

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2013-2014

15^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du mardi 15 juillet 2014

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. CHRISTOPHE SIRUGUE

1. Projet de loi de finances rectificative pour 2014 (p. 5528)

PREMIÈRE PARTIE (*suite*) (p. 5528)

Rappel au règlement (p. 5528)

M. Marc Le Fur

Article 2 (p. 5528)

Amendement n° 12

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

M. Christian Eckert, secrétaire d'État chargé du budget

Amendements n°s 10, 110, 111, 127, 128, 15, 11

Article 2 *bis* (p. 5531)

Amendements n°s 59, 136 rectifié (sous-amendement), 117

Article 2 *ter* (p. 5532)

Article 2 *quater* (p. 5532)

Article 3 et état A (p. 5532)

VOTE SUR L'ENSEMBLE DE LA PREMIÈRE PARTIE DU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2014 (p. 5532)

SECONDE PARTIE (p. 5532)

Article 4 et état B (p. 5532)

Amendement n° 39

Amendements n°s 118, 119, 120, 35, 121

Amendements n°s 34, 74

Amendements n°s 122, 123, 124 et 125, 36

Article 4 *bis* et état D (p. 5535)

Amendement n° 9

M. Gilles Carrez, président de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

Amendement n° 81

Article 5 (p. 5536)

Amendements n°s 8, 14, 68, 38

Article 5 *bis* (p. 5539)

M. Thierry Benoit

M. Marc Le Fur

M. Gilles Lurton

M. Hervé Mariton

M. Xavier Breton

M. Thierry Mariani

M. Charles de Courson

M. Julien Aubert

M. François de Rugy

Amendements n°s 70, 30, 27, 31

Suspension et reprise de la séance (p. 5547)

Amendements n°s 25, 26, 24

Amendements n°s 134, 109, 137 (sous-amendement), 115 rectifié, 21, 129

Amendement n° 116

Amendements n°s 54 et 55, 135, 19, 20

Amendements n°s 6, 113, 64, 138, 17, 75, 16

Article 5 *ter* (p. 5554)

M. Thierry Mariani

M. Marc Le Fur

M. Pierre Lellouche

M. Daniel Fasquelle

M. Julien Aubert

M. Gilles Lurton

M. Éric Woerth

M. Laurent Furst

M. Charles de Courson

Mme Sandrine Mazetier

M. Razzy Hammadi

M. Dominique Lefebvre

M. Denis Baupin

Mme Marie-Christine Dalloz

M. Jean-Paul Bacquet

Mme Jeanine Dubié

Mme Pascale Got

M. Jean-Marie Le Guen, secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement

Suspension et reprise de la séance (p. 5559)

Amendements n°s 132, 13, 71

Article 5 *quater* (p. 5561)

Amendement n° 46

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 5561)

|

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. CHRISTOPHE SIRUGUE

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à vingt et une heures quarante-cinq.)

1

PROJET DE LOI DE FINANCES RECTIFICATIVE POUR 2014

Nouvelle lecture(*suite*)

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi de finances rectificative pour 2014 (n^{os} 2109, 2124).

PREMIÈRE PARTIE (*suite*)

M. le président. Cet après-midi, l'Assemblée a commencé l'examen des articles, s'arrêtant à l'article 2.

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur, pour un rappel au règlement.

M. Marc Le Fur. Il s'agit d'un rappel au règlement relatif à l'organisation de nos débats, fondé sur l'article 58, alinéa 1. Il nous reste quatre-vingt-seize amendements à examiner et, parmi ceux-ci, des amendements tout à fait essentiels, qu'ils portent sur les questions du tourisme – qui ont divisé votre majorité il y a quelques jours encore – ou sur l'écotaxe, question sensible, en particulier dans certaines régions. Ces amendements vont donc susciter des débats qu'on imagine conséquents... Quand allons-nous terminer ? Je ne sais pas trop, mais je suppose autour de minuit. Dès lors je n'imagine pas un seul instant, monsieur le président, que nous commençons l'examen du projet de loi suivant...

Mme Sophie Dessus. Si ! Si !

M. Luc Belot. Même pas peur !

M. Marc Le Fur. ...un texte essentiel relatif au redécoupage des régions et à l'organisation de nos territoires, un texte dont chacun mesure l'importance et que le Premier ministre a qualifié de fondateur. Je souhaite donc monsieur le président, au nom du groupe UMP, qu'on nous informe vite de ce qu'il en est dans l'organisation de nos débats de ce soir et qu'en tout état de cause, nous commençons l'examen du projet de

loi suivant plus sereinement demain. Nous aurons ainsi les journées de mercredi, de jeudi et de vendredi. Chacun d'entre nous s'est organisé pour participer à ce débat essentiel, mais il ne faudrait pas l'escamoter en l'entamant en pleine nuit.

M. Patrice Verchère. Surtout que la nuit porte conseil !

M. le président. Mon cher collègue président de séance, ce n'est pas à vous que je vais apprendre que je suis, moi aussi, dans l'incapacité de vous dire le temps qu'il faudra pour examiner les quelque cent amendements restants. Dès lors j'aviserais en cours de séance selon la manière dont se dérouleront nos travaux.

M. Marc Le Fur. On compte sur vous, monsieur le président !

M. le président. Mais je ne doute pas que vous m'interpellerez à nouveau sur cette question, et je vous propose donc, mes chers collègues, que nous reprenions l'examen des articles.

Article 2

M. le président. Je suis saisi d'un amendement, n^o 12, tendant à supprimer l'article 2.

La parole est à Mme Dalloz, pour le soutenir.

Mme Marie-Christine Dalloz. Le long fleuve tranquille de la réforme de la taxe d'apprentissage n'en finit pas nous surprendre : la loi de finances rectificative pour 2013 de même que la loi de finances pour 2014 avaient déjà traité de la réforme de l'apprentissage, mais la censure du Conseil constitutionnel est passée par là, et vous prenez l'occasion de ce PLFR 2014 pour, de nouveau, affecter la taxe d'apprentissage au profit d'abord des régions – je renvoie au tableau figurant dans le projet de loi. C'est ainsi un mauvais procès que vous faites à l'apprentissage : comment peut-on avoir l'objectif ambitieux – que nous partageons sur les bancs du groupe UMP – de 500 000 apprentis en 2017, à mon sens la meilleure solution d'intégration durable dans l'emploi et de lutte contre le chômage des jeunes, tout en fléchissant expressément une part fixe au profit des régions au détriment des écoles des CCI et des professionnels de la formation ? Vous êtes en train de déconnecter l'apprentissage du milieu professionnel. C'est une profonde erreur. J'aimerais que vous m'entendiez, monsieur le secrétaire d'État, car il convient à tout le moins de supprimer les dispositions inscrites à l'article 2.

M. le président. La parole est à Mme Valérie Rabault, rapporteure générale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, pour donner l'avis de la commission.

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Avis défavorable. Le Conseil constitutionnel avait censuré, en

décembre 2013, les dispositions de l'article 60 de la loi de finances pour 2013 relatives aux modalités d'affectation du produit de la taxe d'apprentissage, et le Gouvernement a saisi l'occasion de cette loi de finances rectificative pour préciser ces règles d'affectation.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé du budget, pour donner l'avis du Gouvernement.

M. Christian Eckert, secrétaire d'État chargé du budget. Le Gouvernement est défavorable à cet amendement de suppression. Le Conseil constitutionnel avait exercé sa censure au motif que la loi ne précisait pas suffisamment la répartition du produit de la taxe entre les régions. C'est ce que corrige cet article. Par ailleurs, je vous proposerai ce soir un amendement visant à abonder à hauteur de 200 millions d'euros les moyens consacrés directement à l'apprentissage, permettant ainsi de mettre en œuvre l'engagement que le Gouvernement a pris à l'issue de la grande conférence sociale.

M. le président. La parole est à M. Alain Chrétien.

M. Alain Chrétien. Monsieur le secrétaire d'État, vous vous faites le chantre de l'apprentissage mais, sur ce sujet non plus nous ne sommes pas dupes. Il y a quelques mois, vous avez supprimé les incitations fiscales visant à développer l'apprentissage, avec pour conséquence la chute des contrats partout en France et la mise en péril de nombreux CFA. Les chambres de métiers nous interpellent sur le sujet. L'apprentissage est en difficulté parce que votre gouvernement a, une fois de plus, pris des mesures idéologiques. Et puis d'un seul coup, vous prétendez défendre l'apprentissage alors que vous êtes en train de le tuer par des décisions qui, comme pour le reste, sont des aveux d'échec de celles que vous avez prises il y a quelques mois.

Nous maintenons donc cet amendement de suppression. Il faut que votre majorité se rende compte de l'erreur qu'elle a faite sur l'apprentissage. La loi Cherpion était un bon dispositif, que vous avez abrogé par pure idéologie.

M. Patrice Verchère et M. Nicolas Dhuicq Très bien !

(L'amendement n° 12 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 10 et 110, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n° 10.

Mme Marie-Christine Dalloz. Il s'agit d'un amendement de repli. Dans le cadre des questions au Gouvernement de cet après-midi, nous avons évoqué une baisse des contrats d'apprentissage de 14 % depuis le début de l'année alors qu'en réalité, elle atteint 20 %. Il faut vraiment prendre en compte l'impact négatif que vos mesures multiples et variées ont eu sur l'apprentissage. Cet amendement *a minima* propose donc de fléchir au profit des régions – dont je ne conteste pas la place en matière de formation – 47 % du produit de la taxe d'apprentissage au lieu de 56 %. En effet, il convient de maintenir une certaine latitude dans le choix des entreprises, eu égard à leurs besoins et aux compétences qu'elles ont à mettre en œuvre dans leur champ d'activité et dans leur filière, pour accompagner les formations en apprentissage.

Vous allez nous proposer juste après, monsieur le secrétaire d'État, un amendement proposant de passer de 56 % à 51 % : faisons l'effort, dans la même logique, de passer de 56 % à 47 %. Les chambres consulaires seraient vivement

reconnaissantes de cette marque de confiance parce qu'elles perçoivent aujourd'hui ce que vous proposez comme une mesure de défiance. Il serait important que vous l'entendiez.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 110.

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Dans le cadre du plan de relance de l'apprentissage qui a été présenté à la grande conférence sociale des 7 et 8 juillet, le Gouvernement a souhaité aller plus loin dans la réforme du financement de l'apprentissage pour atteindre l'objectif de 500 000 apprentis d'ici à 2017. Les mesures annoncées seront financées par des ressources supplémentaires à hauteur de 200 millions d'euros.

En premier lieu, le Gouvernement entend accompagner dans la durée la montée en puissance de l'apprentissage, renforçant encore les politiques de formation et d'accompagnement des apprentis. Des moyens supplémentaires d'un montant de 150 millions d'euros sont ainsi dégagés pour le développement quantitatif, mais aussi qualitatif, des centres de formation.

En second lieu, le Gouvernement va renforcer incessamment les incitations à l'embauche pour que l'ensemble des jeunes inscrits en CFA pour la rentrée de septembre puissent trouver un employeur. Les régions assureront ainsi le versement d'une nouvelle aide à l'embauche de 1 000 euros par apprenti pour soutenir spécifiquement le développement de cette formation au sein des entreprises de moins de 250 salariés.

