marchandises. Le coût de cette mesure (pertes fiscales) en 2019 serait de 0,4 million d'euros (2 millions d'euros au total, répartis sur une durée d'amortissement de 5 ans). Il souhaiterait donc connaître ses intentions sur cette question.

## Texte de la réponse

Dans le cadre de la loi n° 2018-1317 du 28 décembre 2018 de finances pour 2019, l'article 64 a figé les tarifs de La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) à leur niveau de 2018 (suppression d'une augmentation progressive sur 2018 – 2022 prévue à l'article 265 du code des douanes). S'agissant du gazole non routier, la TICPE applicable à compter du 1er janvier 2019 s'élève à 18.82 € par hectolitre et le transport fluvial de marchandises reste exonéré de TICPE, en application de l'article 265 bis, paragraphe 1, point e), du code des douanes. L'article 60 de la loi 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020 étend l'exonération de TICPE à l'ensemble de la navigation sur les eaux intérieures autre que la navigation privée. Cette exonération totale de toute la navigation intérieure (hors plaisance) permet d'encourager le secteur de la transition énergétique du secteur qui s'y est résolument engagé. Afin d'agir très concrètement pour la transition énergétique de ce secteur, l'ensemble des acteurs concernés s'investissent depuis fin 2018 pour formaliser des engagements mutuels du secteur public et du secteur privé sous forme d'engagements pour la croissance verte du secteur fluvial. Cette démarche, qui existe déjà dans d'autres secteurs, permettra de renforcer le partenariat entre d'une part l'État, d'autres acteurs publics tels que les gestionnaires d'infrastructures portuaires et fluviales, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) ou encore les collectivités qui souhaiteront s'associer, et d'autre part les opérateurs économiques, et en particulier les porteurs de projets innovants qui souhaitent contribuer à la transition écologique. Dans ce cadre, un colloque organisé à Paris le 29 mai 2019 intitulé "le fluvial à l'heure de la transition énergétique" a rassemblé plus de 260 acteurs. Cette mesure aura un impact économique très important sur les entreprises de transport de passagers et les autres types d'unités en navigation intérieure (bateaux de service, engins flottants, bâtiments de chantier, bateaux de pêche) actuellement soumis à un taux réduit de TICPE au titre de l'arrêté du 10 novembre 2011.