

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

116^e séance

Compte rendu intégral

3^e séance du jeudi 24 janvier 2013

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



<http://www.assemblee-nationale.fr>

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE MME CATHERINE VAUTRIN

1. Débat sur la fiscalité écologique (p. 405)

Mme Delphine Batho, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Mme Eva Sas,

Mme Annick Girardin,

M. Christian Eckert,

M. Martial Saddier,

M. Yannick Favennec,

M. Éric Alauzet,

M. Jean-Paul Chanteguet,

M. Philippe Goujon,

M. Denis Baupin,

M. Pierre-Alain Muet.

Mme la ministre.

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 419)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE MME CATHERINE VAUTRIN

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à vingt et une heures trente.)

1

DÉBAT SUR LA FISCALITÉ ÉCOLOGIQUE

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle le débat relatif à la fiscalité écologique.

La parole est à Mme Delphine Batho, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Mme Delphine Batho, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Madame la présidente, mesdames, messieurs les députés, en guise d'introduction à ce débat qui a été demandé par le groupe écologiste, je souhaitais présenter à l'Assemblée nationale, au nom du Gouvernement, notre méthode et notre démarche en matière de fiscalité écologique – j'associe ainsi à mon propos le ministre du budget, M. Jérôme Cahuzac. Je remarque d'ailleurs que les deux chambres du Parlement ont tenu à se saisir de ce sujet particulièrement important, puisque nous sommes réunis ce soir pour en débattre et que la commission des finances du Sénat y a consacré une table ronde hier.

Je me félicite de la volonté de nombre de parlementaires de débattre de la fiscalité environnementale, car, en la matière, les réformes ont souffert, par le passé, d'un déficit de consensus et d'un manque de clarté pour nos concitoyens et leurs représentants.

L'ambition de développer une nouvelle fiscalité écologique a été plusieurs fois affirmée par le Président de la République et le Gouvernement. Nous lui avons ainsi consacré une table ronde lors de la conférence environnementale et nous en avons fait l'une des composantes structurantes de la feuille de route pour la transition écologique. Nous avons également réaffirmé cette volonté dans le cadre du pacte pour la compétitivité, la croissance et l'emploi, en prévoyant un produit d'au moins 3 milliards d'euros au titre de la fiscalité écologique en 2016 – ce qui ne fait en aucun cas obstacle à l'adoption de nouvelles mesures dès la loi de finances pour 2014.

En matière de fiscalité environnementale, la France est avant-dernière en Europe : en 2010, cette fiscalité représentait 1,86 % de la richesse nationale, contre 2,37 % en moyenne en Europe. Nous avons donc bien des marges de progression et un retard conséquent à rattraper.

Pour y remédier, nous proposons une méthode : celle de la concertation et du recours à l'expertise citoyenne pour guider la décision. Cette méthode s'est traduite, le 18 décembre

dernier, par la création du comité permanent pour la fiscalité écologique dont la présidence a été confiée à l'économiste Christian de Perthuis.

Ce comité, dont la composition permettra l'expression de la diversité des points de vue, doit permettre de conduire un dialogue indispensable avec les représentants des salariés, des employeurs, des ONG, des consommateurs et des élus locaux, en association avec des parlementaires ; les députés Jean Launay et Martial Saddier ont été désignés par l'Assemblée nationale pour y siéger.

Cette méthode se fonde sur les leçons que nous avons tirées d'un certain nombre d'échecs passés, s'agissant de l'introduction d'une fiscalité environnementale : ses impacts et ses objectifs doivent être débattus en toute transparence, en associant l'ensemble des composantes de la société.

Le comité permanent a vocation à contribuer sur la durée aux réflexions et travaux du Gouvernement. Son rôle sera non seulement de rendre un avis sur les propositions de mesures que nous pourrions élaborer, mais aussi de formuler ses propres propositions et recommandations. Il est libre de fixer son ordre du jour et de débattre sans tabou des sujets qu'il jugera opportuns.

Trois idées principales me tiennent à cœur pour conduire la concertation sur des bases solides et durables.

Premièrement, la fiscalité écologique ne doit pas servir de prétexte pour faire « avaler la pilule » d'une hausse des prélèvements, nonobstant l'impératif de redressement des finances publiques qui guide à juste titre l'action du Gouvernement. La légitimité de la fiscalité écologique, son acceptabilité, tient à sa vocation, qui est de lutter contre les pollutions et les nuisances et de financer la transition écologique et énergétique. Cette transition nécessitera des investissements importants de la part de la nation. Je suis convaincue qu'un lien aussi concret et direct que possible entre le produit de cette fiscalité et l'action environnementale est nécessaire pour convaincre nos concitoyens de son bien-fondé.

Deuxièmement, nos propositions devront en permanence être passées au crible de trois critères : l'efficacité écologique, l'impact économique et le respect de la justice sociale. Il ne faut pas le cacher : cette fiscalité peut avoir un impact significatif sur le pouvoir d'achat des ménages et sur la compétitivité des entreprises les plus exposées à la concurrence internationale. Cet impact doit être examiné avec lucidité et des remèdes appropriés doivent lui être apportés. Nous ne réussirons que si nous parvenons à résoudre cette quadrature du cercle pour démontrer aux Français que la fiscalité écologique n'est pas l'antithèse de la justice sociale et du redressement productif, mais bien l'instrument de leur réalisation. Il sera sans doute difficile d'élaborer des solutions parfaites, mais nous devons agir en ce sens. Une fiscalité environnementale juste, qui envoie un signal clair, progressif et acceptable, est un outil majeur de réorientation de l'appareil productif et de réduction de notre vulnérabilité face à la raréfaction des ressources.

Troisièmement, il est nécessaire d'établir une vision d'ensemble. La trajectoire de la montée en puissance de la fiscalité écologique doit être globale et cohérente, clairement inscrite dans la réforme fiscale voulue par le Gouvernement en vue d'un redressement dans la justice. Il ne s'agit pas d'empiler les mesures au gré des lois de finances sans direction d'ensemble. C'est pourquoi cette réforme sera pilotée conjointement par le ministère de l'écologie et celui de l'économie et du budget.

La tâche qui nous a été assignée à l'issue de la conférence environnementale est considérable.

Il s'agit de réexaminer les dépenses fiscales relatives à l'usage des énergies fossiles et d'étudier la taxation des gaz à effet de serre fluorés et de l'azote minéral, de réduire la pollution des eaux douces et marines en renforçant le caractère incitatif de la fiscalité sur les polluants de l'eau, de revoir notre fiscalité nationale et locale sur les déchets afin d'encourager la prévention et la valorisation, enfin, d'analyser le rôle que la fiscalité peut jouer dans la prévention de l'étalement urbain et des dommages causés à la biodiversité terrestre et marine.

À la lumière des échecs passés, il faut s'atteler à cette tâche avec autant d'humilité que de détermination. Les expériences étrangères nous montrent que des progrès spectaculaires peuvent être accomplis au moyen d'une fiscalité écologique adaptée. Par exemple, en 1992, la Suède a mis en place une taxe sur les émissions d'oxydes d'azote des grandes installations de combustion pour la production d'énergie. Son taux est aujourd'hui plus de trente fois supérieur à celui qui est appliqué en France, mais les recettes ont été entièrement redistribuées aux entreprises du secteur. En quinze ans, les émissions d'oxydes d'azote ont été stabilisées alors que la production d'énergie a augmenté de 77 %. En outre, dès la mise en œuvre de la taxe, la proportion d'entreprises qui ont investi dans des solutions techniques est passée de 7 % à 62 % et la Suède est devenue l'un des principaux pays dépositaires de brevets sur les technologies concernées.

Quand la France envoie un tiers de ses déchets municipaux en décharge, les six pays les plus performants en Europe sont parvenus à en stocker moins de 3 %. Ces résultats ont été atteints au moyen d'une hausse progressive de la fiscalité sur le stockage, complétée par des restrictions réglementaires. Reconnaissons que notre réforme de la TGAP sur le stockage et l'incinération, qui a suscité et suscite encore beaucoup d'interrogations de la part des collectivités territoriales responsables du traitement des déchets, est inaboutie. Nous devons avoir le courage de la réexaminer, en lien avec les autres composantes de la fiscalité des déchets, notamment avec les mécanismes de responsabilité élargie du producteur. Je souhaite, en ce sens, que le conseil national des déchets et le comité pour la fiscalité écologique travaillent de concert à un diagnostic et à des solutions partagés.

Mais les exemples ne sont pas seulement européens. Israël a ainsi instauré un tarif progressif de l'eau sur la base de quotas alloués par exploitation agricole, conduisant à une hausse moyenne de 68 % du prix de l'eau à usage agricole entre 1995 et 2005. Les pratiques culturales se sont adaptées durablement à cette variation de prix, grâce à des techniques d'irrigation plus efficaces et à l'utilisation d'eaux recyclées.

Ces exemples nous enseignent qu'une fiscalité écologique correctement calibrée, assortie de mécanismes de redistribution adaptés et établie sur une trajectoire progressive, mais à laquelle on se tient une fois pour toutes, est un puissant levier de réduction des nuisances et de progrès technique.

La fiscalité écologique est finalement victime d'un paradoxe : spontanément, sa vocation environnementale suscite la sympathie des Français ; pourtant, les tentatives successives pour la mettre en place ont été laborieuses, quand elles n'ont pas tout simplement échoué.

Il nous appartient donc, dans le délai qui nous sépare du dépôt du projet de loi de finances pour 2014, de créer le consensus qui a tant manqué au cours des dernières années. Pour cela, votre participation et vos propositions sont indispensables : à la fin du processus de concertation, c'est au Parlement que reviendra le dernier mot. Je serai donc particulièrement attentive aux échanges à venir et aux propositions qui ne manqueront pas d'être faites dans les prochaines semaines. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et écologiste.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Éva Sas.

Mme Éva Sas. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, nous ouvrons aujourd'hui le débat sur la fiscalité écologique, dans la continuité de la conférence environnementale. Je veux en rappeler brièvement les enjeux ainsi que les lignes directrices qui doivent être les nôtres.

La fiscalité écologique n'est ni un gadget, ni une mesure de rendement : elle est un outil au service de l'évolution de nos modes de vie, pour préparer notre économie à un monde où les ressources seront rares et où nous devons limiter nécessairement notre impact sur le climat et sur la biodiversité.

Quatre mots résument les principes de cette réforme : ambition, cohérence, constance et justice.

Ambition, tout d'abord. Nous devons agir dès maintenant, et avec force, parce que notre responsabilité est grande et notre retard sur nos voisins européens considérable. Cette responsabilité est d'abord environnementale. Les conséquences, en effet, de notre mode de vie fondé sur une utilisation sans limite des ressources sont d'ores et déjà visibles : les événements climatiques sont de plus en plus violents et de plus en plus fréquents. Si rien ne change, la température moyenne de la planète devrait augmenter de 4 à 6 degrés d'ici à 2100, ce qui se traduirait par une augmentation du niveau des océans d'un mètre environ.

Notre responsabilité est également économique. Notre modèle économique et social, fondé sur une énergie bon marché, s'épuise déjà. Le prix du baril de pétrole est aujourd'hui de 112 dollars et l'Agence américaine de l'énergie prévoit qu'il s'élèvera à 145 dollars en 2035. Notre devoir est de préparer dès aujourd'hui notre économie à ce nouveau contexte.

Nous devons agir maintenant, avec force, car nous avons accumulé un retard conséquent en matière de fiscalité écologique. Comme le rappelait Mme la ministre, nous sommes classés 26^e sur les 27 pays européens. Ce classement ne nous fait pas honneur et reflète les attermoissements constants du gouvernement de Nicolas Sarkozy.

M. Martial Saddier. C'est faux !

Mme Éva Sas. Alors que les revenus de la fiscalité écologique représentent 2,4 % du PIB en moyenne dans les pays européens et 2,2 % du PIB en Allemagne, si souvent érigée en modèle, ils ne représentent, en France, que moins de 1,9 % du PIB. Il y a plus de douze ans, Gerhard Schröder a lancé une réforme fiscale écologique ambitieuse, d'abord en augmentant les taxes sur l'énergie, avant de poursuivre l'effort en 2005 avec la mise en place de la taxe poids

lourds. Plus de 250 000 emplois ont ainsi été créés en Allemagne, dans les domaines des énergies renouvelables et des économies d'énergie.