Le présent amendement met en œuvre le premier volet de ces mesures en renforçant les moyens affectés à la formation, à l'accompagnement et à l'orientation des apprentis. La fraction de la taxe d'apprentissage dédiée au financement des CFA sera portée à 26 %, correspondant à 150 millions d'euros supplémentaires dès 2015. Parallèlement, la diminution de la fraction de la taxe affectée aux régions de 56 % à 51 % – c'est exact, madame Dalloz – sera intégralement compensée par l'affectation d'une fraction de TICPE pour un montant et une dynamique équivalents.

Les modalités de la nouvelle aide à l'embauche de 1 000 euros par apprenti seront très prochainement présentées au Parlement afin de donner de la visibilité aux acteurs et d'assurer le succès de la mesure dès la rentrée de septembre 2014. Le Gouvernement proposera donc, dans le cadre du projet de loi de finances initiale pour 2015, d'affecter aux régions une ressource fiscale permettant de compenser le coût de cette nouvelle aide.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. Par l'amendement n° 10, vous proposez, madame Dalloz, de diminuer le pourcentage de 56 % du produit de la taxe affecté aux régions, donc leurs ressources des régions dédiées à l'apprentissage, mais sans prévoir de compensation. C'est bien évidemment pourquoi la commission avait émis un avis défavorable dès la première lecture.

La commission n'a pas examiné l'amendement du Gouvernement. Je donne un avis favorable à titre personnel, à la fois au vu des compensations évoquées par M. le secrétaire d'État et de la majoration des sommes affectées aux CFA et aux sections d'apprentissage.

M. le président. La parole est à M. Alain Chrétien.

M. Alain Chrétien. Cet amendement confirme nos propos précédents : comment voulez-vous que les chefs d'entreprise, en particulier dans les PME, y comprennent quelque chose ? Il y a deux ans, on supprimait les exonérations fiscales pour l'embauche d'apprentis (« *Eh oui !* » sur les bancs du groupe UMP), provoquant une chute du nombre de contrats signés. Et aujourd'hui, on prévoit un nouveau mécanisme, ...

M. Guy Geoffroy. En attendant la prochaine suppression !

M. Alain Chrétien. ...dont le Parlement, si j'ai bien compris, devrait se saisir dans les mois qui viennent, et qui devra être assimilé par les chefs d'entreprise. Que de temps perdu ! Que d'incompréhension au sein du monde économique ! Comment voulez-vous que les acteurs locaux vous fassent confiance, quand on voit ce mouvement de yo-yo, de zigzag auquel est soumis l'apprentissage ? Quand, dans quelques années, on fera le bilan de votre politique en la matière, elle apparaîtra grotesque, incompréhensible et méprisante pour les personnes concernées. Entre 2012 et 2014, des mesures totalement contradictoires ont été prises. Et vous vous étonnez, dans ces conditions, que les entreprises ne jouent pas le jeu de votre politique ? Pour notre part, nous n'en sommes pas surpris. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz.

Mme Marie-Christine Dalloz. Mme la rapporteure générale affirme que la réduction de 56 à 47 % de la fraction régionale pour l'apprentissage aurait pour effet de diminuer les ressources des régions. En réalité, vous êtes en train de conclure un marché avec leurs dirigeants, encore majoritairement socialistes. Vous tentez de les calmer en leur attribuant, pour compenser les baisses de dotation, 56 % du produit de la taxe d'apprentissage. C'est un mauvais coup porté à la formation de nos jeunes.

J'en viens au projet du Gouvernement de verser une aide pour inciter les entreprises à embaucher des apprentis. Je me souviens du débat que nous avions eu sur les amendements prévoyant une prime de 500 euros par apprenti, et je vous invite à en relire attentivement le compte rendu. En effet, quand je pense aux réactions qu'avaient eues alors certains membres de la majorité, laquelle s'apprête aujourd'hui à adopter une prime de 1 000 euros, je me dis que certains ont dû manger leur chapeau.

En moins de dix jours, l'évolution est donc sensible – comme quoi, quand on veut, on peut. Mais si cette mesure d'incitation me paraît favorable, attribuer aux régions une part significative du produit de la taxe d'apprentissage revient à faire le procès de l'action des chambres consulaires et des centres d'apprentissage. Vous réduisez cette part à 51 %, ce qui est, certes, une amélioration. Mais pourquoi ne pas descendre à 47 %, ou au moins à la moitié, soit 50 % ?

(*L'amendement n° 10 n'est pas adopté.*)

(*L'amendement n° 110 est adopté.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 111.

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Il s'agit d'un amendement de coordination destiné à tirer les conséquences de la décision que l'Assemblée vient de prendre.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. Avis favorable. (*L'amendement n° 111 est adopté.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 127.

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. C'est la même chose. (*L'amendement n° 127, accepté par la commission, est adopté.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 128.

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. C'est à nouveau un amendement de coordination.

(*L'amendement n° 128, accepté par la commission, est adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n° 15.

Mme Marie-Christine Dalloz. L'apprentissage a une réelle utilité pour les jeunes : ce mode de formation permet d'obtenir des taux très élevés d'insertion durable dans l'emploi, et constitue un levier important de lutte contre le chômage. Afin d'atteindre très rapidement l'objectif de 500 000 contrats d'apprentissage à l'horizon 2017 que poursuit le Gouvernement, nous proposons d'instituer un crédit d'impôt sur les sociétés de 500 euros par mois et par apprenti pour tous les apprentis recrutés avant le 31 décembre 2015.

Cette proposition est une réponse à la baisse de 20 % que connaît le recrutement d'apprentis en raison de vos décisions inconsidérées. De grâce, ne recourons pas aux emplois d'avenir, qui n'ont d'avenir que le nom ; jouons plutôt gagnant avec le contrat d'apprentissage !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. Avis défavorable. La proposition a d'ailleurs déjà été rejetée en première lecture.

Votre amendement évoque une aide de 500 euros par mois. J'en profite pour préciser que la prime dont nous parlions à l'instant s'élèvera, elle, à 1 000 euros par an.

M. Jean Launay. Mme Dalloz dit n'importe quoi !

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. En outre, vous proposez un système de crédit d'impôt, différent du dispositif prévu par le Gouvernement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Même avis.

(*L'amendement n° 15 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n° 11.

Mme Marie-Christine Dalloz. Si le dispositif envisagé devenait accessible à toutes les entreprises, et non pas seulement à celles qui comptent moins de dix salariés, notre amendement serait sans objet. Mais dans le cas contraire, le minimum que puisse faire le Gouvernement est de

remettre au Parlement un rapport sur les conséquences de la réforme de la taxe d'apprentissage, afin d'en mesurer précisément les effets.

La meilleure façon de donner une chance à nos jeunes est d'instituer un suivi régulier et permanent du système d'apprentissage, et d'en présenter les résultats dans un rapport au Parlement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. Avis défavorable, comme en première lecture. Le rapporteur spécial compétent peut proposer une étude sur cette question dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances. Il n'est pas nécessaire de prévoir un rapport supplémentaire.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. En complément des propos de Mme la rapporteure générale, j'ajouterai que la loi relative à la formation professionnelle, votée le 5 mars, prévoit la création du Conseil national de l'emploi, de la formation et de l'orientation professionnelles, dont l'une des attributions est justement de procéder à de telles évaluations. Les résultats de son travail seront largement rendus publics, nous pouvons nous y engager. Je demande donc le retrait de l'amendement et, à défaut, je donne un avis défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz.

Mme Marie-Christine Dalloz. Soyons sérieux, monsieur le secrétaire d'État. Le Conseil national de l'emploi existe déjà. Ses compétences ont certes été étendues à la formation et l'apprentissage, mais pensez-vous réellement qu'il s'agit de l'instance adéquate pour suivre l'application de la taxe professionnelle ? En outre, qui prend les décisions ? Le Conseil national de l'emploi peut-il éclairer la politique du Gouvernement et proposer les corrections nécessaires ? Dans le cadre de sa fonction de contrôle, le Parlement a besoin d'être informé régulièrement.

Je ne peux pas croire, monsieur le secrétaire d'État, que l'emploi des jeunes soit votre première préoccupation, dès lors que vous traitez l'apprentissage avec un tel mépris. En remettant chaque année au Parlement un rapport sur les conséquences de la nouvelle affectation de la taxe d'apprentissage, vous manifesteriez au contraire votre intérêt pour ce mode de formation.

(L'amendement n° 11 n'est pas adopté.)

(L'article 2, amendé, est adopté.)

Article 2 bis

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 59 qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 136 rectifié.

La parole est à M. Alain Fauré, pour soutenir l'amendement.

M. Alain Fauré. Cet amendement reprend, en améliorant sa rédaction, un amendement déjà présenté en première lecture et destiné à permettre une péréquation entre les chambres de métier. Certaines, en effet, se sont endettées après avoir réalisé des investissements, d'autres non. Leurs représentants nous ont donc fait part de leur souhait de voir les chambres

faire preuve, entre elles, de solidarité, afin de moderniser leurs outils de travail et les centres de formation et d'apprentissage, et de permettre ainsi aux jeunes de suivre des formations de qualité.

Mme Marie-Christine Dalloz. Extraordinaire ! C'est vraiment une prime à la mauvaise gestion !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir le sous-amendement n° 136 rectifié et donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 59.

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Le Gouvernement est favorable à l'amendement, sous réserve de l'adoption de son sous-amendement. Celui-ci précise davantage le dispositif proposé, en particulier les modalités de recouvrement du prélèvement opéré sur le fonds de roulement des chambres de métier et de l'artisanat. Il propose par ailleurs une clarification rédactionnelle nécessaire à l'articulation des dispositions du code général des impôts avec celles du code de l'artisanat.

L'adoption de l'amendement n° 59 sous-amendé satisfait l'amendement n° 32 qu'avaient présenté M. Fauré et M. Grandguillaume.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. L'amendement n° 59, qui précise la rédaction adoptée en première lecture, a été adopté par la commission. Le sous-amendement, lui, n'a pas été examiné, mais à titre personnel, j'émet un avis favorable.

M. Philippe Vitel. C'est la prime à la mauvaise gestion !

M. le président. La parole est à M. Alain Chrétien.

M. Alain Chrétien. Là, on marche sur la tête ! C'est une ingérence dans le monde consulaire. On veut sanctionner les bons élèves et primer les mauvais : l'argent gagné par les uns servira à combler les lacunes des autres. Ce n'est vraiment pas une façon de favoriser la bonne gestion.

Nous n'avons pas à nous mêler de la gestion des chambres de métiers. Après les avoir déstabilisées depuis plusieurs années avec une politique de l'apprentissage incompréhensible, vous voulez maintenant que celles qui ont le mieux résisté paient pour les autres ! Nous ne pouvons nous associer à cette forme d'interventionnisme, à cette entreprise de déstabilisation d'un mouvement consulaire qui recherche son indépendance – ou alors, il faut au contraire sanctionner les chambres qui connaissent de vrais problèmes de gestion et préserver celles qui fonctionnent bien.

Le mot « consulaire » est important : il doit être synonyme d'autonomie de gestion. *(M. Philippe Vitel applaudit.)*

M. le président. La parole est à M. Alain Fauré.

M. Alain Fauré. N'applaudissez pas si vite, mon cher collègue, car c'est bien à la demande des chambres de métiers elles-mêmes que nous présentons cet amendement. En effet, les 27 et 28 mai 2014, l'assemblée permanente des chambres de métiers et d'artisanat a adopté, à 80 % des voix de ses membres, une délibération favorable à la mise en œuvre de ce dispositif.

M. Luc Belot. Eh oui !

M. Alain Fauré. Selon votre habitude, vous voyez le mal où il n'est pas. Il ne s'agit pas de mauvaise gestion : certaines chambres de métiers ont modernisé leur outil de travail parce que c'était nécessaire. Elles se sont endettées dans ce but. Il est donc dommage, au moment où nous avons besoin de former de nombreux apprentis, qu'elles ne puissent aujourd'hui être aidées par d'autres chambres qui, elles, disposent de réserves dont elles ne font rien.

M. Alain Chrétien. Ce n'est pas votre argent !

M. Alain Fauré. À titre d'information, 76 % des jeunes en rupture scolaire qui entrent en apprentissage dans un CFA finissent par reprendre un cycle de formation normal. Et sur cette part, 60 % deviendront des petits patrons ou des artisans installés à leur compte.

M. Philippe Vitel. Rien à voir avec votre amendement !

M. Alain Fauré. Ce résultat mérite d'être souligné. Il faut voter cet amendement auquel les chambres de métiers et d'artisanat sont favorables à 80 %.

(Le sous-amendement n° 136 rectifié est adopté.)

(L'amendement n° 59, sous-amendé, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 117.

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Il est retiré.

(L'amendement n° 117 est retiré.)

(L'article 2 bis, amendé, est adopté.)

Article 2 ter

(L'article 2 ter est adopté.)

Article 2 quater

(L'article 2 quater est adopté.)

Article 3 et état A

(L'article 3 et l'état A sont adoptés.)

VOTE SUR L'ENSEMBLE DE LA PREMIÈRE PARTIE DU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2014

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de la première partie du projet de loi de finances rectificative pour 2014.

(L'ensemble de la première partie du projet de loi de finances rectificative pour 2014 est adopté.)

Seconde partie

M. le président. Nous abordons l'examen de la seconde partie du projet de loi de finances rectificative pour 2014.

Article 4 et état B

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani, pour soutenir l'amendement n° 39.

M. Thierry Mariani. Cet amendement, auquel se sont associés l'ensemble des députés UMP des Français de l'étranger, concerne les bourses pour les enfants scolarisés à l'étranger, et plus précisément l'annulation de 9 millions d'euros de crédits hors titre 2 sur les crédits alloués à l'Agence pour l'enseignement du français à l'étranger, l'AEFE. En première lecture, lors de l'examen d'un amendement de notre collègue Frédéric Lefebvre, que j'avais cosigné, le Gouvernement a justifié cette annulation par la constatation d'un effet de change favorable sur le financement des bourses.

Cependant, sur le terrain, le montant des bourses est en baisse. Nos compatriotes établis hors de France ont subi cette année une double peine avec des bourses ne compensant pas la disparition de la fameuse prise en charge – PEC – et le désengagement de l'État auprès de l'AEFE. Force est de constater que l'intégralité des 32 millions d'euros liés à la suppression du dispositif de prise en charge font toujours défaut. Là encore, on est loin des promesses de François Hollande qui faisait de l'éducation une priorité et affirmait le 10 juillet 2012 devant les Français de Londres : « Les sommes qui seront économisées par l'abandon de la règle de la gratuité seront intégralement investies dans les bourses. » Or, nous sommes régulièrement saisis de refus de demandes de bourse, l'ensemble des parlementaires représentant les Français de l'étranger partage ce constat, je le pense.

Les 9 millions qu'il est proposé d'annuler devraient être mobilisés pour tenir l'engagement pris par le Président de la République et réaffirmé par le ministre du budget, M. Bernard Cazeneuve, lors de l'examen des crédits de la mission « Action extérieure de l'État » en loi de finances initiale. En effet, alors que le nombre d'enfants à scolariser s'accroît, il y a de moins en moins de bourses. Dans ce contexte, il n'est pas cohérent de se priver de 9 millions d'euros résultant d'effets de change favorables, lesquels, soit dit au passage, n'existent pas pour tous les pays.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. Avis défavorable. Cet amendement a déjà été rejeté en première lecture. En effet, sur la base des informations dont nous disposons, transmises par le Quai d'Orsay en réponse à l'envoi du questionnaire pour la préparation du PLF à l'automne dernier, ce qui est dit sur les montants des bourses des Français de l'étranger ne serait pas confirmé.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Avis défavorable. L'annulation de crédits prévue correspond seulement à une économie de constatation permise par un effet de change favorable sur le financement des bourses. Celui-ci nous conduit mécaniquement à modifier le montant de l'enveloppe en euros sans que cela n'ait d'incidence ni sur le montant unitaire ni sur le nombre des bourses versées. Comme je l'ai déjà fait en première lecture, je vous rappelle que l'enveloppe de 118 millions d'euros allouée pour les bourses scolaires en loi de finances initiale pour 2014 avait augmenté de 7 % par rapport à la dotation 2013 et que la réforme des bourses engagée en 2013 a permis une redistribution. Le nouveau dispositif est plus

juste, plus équitable : 10 % des familles dont les enfants bénéficient d'une bourse y sont éligibles pour la première fois cette année.

Si cet amendement n'est pas retiré, j'en demanderai le rejet.

M. le président. La parole est à M. Guy Geoffroy.

M. Guy Geoffroy. Monsieur le secrétaire d'État, je souhaiterais vous poser une question précise appelant une réponse précise. J'entends ce que vous dites, qui peut se comprendre. Mais imaginons le cas où des demandes de bourses pour des enfants scolarisés à l'étranger ne pourraient être satisfaites faute de crédits. Le Gouvernement serait-il disposé à revoir sa position ? Admettrait-il qu'il a commis une erreur d'appréciation et abonderait-il les crédits qu'il aurait malencontreusement diminués ?

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani.

M. Thierry Mariani. Madame la rapporteure générale, monsieur le secrétaire d'État, je ne mets pas en doute votre bonne foi mais, à mon avis, vous êtes tous les deux désinformés. Monsieur le secrétaire d'État, il est faux de dire que les crédits ont augmenté. Tout dépend de ce à quoi on se réfère. En 2012, il y avait 90 millions pour les bourses et 35 millions d'aides à la scolarité, soit 125 millions au total. M. François Hollande, alors candidat, a assuré que l'intégralité de ces 125 millions se retrouverait dans les bourses. Or, il n'y a eu l'an passé que 110 millions, et cette année 118 millions. De 125 à 118 millions, il manque 7 millions. Par ailleurs, vous le savez fort bien, on n'est arrivé à 118 millions qu'en prenant 8 millions sur les crédits d'investissement de l'AEFE. Le compte n'y est donc pas ! Vous avez raison de dire que jamais les bourses n'ont été aussi élevées, mais vous auriez raison aussi de dire que jamais l'effort pour la scolarité des élèves français à l'étranger n'avait autant diminué que ces trois dernières années.

Quant à vous, madame la rapporteure générale, vous connaissez trop bien l'économie internationale pour ne pas savoir que l'effet de change ne peut être le même pour tous les pays. Je pourrais prendre l'exemple de l'Australie, de la Malaisie, de l'Indonésie... Sur l'ensemble des pays, vous le savez très bien, votre sourire à cet instant le montre, cet argument de l'effet de change ne tient pas, et je le dis malgré toute la sympathie que j'ai pour vous.

(L'amendement n° 39 n'est pas adopté.)

M. Guy Geoffroy. Nous apprécierions que le Gouvernement réponde à nos questions !

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n°s 118, 119 et 120, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. le secrétaire d'État, pour les soutenir.

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Il s'agit d'une série d'amendements consistant à réimputer divers menus crédits budgétaires, à la demande de la commission des finances du Sénat.

(Les amendements n°s 118, 119 et 120, acceptés par la commission, sont successivement adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Eva Sas, pour soutenir l'amendement n° 35.

Mme Eva Sas. Le texte initial du projet de loi de finances rectificative propose d'annuler plus de 287 millions d'euros d'autorisations d'engagement et de crédits de paiement de la mission « Écologie ». Sont notamment concernés à hauteur de plus de 68 millions d'euros les programmes « Infrastructures et services de transport », « Sécurité et affaires maritimes, pêche et aquaculture », « Météorologie », « Paysages, eau et biodiversité », « Prévention des risques », « Énergie, climat et après-mines », autant de programmes qui participent activement à la transition écologique et énergétique, et dont le financement sur le long terme doit impérativement être préservé. C'est pourquoi le groupe écologiste propose de nouveau, par cet amendement, de préserver les sommes à consacrer à ces investissements durables.

Vous nous objectez souvent que ces crédits ne sont pas consommés ; mais comme nous le rappelait notre collègue de Courson en commission, s'appuyant sur son expérience de haut fonctionnaire, ne sont pas consommés les crédits qu'on ne souhaite pas consommer.

M. Charles de Courson. Absolument.

Mme Eva Sas. Merci donc, monsieur le secrétaire d'État, de préserver ces crédits afin que les actions concrètes de la transition écologique puissent être menées.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. Je renouvelle l'avis défavorable dont cet amendement avait déjà fait l'objet en première lecture. J'indique que sur les 12 milliards du deuxième programme d'investissements d'avenir, le PIA 2, un milliard d'euros doit aller à l'ADEME, ce qui donne tout de même une idée de l'effort réalisé.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Même avis que la commission. Madame Sas, je suis revenu dans ma réponse tout à l'heure sur votre intervention précédente à ce sujet – sans doute avez-vous consulté le compte-rendu.

Sur le sujet précis de cet amendement, je vous signale que 18 millions d'euros sont annulés sur le programme 181 parce que tous les crédits destinés aux plans de prévention des risques, technologiques notamment, n'ont pas été consommés, et 12 millions d'euros sont annulés sur le programme 203 en conséquence mécanique de l'entrée en vigueur de la nouvelle tarification du réseau ferroviaire prévue par le décret du 20 janvier 2012. Voilà qui montre bien que cette sous-consommation n'est en rien liée à quelque volonté de l'administration ou du Gouvernement.

Je ne peux laisser dire que nous abandonnerions la transition énergétique ou la rénovation thermique. J'ai rappelé tout à l'heure diverses mesures prises, comme l'abaissement du taux de TVA sur les travaux de rénovation thermique dans les logements, pour près de 500 millions d'euros, les aides octroyées aux ménages, l'effort en faveur des énergies renouvelables par le bais de la contribution au service public de l'électricité – CSPE –, sans parler même de la contribution climat-énergie, instituée à la plus grande satisfaction de tous ceux qui militent en faveur de ces causes. Et bien entendu – je sais, disant cela, vous mettre l'eau à la bouche – le futur projet de loi relatif à la transition énergétique comportera, j'en suis sûr même si cela fait encore l'objet de travaux, diverses dispositions, notamment fiscales, incitant à prendre les mesures auxquelles nous sommes, comme vous, attachés.

Pour l'heure, si vous maintenez votre amendement, j'y serai défavorable.