Nous avons du retard et si nous souhaitons rattraper ne serait-ce que la moyenne européenne, nous devons dégager environ 20 milliards de recettes fiscales supplémentaires. Tels sont le chemin que nous devons parcourir et l'objectif que nous devons nous fixer afin de reprendre notre rang en Europe sur cette question.

Aussi avons-nous besoin d'une réforme fiscale ambitieuse qui doit intéresser au moins quatre domaines.

Le premier est celui de la fiscalité climat-énergie, qui est pour nous incontournable. Nous devons encourager fiscalement les économies d'énergie pour préparer la France à l'après-pétrole. Nous ne sous-estimons pas les obstacles à la mise en œuvre d'une telle fiscalité. Mais, si, nous aussi, nous tirons la leçon des deux échecs de la taxe carbone, nous estimons que cette leçon n'est pas et ne peut être de renoncement. Nous affirmons la nécessité d'une réforme claire, lisible, progressive et juste, permettant prioritairement aux acteurs économiques de pouvoir anticiper l'augmentation du prix de l'énergie, pour sécuriser le rendement des investissements en économie d'énergie, soit une réforme qui accompagne l'adaptation des plus modestes et compense socialement l'impact des mesures.

Les taxes sur les carburants sont déjà élevées, me dira-t-on : cela grèverait la compétitivité et serait difficile pour les ménages. Il s'agit, là encore, d'une idée reçue car, selon la Cour des comptes, la fiscalité énergétique est bien plus élevée en Allemagne : le produit de l'impôt sur l'énergie est, en Allemagne, de 39,4 milliards, alors qu'il n'est en France que de 23,8 milliards. La fiscalité climat-énergie est nécessaire, et donc possible.

Cette réforme doit porter sur l'énergie, mais également sur la santé environnementale. Aujourd'hui, 24 millions de personnes sont atteintes d'une maladie chronique – cancers, diabète ou maladies cardio-vasculaires. Le nombre de cancers a augmenté de 63 % en vingt ans, et 35 % trouvent leur cause dans nos modes de consommation. L'augmentation des maladies chroniques explique à elle seule le déficit de la sécurité sociale : nous ne pouvons pas rester sans rien faire. Il importe de taxer, dès maintenant, les produits dont l'impact négatif sur la santé est connu, comme l'huile de palme et l'aspartame, afin d'en décourager l'utilisation.

Enfin, les deux grands autres secteurs sur lesquels nous pensons qu'il faut légiférer, ce sont, d'une part, la biodiversité et les déchets, en instaurant notamment une redevance assise sur la destruction des services écologiques et sur la rupture des continuités écologiques, et, d'autre part, les transports polluants – je pense en particulier à une extension et à une augmentation de l'écotaxe poids lourds comme le préconise, par exemple, France Nature Environnement.

Ambition, donc, mais aussi cohérence.

La cohérence, nous vous l'avons dit à plusieurs reprises, impliquerait d'arrêter de subventionner d'une main les secteurs nocifs à l'environnement au travers de niches fiscales nombreuses, coûteuses et inefficaces quand, de l'autre, on instaure une fiscalité environnementale. Notre réforme doit se fixer une ligne directrice claire : le système fiscal doit taxer les comportements polluants et encourager les comportements vertueux. Selon un rapport de la Cour des comptes, ce sont près de 20 milliards d'euros, répartis dans vingt-six niches identifiées, que l'État dépense chaque année pour subventionner des comportements nuisibles à l'environnement.

Je citerai l'exonération sur le kérosène : comment expliquerez-vous à nos concitoyens qu'ils doivent acquitter une contribution climat-énergie alors que le mode de transport le plus émetteur de gaz à effet de serre et qui est majoritairement utilisé par des classes aisées en serait exonéré ? On pourrait citer aussi la défiscalisation de la consommation des produits pétroliers dans les raffineries ou encore, bien sûr, les exonérations sur le gazole.

Vous nous répondrez à chaque fois que des emplois sont menacés. Nous aussi, nous sommes soucieux des réalités économiques, et nous nous sommes demandé si les exonérations de TICPE, la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, sont efficaces pour sauvegarder nos emplois. Le rapport du comité d'évaluation de l'inspection générale des finances nous donne la réponse : elles ont une incidence « vraisemblablement peu significative » sur l'emploi. Ainsi, l'exonération de TICPE au profit des vols intérieurs permettrait de sauvegarder seulement 950 emplois et celle au profit du transport routier 800 emplois, soit un coût par emploi pour cette seconde exonération de l'ordre de 412 000 euros, ce qui est, vous en conviendrez, exorbitant. Combien d'emplois d'avenir pourrions-nous financer avec ces mêmes sommes ?

Il faut également de la cohérence dans les mesures fiscales que nous mettons en œuvre. Comment comprendrait-on qu'on puisse, d'un côté, lancer une réforme fiscale écologique, et, de l'autre, pénaliser les secteurs qui sont au cœur de la transition écologique ? Nous vous l'avons dit, madame la ministre : l'augmentation du taux de TVA de 7 % à 10 % dans les secteurs de la rénovation thermique, des transports collectifs et du recyclage des déchets est en contradiction avec notre ambition commune de faire de la France la nation de l'excellence environnementale.

Ambition, cohérence et, enfin, constance.

La constance est la condition du changement. Comme le disait Guillaume Sainteny, nous n'attendons pas le « grand soir vert », mais une réforme au cours de la législature, progressive et constante, qui donne aux acteurs les moyens de s'adapter avant de les taxer. La fiscalité écologique ne doit en effet pas être une fiscalité punitive, elle doit rester une fiscalité incitative. Elle n'est légitime que si nous nous donnons le temps et les moyens d'offrir des alternatives. Je pense notamment aux travaux d'économies d'énergie et aux transports collectifs. À cette fin, c'est une réforme ambitieuse, stabilisée et progressive sur quatre ans dont nous avons besoin.

J'ai évoqué l'ambition, la cohérence et la constance ; je finirai par la justice. Nous devons d'ores et déjà penser à la redistribution des recettes de la fiscalité écologique. Si une partie d'entre elles viendra compenser le crédit d'impôt compétitivité-emploi et – nous le souhaitons – se substituer, au moins en partie, à l'augmentation du taux de TVA intermédiaire, ces recettes devront aussi garantir la justice dans la mise en œuvre de la fiscalité écologique : d'une part, en finançant l'accompagnement et les alternatives – je pense notamment à la rénovation thermique et aux transports collectifs – et, d'autre part, en assurant la compensation sociale de cette fiscalité, notamment pour les ménages les plus modestes, qui sont souvent ceux qui habitent le plus loin de leur emploi, dont le logement est le plus mal isolé et qui ont moins les moyens de s'adapter.

Telles sont, madame la ministre, les premières pistes sur lesquelles le groupe écologiste souhaite avoir un échange avec vous aujourd'hui. Nous défendons depuis longtemps une fiscalité écologique, et nous savons que vous allez rencontrer beaucoup de gens qui vous donneront toutes les raisons du

monde de ne pas la faire. Nous, nous savons qu'il faut la faire, que cela est nécessaire et souhaitable et que c'est un beau projet pour la France. (*Applaudissements sur les bancs des groupes écologiste et SRC.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Annick Girardin.

Mme Annick Girardin. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, la fiscalité écologique porte aujourd'hui de nombreux espoirs. Qu'il serait commode, en effet, de favoriser la protection de l'environnement tout en faisant rentrer de l'argent dans les caisses de l'État ! Mais les désillusions risquent d'être à la hauteur de ces espérances, si l'on n'en décèle pas au plus vite toutes les ambiguïtés.

L'annonce par le Gouvernement du financement d'une partie du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi, le CICE, par une fiscalité écologique a accéléré le calendrier. Le budget pour 2014 devrait ainsi comporter des mesures précises en faveur de la fiscalité écologique. Au moins 3 milliards d'euros de recettes devront être générés grâce à cet outil fiscal. Ce n'est pas une mince affaire. Lors de l'examen par notre assemblée du dernier projet de loi de finances rectificative, il a été convenu qu'une réflexion serait menée par les parlementaires sur la fiscalité écologique. De telles bonnes résolutions lors de l'examen du budget ne sont pas rares, elles sont mêmes plutôt fréquentes ; malheureusement, elles restent bien souvent suivies de peu d'effets. Pourtant, il est souhaitable qu'en parallèle de la réflexion du comité pour la fiscalité écologique, le Parlement se saisisse de cette question. Les députés du groupe radical, républicain, démocrate et progressiste tiennent donc à saluer l'initiative du groupe écologiste, qui est à l'origine de ce débat. Sans attendre le PLF pour 2014, il doit avant tout permettre de lever plusieurs ambiguïtés, car la fiscalité écologique est, pour le moment en tout cas, un concept fourre-tout. Il est nécessaire de définir les buts de cette fiscalité, puisque ce sont ses objectifs qui conditionneront les dispositifs mis en place.

Par ailleurs, les espérances sont d'autant plus grandes que l'on ignore le volume de recettes pouvant être généré grâce à la fiscalité écologique. Il est donc utile de pouvoir chiffrer les mesures envisageables à court et à moyen terme.

La première ambiguïté tient aux objectifs assignés à la fiscalité écologique. Soit on cherche à améliorer les comportements des usagers pour réduire la pollution et améliorer l'environnement, soit on cherche à remplir les caisses de l'État. Mais il est illusoire de penser ou, pire, de faire croire que l'on peut réussir dans les deux domaines, en bénéficiant de recettes à hauteur de 3 milliards d'euros.

Le drame de la fiscalité écologique est de vouloir faire « d'une taxe deux coups ». Si l'on veut réellement favoriser des comportements ou des usages plus soucieux de l'environnement, il faut à la fois taxer les mauvaises pratiques et subventionner les bonnes, doubler l'incitation à adopter des comportements et des usages adéquats. Mais ce principe, ni plus ni moins celui du bonus-malus, ne peut être appliqué que lorsque l'assiette fiscale s'y prête, c'est-à-dire dans de rares cas.

Une des alternatives consiste à taxer dans un domaine pour redistribuer dans un autre. Mais l'on voit bien qu'un tel système de taxation et de redistribution ne permet pas de générer des recettes nettes aussi importantes que les 3 milliards d'euros annoncés.

Une partie du CICE sera financée par des taxes sur des pratiques considérées comme polluantes. Or, si ces taxes étaient réellement destinées à protéger l'environnement, elles devraient permettre d'orienter les usagers vers des prati-

ques moins polluantes et de financer la transition énergétique ; à long terme, les recettes seraient vouées à disparaître, et tant mieux. En effet, une fiscalité écologique réussie, c'est une fiscalité qui assèche la source même de ses recettes. Ce n'est pas la logique dans laquelle s'inscrit le financement du CICE, car celui-ci doit être pérenne. L'introduction d'une fiscalité écologique renforcée dans le PLF pour 2014 risque de n'être que le paravent de la création de nouvelles taxes. L'assiette aura, certes, un lien avec une problématique environnementale, mais le but recherché ne saurait être la modification rapide des comportements, puisqu'un tel changement impliquerait un effondrement des recettes. La problématique est la même que celle de la politique de lutte contre le tabagisme.

La précédente majorité, en prévoyant de nombreuses exceptions lors de la mise en place de la taxe carbone en 2009, ne s'est pas seulement exposée à la censure du Conseil constitutionnel, elle a aussi privilégié la taxation des ménages et des petites entreprises plutôt que des grandes entreprises. Au reste, les députés RRDP déplorent que les véhicules approvisionnant en énergie le consommateur final ne soient pas inclus dans les véhicules n'ayant pas à acquitter l'écotaxe « poids lourds » puisqu'ils servent à livrer à domicile les particuliers et les TPE et utilisent principalement des réseaux routiers secondaires.

Les ménages et les petites entreprises risquent à nouveau d'être les premiers contributeurs de cette fiscalité écologique, ...