M. le président. La parole est à M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Monsieur le secrétaire d'État, nul ne prétend ici qu'il existerait une volonté spécifique de la part du Gouvernement de ne pas dépenser ces crédits. Mais force est de constater qu'année après année, il faut se battre pour que le budget de l'écologie ne diminue pas trop, plusieurs ministres ont déjà eu l'occasion de le souligner à plusieurs reprises depuis le début de la mandature. À entendre ce qui se dit et s'écrit aujourd'hui concernant les crédits de l'écologie dans le prochain projet de loi de finances, nous ne sommes pas particulièrement rassurés.

Vous avez raison de rappeler que diverses mesures sont prises au cours de cette mandature pour que notre fiscalité devienne un peu plus écologique, mais on part de très loin. Dois-je rappeler à quel rang se situe la France au sein de l'Union européenne en matière de fiscalité écologique? Les pas que l'on fait – nul n'ignore la situation difficile dans laquelle se trouve le pays –, ne nous font que rattraper peu à peu le retard. Pour autant, les budgets de l'écologie, eux, régressent systématiquement. Tout ne tient certes pas aux crédits publics mais permettez-nous de vous dire que nous doutons. Nous maintiendrons donc bien sûr cet amendement et espérons qu'il pourra être adopté.

M. le président. La parole est à M. Alain Chrétien.

M. Alain Chrétien. Une fois n'est pas coutume, nous prendrons la défense du Gouvernement. Cela me rappelle mes années de service militaire où il fallait rouler pour consommer le carburant alloué ! Le Gouvernement l'a dit, ces crédits ne sauraient être consommés pour le plaisir. La question pertinente est de savoir pourquoi la politique environnementale du Gouvernement ne marche pas. Pourquoi ces crédits ne peuvent-ils être consommés? À quoi tiennent les blocages? Pour nous, la réponse est claire : à la complexité administrative! Alors qu'il ne faut que trois ans en Allemagne pour ouvrir une unité de méthanisation, il en faut dix en France.

M. Denis Baupin. Et pourquoi?

M. Alain Chrétien. Si les crédits ne sont pas consommés, ce n'est pas par absence de volonté, mais du fait d'une trop grande complexité.

Plusieurs députés du groupe UMP. Exactement.

M. Alain Chrétien. Vous êtes schizophrènes, chers collègues, car ceux-là même qui prônent les éoliennes militent pour qu'on ne les installe pas là où cela pourrait les embêter! Faites preuve de cohérence car l'objectif n'est pas de dépenser pour dépenser.

M. Denis Baupin. Et c'est vous qui nous donnez des leçons!
(*L'amendement n° 35 n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 121 du Gouvernement. Je puis considérer qu'il a été défendu tout à l'heure avec ceux de la même série.

(*L'amendement n° 121, accepté par la commission, est adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 34 et 74.

La parole est à Mme Eva Sas, pour soutenir l'amendement n° 34.

Mme Eva Sas. Monsieur le secrétaire d'État, si le taux de TVA sur les travaux de rénovation thermique a diminué, ce dont nous nous réjouissons, il a été porté de 7 % à 10 % sur les transports collectifs, ce qui est loin d'être négligeable, et de cela, nous ne nous réjouissons pas.

Je souhaite souligner aussi que tant qu'il n'y a pas eu besoin de crédits pour la défense, on ne parlait pas de sous-consommation des crédits de l'écologie. Mais lorsqu'il a fallu transférer 250 millions d'euros vers le budget de la défense, c'est bien sûr le budget de l'écologie qui a dû les fournir, au motif, à vous entendre, que ses crédits étaient sous-consommés.

Il nous est proposé dans ce PLFR d'annuler 220 millions d'euros sur les crédits des programmes « Innovation pour la transition énergétique et écologique » et « Ville et territoires durables » pour les transférer à la mission « Défense ».

Le programme « Innovation pour la transition énergétique et écologique », dont le pilotage est confié à l'ADEME et qui est doté de 1,1 milliard d'euros, doit favoriser les recherches autour de la biodiversité, de l'économie circulaire, des énergies renouvelables, de l'économie décarbonée, de la rénovation thermique et des liens entre santé et environnement. Trois cents millions d'euros de ce programme sont dédiés aux transports de demain. Ce n'est donc pas là un programme anodin.

Le programme « Ville et territoires durables », piloté par l'Agence nationale pour la rénovation urbaine et la Caisse des dépôts et consignations, et doté de 370 millions d'euros, vise, quant à lui, à soutenir l'émergence de territoires à énergie positive. Là aussi, il y va de l'économie de demain.

La transition écologique et énergétique doit être l'une des priorités de l'action de l'État. L'innovation et la transition vers des villes et des territoires durables peuvent être les moteurs d'un nouveau modèle économique, plus robuste et plus soutenable. Cela exige des investissements à long terme. C'est pourquoi le groupe écologiste propose, par cet amendement, de préserver les sommes nécessaires à ces investissements durables.

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 74.

M. Charles de Courson. Si notre amendement est identique, la présentation que nous en ferons ne sera pas tout à fait la même que celle de nos collègues écologistes! Le groupe UDI considère que le grand service public que constitue la défense a fait l'objet des réformes les plus importantes de tous les grands services publics et qu'il a déjà donné. Nous souhaitons donc que la loi de programmation militaire soit strictement respectée et que les crédits ouverts dans ce cadre soient maintenus.

Nous ne sommes pas non plus d'accord pour que ces économies résultent d'un redéploiement des crédits de l'écologie vers ceux du budget de la défense. Monsieur le secrétaire d'État, il existe beaucoup d'autres solutions, que l'on a évoquées lors de l'examen des amendements précédents.

Tel est l'objet du présent amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements identiques?

Mme Valérie Rabault, *rapporteuse générale*. La commission a émis un avis défavorable, comme elle l'avait fait – suivie par l'Assemblée – en première lecture, pour les raisons précédemment évoquées.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Eckert, *secrétaire d'État*. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Jean-François Lamour.

M. Jean-François Lamour. Monsieur le secrétaire d'État, ces amendements illustrent le fait que le budget de la défense sert de variable d'ajustement au budget de l'État.

M. Denis Baupin. C'est l'inverse !

M. Jean-François Lamour. Les Verts critiquent cette annulation de crédits du programme d'investissements d'avenir. Une ligne de crédits de 250 millions vient d'être ouverte au titre du budget de la défense mais, dans le même temps – écoutez bien – le Gouvernement a supprimé 350 millions de crédits de paiement sur ce même budget. On est en train d'affaiblir ce dernier alors qu'il souffre déjà beaucoup – vous le savez très bien, monsieur le secrétaire d'État – en transformant des crédits de paiement, soit des crédits budgétaires, en une activité extrabudgétaire, ce qui porte atteinte à la stabilité et à la visibilité de ce budget. Je rappelle que cette année, 7 500 emplois vont être supprimés dans le cadre des réductions d'emplois dans le secteur de la défense.

À cela s'ajoute le fait, monsieur le secrétaire d'État – vous n'avez d'ailleurs toujours pas répondu à ma question – que, sur le PIA 2014, 417 millions ont été prélevés pour payer des factures impayées en 2013, et en particulier les salaires du CEA. Je vous ai interrogé à plusieurs reprises, monsieur le secrétaire d'État, et, je le répète, jamais vous ne m'avez répondu.

S'agissant de ce secteur de la défense, qui est le parent pauvre du Gouvernement, vous vous permettez en permanence de prélever des fonds sur un dispositif que l'on sait extrêmement tendu.

M. Guy Geoffroy. C'est la variable d'ajustement !

M. Jean-François Lamour. Il n'était que d'entendre le chef d'état-major des armées, le 14 juillet, nous dire que ce secteur est en grande difficulté, qu'il est à l'os. Or, vous ne répondez pas, semble-t-il, aux attentes de ce secteur et vous continuez à prélever, comme bon vous semble, des moyens pour combler des trous que vous ne savez colmater autrement qu'en augmentant les impôts ou en tirant des chèques en blanc sur le budget de la défense.

M. Guy Geoffroy. C'est le sapeur Camember !

(Les amendements identiques n^{os} 34 et 74 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements, n^{os} 122, 123, 124 et 125, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. le secrétaire d'État, pour les soutenir.

M. Christian Eckert, *secrétaire d'État*. Ils sont défendus.

(Les amendements n^{os} 122, 123, 124 et 125, acceptés par la commission, sont successivement adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Eva Sas, pour soutenir l'amendement n^o 36.

Mme Eva Sas. Il s'agit à nouveau d'un amendement que nous avons déjà déposé en première lecture et qui concerne les emplois aidés. Nous souhaitons en effet aider directement l'emploi : telle est l'une des priorités, que je crois partagée, de la mandature. Les emplois aidés sont un bon outil et jouent un rôle essentiel pour permettre à des personnes exclues de l'emploi de pouvoir reprendre une activité et de bénéficier d'un accompagnement et d'une formation.

Le présent amendement vise à donner un coup de pouce à ce dispositif et à renforcer la sous-action 02-01 « Insertion dans l'emploi au moyen de contrats aidés » à hauteur de 100 millions d'euros : il s'agit donc, vous le voyez, d'une ambition raisonnable. En 2014 pourraient ainsi être créés 20 000 emplois aidés. Comme je le rappelais lors de la discussion générale, un emploi aidé coûte aujourd'hui beaucoup moins cher qu'un emploi créé grâce au crédit d'impôt compétitivité emploi. Il s'agit donc d'emplois beaucoup moins aidés que ceux qui le sont en accordant des exonérations aux entreprises.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Valérie Rabault, *rapporteuse générale*. Avis défavorable. Lorsque la loi sur les emplois d'avenir a été votée, nous prévoyions la création de 150 000 emplois d'avenir sur les années 2013 et 2014. Le Gouvernement a annoncé en juin dernier 45 000 emplois d'avenir supplémentaires, ce qui conduit à un total de 195 000 contrats, dont 110 000 ont d'ores et déjà été signés. Pour l'année 2014, qui est l'objet de notre projet de loi de finances rectificative, les moyens nous paraissent suffisants pour satisfaire les objectifs fixés en matière d'emploi.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Eckert, *secrétaire d'État*. Même avis.

(L'amendement n^o 36 n'est pas adopté.)

(L'article 4 et l'état B, modifiés, sont adoptés.)

Article 4 bis et état D

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 81 et 9.

La parole est à M. Gilles Carrez, président de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire pour soutenir l'amendement n^o 9.

M. Gilles Carrez, *président de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire*. Cet amendement, qui a été adopté par la commission des finances, s'inscrit dans le prolongement de l'amendement que nous avons adopté en première lecture concernant Arte. En effet, pour dégager 1,6 milliard d'économies, sous la forme d'annulation de crédits, il est prévu une contribution de l'audiovisuel public à hauteur de 9 millions d'euros. Nous avons estimé, en première lecture, que ces 9 millions d'euros ne devaient pas porter en particulier sur la chaîne Arte, dans la mesure où cette dernière a totalement rempli son contrat d'objectifs et de moyens : nous l'avons donc exonérée des 600 000 euros d'économies qu'elle devait supporter.

Dans le prolongement de cet amendement, j'ai proposé à la commission des finances le même traitement concernant l'Institut national de l'audiovisuel – l'INA. En effet, ce dernier a, non seulement, totalement rempli son contrat d'objectifs et de moyens, notamment de numérisation de ses archives, mais il a également subi, en décembre dernier, lors du vote de la loi de finances rectificative 2013, une ponction de 20 millions d'euros – je dis bien : 20 millions d'euros – qui lui ont été retirés dans la mesure où il est affectataire de la redevance d'audiovisuel public. La manœuvre était simple : cette réduction de 20 millions d'euros sur la fraction de redevance que perçoit l'INA a permis d'affecter 20 millions d'euros supplémentaires à France Télévisions, moyennant quoi l'État a réduit de 20 millions la subvention publique qu'il verse à cette dernière.