M. Martial Saddier. On va voir ce que vous allez faire !

Mme Annick Girardin. ...tout simplement parce que les nouvelles taxes seront amenées à financer un crédit d'impôt qui bénéficie aux entreprises. En effet, si l'on crée un crédit d'impôt pour améliorer les marges des entreprises, il serait absurde d'augmenter, par ailleurs, leur fiscalité : le jeu serait à somme nulle et il n'y aurait aucun impact sur la compétitivité de nos entreprises. De plus, la fiscalité écologique devrait affecter prioritairement les activités les plus polluantes. Or, celles-ci sont bien souvent le fait du secteur industriel, celui-là même que l'on cherche à privilégier dans le CICE – malgré une fourchette de salaires pris en compte qui ne lui est pas tout à fait favorable. Ainsi, si l'on finance le crédit d'impôt en taxant les entreprises industrielles, on fera exactement le contraire de ce qui était initialement souhaité, puisque l'on favorisera le secteur des services, déjà compétitif et qui n'est pas soumis aux mêmes contraintes concurrentielles que l'industrie.

Qui pourra donc financer ce crédit d'impôt ? Les ménages. C'est bien ce qui nous inquiète, car ils ont déjà été mis à rude contribution. Je rappelle que leur participation aux recettes fiscales connaîtra, en 2013, une hausse de 15 milliards d'euros, sans compter la hausse de TVA applicable en 2014 pour un montant d'environ 7 milliards d'euros. J'ajoute que, contrairement aux entreprises, ils ne bénéficieront pas de crédits d'impôts équivalents au CICE.

La crainte des députés du groupe RRDP, c'est qu'une nouvelle fois, cette fiscalité, aussi écologique et importante soit-elle, repose sur les ménages.

M. Martial Saddier. C'est déjà fait dans d'autres domaines !

Mme Annick Girardin. Parmi les mesures qui semblent émerger, figure le rééquilibrage de la fiscalité des carburants. Les derniers rapports sur les effets sanitaires du diesel nous amènent tout naturellement à ne plus favoriser un carburant plutôt qu'un autre. Mais un tel rééquilibrage ne saurait se faire

dans la précipitation, car il toucherait alors directement les ménages les plus modestes ainsi que les habitants en milieu rural.

Le ciblage de la fiscalité écologique sur les ménages présente deux risques principaux.

Le premier, c'est que nos concitoyens en viennent à assimiler les politiques environnementales à la création de nouvelles taxes. Ce risque est d'autant plus grand si ces taxes ne viennent pas alimenter des mesures écologiques concrètes.

Le second, c'est de détourner la volonté de protection de l'environnement, telle qu'exprimée par nos concitoyens, vers un unique objectif financier. Comment pourrait-on s'étonner ensuite qu'ils refusent tout progrès écologique ? Que nos concitoyens se détournent de la question environnementale : tel est le danger d'une approche mercantile de la fiscalité écologique. Plus il sera difficile de les convaincre de la nécessité de mener une politique environnementale volontariste et plus cette politique reposera sur une surenchère des arguments angoissants et sur des mesures coercitives. Les radicaux de gauche s'opposent farouchement à une vision étriquée et dépassée de l'écologie qui serait fondée aussi bien sur la peur que sur la contrainte. Nous considérons que l'écologie ne doit pas être une fin en soi, mais qu'elle est un impératif qui n'a d'autre but que la protection de notre planète et le bien-être de nos concitoyens.

Je le disais plus tôt, le drame de la fiscalité écologique, c'est de vouloir faire d'une taxe deux coups. Mais il y a un autre drame en perspective : que l'introduction d'une fiscalité écologique ambitieuse soit associée au financement du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi, car cette fiscalité risquerait bien de perdre son épithète. Les députés du groupe RRDP avaient émis de fortes réserves sur ce crédit d'impôt, et on voit que celui-ci va poursuivre la majorité bien au-delà du seul collectif budgétaire de 2012. Avant même que les débats sur la modification effective du taux de TVA ne soient amorcés, nous voyons déjà que le CICE risque de faire une première victime collatérale : la fiscalité écologique.

Sans renoncement, trouvons le chemin d'une fiscalité écologique mesurée, juste, progressive et cohérente.

M. Martial Saddier. On va vous y aider !

Mme la présidente. La parole est à M. Christian Eckert.

M. Christian Eckert. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, le constat est simple et a été dressé par d'autres avant moi à cette tribune : s'agissant de la fiscalité environnementale, la France est en retard sur la plupart des autres pays européens. Selon Eurostat, notre pays est avant-dernier en 2012. Le produit de cette fiscalité représente 4,4 % de nos prélèvements obligatoires, contre 6,2 % en moyenne dans les pays de l'Union. Elle est assise, pour les trois-quarts, sur les consommations énergétiques, particulièrement sur les énergies d'origine fossile. Mais plutôt que de dresser un inventaire assez peu flatteur de l'existant, tournons-nous vers l'avenir.

Il y a trois raisons de penser que nous pouvons et que nous allons faire mieux.

La première, c'est l'organisation de ce débat – il faut saluer nos amis du groupe écologiste qui en sont à l'origine – dont j'espère qu'il nous permettra de définir les bases du travail qu'il nous faudra mener.

La deuxième, c'est la conférence environnementale de septembre dernier : une concertation très large y a été organisée, qui s'inscrit dans la durée et se poursuit au sein des groupes de travail.

Comme l'ont dit Mme la ministre et les oratrices précédentes, cette concertation est indispensable pour assurer ce que l'on appelle l'acceptabilité sociale de la fiscalité environnementale.

La troisième raison, peut-être curieuse, de penser que nous allons faire mieux, c'est la volonté du Gouvernement, qui nous impose de trouver une part significative du financement du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi dans la fiscalité environnementale. Cet affichage d'une volonté politique forte, finalement, nous oblige, sur une question qui présente à l'évidence des difficultés.

Laissons donc le dialogue se poursuivre et continuons notre travail. Le produit attendu de cette fiscalité est fixé entre 3 et 4 milliards d'euros ; le dialogue permettra de suggérer les assiettes et les taux, dont le Parlement décidera en dernier ressort.

Ces décisions annoncées devront concilier des objectifs qui pourraient paraître divergents.

Tout d'abord, il faudra tuer l'idée que la fiscalité environnementale ne serait qu'une mesure budgétaire – une de plus –, une mesure de rendement. Certes, elle devra contribuer de façon durable au financement du CICE, mais nous devons veiller au respect d'un principe un peu trop souvent abandonné, celui du pollueur-payeur, sans préjuger de l'affectation du produit fiscal mais en identifiant le contributeur. Nous pourrions ainsi avoir une fiscalité qui incite à adopter des comportements plus vertueux tout en fournissant, par son évolution dans le temps, les rendements attendus de façon durable.

Ensuite, nous devons veiller à éviter les effets pervers que pourraient engendrer des mouvements trop brutaux, comme ceux qui ont pu être constatés par le passé quand des dépenses fiscales mal anticipées ont provoqué des allers-retours, des effets de yo-yo préjudiciables à tous. Ainsi – nous devons l'acter dans nos principes – il faudra protéger les publics les plus fragiles, en accordant, à certains ménages et à certaines entreprises, des compensations dont il faudra tenir compte dans le calcul du produit net. De même, il faudra octroyer des compensations à certains secteurs d'activité particuliers pour maintenir la compétitivité de nos entreprises.

Par ailleurs, le paysage fiscal devra être examiné avec un peu de hauteur. Ainsi les réflexions actuellement menées, produit par produit, service par service, secteur par secteur, sur les interférences entre la TVA et le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi devront intégrer un troisième paramètre : la fiscalité environnementale.

Mme Delphine Batho, ministre. Eh oui !

M. Christian Eckert. Reprenons l'exemple du secteur des transports publics, cité par notre collègue : il se verra appliquer *a priori* une modulation du taux de TVA – en tout cas elle est posée comme telle – ; par ailleurs, la plupart des entreprises de ce secteur bénéficieront de recettes issues du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi ; enfin, une contribution climat-énergie sur les carburants pourrait être instaurée. Voilà trois paramètres dont il faudra évaluer les interférences. On ne pourra sans doute pas envisager un jeu à somme nulle pour tous les secteurs.

Enfin, la réflexion sur une fiscalité environnementale nouvelle ne devra pas exclure le verdissement de certaines contributions existantes. S'agissant, par exemple, de la TVA sur les travaux de rénovation, nous devons sans doute établir une distinction entre les travaux suivant leur nature et leur respect des nouvelles normes énergétiques que tout le monde appelle de ses vœux. C'est en tout cas une piste à explorer, en vérifiant sa faisabilité.

Il nous faudra, bien entendu, examiner la question des carburants, sujet récurrent en matière de fiscalité environnementale. Rappelons qu'un centime sur le diesel rapporte 300 millions d'euros de recettes supplémentaires et qu'il y a 17 centimes d'écart entre les fiscalités du diesel et de l'essence. C'est une vraie question. Nous devons l'étudier, tout en tenant compte des évolutions technologiques mises en avant par les constructeurs et des degrés de pollution de ces différents carburants.

J'ajouterai deux autres idées fortes, sans entrer dans les détails.

Premièrement, je souhaite, moi aussi, davantage de simplification et de lisibilité.

M. Martial Saddier. Vous avez raison !

M. Christian Eckert. Il existe actuellement diverses taxes générales sur les activités polluantes. Selon les jours, elles sont coercitives ou incitatives, avec ou sans responsabilité élargie des producteurs, avec plancher ou plafond, et varient au gré de chacune de nos lois de finances et des multitudes d'amendements déposés. Très honnêtement, chers collègues, nous-mêmes avons bien du mal à nous y retrouver et nos concitoyens s'y retrouvent encore moins que nous.

Mme Delphine Batho, ministre. C'est vrai !

M. Christian Eckert. Il nous faudra donner beaucoup de clarté et de lisibilité à certaines de ces contributions.

Enfin, je voudrais défendre une idée en laquelle je crois : l'instauration d'une taxe sur l'artificialisation des sols. L'assiette d'une telle taxe, dont il faudra définir précisément les contours, présente un intérêt assez évident, non pas tant en termes de rendement – ce point devra être travaillé – que parce qu'elle se situe à la croisée de beaucoup de questions environnementales : l'étalement urbain, les transports, la consommation d'espaces naturels parfois sensibles. Pour ce type d'actions plus diffuses et parfois plus difficiles à sectorialiser, il me semble qu'une fiscalité sur l'artificialisation des sols serait pertinente.

Voilà, mes chers collègues, quelques pistes de réflexion. Le débat lancé est passionnant et nous aurons à le conduire dans les semaines et les mois à venir. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC, écologiste et RRDP.*)

Mme. la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Madame la ministre, mes chers collègues, le débat sur la fiscalité écologique auquel nous prenons part ce soir intervient alors que débutent les premières discussions sur la transition énergétique, que le comité de pilotage est en place et au travail et qu'une grande loi de programmation sur la transition énergétique est prévue pour l'automne prochain. À ce propos, monsieur le président de la commission du développement durable, je veux vous remercier pour les nombreuses tables rondes et auditions que vous avez organisées depuis plusieurs semaines et qui nous ont d'ores et déjà permis de débattre au sein de la commission.

Comme l'indique la feuille de route pour la transition énergétique, notre pays était, d'après les derniers chiffres connus, en 2010, à l'avant-dernière place des pays de l'Union européenne, juste devant l'Espagne, pour ce qui concerne la part de la fiscalité environnementale dans le PIB. Cette dernière ne représentait à l'époque, en France, que 4,16 % des prélèvements obligatoires, contre 6,19 % en moyenne dans l'Union européenne.

En la matière, mes chers collègues, vous conviendrez que les choses ne sont pas simples. C'est pourquoi le groupe UMP estime que ce débat mériterait d'être abordé avec humilité et modestie et qu'il pourrait aboutir à un consensus. Je me permets de rappeler trois exemples : il y a un an dans cet hémicycle, on estimait que le code minier devait être réformé d'un claquement de doigts, la taxe poids lourds devait être mise en place en quelques semaines et la taxe carbone devait n'être qu'une formalité. Huit mois après l'élection d'un nouveau Président de la République, force est de constater que le nouveau gouvernement et la nouvelle majorité sont confrontés aux mêmes difficultés que leurs prédécesseurs. Or, vous pouvez remarquer, mes chers collègues de la majorité, que nous ne tirons pas sur l'ambulance et que nous sommes prêts à nous inscrire dans une logique constructive.

M. Christian Eckert. Ces propos ne reflètent guère l'humilité !

M. Martial Saddier. Ce sont effectivement des débats compliqués qui nécessitent un bouleversement en profondeur de nos institutions et de la mentalité de nos concitoyens.

En dépit des chiffres cités, il serait erroné de dire qu'aucune mesure n'a jamais été prise par l'ancienne majorité pour accélérer le verdissement de notre fiscalité. Bien au contraire, elle a été l'une des premières à véritablement œuvrer en faveur de l'environnement.

Tout d'abord, pour la première fois, le décret du 31 mai 2007 relatif aux attributions du ministère d'État, a confié au ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, l'élaboration de la législation fiscale en matière d'environnement et d'énergie. Ces nouvelles attributions nous ont ainsi permis d'inscrire une réforme fiscale d'envergure au sein du Grenelle de l'environnement, basée à la fois sur l'incitation à adopter des comportements vertueux, sur la neutralité des prélèvements obligatoires – j'insiste sur ce point –, sur la préservation du pouvoir d'achat des ménages et la compétitivité des entreprises, sur la progression de sa mise en œuvre, sur la simplicité et la lisibilité des mesures et, enfin, sur l'affectation intégrale du produit de la fiscalité environnementale au financement des mesures du Grenelle. Je viens tout simplement de résumer l'esprit de la Charte constitutionnelle de l'environnement.

C'est une réforme ambitieuse que notre majorité avait ainsi impulsée, car le travail était colossal. En 2002, on ne dénombrerait en France que quarante incitations et presque autant de mesures d'exonération fiscale favorables à l'environnement. En cinq ans, nous avons créé plus de soixante-dix mesures qui ont couvert l'ensemble des chantiers du Grenelle de l'environnement.

Parallèlement, nous avons été particulièrement vigilants lors de leur application à ne pas augmenter le niveau global des prélèvements obligatoires. Cela nous paraît extrêmement important à un moment où la consommation des ménages, qui avait résisté pendant la première phase de la crise économique, est en train de s'effondrer.

S'il est vrai qu'il reste encore beaucoup à faire en matière de transports collectifs et d'intermodalité, par exemple, nous avons obtenu d'excellents résultats dans les domaines du bâtiment, des énergies renouvelables et de la politique de l'eau.

En 2011, un tiers des bâtiments neufs construits respectaient les normes bâtiment basse consommation, grâce à la nouvelle réglementation thermique. De plus, d'importants avantages ont été accordés aux ménages faisant l'acquisition d'un logement répondant à cette norme, notamment la majoration du prêt à taux zéro. Résultat : près de 40 % des logements neufs construits actuellement respectent cette norme, contre 7 % avant le Grenelle de l'environnement

L'éco-prêt à taux zéro pour la rénovation thermique des logements anciens a également été un réel succès.

M. Christian Eckert. Il n'y a plus rien à faire, puisque vous avez tout fait. C'est beau, l'humilité !

M. Martial Saddier. Plus de 180 000 éco-prêts ont été octroyés entre 2010 et 2012 et, fin mai 2011, 100 000 logements sociaux avaient fait l'objet d'une rénovation.

Depuis qu'il a été créé, en 2005, le crédit d'impôt développement durable a permis de rénover plus de 6,2 millions de logements privés et 7,9 millions de travaux ont été déclarés au titre de ce dispositif en France métropolitaine sur un ensemble de 27 millions de logements.

Enfin, grâce au Grenelle de l'environnement, la consommation énergétique moyenne dans un logement existant a fortement diminué, passant de plus de 240 à 190 kilowatts heure par mètre carré. Par ailleurs, les émissions de gaz à effet de serre du secteur résidentiel ont été réduites de plus de 7,5 % en deux ans.

Autre mesure ayant rencontré un franc succès à une époque où l'on se concentrait sur les émissions de CO₂ du parc de véhicules : la prime à la casse. Il nous faut poursuivre l'effort, travailler au-delà du simple rejet du CO₂ et nous concentrer sur les particules fines – PM₁₀ et PM_{2,5} –, les particules secondaires, comme les NO_x et l'ozone. À nos yeux, les futures grandes propositions en matière de fiscalité incitative devraient inclure des mesures de ce type. Du reste, le communiqué de presse publié cet après-midi par la Commission européenne nous rappelle l'importance des travaux engagés par le Conseil national de l'air, dont je sais que vous souhaitez qu'ils se poursuivent, madame la ministre.

Toujours dans le domaine des transports, notre majorité avait souhaité mettre en place, suite à l'adoption de la loi de finances pour 2009, une éco-redevance kilométrique sur les poids lourds. Il n'a pas été facile de la faire adopter dans cet hémicycle, mais nous l'avons fait. Auditionné sur le volet réglementaire et l'application de ce texte, le ministre Cuvillier nous a confirmé que ce n'était pas simple.

Là encore, nous nous inscrirons dans une logique constructive, puisque nous avons créé cette redevance sur le plan législatif – il vous reste à assurer sa mise en œuvre par la voie réglementaire notamment –, mais nous veillerons à ce que son esprit initial soit bien respecté.

À ces réformes d'une ampleur considérable s'ajoutent notamment la réforme de la taxe générale sur les activités polluantes pour encourager le tri sélectif et le recyclage, les incitations au développement des biocarburants dits de deuxième génération, les aides en faveur du développement des filières d'énergies renouvelables et la mise en place de la redevance incitative pour le tri des déchets. Nous n'avons certes pas eu le temps de mettre en œuvre toutes les

mesures prévues dans le Grenelle, mais, vous en conviendrez, nous n'avons absolument pas à rougir de notre bilan en matière de fiscalité verte et de supports législatifs. J'espère que vous les utilisez à bon escient et continuerez à le faire dans les semaines et les mois à venir.

Les signaux envoyés au cours des six derniers mois – mais, là encore, ne tirons pas sur le Gouvernement : respectons le temps nécessaire de l'installation, les choses sont compliquées – nous ont un peu inquiétés, vous le savez, madame la ministre, sans mettre en doute votre volontarisme.

S'il est vrai qu'un large volet de la conférence environnementale des 14 et 15 septembre derniers avait été consacré à la fiscalité environnementale, les premières mesures budgétaires nous ont un peu refroidis. Hormis un léger renforcement du bonus-malus automobile et de la taxe générale sur les activités polluantes, aucune autre vraie disposition nouvelle n'a été introduite. De plus, peu de précisions ont été données pour l'instant sur l'amélioration du fonctionnement de l'éco-prêt à taux zéro et du crédit d'impôt développement durable en matière de rénovation thermique de logements. Tout au plus savons-nous que les nouvelles modalités de ces dispositifs sont en cours de définition et qu'ils devraient être prêts pour 2013, selon le ministère. Dont acte, madame la ministre. Autant dire – c'est là ce qui nous inquiète – que l'objectif ambitieux fixé par François Hollande – auquel nous rappelons amicalement qu'il est élu depuis bientôt un an – d'améliorer la performance énergétique de 500 000 logements par an semble compromis et apparaît d'ores et déjà comme difficilement réalisable.

Le flou entoure également le calendrier adopté pour la mise en place de votre nouvelle fiscalité écologique – je ne vous cache pas que c'est ce qui nous inquiète vraiment. Nous avions tout d'abord pu penser qu'elle servirait de base au financement de la transition énergétique et que sa mise en œuvre serait donc concomitante à l'adoption des premières mesures issues de la future loi de programmation. Mais nous constatons que M. Ayrault, Premier ministre, a annoncé la création d'une nouvelle fiscalité écologique seulement à compter de 2016. Au sein même de votre majorité Pascal Canfin et Cécile Duflot ont demandé une révision de ce calendrier.

Le choix de 2016 nous inquiète parce qu'il s'agit de la fin du mandat du Président de la République. Or, nous savons qu'on ne met pas en place ce type de fiscalité – il faut se dire les choses les yeux dans les yeux – à moins d'un an d'échéances électorales, qui plus est lorsqu'il s'agit de la plus importante d'entre elles, l'élection du Président de la République. Je vous le dis donc solennellement, madame la ministre, vous pouvez compter sur les députés de l'opposition pour vous soutenir et forcer la main du Premier ministre et du Président de la République afin que les arbitrages vous soient plus favorables que ceux qui semblent se dessiner aujourd'hui.

Autre signal négatif : il semblerait que la mise en place de prélèvements verts à hauteur de 3 milliards d'euros d'ici à 2016 n'ait pour seul objectif que de boucler le financement des 20 milliards d'euros du crédit d'impôt compétitivité. Il n'y a donc plus d'équilibre entre une fiscalité à vocation exclusivement économique et une fiscalité à vocation économique et écologique.

Enfin, *quid* de la fameuse taxe carbone ? Treizième des soixante engagements du candidat François Hollande, la contribution climat énergie a été évoquée dans le rapport sur la compétitivité de Louis Gallois sans que soient toutefois précisés l'assiette, le taux et les recettes envisagés. Là aussi, je vous le dis avec lucidité, nous connaissons mieux que

quiconque les difficultés que soulève la création d'une telle taxe, puisque le Conseil constitutionnel nous a rappelés à l'ordre sur cette question. Les récentes annonces du Gouvernement nous laissent donc présager que, malgré les engagements du Président de la République, ce dispositif restera encore pour quelque temps en suspens.

Madame la ministre, avec mes collègues du groupe UMP, nous formons le vœu que le Gouvernement s'inscrive, en matière de fiscalité verte, dans le prolongement des amplex travaux que notre majorité avait menés dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Sans décision courageuse de votre part, sans réforme claire, précise et incitative, il sera sans doute beaucoup plus difficile de mettre en œuvre la transition énergétique et de continuer à faire évoluer les comportements des ménages et des entreprises vers des attitudes plus respectueuses de l'environnement. Vous pourrez compter sur notre travail constructif dans le domaine de la pollution de l'air, l'évolution du climat, la répartition – je rejoins en cela le rapporteur général du budget – de la richesse et de la solidarité, facteur d'aménagement du territoire – je pense aussi au code minier et aux trames vertes et bleues –, au financement de la protection des biens et des personnes en matière de risques naturels, à la ressource en eau potable, aux zones littorales et de montagne et, bien sûr, au logement et aux transports. Voilà les défis qui méritent une attention particulière et, je l'espère, un consensus de la représentation nationale. *(Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Yannick Favennec.

M. Yannick Favennec. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, l'écologie et la transition écologique sont des thèmes particulièrement importants et chers aux députés du groupe UDI. Ainsi, nous sommes absolument convaincus de la nécessité de mettre en œuvre des mesures de fiscalité écologique efficaces et favorables à la compétitivité française.

Cette fiscalité environnementale doit en effet permettre d'adresser un signal fort aux acteurs, pour les inciter à modifier leurs comportements en profondeur. Une telle stratégie contribuera à renforcer la croissance verte et donc les emplois de demain.

Vous connaissez, bien entendu, les nombreuses mesures qui ont été prises depuis 2007 dans le cadre du Grenelle de l'environnement, sous l'impulsion de Jean-Louis Borloo lorsqu'il était ministre de l'environnement. Près de 70 mesures de fiscalité écologique ont été créées, notamment l'éco-prêt à taux zéro, destiné à financer les travaux de rénovation thermique chez les particuliers, la prorogation et l'extension du crédit d'impôt développement durable, le verdissement de la plupart des dispositifs logements – notamment celui de la loi TEPA et le prêt à taux zéro –, la création du bonus écologique sur les voitures et la réforme de la taxe générale sur les activités polluantes destinée à encourager le tri sélectif et le recyclage.