L'INA se trouverait donc doublement pénalisée, à hauteur de 20 millions d'euros à la fin de l'année dernière et à nouveau de 200 000 euros cette année. La commission des finances a donc souhaité exonérer l'INA de cette ponction supplémentaire de 200 000 euros.

M. le président. L'amendement n° 81 de la commission est donc également défendu.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Le Gouvernement est défavorable à ces amendements. L'ensemble des opérateurs de l'État est soumis aux mêmes règles concernant le respect de la norme de dépenses. Vous évoquez, monsieur le président, un prélèvement sur fonds de roulement opéré l'année dernière sur l'INA, ce en quoi vous avez raison. Néanmoins, j'observe que l'INA dispose toujours d'une trésorerie suffisante : son fonds de roulement est largement positif malgré le prélèvement effectué l'an dernier, alors que France Télévisions est en difficulté. Si son projet immobilier n'a pas été refinancé, l'équilibre financier de l'INA, selon tous nos indicateurs, peut absorber cette participation à l'effort général de redressement des comptes publics. Donc, je le répète, le Gouvernement n'est pas favorable à cet amendement, qui porte sur 204 200 euros, soit la quote-part de l'INA dans la réduction effectuée sur l'ensemble de l'audiovisuel public.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des finances.

M. Gilles Carrez, président de la commission des finances. Monsieur le secrétaire d'État, je me permets de reprendre la parole, car, ayant voulu être discret sur ce sujet, je n'ai pas indiqué que l'INA avait économisé au cours des dix dernières années pour mener à bien un projet immobilier absolument indispensable à son développement, qui n'est aujourd'hui plus financé et ne pourra se réaliser.

En revanche, les 200 000 euros dont nous parlons iraient compléter les 2 milliards d'euros de France Télévisions. Nous estimons, pour notre part, que France Télévisions n'a absolument pas affiché les mêmes engagements ni les mêmes résultats par rapport à son contrat d'objectifs et de moyens que la chaîne Arte ou l'Institut national de l'audiovisuel. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Monsieur le président, je veux vous dire très simplement mais avec beaucoup de conviction que le Gouvernement est extrêmement attentif à l'ensemble des budgets relatifs à l'audiovisuel public. Actuel-

lement, compte tenu d'un certain nombre de décisions antérieures que vous connaissez bien, l'audiovisuel public bénéficie d'une dotation budgétaire de l'ordre de 300 millions d'euros, si ma mémoire est bonne, à rapporter à un budget global de 3,8 milliards – j'insiste sur ce chiffre. Alors que nous entamons une démarche consistant à réduire partout la dépense publique, il nous paraît important que l'audiovisuel public puisse participer à cet effort.

Je dois rappeler qu'il y a quelques années, on nous a dit que la fusion des chaînes allait immanquablement permettre des économies, puis on nous a expliqué qu'il était extrêmement compliqué de marier des logiciels différents, des sociétés qui avaient été séparées, et que cela prendrait du temps.

Un député du groupe UMP. Comme les régions !

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. On nous a ensuite dit que la fusion en question créait des difficultés au regard du statut des personnels, notamment s'agissant des conventions collectives, qui diffèrent d'un établissement à l'autre ; la fusion de ces établissements prendrait donc un certain temps avant de produire ses effets.

Maintenant, cela suffit : je pense qu'il est temps que les efforts de réduction de la dépense publique, qui s'imposent à nous pour toutes les raisons que nous savons bien ici, s'imposent aussi...

M. Gilles Carrez, président de la commission des finances. À France Télévisions !

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. ...à l'audiovisuel public. Ensuite, il y a eu une répartition des efforts entre les différentes institutions de l'audiovisuel public : vous avez évoqué l'INA et Arte ; il y a d'autres chaînes et établissements concernés. Cette répartition a été faite en tenant compte des possibilités des uns et des autres. Croyez bien que le ministère du budget est particulièrement attentif aux résultats, y compris à France Télévisions.

M. le président. Sur les amendements identiques n° 81 et 9, je suis saisi par le groupe de l'Union pour un mouvement populaire d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Je mets aux voix les amendements identiques n° 81 et 9.

(*Il est procédé au scrutin.*)

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	79
Nombre de suffrages exprimés	79
Majorité absolue	40
Pour l'adoption	55
contre	24

(*Les amendements identiques n° 81 et 9 sont adoptés.*)

(*L'article 4 bis et l'état D, modifiés, sont adoptés.*)

Article 5

M. le président. Nous en venons à l'article 5.

Je suis tout d'abord saisi de trois amendements identiques, n° 8, 14 et 68, tendant à la suppression de l'article.

La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n° 8.

Mme Marie-Christine Dalloz. Nous vous proposons de supprimer l'article 5.

Essayons d'y voir clair. Tout à l'heure, dans la discussion générale, j'évoquais le principe de l'annualité budgétaire : les comptes doivent être gérés annuellement. Or, il s'agit du projet de loi de finances rectificative pour 2014, et vous nous proposez une mesure qui interviendra fin 2016 ; c'est extraordinaire !

La contribution exceptionnelle sur l'impôt sur les sociétés aurait dû théoriquement être supprimée dès le 31 décembre 2015 ; c'est ce qui était prévu au départ. Puis vous avez lancé un pacte de responsabilité et de solidarité – soit –, parce que vous avez enfin intégré qu'il fallait améliorer la compétitivité de nos entreprises, et nous partageons cette vision. Ce qui est paradoxal, c'est que le taux d'impôt sur les sociétés en France demeure le plus haut d'Europe ; 38 % pour les entreprises qui réalisent plus de 250 millions d'euros de chiffre d'affaires annuel.

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. Vous savez bien que cela ne veut rien dire, madame Dalloz !

Mme Marie-Christine Dalloz. Nous avons une extraordinaire capacité à établir des records en matière de fiscalité ! Vous affirmez que vous améliorerez la situation à partir de 2016, mais il faut encore terminer l'année 2014 et traverser l'année 2015. Les cycles économiques étant très rapides, certaines entreprises pourraient bien ne jamais entrevoir votre baisse d'impôt.

Plutôt que de nous imposer une mesure visant à repousser l'échéance d'une année dans le projet de loi de finances rectificative, il aurait été plus simple de n'aborder le sujet que dans le cadre du projet de loi de finances pour 2015. Inscire l'article 5 dans le présent texte n'a donc aucun sens.

M. le président. La parole est à M. Hervé Mariton, pour soutenir l'amendement n° 14.

M. Hervé Mariton. À l'occasion de la discussion de cet amendement, le Gouvernement peut-il nous préciser si les réductions d'impôt sur les sociétés annoncées dans le cadre du pacte de responsabilité seront bien inscrites au projet de loi de finances pour 2015 ?

Ainsi que je l'ai évoqué lors de la discussion générale, il y a un manifestement aujourd'hui un problème de confiance entre les entreprises et le Gouvernement. Notre collègue Marie-Christine Dalloz vient d'expliquer la difficulté que présente le prolongement de la contribution exceptionnelle, mais un autre problème se pose : celui de la baisse à venir de l'impôt sur les sociétés. Le Gouvernement n'a rien dit sur le sujet, alors qu'il aurait pu le traiter dans le collectif budgétaire. Peut-il au moins prendre l'engagement ce soir que ces dispositions figureront bien dans le projet de loi de finances pour 2015 ?

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 68.

M. Charles de Courson. Mes chers collègues, vous connaissez tous la technique qu'utilisait l'inquisition espagnole : *el garrote*, le garrot. Pour ceux qui ne la connaissent pas, elle consiste à étouffer par strangulation en desserrant finalement d'un cran le lacet pour que la personne se sente un peu mieux.

M. Dominique Baert. On a compris !

M. Michel Vergnier. On connaît !

M. Charles de Courson. Annoncer, comme vous le faites, une baisse prochaine du taux de l'impôt sur les sociétés et prolonger d'une année, par cet article 5, la contribution exceptionnelle, qui ne devait être valable que deux ans, est complètement incohérent

M. Francis Vercamer. Eh oui !

M. Charles de Courson. Pour notre part, nous voulons aider le Gouvernement, et il en a grand besoin, notamment parce qu'une partie de la majorité passe son temps à le contrer. Nous souhaitons qu'il renonce à prolonger pendant un an cette contribution exceptionnelle, qui représenterait 2,5 milliards d'euros.

M. Arnaud Richard. De toute façon, on va changer de majorité dans six mois !

M. Charles de Courson. Les entreprises ne reprendront confiance que lorsqu'il y aura une stabilité dans le temps. Leur annoncer une baisse des impôts en commençant par prolonger une contribution exceptionnelle, vous en conviendrez, est totalement incompréhensible.

L'amendement du groupe UDI vise donc à aider le Gouvernement à rétablir une cohérence dans son dispositif.

M. Arnaud Richard. Nous sommes constructifs !

M. Jean-Luc Laurent. Vous êtes trop généreux !

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements de suppression ?

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. La commission a émis un avis défavorable sur ces amendements, qui avaient été rejetés en première lecture par notre assemblée.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Je voudrais répondre aux différents orateurs.

Le Gouvernement vous propose d'inscrire, dès le présent collectif budgétaire, des mesures pour 2015. Nous aurions pu attendre la loi de finances initiale pour 2015, monsieur Mariton, mais nous avons préféré agir de suite pour donner un signal positif et donner du crédit à la mise en œuvre du pacte de responsabilité et de solidarité.

Vous souhaiteriez que nous y inscrivions également les mesures pour 2016 et 2017 et vous nous interrogez sur le moment auquel nous allons le faire. Elles ont été inscrites clairement, et cela ne vous a pas échappé, dans tous les documents qu'a produits le Gouvernement et dans le programme de stabilité qui a été transmis à Bruxelles. Cet échéancier est donc parfaitement connu, ce qui permet au Parlement d'en évaluer les effets et à chacun des acteurs de prendre en compte sa part du pacte de responsabilité. Je vous rappelle que des engagements ont également été pris par un certain nombre d'organisations professionnelles. Nous pourrions donc avancer de la sorte, en inscrivant les mesures l'année qui suit, au fur et à mesure de l'avancement du pacte.

Si vous aviez encore des doutes, messieurs les députés qui êtes intervenus sur ce sujet, je vous rappelle que nous avons inscrit dans le PLFRSS, là encore par anticipation, une réduction de cotisations sociales de 4,5 milliards d'euros pour les employeurs qui doit prendre effet dès le 1^{er} janvier 2015.

En outre, les discussions qui ont eu lieu, notamment au cours des assises de la fiscalité des entreprises, ont conduit le Gouvernement à faire le choix de supprimer progressivement la C3S, la contribution sociale de solidarité des sociétés, à partir du 1^{er} janvier 2015 ; cela aura un coût de 1 milliard d'euros en 2015.

M. Charles de Courson. Pourquoi ? Il s'agit de près de 6,5 milliards d'euros !

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Ensuite, monsieur de Courson, cette mesure coûtera 1 milliard d'euros en 2016 et le solde portera sur 2017.

Pourquoi choisir de supprimer la C3S plutôt que l'impôt sur les sociétés ? Parce que c'est une contribution qui porte sur le chiffre d'affaires des entreprises, ce qui ne nous paraît pas être une bonne assiette. C'est aussi le choix qui a été fait par les entreprises.

M. Arnaud Richard. Continuez comme cela !

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Je vous rappelle, et je ne trahis là aucun secret, qu'un certain nombre d'organisations patronales préféreraient la suppression de la C3S, tandis que d'autres auraient préféré que la contribution exceptionnelle sur l'impôt sur les sociétés soit supprimée de manière anticipée. Nous proposons de supprimer la C3S pour les plus petites des entreprises, les PME, dès 2015.

M. Arnaud Richard. Très bien !

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Nous inscrivons la fin de la contribution exceptionnelle, qui, me semble-t-il, est votre invention...

M. Charles de Courson. Vous la prolongez !

M. Francis Vercamer. C'est incompréhensible !

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Ne dites pas que c'est incompréhensible, laissez-moi terminer ! Ne prenons pas les directeurs financiers pour des zozos ! Vous évoquez le taux de l'impôt sur les sociétés, mais les investisseurs des moyennes et grandes entreprises, je l'ai déjà dit dix fois, connaissent très bien les questions relatives à l'assiette fiscale, au taux facial, et plus généralement aux contributions des entreprises, notamment à la fiscalité locale, par exemple, qui soulèvent parfois quelques problèmes. Elles ne s'attachent pas uniquement au taux facial de l'impôt sur les sociétés.

Le Gouvernement a déjà eu l'occasion de présenter ses intentions sur le taux de cet impôt : premièrement, supprimer la C3S ; deuxièmement, en parallèle, supprimer la contribution exceptionnelle sur l'impôt sur les sociétés pour les grandes entreprises ; troisièmement, enfin, diminuer le taux facial de l'impôt sur les sociétés. À cet égard, il serait important que nous ayons une parfaite connaissance du taux réel et du taux facial. Une fois encore, je ne prends pas les directeurs financiers ou les conseils des entreprises pour des naïfs : ils savent très bien faire la différence entre le taux réel et le taux facial.

Le Gouvernement émet donc un avis défavorable sur ces amendements.

M. le président. La parole est à M. Hervé Mariton.

M. Hervé Mariton. Il faudra que le secrétaire d'État nous explique exactement ce qu'est la suppression anticipée du prolongement de la contribution exceptionnelle... (*Applaudissements sur les bancs du groupe UDI et sur plusieurs bancs du groupe UMP.*)

Monsieur le secrétaire d'État, la surtaxe était appelée à s'éteindre d'elle-même ; vous avez décidé de la prolonger, et vous parlez maintenant de suppression anticipée du prolongement aggravé d'une contribution exceptionnelle. Je vous concède que les directeurs financiers des entreprises sont des plus avisés ; votre présentation, quant à elle, n'est pas très convaincante.

Monsieur le secrétaire d'État, puisque vous faites le choix, dès ce projet de loi de finances rectificative, de proposer des mesures qui auraient pu n'être votées que dans le cadre du projet de loi de finances pour 2015, vous anticipez. C'est un enjeu important de confiance et de crédibilité, car les directeurs financiers savent aussi décrypter les difficultés de votre majorité et souhaitent savoir où vous allez.

Je reprends donc ma question : puisque vous êtes capables d'anticiper dans le collectif budgétaire, en amont du budget 2015, serez-vous capables d'anticiper de la même manière les mesures d'impôt sur les sociétés pour les années à venir dans le cadre du projet de loi de finances pour 2015, ce qui permettrait de faire renaître la confiance ? En effet, pour le moment, la capacité d'anticipation de votre majorité concerne la seule aggravation de l'impôt, et vous n'êtes capables d'obtenir les voix de votre majorité que lorsqu'il s'agit de prolonger la contribution exceptionnelle.

M. le président. La parole est à M. Francis Vercamer.

M. Francis Vercamer. Je vous ai écouté, monsieur le secrétaire d'État, mais je n'ai absolument rien compris de votre explication. En tant qu'ancien chef d'entreprise, je ne suis donc pas étonné qu'il n'y ait pas de confiance en France. Tout ce que nous souhaitons, c'est avoir une vision sur le moyen terme, mais vos explications sont incompréhensibles pour le chef d'entreprise moyen.

Ce que vous nous expliquez, c'est de l'administration de l'entreprise, alors que nous attendons de votre part une diminution de l'impôt pour faire revenir la confiance au sein des entreprises, conformément aux annonces faites par le Président de la République hier à la télévision. J'ai assisté aux discussions sur le projet de loi de financement rectificative de la Sécurité sociale, monsieur le secrétaire d'État. J'ai défendu un certain nombre d'amendements, et vous m'avez alors expliqué exactement l'inverse. Voter l'amendement de M. de Courson me paraît être la meilleure des solutions. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UDI et sur plusieurs bancs du groupe UMP.*)

(*Les amendements identiques n° 8, 14 et 68 ne sont pas adoptés.*)

M. le président. La parole est à Mme Eva Sas, pour soutenir l'amendement n° 38.

Mme Eva Sas. Cet amendement vise à lutter contre les pertes fiscales liées à l'optimisation fiscale agressive. Faire des économies, c'est diminuer les dépenses, mais aussi

améliorer les recettes. Il serait incompréhensible de réduire les prélèvements sur les entreprises si celles-ci échappaient à l'impôt.

Il convient donc de déployer de nouveaux moyens et de tenter de récupérer les dizaines de milliards qui s'évaporent au travers de dispositifs complexes et opaques, dits d'« optimisation fiscale agressive ». Il faut agir comme à l'endroit des particuliers, dont le retour a été accéléré par la perspective de dispositifs de transparence.

Cet amendement s'appuie sur la contribution exceptionnelle sur l'impôt des sociétés, pour en faire un outil de lutte contre l'évasion fiscale, en exemptant les entreprises qui transmettront leur schéma d'optimisation fiscale. Sous la forme d'une incitation, cette exemption permettrait à l'administration fiscale d'installer un dialogue avec les sociétés concernées, de créer une base de données, d'améliorer l'expertise sur les méthodes d'optimisation fiscale utilisées par les sociétés françaises, d'engager le juste rétablissement du paiement de leurs impôts à l'État français et, bien sûr, de diminuer le taux nominal d'imposition des entreprises.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. Comme en première lecture, défavorable. L'amendement fait référence au schéma d'optimisation fiscale. Or le Conseil constitutionnel a rejeté un article en décembre au motif que la notion de schéma d'optimisation fiscale n'était pas assez précise. Par ailleurs, on ne peut pas considérer une surtaxe comme une punition ou une contrainte dont serait exemptée une entreprise qui transmettrait des données.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. La loi ne sait pas ce qu'est un schéma d'optimisation. Madame Sas, vous savez très bien, pour avoir régulièrement travaillé sur ces questions, que le défaut de définition de cette notion a été le motif de censures du Conseil constitutionnel. Cela constitue, malheureusement, une difficulté.

Le Gouvernement et la majorité ont mis en place un certain nombre de mesures, comme le renforcement du contrôle des prix de transfert. Un amendement de l'Assemblée permet ainsi de remettre immédiatement en recouvrement les notifications de redressement, suite à la contestation d'un redressement, ce qui n'était pas le cas auparavant. Le Parlement et le Gouvernement ont déjà beaucoup travaillé sur ces questions, qui méritent d'être encore explorées.

Enfin, votre amendement pose question, dans la mesure où il reviendrait à exonérer d'une surtaxe ceux qui déclareraient leur schéma et à imposer ceux qui n'en auraient pas. Je vous propose de retirer cet amendement, qui ne me paraît ni équitable ni fonctionnel, à défaut de quoi je demanderai à l'Assemblée de le rejeter.

M. le président. La parole est à M. Alain Chrétien.

M. Alain Chrétien. L'« optimisation fiscale agressive » : voilà un nouveau concept inventé par les écologistes ! A les entendre, vouloir échapper à l'impôt serait un délit, surtout lorsqu'il est confiscatoire. Vous voulez punir les entreprises en les ponctionnant, car vous considérez que l'impôt est un outil de sanction ! Cette notion, à laquelle nous sommes farouchement opposés, montre bien l'idée que vous vous faites des entreprises. Il faut augmenter l'impôt jusqu'à les étouffer, afin qu'elles s'en aillent.

M. Razzy Hammadi. Vous êtes donc pour l'évasion fiscale ?

M. Alain Chrétien. Vous établissez un parallèle insidieux entre l'optimisation fiscale, qui n'est rien d'autre que la bonne connaissance de notre droit fiscal, particulièrement confus, et la fraude fiscale. Échapper à l'impôt par les voies légales n'a rien à voir avec le fait d'y échapper par les voies illégales. Ce parallèle est insupportable pour les chefs d'entreprise, qui essaient de faire avancer leur boîte, de faire du chiffre d'affaires, et d'éviter de payer des taxes confiscatoires, grâce aux niches fiscales que vous, comme nous, avez inventées pour eux.

M. le président. La parole est à Mme Eva Sas.

Mme Eva Sas. Monsieur Chrétien, vous méconnaîsez le parcours professionnel des écologistes qui sont, pour beaucoup, issus de l'entreprise. D'autre part, la notion d'« optimisation fiscale agressive » a été largement employée dans la mission menée par MM. Éric Woerth et Pierre-Alain Muet : elle est reconnue et utilisée par tous ceux qui s'intéressent au sujet. Merci, donc de garder pour vous vos remarques peu pertinentes !

Par ailleurs, je vais retirer cet amendement, car j'ai entendu les explications de la rapporteure générale et du secrétaire d'État. J'entends la détermination du Gouvernement à lutter contre l'optimisation fiscale et je sais que Pierre-Alain Muet prépare pour la rentrée des mesures pertinentes contre ces schémas d'optimisation fiscale agressive, que nous voulons tous combattre, contrairement à M. Chrétien qui trouve ces pratiques formidables.

M. Razzy Hammadi. Excellent !

M. le président. La parole est à Mme la rapporteure générale.

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. L'expression « optimisation fiscale agressive » est directement traduite de l'anglais « *Agressive Taxation Planning* ». Il vous faut accepter que nous utilisions cette notion officielle de l'OCDE, sauf à vouloir la remettre en cause.

M. Daniel Fasquelle. Pourquoi pas ?

(L'amendement n° 38 est retiré.)

(L'article 5 est adopté.)

Article 5 bis

M. le président. La parole est à M. Thierry Benoit, inscrit sur l'article.

M. Thierry Benoit. Cet article est important : il introduit un dispositif de substitution à ce que l'on a appelé en son temps l'« écotaxe », le péage de transit. Comme un certain nombre de députés du groupe UDI, je pense qu'il est nécessaire d'assurer la conversion écologique de la fiscalité par une redevance à l'usage. Mais il faut aussi offrir un paysage fiscal stable et de la visibilité à ces entreprises françaises, notamment les entreprises de transport, qui sont soumises, depuis 2008, à des difficultés liées aux diverses crises.