Ces dispositifs ambitieux couvrent l'ensemble des programmes d'action du Grenelle de l'environnement : logement neuf, bâtiments anciens, automobile, transports, énergies renouvelables, déchets, biodiversité, agriculture, recherche et prévention des risques. Ils ont, sans conteste, permis une formidable avancée vers la transition écologique en France. Nous ne pouvons que nous en féliciter.

Grâce au Grenelle de l'environnement, selon une récente étude allemande, la France est un des meilleurs élèves internationaux en matière de réduction des gaz à effet de serre.

Ainsi, alors que le reste du monde connaissait, de 2010 à 2011, une augmentation de 3 % des émissions de gaz à effet de serre, nous les réduisons de 6 %.

Le Grenelle de l'environnement a lancé un plan macroéconomique de très grande ampleur, avec plus de 400 milliards d'euros d'investissements publics et privés d'ici à 2020 – 200 milliards d'euros pour la rénovation thermique, 110 milliards pour les transports durables, 90 milliards pour les énergies renouvelables – avec la perspective de créer 600 000 emplois.

M. Christian Eckert. Il n'y aurait donc plus rien à faire !

M. Yannick Favennec. Pour autant, nous sommes fortement inquiets et déçus de constater le coup d'arrêt porté par la nouvelle majorité aux mesures courageuses du Grenelle de l'environnement.

C'est particulièrement vrai pour les grands projets d'infrastructures, remis en cause les uns après les autres sans justification. Pourtant, le schéma national des infrastructures de transports, la poursuite du programme de lignes ferroviaires à grande vitesse, le développement des voies ferrées dédiées au fret grande distance ou encore la réalisation du canal Seine-Nord sont autant de projets d'avenir qu'il est absolument indispensable de maintenir.

Le débat sur la fiscalité écologique a une actualité d'autant plus grande dans le contexte présent, et nous n'avons cessé de le dire, que la compétitivité française a un besoin urgent d'être relancée.

Louis Gallois l'a souligné dans son rapport sur le pacte pour la compétitivité de l'industrie française : la transition énergétique, les économies d'énergie, les industries vertes, l'industrie circulaire et le recyclage constituent l'un des principaux relais de croissance pour les prochaines années. S'appuyant sur le rapport Gallois, le Gouvernement a présenté son pacte national pour la croissance, la compétitivité et l'emploi dans lequel il affirme sa volonté de mettre en place une nouvelle fiscalité écologique à hauteur de trois milliards d'euros d'ici à 2016.

Le groupe UDI ne peut que saluer une telle déclaration. Cependant, cette annonce du Gouvernement nous pose plusieurs problèmes.

Tout d'abord, nous mettons en doute votre réelle volonté en matière de fiscalité écologique. Ainsi est-il particulièrement étonnant de constater que vous ne comptez pas prendre de mesures avant l'année 2016, soit quatre ans après la présentation du pacte de compétitivité. Si nous saluons votre volonté d'organiser une concertation sur ces sujets importants, nous sommes convaincus qu'il est tout à fait possible et nécessaire de mettre en place des mesures de fiscalité écologique avant 2016, comme le rappelait notre collègue Martial Saddier.

De plus, nous nous interrogeons sur l'affectation des recettes de la fiscalité écologique. En effet, une des mesures phares de ce pacte est le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi. Lors de sa présentation, le Gouvernement a annoncé qu'un tiers de son financement proviendrait de fiscalité écologique, soit 3 milliards d'euros. L'intégralité des recettes liées aux nouvelles mesures de fiscalité écologique serait donc destinée à financer le crédit d'impôt. Cela pose question.

Enfin, et c'est là notre principale inquiétude, nous constatons que, malgré les déclarations d'intention, vous n'avez esquissé aucune piste, même floue, quant aux nouvelles mesures qui seront proposées.

Cela ne peut que nous conduire à douter, madame la ministre, de vos ambitions en matière de fiscalité écologique, notamment lorsque vous présentez au Parlement des projets de loi tels que le récent texte sur la tarification de l'énergie. En effet, plutôt que de créer des injustices flagrantes et d'installer nos concitoyens dans la précarité énergétique, un gouvernement engagé en faveur de la transition écologique aurait choisi de poursuivre et d'amplifier les engagements du Grenelle de l'environnement relatifs à l'isolation thermique des bâtiments. C'est la véritable solution, car de telles mesures apportent un soutien immédiat à l'activité et à l'emploi. Les aides fiscales à la rénovation thermique des logements soutiennent le secteur du bâtiment et favorisent le pouvoir d'achat des ménages en réduisant leur facture énergétique. À plus long terme, cela contribue à élargir notre potentiel de croissance en incitant les entreprises à développer des produits et des procédés sobres en carbone et en énergie.

Nous serons particulièrement vigilants quant aux mesures de fiscalité que vous proposerez, car elles ne devront être ni injustes ni trop complexes. Si nous voulons réussir dans ce domaine, les réformes se doivent d'être à la fois simples, lisibles et bénéficier d'une grande stabilité juridique.

En outre, nous voulons insister sur le fait que ces mesures nouvelles ne doivent en aucun cas nécessiter des efforts supplémentaires des ménages et des entreprises, déjà fortement touchés par la crise. La fiscalité écologique doit en effet encourager les comportements vertueux sans infliger de pénalités financières injustifiées.

Il s'agit de prendre en compte, de façon irréversible, les enjeux du développement durable dans notre système de prélèvements obligatoires. Le verdissement de notre système fiscal constitue l'un des axes majeurs de sa modernisation.

Si la France n'occupe pas la première place du classement européen en matière de fiscalité écologique, elle est bien la première en matière de prélèvements obligatoires sur les entreprises. La hausse d'impôt, ou plutôt les hausses d'impôts que vous avez décidées depuis votre arrivée au pouvoir s'élèvent à 27 milliards d'euros pour la seule année 2013. Il serait donc irresponsable que la mise en œuvre des mesures de fiscalité écologique conduise à une nouvelle aggravation des hausses d'impôts. Nous serons particulièrement vigilants sur ce point.

Au contraire, et à l'instar de ce qui a été fait dans le cadre des réformes du Grenelle de l'environnement, l'accroissement des recettes fiscales doit être exactement compensé par l'augmentation des aides fiscales afin de permettre la préservation du pouvoir d'achat des ménages. De même, les prélèvements sur les entreprises doivent être limités afin d'épargner leur compétitivité.

Pour conclure, je tiens à vous assurer, madame la ministre, du soutien que le groupe UDI apportera à des réformes à la fois justes socialement, efficaces écologiquement et responsables économiquement, qui feront de la fiscalité l'un des instruments au service de la protection de l'environnement.

Le développement durable et la lutte contre le changement climatique sont les conditions de l'émergence d'une nouvelle croissance à court et moyen terme, une croissance robuste, pérenne, responsable et solidaire, qui, seule, est à même de préserver nos emplois.

Nous désirons également aller plus loin : après la taxe sur les transactions financières, pour laquelle Bruxelles a donné son accord à onze pays de la zone euro, nous devons maintenant instaurer une taxe carbone aux frontières de l'Europe dans le

cadre d'un nouveau pacte social et écologique. En inscrivant une telle réforme dans le cadre européen, nous pourrions entraîner le reste du monde dans cette logique vertueuse.

Telles sont, madame la ministre, les remarques et propositions des députés du groupe UDI que je souhaitais vous livrer à l'occasion de ce débat. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UDI et UMP.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Alauzet.

M. Éric Alauzet. Madame la ministre, chers collègues, au moment d'aborder le sujet de la fiscalité écologique, il est essentiel que chacun partage l'idée qu'elle est nécessaire, qu'il en soit même convaincu. Si la volonté est là, nous trouverons le chemin.

Le développement durable, tout comme la transition écologique et énergétique, n'est pas une option, un concept qui ressortirait d'un débat ou d'un arbitrage politique, pas plus que l'économie, la solidarité ou la démocratie. Certains l'ont compris très tôt, dès les années quatre-vingt, y compris parmi les responsables politiques ; je fais référence, notamment, au rapport rendu par Mme Gro Brundtland, alors qu'elle était Premier ministre norvégien. D'autres ont attendu que cette notion soit inscrite dans les textes de droit pour s'en convaincre. L'accélération du changement climatique, comme l'épuisement des ressources minérales, végétales et biologiques – je fais référence à la biodiversité –, ne souffre aujourd'hui aucun doute.

Bien que tout ne doive pas et ne puisse pas se réduire à une vision comptable, c'est malheureusement cette seule approche qui convaincra les plus réticents, notamment les fanatiques du marché.

Je veux insister pour ma part, en complément des propos de mes collègues, sur l'épuisement de la ressource biologique, plus complexe à appréhender que le changement climatique, plus difficile à monétariser que le carbone. Les spécialistes estiment que le rythme de disparition des espèces est 1 000 à 10 000 fois supérieur au taux naturel d'extinction, et la France a perdu 50 % de ses zones humides ces trente dernières années.

C'est l'ensemble des services rendus par la nature, services gratuits, au demeurant, mais qu'il faudra peut-être compenser, qui disparaît avec la biodiversité : la pollinisation des cultures, la filtration des polluants ou encore la fourniture de fibres ou de médicaments.

La multiplication des pollutions et substances chimiques, qui se comptent par milliers, requiert des dispositifs de dépollution lourds et coûteux et accroît l'incidence des maladies dégénératives, telles que les maladies cardiovasculaires, le cancer, la stérilité, elles aussi coûteuses.

Dans un article du 30 juillet 2012, la Banque mondiale met en évidence une élévation importante, de 30 % à 50 %, en lien avec la succession des sécheresses, du cours de toutes les céréales hors riz – le blé, le maïs et le soja – avec des répercussions non seulement sur le pain et sur l'agroalimentaire, mais également sur l'alimentation des animaux et, *in fine*, sur le prix de la viande.

D'une manière générale, la raréfaction et les réparations coûtent cher aux budgets publics et amputent le pouvoir d'achat des ménages. C'est à une véritable dette écologique que nous devons faire face, une dette aux taux d'intérêt élevés et qui, comme la dette financière, est à mettre d'abord sur le compte des plus riches, car ils sont, de loin, les plus gros consommateurs et, souvent, les promoteurs du système.

Alors, il faut passer à l'action car le coût de l'inaction, selon le rapport Stern, représente 5 % à 20 % du PNB mondial, alors que la contribution écologique demandée pour faire ce que nous devons faire est de l'ordre de 1 %. Il coûte donc cinq à vingt fois plus cher de ne rien faire que de faire.

C'est le crédit d'impôt compétitivité emploi qui nous donne l'occasion de reprendre la main. Ou : comment la fiscalité écologique peut venir alléger le coût du travail. Certes, la démarche n'est pas très orthodoxe, mais il faut savoir être opportuniste, d'autant que nous avons dit le mal que nous pensions du recours à la TVA à 10 % pour financer le CICE, dans la mesure où cette TVA porte en grande partie sur des services écologiques – l'eau, les déchets, les transports, l'assainissement, l'isolation thermique –, sans compter qu'elle pénalise l'emploi, notamment dans le bâtiment, en contradiction avec l'objectif même du CICE. Bref, la proposition initiale de financement du CICE peut être largement améliorée.

Utiliser la fiscalité écologique pour réduire le coût du travail prend un sens profond quand il s'agit de faire contribuer l'énergie fossile plus que l'énergie humaine, même si l'orthodoxie écologiste devrait conduire plutôt à financer des actions écologiques ; on peut mixer. Nous devons travailler en profondeur pour assurer le succès de ce projet. La fiscalité écologique n'est pas anti-économique. Les pays du nord de l'Europe nous en ont fait la démonstration ; ce sont les pays les plus avancés sur cette question et les plus performants au plan économique, ceux qui ont le plus innové. La fiscalité écologique constitue donc un levier important pour la compétitivité. Bien entendu, il faudra accompagner les entreprises dépendantes et fragiles.

La fiscalité écologique ne sera pas antisociale ni anti-rurale.

Il faut tout d'abord souligner que les dépenses anti-écologiques, qui représentent 30 à 50 milliards d'euros, bénéficient plus aux ménages aisés. Par exemple, les subventions directes ou indirectes aux aéroports ou encore l'exonération de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques dont bénéficie la consommation des avions commerciaux représentent 3,5 milliards d'euros.

Très clairement, cela signifie qu'il faudra, pour retrouver l'équilibre écologique, agir dans la justice comme pour les équilibres budgétaires, en prenant en compte, par exemple, la spécificité rurale, les ménages ruraux consacrant 12 % de leur revenu aux dépenses énergétiques, contre 5 % pour des ménages franciliens et 9 % pour les habitants des grandes agglomérations. (*Applaudissements sur les bancs du groupe écologiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Chanteguet.

M. Jean-Paul Chanteguet. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, notre modèle de croissance a permis d'extraordinaires progrès. Nous vivons – en moyenne, car les inégalités perdurent – plus longtemps, et dans des conditions de confort et d'abondance que l'on n'aurait pas imaginées il y a un siècle. La croissance du PIB est devenue le thermomètre absolu de la santé de notre société, l'indicateur de la hausse du revenu, la promesse d'accumulation, le signe de la réussite.

Les Français ne sont évidemment pas les seuls à penser ainsi leur existence. Le bien-fondé de cette vision est quasiment partagé par le monde entier. Aussitôt libérés du communisme, les peuples russe et est-européens n'ont eu de cesse qu'ils n'aient atteint le même niveau de vie. Aussitôt touchés par la mondialisation, les peuples des pays émergents ont aspiré à

partager l'aisance d'une alimentation diversifiée et d'un logement confortable, le plaisir des loisirs et de la consommation de masse.

Pourtant, ce modèle de croissance, très récent au regard de l'histoire humaine, n'en constitue également qu'une parenthèse. Il est basé sur la transformation et la consommation de ressources, qui s'épuisent en quantité et en qualité, et ce d'autant plus vite que la croissance de la population est exponentielle. Nous consommons aujourd'hui l'équivalent d'une planète et demie chaque année, et nous polluons toujours plus les ressources naturelles à la base de l'existence de la vie sur terre.

Jusqu'à présent nous avons pu faire mentir Malthus, repousser, grâce à la science et aux technologies, les limites de notre développement, tandis que le gigantesque écran de notre société de consommation se charge de nous voiler la pénible réalité. Cependant, nous devons dorénavant, pour nous-mêmes et pour les générations futures, accepter de voir et d'entendre les signaux : la raréfaction des ressources fossiles, minerais, métaux et terres cultivables, le changement climatique, l'épuisement des sols, la pollution des eaux et de l'air, l'explosion des maladies liées à l'environnement, la dégradation de la biodiversité, plus rapide que lors des cinq grandes extinctions précédentes. Ils signifient l'effondrement de la capacité d'adaptation de l'ensemble du vivant au changement que notre mode de vie impose à la planète. Les populations les plus vulnérables doivent faire face à des difficultés chaque jour un peu plus nombreuses.

Pour arrêter cette course à l'abîme, nous devons d'urgence refonder notre modèle. Il est aujourd'hui basé sur l'idée de ressources naturelles infinies, gratuites et exploitables sans limites. Dénuées de prix, ces ressources naturelles sont les seules valeurs, pourtant essentielles à notre survie, qui s'épuisent et disparaissent. Leur donner un prix suppose qu'elles puissent faire l'objet d'une transaction, d'un échange, d'une appropriation, ce qui se révèle impossible, pour les biens collectifs que sont l'air, l'eau, la diversité des êtres vivants ou les services écologiques.

En revanche, la dégradation de ces biens collectifs a un coût. Le nettoyage des plages après une marée noire, la dépollution des sols lors de la fermeture d'une usine chimique, le démantèlement d'une centrale nucléaire constituent autant de réparations et de restaurations de notre environnement qui, si elles sont plus ou moins assumées par leurs auteurs, le sont toujours *a posteriori* et seulement en cas d'évidente perturbation. Quant aux dégradations structurelles, c'est la collectivité qui les prend en charge, jamais leurs responsables : maladies et baisse de fertilité liées aux pollutions industrielles et agricoles, conséquences économiques et humaines des canicules, tempêtes et inondations, appauvrissement des services écosystémiques comme l'épuration des eaux, la pollinisation ou le stockage du carbone. Le système actuel ne fait donc que réparer, très partiellement et de manière injuste, les dégâts qu'il provoque.

Pour rendre durable notre modèle de développement, il faut agir de manière globale : en amont, économiser les ressources ; en aval, restaurer, quand c'est possible, celles que l'on utilise. Pour cela, il nous faut intégrer à l'ensemble de nos actes de production et de consommation la valeur des ressources naturelles.

La façon la plus simple et la plus juste de donner une réalité à cette valeur, c'est de taxer non pas la propriété des ressources naturelles mais l'ensemble de leurs usages et des atteintes qui leur sont portées, de les taxer grâce à une fiscalité écologique dont l'objectif est d'inciter les agents à adopter des compor-

tements plus respectueux de l'environnement, en particulier au moyen d'un signal prix adressé à l'ensemble des acteurs économiques, qui devra, pour être efficace et accepté, être le plus universel dans son champ, le plus progressif dans sa mise en œuvre et le plus prévisible dans son application. Il s'agira de pousser les individus, les entreprises et les collectivités publiques à modifier leurs comportements et à les adapter aux nécessités de l'environnement. Changer en améliorant devra revenir moins cher que maintenir en détériorant. Cette évolution se diffusera dans l'ensemble des secteurs économiques. L'énergie, l'industrie, l'agriculture, la pêche, les transports, le commerce seront encouragés à utiliser d'autres modes de production et de distribution, moins carbonés, à privilégier l'usage des ressources renouvelables, à limiter les déchets, à ne plus programmer l'obsolescence, à favoriser le recyclage.

Le constat est partagé par tous et a été mis en lumière à de nombreuses reprises par l'Union européenne et l'OCDE : la France accuse un retard important en matière de fiscalité écologique. Cette dernière ne représente que 1,86 % du PIB contre 2,37 % en moyenne dans les autres pays de l'Union européenne. Nous devons nous interroger sur la fiscalité appliquée en France au domaine de l'énergie puisque, alors que l'État français dépense chaque année plus de trente-trois milliards d'euros en soutien public des énergies fossiles et dépenses fiscales en leur faveur, de nombreuses études ont montré, par exemple, que, dans les pays comme l'Allemagne, la Norvège et la Suède, qui ont mis en œuvre une taxation plus élevée des carburants, la quantité de ceux-ci utilisée par unité de PIB y est plus faible. De même, reconnaissons que la fiscalité sur le diesel, inférieure de 17 centimes à celle sur l'essence, constitue une originalité difficilement justifiable, alors que le diesel est reconnu comme polluant et cancérigène. La mauvaise qualité de l'air, à l'origine de 42 000 décès prématurés par an, représente un coût minimal pour la collectivité de l'ordre de 20 à 30 milliards d'euros par an.

Cet avantage en faveur du diesel, comme le précise l'association Que choisir, oriente de plus les automobilistes vers un choix erroné car, dans 71 % des cas, les Français ne roulent pas assez pour compenser le surcoût à l'achat d'un véhicule diesel. Cette forte diésélisation de notre parc automobile a enfin entraîné une inadaptation progressive de l'industrie française de raffinage, puisque les capacités y sont saturées pour le gazole et excédentaires pour l'essence.

Cette situation pèse sur notre balance commerciale puisque nos importations de gazole ont augmenté en moyenne de 15,8 % par an entre 2002 et 2010, entraînant, en 2011, un creusement de près de 13 milliards d'euros de notre déficit dû à la détérioration du solde des produits pétroliers raffinés.

Pour des raisons tant sanitaires ou économiques qu'environnementales, il me paraît difficile de ne pas envisager de rattraper cette sous-taxation sur une période d'une durée comprise entre trois et cinq ans.

Alors que la France s'est engagée dans le cadre européen à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici 2020, qu'elle souhaite accueillir en 2015 le sommet international sur le réchauffement climatique, que, de plus, le marché européen des quotas d'émissions de carbone est en pleine déroute, il est aujourd'hui plus que jamais nécessaire de réfléchir à la création d'un outil fiscal du type contribution climat énergie, qui, en donnant un signal prix au carbone, conduira les agents à consommer moins d'énergie, en particulier moins d'énergie fossile. Le principe d'universalité des assujettis sans

dérogation devra être retenu, mais s'accompagner de mesures de compensation, afin de préserver la compétitivité de nos entreprises et le pouvoir d'achat des ménages.

Il est, nous le savons, un autre enjeu majeur auquel nous devons faire face, c'est celui de l'artificialisation des sols, qui porte atteinte à la biodiversité, au potentiel agricole et accroît nos consommations d'énergie. Face à ce défi, notre fiscalité est aujourd'hui d'une grande inefficacité. Il est donc urgent de repenser complètement la fiscalité actuellement applicable au patrimoine naturel, au foncier, à l'urbanisme et à l'eau.

Fiscalité incitatrice, notre fiscalité écologique sera aussi une fiscalité de rendement. Elle se fera à prélèvement constant et sera redistribuée en partie aux acteurs économiques, ménages et entreprises, en situation de dépendance aux assiettes taxées. Elle devra aussi permettre d'alléger les charges pesant sur le travail et de financer la transition énergétique, une des premières priorités de ce quinquennat.

Cette fiscalité écologique, que j'appelle de mes vœux, répond à notre volonté de défendre une plus grande justice sociale, tant il est vrai qu'inégalités sociales et inégalités environnementales sont fortement liées : les maladies dues à la pollution ou à d'autres formes de nuisances sont plus fréquentes dans les milieux modestes que dans les milieux aisés.

Elle répond également au souci constant de faire évoluer les administrations en rénovant les politiques publiques. Elle répond enfin à l'urgence de provoquer un changement d'ordre culturel. Demain, les citoyens consommateurs prendront conscience, grâce au signal envoyé par les prix, des coûts environnementaux des produits et services qu'ils acquièrent. Ils pourront modifier en conséquence leurs achats. Demain, ils favoriseront la location, le partage de l'usage, le recyclage, lutteront contre le gaspillage et la production de déchets, utiliseront davantage les circuits courts – qui sont par ailleurs créateurs de liens sociaux. Ils feront évoluer leurs façons d'habiter et de se déplacer. Ils seront à même de développer à nouveau leur autonomie grâce aux progrès techniques comme l'impression en trois dimensions ou les réseaux électriques intelligents.

Reconnaissons-le : notre modèle, fondé sur la consommation de ressources non renouvelables, n'a pas su, jusqu'à maintenant, leur attribuer de valeur. L'usage gratuit de l'environnement est privatisé, tandis que le coût des pollutions est pris en charge par la collectivité et souvent reporté sur les générations suivantes. La fiscalité, qui repose aujourd'hui majoritairement sur le travail, le capital et les biens et services consommés, témoigne d'un rapport à la production et à la consommation caractéristique de nos deux premières révolutions industrielles. Pour faire évoluer ce rapport et pour traduire en même temps notre nouveau choix de société, la fiscalité doit dorénavant reposer sur un quatrième pilier, celui des pollutions et des ressources naturelles.

Enfin, cette fiscalité verte ne pourra susciter l'adhésion populaire que si elle s'accompagne d'une transition concrète de notre économie et d'une mutation réelle de notre société pour redonner du sens et de l'espoir, et pour s'inscrire dans un temps long qui dépasse celui du quinquennat. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et écologiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Goujon.

M. Philippe Goujon. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, les 14 et 15 septembre derniers, le Gouvernement lançait la Conférence environnementale, annonçant une réforme de la fiscalité pour accompagner la transition écologique de la France. Vous traduirez

bientôt cette ambition dans un projet de loi plus particulièrement relatif à la fiscalité des véhicules. J'associe à cette intervention mes collègues du Club des parlementaires pour le vélo - ils sont nombreux à être présents ce soir et j'invite tous ceux qui ne sont pas encore adhérents à nous rejoindre. Ce club est co-animé par le Club des villes et territoires cyclables, qui réunit les collectivités exemplaires en la matière.