Il convient aussi, sans vouloir vous donner ni consigne ni ordre, monsieur le secrétaire d'État, de distinguer entre l'urgence et les perspectives de moyen et long termes. L'urgence, c'est de trouver des financements et des abondements pour l'agence de financement des infrastructures de

transports de France – l'AFITF –, et notamment pour ce qui concerne les contrats de plan État-région. Au moment où vous voulez instituer ce péage de transit, je déplore aussi l'absence de plan stratégique pour la filière transport, fret et logistique.

Partant du constat que les transporteurs routiers ont réduit de plus de 80 % leurs émissions polluantes en moins de vingt ans, que 87 % des marchandises arrivent par la route, surtout dans les régions de l'intérieur, comme dans mon territoire, les marches de Bretagne, où il n'existe pas d'alternative fluviale ou ferroviaire, et que 75 % des marchandises transportées par la route parcourent moins de 150 kilomètres, j'ai déposé, dans un esprit constructif, deux amendements.

Le premier vise à ce que les transports, dans un rayon de 200 kilomètres autour du siège, ne soient pas soumis au péage de transit. Afin de rapprocher les lieux de production des lieux de transformation, le second prévoit que les véhicules circulant dans un rayon de 200 kilomètres autour du lieu de d'expédition ne seront pas taxés.

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Nous abordons donc cette fameuse histoire de l'écotaxe, qui fut certainement une erreur dès le départ.

M. Jean-Luc Laurent. Acte de contrition !

M. Marc Le Fur. Ce fut surtout une erreur d'appliquer un tel impôt dans une période économique aussi difficile. Chacun sait que cet impôt a été mal ressenti, particulièrement dans les régions excentrées, comme l'a expliqué Thierry Benoit, où la question du transport est majeure et où l'activité agroalimentaire nécessite un transport par la route, puisqu'il n'existe pas dans notre pays de fret ferroviaire capable de se substituer aux camions.

Cette initiative, malvenue au départ, a été aggravée par la loi Cuvillier, qui a complètement brouillé les choses, entraînant une émotion populaire considérable...

M. Jean-Luc Laurent. Populaire ?

M. Marc Le Fur. ..., réunissant des chefs d'entreprise, mais aussi des salariés, des ouvriers, des paysans. Cette émotion populaire comptera dans l'histoire fiscale de notre pays, car elle aura contribué à nous faire prendre conscience du « ras-le-bol fiscal » – l'expression est passée dans le vocabulaire courant – de nos concitoyens.

Où en sommes-nous aujourd'hui ? Qu'on le veuille ou non, je le dis ici publiquement, Mme Royal a eu l'intuition qu'il fallait évoluer sur ce sujet. Vous remplacez l'écotaxe par une écotaxe nouvelle formule, soit. Mais les choses doivent être claires. Or, pour moi, elles ne le sont pas. Vous dites que vous allez appliquer l'écotaxe aux routes à plus de 2 500 poids lourds par jour, ce qui reviendrait à limiter le réseau taxable à 4 000 ou 5 000 kilomètres. Mais lorsque l'on regarde les choses de près, cela fait bien plus de 5 000 kilomètres. Certaines zones, que vous prétendez exempter, seront concernées. Je pense en particulier, en Bretagne, à la route nord Rennes-Brest ou à la route sud Rennes-Quimper.

Je souhaiterais que vous adjoigniez une carte à ce dispositif, plutôt que des critères abstraits. Ainsi, nous saurions précisément où cette taxe s'appliquera. L'abstraction actuelle inquiète les chefs d'entreprise. J'espère que vous lèverez cette difficulté. Je ne manquerai pas d'évoquer les autres difficultés en défendant les amendements que j'ai déposés.

M. le président. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. L'article 5 *bis* tente de remettre en place l'écotaxe sous une forme révisée. Je ne reviendrai pas sur le parcours chaotique de cette taxe, jusqu'au jour où, lors de sa prise de fonctions, Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie a décidé de « remettre à plat le système », selon ses propres termes. Je ne reviendrai pas non plus sur la volonté de Mme Royal de ne pas associer l'écologie à une taxe.

Effectivement, il aurait mieux valu tout remettre à plat plutôt que s'engager dans un replâtrage sans nom. Avec la rémunération de la société Écomouv' et la remise en fonction des portiques, symboles de la révolte fiscale qui a débuté en Bretagne, le péage de transit poids lourds risque *in fine* coûter plus cher à notre pays que ce qu'il rapportera.

M. François André. Vous ne manquez pas d'air !

M. Gilles Lurton. Au-delà de cet aspect purement financier, je souhaiterais que le Gouvernement précise s'il envisage toujours une marche à blanc sans facturation à partir du 1^{er} octobre 2014 et une application effective de la taxe au 1^{er} janvier 2015. Dans l'affirmative, je souhaiterais des informations sur l'équipement en boîtiers GPS des camions de plus de 3,5 tonnes et le calendrier envisagé, ainsi que sur la date de réinstallation des portiques. Autant de questions que se posent les dirigeants d'entreprises de transport et les Français.

Enfin, monsieur le secrétaire d'État, il paraît anormal qu'un sujet de cette importance soit abordé par la représentation nationale à travers quelques lignes du PLFR. Compte tenu des conséquences pour notre pays, nous devrions avoir un vrai débat sur le sujet dans cette enceinte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

M. Daniel Fasquelle. C'est du bricolage !

M. le président. La parole est à M. Hervé Mariton.

M. Hervé Mariton. Monsieur le secrétaire d'État, le Gouvernement a communiqué avec beaucoup de talent sur l'atterrissage de cette affaire. Il serait bien qu'à l'occasion du collectif, vous précisiez les choses sur deux points.

Si les mots ont un sens, le péage de transit demeure une taxe. Il est important que la représentation nationale comprenne qu'il s'agit non pas d'un péage, mais d'une taxe. La moindre des choses, vis-à-vis de la représentation nationale et de vos services, serait que le Gouvernement emploie les mots adéquats et qu'il n'use pas de termes qui sonnent faux et mentent aux Français.

Puisque vous avez fait évoluer ce dispositif, pouvez-vous nous dire, monsieur le secrétaire d'État, de quelle manière est multipliée la part du prélèvement qui ira au fonctionnement du système ?

Les frais de fonctionnement étaient déjà relativement élevés compte tenu du réseau taxé en France, supérieur à celui d'autres pays. Vous avez significativement réduit ce réseau, pour faire droit à un certain nombre de revendications ; dès lors, la part du prélèvement consacrée au fonctionnement du système est-elle doublée, triplée ? Il serait intéressant de mesurer combien le système est devenu lourd et coûteux.

M. le président. La parole est à M. Xavier Breton.

M. Xavier Breton. Nous ne reviendrons pas sur les vicissitudes de l'écotaxe pour aborder immédiatement l'arbitrage rendu par le Gouvernement et la mise en place d'un péage de transit poids lourds. La mission d'information qui a réfléchi aux problèmes soulevés par l'écotaxe a formulé des propositions, mais les arbitrages rendus vont souvent dans le sens contraire.

Tout d'abord, aucune étude d'impact n'a été prévue en la matière alors que nous avons besoin de lisibilité pour savoir si ce dispositif est réaliste.

Ensuite, l'écotaxe souffrait dès le départ d'une confusion dans ses objectifs : financer les infrastructures tout en opérant un report dans les modes de transport. Or, il est difficile de concilier ces deux objectifs, comme en témoigne ce péage de transit poids lourds. Faute d'avoir arbitré entre ces deux choix, ces objectifs peuvent s'opposer.

Enfin, votre dispositif prévoit de réduire le réseau taxable en le faisant passer de 15 000 à 4 000 kilomètres. Un report du trafic sur des routes secondaires est à craindre, ce qui peut être néfaste à double titre : réduction des recettes et hausse des nuisances sur les routes secondaires. Beaucoup d'interrogations demeurent et nous y reviendrons à l'occasion de la défense de nos amendements.

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani.

M. Thierry Mariani. Je voudrais simplement faire une remarque, en tant qu'ancien secrétaire d'État aux transports, à propos de ce dispositif qui, mis en place par Nathalie Kosciusko-Morizet et Dominique Bussereau, avait été voté à l'unanimité moins cinq voix, c'est-à-dire sur la majorité de ces bancs.

Je me souviens tout de même d'une polémique soulevée il y a un an et demi selon laquelle ce contrat serait louche, bizarre, d'un coût très élevé.

M. François André. Ce qui est vrai !

M. Thierry Mariani. L'on nous promettait le pire et l'on nous menaçait de mettre en place des commissions d'enquête. Finalement, dans la nuit du 15 juillet, après une commission d'enquête au Sénat et une mission d'étude à l'Assemblée nationale, il a été établi que ce contrat était parfaitement normal et que le dispositif de l'écotaxe, pourtant beaucoup plus compliqué que celui des radars, coûte bien moins cher. Je le dis à tous ceux qui, sur vos bancs, ont longuement demandé pourquoi l'État ne collectait pas directement l'écotaxe et pourquoi sa perception nécessitait l'intervention d'une société privée.

Je n'insisterai pas davantage, mais je voulais rappeler tout ce qui s'est dit des mois durant sur l'opacité et les bizarreries de ce contrat. Au final, il n'en est rien ressorti puisque ce contrat était totalement normal. Les commissions d'enquête mises en place aussi bien au Sénat qu'à l'Assemblée ont conclu à sa parfaite régularité.

Je le dis d'autant plus volontiers que nous vivons à une époque où il est facile de jeter le doute sur certaines personnes ou certains dossiers avant, à 23 heures ou minuit, d'expliquer que l'on passe à autre chose.

Par ailleurs, monsieur le président, je voudrais faire un rappel au règlement car le sujet dont nous discutons est loin d'être anodin. Il a au contraire occupé l'Assemblée pendant des semaines dans cette législature ou la précédente. Votre présence est très agréable, monsieur le secrétaire d'État,

mais celles de Mme Royal, ministre de l'environnement, ou de M. Cuveillier, secrétaire d'État chargé des transports, seraient nécessaires à nos débats. Nous devrions attendre qu'au moins l'un de ces deux ministres nous rejoigne car nous abordons là un sujet à propos duquel vous devriez vous apercevoir que, depuis des mois, vous dites des erreurs. *(Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.)*

M. Thierry Benoit. Il a raison !

M. Xavier Breton. Amenez les ministres !

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Mes chers collègues, est-il bien raisonnable de légiférer par voie d'amendements dans un dossier aussi délicat ? C'est quelqu'un qui a refusé, alors qu'il appartenait à la majorité, de voter en faveur de ce dispositif, qui vous le dit.

Nous ne disposons d'aucune étude d'impact. Le président de la commission des finances avait, avec sagesse, demandé que soient auditionnés les ministres concernés et, déjà, un débat avait eu lieu sur la nature de cette taxe. Mme Royal prétendait qu'il s'agissait d'une rémunération de service rendu affectée, alors que M. Eckert y voyait une imposition de toutes natures, ce qui me paraît incontestable.

Par ailleurs, est-il raisonnable de réduire le champ initial de cet impôt, de 10 000 à 4 000 kilomètres, dont 3 800 kilomètres de voirie nationale et plus que 200 de voirie départementale, tout en maintenant le taux de la taxe ? Pourquoi cette question ? Parce qu'il est évident que plus vous réduisez le nombre de kilomètres taxés, sans toucher au taux de la taxe, plus l'effet de report sera important, en particulier sur la voirie départementale.