Je souhaite appeler votre attention sur la nécessité de prendre en compte le vélo comme un mode de transport à part entière dans le cadre de cette nouvelle fiscalité écologique. Cela paraît évident. Le caractère bénéfique de la pratique du vélo sur la santé n'est plus à démontrer: l'OMS évalue les économies de dépenses publiques liées à la pratique du vélo à 1,21 euro par kilomètre parcouru. Pour l'observatoire régional de santé d'Île-de-France, cette pratique permet de réduire de près de 30 % le risque de mortalité.

Quand on sait qu'à l'heure actuelle 80 % des trajets en véhicules à moteur représentent moins de 5 kilomètres et la moitié des déplacements en ville, on constate qu'il existe une forte marge de progression de la part modale du vélo. En France, cette part n'est que de 2,7 % au niveau national; elle peut aller jusqu'à 4 % dans certaines villes modèles comme Rennes et Toulouse, voire 8 % à Strasbourg.

En matière de vélo, on ne part pas de zéro. À la suite de l'adoption d'un amendement déposé à mon initiative, le code du travail permet désormais le remboursement par l'employeur des abonnements à un système public de location de vélos comme Vélib' ou Vélo'V. Le Code de la construction et de l'habitation oblige dorénavant à équiper les immeubles neufs de garages à vélos.

M. Martial Saddier. Travail remarquable!

M. Philippe Goujon. Ces actions législatives visaient moins à accorder un avantage économique à ses utilisateurs qu'à reconnaître le vélo comme un mode de transport à part entière, qu'il convient de traiter aussi bien que la voiture. Cet objectif est modeste, mais néanmoins important. Le Plan national vélo que j'ai eu l'honneur de présenter lors des premières rencontres nationales du vélo, il y a tout juste un an, en présence du ministre des transports, a été élaboré avec l'ensemble des acteurs concernés. Ses propositions font aujourd'hui consensus. Il fixait un objectif de 10 % de part modale du vélo en 2020, et indiquait les mesures nécessaires pour y parvenir.

Une étude du CERTU, le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, a corroboré la pertinence de ces dispositions, qui ont fait leurs preuves chez nos voisins européens. Les amendements qui en résultent, et d'autres encore, rédigés avec un certain nombre de mes collègues, comme Denis Baupin ou Guillaume Bachelay, ont été déposés lors des débats sur le projet de loi de finances et du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2013. Ils ont malheureusement été rejetés. Il s'agit, par exemple, de donner à l'employeur la possibilité de verser à son salarié une indemnité kilométrique vélo déductible de l'impôt sur le revenu comme de l'impôt sur les sociétés. Cette indemnité existe en Belgique depuis 1997, comme d'ailleurs dans d'autres pays européens, où elle s'élève à 21 centimes d'euros par kilomètre. Elle a permis d'accroître de 50 % l'utilisation du vélo par les employés des entreprises.

Il s'agit également de clarifier la rédaction de l'article L. 3261-2 du code du travail, qui autorise le cumul de la prise en charge de l'abonnement aux transports en commun et de l'abonnement à un système public de location de vélo en libre-service, de réserver une partie du budget consacré aux

routes aux aménagements cyclables, d'encourager l'acquisition de vélos à assistance électrique par une réduction d'impôt à l'achat, sur le modèle de l'Italie ou de la ville de Paris, et d'inciter à la constitution de flottes de vélos d'entreprise. Certaines de ces propositions, notamment l'indemnité kilométrique vélo, ont été adoptées par le Sénat avant de disparaître par le jeu de la terrible mécanique de la navette parlementaire.

Depuis des décennies, la fiscalité encourage la possession d'une voiture, d'autant plus avantageuse au titre des frais professionnels que le moteur est puissant et donc polluant. Madame la ministre, si les incitations à l'achat de voitures moins polluantes sont louables, et si l'intermodalité est nécessaire, nous demandons néanmoins que la pratique du vélo soit intégrée à part entière dans le cadre de la fiscalité écologique. Après tout, hormis la marche à pied, le vélo est le seul mode de déplacement non polluant!

Lors des débats sur le projet de loi de finances pour 2013, le ministre du budget nous avait renvoyés à la discussion à venir d'un texte portant sur la fiscalité écologique. L'heure est venue pour le Gouvernement de tenir ses engagements et de traiter le vélo comme le moyen de déplacement vertueux qu'il est. Pour un rapport coût-efficacité maximum, il convient d'inciter nos concitoyens à changer de façon durable leurs comportements en matière de déplacements, à l'instar de nombreux pays européens. Notre pays ne doit pas être à la traîne en ce domaine. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UMP et écologiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. À mon tour, je voudrais me réjouir de ce débat. Il met en évidence les analyses respectives des uns et des autres, et je note avec satisfaction des convergences importantes. Nous pensons tous que le retard de la France en matière de fiscalité écologique est le symptôme d'une carence dans nos politiques nationales, et constitue un handicap pour notre compétitivité.

Nous pensons tous qu'une fiscalité écologique peut être un élément important pour modifier les comportements, en adressant des signaux économiques cohérents. Quand nous demandons à nos concitoyens de faire preuve de civisme en adoptant les comportements les moins polluants, les moins consommateurs d'énergie, et qu'en même temps le signal des prix les incite à faire l'inverse, nous leur adressons des injonctions contradictoires. En tant que citoyens, ils sont tous d'accord pour privilégier ce qui protège notre environnement. Mais en tant que consommateurs, ils font logiquement attention à leur pouvoir d'achat, particulièrement en période de crise.

Grâce à la fiscalité écologique, en réhabilitant le principe du pollueur-payeur, que tous nos concitoyens connaissent et reconnaissent, nous pouvons leur permettre de sortir de cette schizophrénie. En rendant lisibles les signaux adressés par les pouvoirs publics et les acteurs économiques, par exemple par des dispositifs de type bonus-malus, nous pouvons réconcilier le citoyen et le consommateur en chacun de nous. Ce n'est pas le moindre des mérites de cette fiscalité.

Nous considérons également que cette fiscalité ne doit pas avoir pour effet pervers d'accroître la charge qui pèse sur les ménages les plus fragiles. Cela implique de faire preuve d'imagination et de souplesse dans la mise en place de mesures correctrices destinées à ces ménages, mesures qui doivent accompagner cette fiscalité. Elles seront évidemment d'autant plus pertinentes et d'autant mieux comprises si elles permettent d'accompagner ces ménages vers une consumma-

tion plus sobre, par exemple au moyen de « chèques verts » utilisables pour isoler son logement, utiliser les transports collectifs, changer de chaudière, privilégier des appareils électro-ménagers sobres, etc.

Cette logique ne vaut pas uniquement pour la création de nouvelles mesures fiscales, elle vaut aussi pour des dispositifs fiscaux actuels qui incitent à des comportements anti-écologiques, et qu'il faut progressivement supprimer. Nous les avons déjà évoqués lors des débats sur les lois de finances. Ces dispositifs portent sur les dégrèvements dont bénéficient les raffineries, les transports aériens, etc. J'insisterai tout particulièrement sur l'un d'entre eux, car il cumule tellement d'incohérences qu'il est difficile de comprendre pourquoi, malgré nos demandes multiples, rien ne bouge à ce sujet. Je veux parler des niches fiscales qui incitent nos concitoyens à acheter des véhicules diesel. Elles sont absurdes pour au moins six raisons.

Elles sont d'abord absurdes car elles incitent à acheter les véhicules les plus polluants, donc les plus nocifs pour la santé, comme l'a établi l'OMS, qui causent chaque année dans notre pays la mort prématurée de 40 000 personnes, et la réduction de notre espérance de vie de 6 à 9 mois. Nous connaissons tous, dans notre entourage, des personnes âgées et des jeunes enfants qui souffrent de maladies respiratoires. Outre ces souffrances, permettez-moi de rappeler que ces maladies pèsent lourdement sur les comptes de la sécurité sociale.

Elles sont absurdes, ensuite, car elles suggèrent à nos concitoyens qu'acheter un véhicule diesel est bon pour leur portefeuille. Or, l'UFC-Que choisir l'a montré, cela n'est vrai que pour un quart des possesseurs de ces véhicules, ceux qui roulent plus de 20 000 km par an. Tous les autres y perdent.

Elles sont absurdes aussi car elles pèsent lourdement sur le budget de l'État, et représentent un manque à gagner de l'ordre de 5 à 7 milliards d'euros. Dès 2005, la Cour des Comptes a mis en évidence qu'il n'y a aucune raison de subventionner ainsi un carburant qui n'a aucun avantage environnemental.

Ce n'est pas tout. Ces niches fiscales sont absurdes car la facture s'alourdit, si on prend en compte le fait – évoqué par Jean-Paul Chanteguet – que la surreprésentation des voitures diesel dans le parc automobile français accroît de 2 à 3 milliards d'euros par an nos importations de carburant, tout en mettant en danger les raffineries nationales, ce qui a des conséquences néfastes sur l'emploi et les finances publiques. Ajoutons que la facture s'alourdira encore quand la France sera condamnée à de lourdes amendes par la Cour de justice de l'Union européenne pour non-respect de la directive sur la qualité de l'air. En outre, je ne serais pas complet si je ne citais les études montrant que les particules diesel constituent le deuxième gaz à effet de serre le plus important, après le gaz carbonique. Il est donc absurde que le mécanisme de bonus-malus, destiné à lutter contre le dérèglement climatique, favorise les véhicules diesel. Au total, cette politique pro-diesel nous coûte près de 300 euros par an et par ménage! Pour une politique aussi nocive, c'est cher payé!

Évidemment, je n'ignore pas les raisons qui freinent toute décision. C'est pourquoi, au début de mon propos, j'évoquais les précautions à prendre, au premier rang desquelles l'accompagnement nécessaire de toute fiscalité écologique, qu'il s'agisse de la mise en place d'une nouvelle mesure fiscale ou de la suppression de mesures fiscales anti-écologiques.

Si nous supprimons progressivement ces niches fiscales pro-diesel, il faut accompagner ce mouvement à la fois par des aides aux ménages les plus fragiles qui seraient pénalisés, au

moyen de dispositifs du type de ceux qu'a retenus la ville de Bruxelles, comme la gratuité des transports collectifs pendant deux ans pour ceux qui renoncent à leur véhicule polluant, et par un accompagnement des constructeurs automobiles, qui subissent d'ailleurs de plein fouet la très mauvaise image du diesel à l'étranger. Cette image négative ne peut qu'être renforcée par la décision prise aujourd'hui par l'Union européenne en faveur des carburants propres. Cela tombe bien car la suppression des niches fiscales – comme toutes les autres mesures fiscales écologiques – génère des recettes qui peuvent être, au moins partiellement, consacrées à cet accompagnement.

Pour conclure, nous avons conscience que tout cela peut paraître compliqué. Mais y renoncer et reporter les décisions serait encore bien pire. En plus de nous faire subir plus longtemps ces politiques, cela rendrait les coûts de transition encore plus lourds. C'est pourquoi, je le redis, nous sommes heureux que le Gouvernement et la majorité aient décidé de prendre à bras-le-corps le dossier de la fiscalité écologique. Il est maintenant temps de passer aux actes! (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et écologiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre-Alain Muet.

M. Pierre-Alain Muet. Madame la présidente, madame la ministre, monsieur le président de la commission du développement durable, mes chers collègues, je remercie d'abord le groupe écologiste d'avoir lancé ce débat sur la fiscalité écologique.

La fiscalité écologique n'est pas une ressource marginale destinée à compléter les grands impôts. Ce n'est d'ailleurs pas fondamentalement une ressource budgétaire, mais un instrument qui est au cœur même du changement de notre modèle de développement. Depuis la révolution industrielle, notre économie s'est développée comme si nous vivions dans un univers illimité. D'un côté, on épuise des ressources naturelles; de l'autre, on produit des déchets. Les écosystèmes naturels fonctionnent totalement différemment: les déchets produits par une partie de l'écosystème sont des ressources pour une autre partie. De la sorte, l'écosystème fonctionne selon un cycle fermé qui intègre naturellement le développement durable.

Si le développement économique spontané ignore à ce point ses conséquences sur l'environnement, c'est en partie parce que ce qui guide le choix des acteurs économiques, le prix, ignore – ou en tout cas a longtemps ignoré – le coût de l'activité économique pour l'environnement. Une condition nécessaire – mais pas suffisante – pour que notre modèle de croissance devienne durable, c'est que le prix des biens échangés sur les marchés intègre le coût pour l'humanité de la dégradation de l'environnement due à leur production. De cette façon, les décisions des entreprises et des consommateurs seront orientées dans le sens d'un développement durable.

La façon la plus simple de donner un prix à l'environnement, c'est la fiscalité écologique. Ce n'est pas la seule: les mécanismes de quotas d'émission le font aussi, mais pas de manière aussi générale. La taxation écologique a un avantage: son application est très générale. En effet, quand la pollution est diffuse et les possibilités de réduction mal connues, la taxe écologique est le seul instrument efficace.

La fiscalité écologique est aussi l'instrument le plus efficace lorsque la dégradation de l'environnement résulte du stock d'émission et non du flux, ce qui est précisément le cas des émissions de CO₂ et du réchauffement climatique.

La fiscalité écologique est très différente de la fiscalité traditionnelle. Le rôle traditionnel de l'impôt est de fournir des ressources sans perturber le système économique, donc sans changer le système de prix. C'est l'inverse pour la fiscalité écologique puisqu'elle tend, au contraire, à modifier le système de prix pour changer les comportements sans perturber le reste de l'activité économique. C'est la raison pour laquelle, pour qu'elle soit efficace, il faut en compenser les effets soit sur les entreprises, soit sur les ménages. Le crédit d'impôt compétitivité emploi est, de ce point de vue, un bon exemple, même s'il ne correspond pas complètement à la réflexion traditionnelle selon laquelle il faut développer la fiscalité écologique en contrepartie d'un allègement du coût du travail. Ce crédit d'impôt compétitivité emploi, avec un financement reposant, en partie, sur la fiscalité écologique, a cette cohérence. Si nous analysons plus en profondeur ce crédit d'impôt, notamment le financement, par 10 milliards d'euros de fiscalité, nous réaliserons vite que, pour le rendre le plus efficace possible, la fiscalité écologique devra prendre le pas sur la TVA. Ainsi, le taux de TVA le plus faible – celui de 5 % – sera appliqué à davantage de produits, comme nombre d'entre vous sur les bancs de cette assemblée l'ont souhaité. Cela permettra également de développer de façon cohérente la fiscalité écologique puisqu'en contrepartie de chaque euro supplémentaire de fiscalité écologique, il y aura une baisse de la TVA, donc une compensation principalement pour les ménages, mais aussi pour les entreprises. J'ai, en conséquence, demandé au Gouvernement, lors de notre débat budgétaire, de permettre à notre assemblée de réfléchir au partage entre fiscalité écologique et TVA dans le respect du montant global de 10 milliards de financement de ce crédit d'impôt par la fiscalité. C'est une forme de triple dividende : la compétitivité, l'emploi et la transition écologique.

Cela ne signifie pas, et je rassure Mme la ministre, que la nécessaire montée en charge de la fiscalité écologique doit se limiter à ce seul aspect d'une composante du financement du crédit d'impôt. En effet, et tout le monde l'a rappelé ici, notre pays est très en retard dans la mise en œuvre des écotaxes. Nous avons environ un demi-point de PIB de moins que la moyenne européenne et un point de PIB de moins si l'on se compare aux pays les plus avancés en Europe. Cela ne se chiffre donc pas en quelques milliards, mais en dizaines de milliards.

Notre pays se caractérise surtout par une taxation écologique peu efficace. Nous disposons, avec la TGAP, d'un certain nombre de taxes écologiques, mais reconnaissons qu'elles sont très éloignées du coût de la dégradation de l'environnement. Si l'on veut mettre en place une véritable fiscalité écologique, la taxe doit être proche du coût marginal des dommages ou du coût de la dépollution.

Je prendrai l'exemple des oxydes d'azote. Ainsi, le coût marginal des dommages à l'environnement des oxydes d'azote est, en moyenne, évalué à 10 000 euros par tonne et les coûts de dépollution varient de 200 à 9 000 euros par tonne. Or, dans ce domaine, notre TGAP était seulement de 53 euros par tonne, en moyenne, en 2010. Même si elle atteint 160 euros en 2012, elle reste très éloignée de la taxe des pays qui l'ont portée à son niveau d'efficacité, donc au niveau du coût de la dégradation de l'environnement – elle s'élève à 5 400 euros en Suède, par exemple. Il y a donc matière à avancer dans la fiscalité écologique sans même mettre en place de nouvelles taxes, mais en faisant simplement monter en charge les taxes existantes pour qu'elles soient à la hauteur des enjeux.

Quant à la lutte contre le réchauffement climatique, cela fait deux fois que notre pays échoue à mettre en place une contribution climat énergie pourtant indispensable. On sait que,

pour répondre au défi du réchauffement climatique, il faudra tout combiner : la sobriété énergétique, les énergies renouvelables, le changement dans nos modes de transports et dans notre conception de l'urbanisation. Mais sans modifier progressivement et durablement sur une longue période le prix de l'énergie fossile, ni la technologie ni la volonté politique ni la conscience citoyenne ne suffiront à inverser le cours des choses. Tous ceux qui se sont penchés sur la question l'ont dit : si l'on ne modifie pas durablement le prix des énergies fossiles, nous aurons beaucoup de mal à respecter les engagements pris, ce qui est le cas de la plupart des pays. La seule façon d'orienter durablement l'ensemble des acteurs économiques vers la réduction continue de la consommation d'énergie fossile est d'inverser le cours de l'histoire industrielle en augmentant de façon régulière et progressive le prix du carbone et de l'énergie, comme l'a fait, là encore, depuis très longtemps la Suède

Dans ce domaine les travaux réalisés par la commission Rocard restent totalement d'actualité : une contribution climat énergie commençant à 32 euros la tonne et augmentant régulièrement pour atteindre 100 euros la tonne en 2030 est la bonne solution. Et plutôt que d'exempter les grandes entreprises soumises aux quotas comme le fit le gouvernement Fillon, mesure censurée par le Conseil constitutionnel, car créatrice d'une inégalité devant l'impôt, prévoir des quotas payants et une taxe différentielle tenant compte du coût moyen très faible du marché des quotas, comme je l'ai proposé avec Aurélie Filippetti en 2009, répond à la fois à l'égalité devant l'impôt et à l'efficacité écologique. Contrairement à la vision court-termiste qui a toujours prédominé sur cette question, une telle taxe est un facteur de compétitivité à long terme, car on sait parfaitement que la compétitivité future de notre industrie dépendra de ses progrès en matière de développement durable.

M. Denis Baupin. Excellent !

M. Pierre-Alain Muet. Une hausse programmée, annoncée et régulièrement suivie est la seule façon d'échapper à ce qui risque de se produire dans quelques années, et qui est déjà arrivé, à savoir une hausse brutale des prix de l'énergie. Il est préférable d'anticiper et de procéder aux changements, c'est la meilleure façon de se mettre à l'abri de ces hausses brutales. D'ailleurs l'histoire économique est éclairante à ce sujet : tous les pays qui ont fondé leur développement à court terme sur le bas coût des matières premières se sont désindustrialisés. On parlait, dans les années soixante, du *Dutch disease* et, si l'on remonte un peu plus loin dans l'histoire, le phénomène s'est produit pour l'Espagne. Cela a, à l'époque, favorisé le développement industriel de la Hollande.

Avec le redressement de nos finances publiques et la priorité donnée à la jeunesse à travers l'école et l'emploi, la transition écologique de notre économie sera la marque la plus sûre de notre action en faveur des générations futures.

Madame la ministre vous pouvez être assurée que nous vous soutiendrons dans cette ambition. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC, RRDP et Écologiste.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Delphine Batho, ministre. Je veux tout d'abord saluer le président Chanteguet ainsi que tous les orateurs qui ont participé à cette discussion. Je me félicite de l'état d'esprit consensuel qui a présidé à ces échanges.

M. Martial Saddier. Merci !

Mme Delphine Batho, ministre. Un certain nombre de convergences très fortes qui s'en sont dégagées permettront certainement de partir sur les bons fondamentaux. Comme

nombre d'entre vous l'ont rappelé, le développement d'une fiscalité environnementale est, effectivement, un des piliers de la transition écologique et d'une évolution profonde des comportements, des modes de consommation et de production. Cette fiscalité peut être dissuasive, mais elle peut également être incitative.

J'ai, tout d'abord, noté des convergences sur la méthode. Christian Eckert a notamment évoqué dans son propos la notion de simplicité, de lisibilité de cette fiscalité, la progressivité et l'inscription dans un temps long permettant à l'ensemble des acteurs – ménages ou entreprises – de faire évoluer leur comportement.

J'ai également constaté des convergences sur les questions de justice sociale, de pouvoir d'achat et de compétitivité des entreprises.

Je ne reprendrai pas, point par point, l'ensemble de vos interventions et je ne relèverai pas les désaccords qui ont porté sur l'évaluation du bilan du Grenelle de l'environnement. Je m'en tiendrai à l'aspect constructif et consensuel de la discussion.

Un certain nombre de priorités se sont dégagées du débat de ce soir. S'agissant de la fiscalité des carburants, la convergence de la fiscalité du gazole et de celle de l'essence est une idée qui fait son chemin. Beaucoup d'entre vous ont évoqué la progressivité de cette convergence et nous devons y réfléchir. Un problème de santé publique se pose, effectivement, aujourd'hui. Ainsi, demain, en Île-de-France, le seuil d'alerte et d'information pour la pollution aux particules fines sera probablement dépassé.

Quant à la fiscalité du carbone, nombre d'entre vous sont revenus sur les échecs passés de la taxe carbone. Nous devons reprendre l'idée de fiscaliser tout ce qui contribue aux émissions de gaz à effet de serre.

Beaucoup parmi vous ont évoqué une nouvelle priorité, celle de la biodiversité et l'artificialisation des sols. Ce sujet, également abordé lors de la conférence environnementale, sera débattu au cours de l'examen du projet de loi sur le logement et sur l'urbanisme. Les enjeux sont très importants.

Plusieurs intervenants ont évoqué l'économie circulaire et la fiscalité des déchets qui doit être aussi un levier de croissance et de compétitivité en la matière.

Je n'ai donc pas vocation, ce soir, à conclure cette discussion dont l'initiative était très utile. Cela prouve que la réflexion progresse et que les propositions se construisent. Le Gouvernement a déjà eu l'occasion de souligner, à plusieurs reprises, qu'il n'attendra pas 2016 et le pacte de compétitivité et que ces travaux, ces réflexions et ces propositions, ces mesures de fiscalité écologique, qui s'inscriront dans cette perspective durable, auront vocation à figurer dans le projet de loi de finances pour 2014. C'est ce à quoi nous travaillerons avec Pierre Moscovici et Jérôme Cahuzac. Dans la perspective de ce rendez-vous de l'automne prochain, des propositions concrètes seront présentées dans le cadre du comité permanent pour la fiscalité écologique et lors des échanges entre le Parlement et le Gouvernement. *(Applaudissements sur les bancs du groupe SRC, RRDP et Écologiste.)*

Mme la présidente. Le débat est clos.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Prochaine séance, mardi 29 janvier 2013 à neuf heures trente :

Questions orales sans débat.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt-trois heures quinze.)

Le Directeur du service du compte rendu de la séance de l'Assemblée nationale,

NICOLAS VÉRON



ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE	
03	Compte rendu	1 an 197,60
33	Questions	1 an 146,40
	DÉBATS DU SÉNAT	
05	Compte rendu	1 an 177,60
35	Questions	1 an 106,00
85	Table compte rendu	1 an 37,50

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Paiement à réception de facture

En cas de règlement par virement, indiquer obligatoirement le numéro de facture dans le libellé de votre virement.

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Arrêté du 11 décembre 2012 publié au *Journal officiel* du 13 décembre 2012

Direction, rédaction et administration : 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
Standard : 01-40-58-75-00 – Accueil commercial : 01-40-15-70-10 – Télécopie abonnement : 01-40-15-72-75

Prix du numéro : 3,65 €
(Fascicules compte rendu et amendements)