M. Pierre Lellouche. Bien sûr ! Cela, c'est dangereux et coûteux !

M. Charles de Courson. C'est d'ailleurs pour cette raison que le texte initial a donné lieu à une très longue concertation. Chaque conseil général a été saisi d'un projet d'itinéraire et il était possible de demander l'extension ou la réduction de la voirie départementale assujettie, avec une affectation du produit aux conseils généraux. On pouvait être pour ou contre ce système mais il était tout de même plus logique.

Dernier point : le seuil que vous reprenez conduit à un paradoxe puisque des zones se retrouvent sans aucune voie taxée contrairement à d'autres, qui ne sont pas forcément d'ailleurs les plus développées, ce qui est pour le moins aberrant.

Enfin, j'en appelle au bon sens de chacun d'entre vous : est-il raisonnable de voter sous forme d'amendement un impôt qui rapporte 550 millions et dont le recouvrement coûte un peu plus de 200 millions d'euros ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.)*

Il serait souhaitable que nous repoussions ces dispositions à la loi de finances initiale pour 2015. Nous ne perdrons pas de temps puisque ces dispositions ne sont applicables qu'au 1^{er} janvier 2015. Il nous reste donc encore un peu de temps.

M. Pierre Lellouche. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. Votre amendement me met quelque peu mal à l'aise. Il vient tout d'abord clore un scénario à multiples rebondissements et, compte tenu de l'inventivité que le

Gouvernement a déployée en la matière, je pense que nous aurions pu lui faire l'honneur d'un projet de loi de finances. Cela étant, je m'interroge essentiellement sur la constitutionnalité de ce texte car le Parlement, d'une certaine manière, vous délivre un blanc-seing. Il s'octroie le droit d'installer un péage sur un certain nombre de routes et décide que les routes taxées seront déterminées ensuite par décret.

Or, si nous considérons qu'il s'agit d'un impôt de toutes natures, il faudrait que le Parlement puisse lui-même décider de son montant. J'ai l'impression que nous allons vous accorder un pouvoir, mais que la portée de l'impôt, dont le taux est fixé, dépendra du nombre de tronçons et du périmètre que vous allez fixer par décret. En d'autres termes, nous allons donner au Gouvernement le droit de lever l'impôt. C'est une pente dangereuse car il appartient au Parlement de déterminer exactement quels impôts seront supportés par les forces économiques de ce pays. Ajoutons que vous avez écrasé un certain nombre de principes au passage, en particulier celui de l'égalité devant l'impôt, et que la question s'est posée de confier sa perception à une société privée. Ce serait donc une imposition de toutes natures dont le volume est déterminé par le Gouvernement et non le Parlement, et dont le recouvrement est confié en partie à une société privée. Cela commence à faire beaucoup !

Pour toutes ces raisons, il me semblerait plus prudent, pour éviter une annulation ou des complications, de repousser ce débat au projet de loi de finances. Ce report serait sans conséquence mais si l'intérêt général est en jeu, nous aurions intérêt à verrouiller le dispositif.

M. Michel Vergnier. Courage, fuyons !

M. le président. La parole est à M. François de Rugy.

M. François de Rugy. J'interviendrai rapidement à propos de cette question qui a toujours beaucoup intéressé les écologistes. Je l'assume : j'étais député de l'opposition mais j'ai voté cette mesure. J'ai même eu parfois le sentiment que nous la défendions davantage que certains collègues de la majorité de l'époque, dont je reconnais à quelques-uns de la suite dans les idées, à l'image de M. Le Fur qui, déjà, était contre.

Cela étant, je voudrais appeler M. Mariani à davantage de modestie. Il vient de nous expliquer comment devrait se dérouler la séance ; veut-il donc que nous lui rappelions comment a été mise en œuvre la taxe poids lourds ? Vous aviez annoncé dès le départ que le système que vous mettiez en place n'entrerait en vigueur qu'après les élections de 2012. Vous aviez dû flairer en effet qu'il allait sans doute susciter quelques oppositions et qu'il serait judicieux d'en reporter l'application. En revanche, vous avez signé le contrat avec Écomouv, critiquable à bien des égards, entre les deux tours de l'élection présidentielle !

M. Thierry Mariani. Ce n'est pas vrai !

M. François de Rugy. S'il faut faire un rappel au règlement, ce n'est pas sur le déroulement de la séance, mais sur la mise en œuvre de cette taxe ! C'est ce qui a conduit le Gouvernement, la majorité, les Français à se poser des questions. Dans leur très grande majorité, n'en déplaise à M. Le Fur qui le sait très bien, les Français approuvent la taxe poids lourds. M. Le Fur sait que la contestation s'est concentrée dans l'extrême ouest de la Bretagne mais il se garde bien de relever que ses collègues alsaciens, pourtant du même parti que lui, la réclament depuis très longtemps. Les Français préfèrent que l'on taxe les poids lourds plutôt que de s'en prendre toujours

d'avantage aux automobilistes comme cela se fait depuis des dizaines d'années dans le but de financer les investissements routiers. En la matière, il était normal de rééquilibrer la situation.

Un compromis a été trouvé, même s'il nous paraît au rabais. Certains chiffres, d'ailleurs, nous étonnent – comment parvenir ainsi à dégager la moitié de la recette quand on divise par trois ou quatre le réseau routier concerné ? Nous souhaitons ne pas nous embarquer, monsieur Le Fur, dans une nouvelle discussion d'amendements alors que ce système ne s'applique pas à la Bretagne en dehors de l'axe Nantes Rennes, axe de transit manifeste.

En revanche, je voudrais demander au Gouvernement de préciser ses intentions sur la carte du réseau routier concerné. Les gens se demandent ainsi si le périphérique routier de Nantes est concerné ou pas car il n'apparaît pas sur les cartes publiées alors que plus de 2 500 poids lourds l'empruntent chaque jour. La question est concrète. Quels investissements pourrions-nous financer grâce à la recette de la taxe poids lourds, même réduite ?

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 70, qui est de suppression.

M. Charles de Courson. J'ai largement expliqué pourquoi il fallait faire preuve de sagesse en votant contre le texte proposé et en renvoyant cette affaire au projet de loi de finances pour 2015.

Mes chers collègues, aucune étude d'impact ! Prenez le problème très délicat des effets sur les reports. Des reports considérables peuvent s'opérer sur les routes départementales, mais aucune étude n'a été réalisée.

Nous ne sommes pas pressés, nous avons encore trois à quatre mois devant nous. Au moins, organisons des concertations avec les conseils généraux. Des problèmes très difficiles se posent, mes chers collègues. Qu'allons-nous gagner à agir ainsi ? Rien puisque le dispositif proposé tournera à blanc jusqu'au 31 décembre 2014. Nous pourrions très bien le faire tourner à blanc sans texte, pour voir ce qu'il donne. Surtout, ne prenons aucune décision sans aucune étude d'impact.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. Avis défavorable. Adopter cet amendement, monsieur de Courson, reviendrait à maintenir l'écotaxe dans son état actuel. (« *Eh oui !* » sur les bancs du groupe SRC.) C'est précisément ce que nous ne voulons pas !

M. Charles de Courson. Mais elle n'est pas appliquée !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Le Gouvernement est évidemment défavorable à cet amendement de suppression. Permettez-moi de saisir cette occasion pour répondre aux nombreuses questions qui viennent d'être posées. On nous reproche de faire surgir un amendement surprise à 23 heures 30 mais cet amendement, messieurs les députés de l'UMP, a été déposé en première lecture et a donné lieu à l'audition par votre commission des finances de Mme la ministre de l'environnement et des transports en présence de votre serviteur. Il n'y a donc là aucune surprise. En outre, il n'a pas échappé aux lecteurs attentifs de la presse que vous êtes que, sur ce point, la communication du Gouvernement est très claire.

M. Marc Le Fur. Non, elle ne l'est justement pas !

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. La carte a été publiée, monsieur Le Fur.

M. Marc Le Fur. Elle n'a rien d'officiel ! Ce n'est pas dans les quotidiens que l'on doit découvrir les cartes !

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Vous l'avez vue : elle n'a pas été publiée à l'initiative de quelqu'un d'autre que le Gouvernement. Elle est donc connue.

M. Marc Le Fur. Mais elle n'est pas jointe au texte !

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. S'agissant du taux, je rappelle qu'il est fixé dans la loi.

M. Hervé Mariton. Mais pas l'assiette !

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Il s'élève à 0,13 centime par kilomètre ; c'est la loi.

En outre, le seuil est fixé à 2 500 véhicules par jour. Cette mesure ne figure pas dans le texte en l'état mais le Gouvernement vous proposera de l'y insérer par amendement afin que les choses soient parfaitement claires et transparentes et pour ne pas se heurter au risque d'incompétence négative que le Conseil constitutionnel soulève parfois.

J'en viens à la moralité du contrat et au poids des frais de recouvrement par rapport au produit de la taxe. M. de Rugy a eu raison d'appeler à faire preuve de davantage de modestie, et cela vaut pour tous.

Il y a donc un contrat avec l'État, sur lequel il y a eu des commissions d'enquête – j'ai été auditionné, comme d'autres, par celle du Sénat. Ce contrat n'a pas été honoré. La société Écomouv', envers laquelle je n'éprouve ni amitié ni inimitié particulière, ayant passé ce contrat, a réalisé un certain nombre d'investissements. Aujourd'hui, ses recettes sont nulles. Nous sommes de ce fait dans une situation précontentieuse et l'État, si les pénalités de retard devaient être appliquées, court un risque équivalant à environ 950 millions d'euros selon nos estimations. Certes, un procès long et complexe pourrait sans doute aboutir à la réduction de cette somme, mais elle représente le risque maximal. Or, ce risque fait partie de l'héritage – je le dis sans agressivité aucune. Il s'agit simplement de la continuité de la parole de l'État qui a pris un engagement dans des conditions sur lesquelles les commissions d'enquête se sont penchées. Les commentaires des sénateurs n'ont d'ailleurs pas été particulièrement flatteurs, monsieur Mariani, n'exagérez pas !

Pour gérer cette situation, il nous faut donc trouver avec Écomouv' la moins mauvaise des solutions, car le risque financier pour l'État est important. Des discussions ont donc lieu pour résoudre cette question. L'État n'honore pas le contrat signé. Quelques reproches – des retards, par exemple – peuvent certes être faits à Écomouv', mais ils ne justifient en rien le non-paiement.

Y aura-t-il une période de fonctionnement à blanc ? Oui : elle servira à roder le système, comme le Gouvernement l'a prévu avec la société prestataire.

Enfin, peut-on attendre la discussion du projet de loi de finances initiale ? Non, ces affaires n'ont déjà que trop duré. Je m'attendais d'ailleurs à ce que certains reprochent au Gouvernement de ne pas avoir tranché plus tôt, car plus le temps passe et plus les pénalités liées au contentieux qu'il

faudra régler seront lourdes, outre que l'on retarde également la perception des recettes. La société Écomouv', en effet, se retrouve la patte en l'air, en quelque sorte, car elle a réalisé des investissements lourds – dont on peut penser ce que l'on veut – suite à la conclusion d'un contrat. Le moment est donc venu de prendre des décisions, lesquelles ont été clairement présentées.

Il faudra certes résoudre le problème du financement de l'AFITF en raison de l'écart entre les recettes espérées et celles qui seront produites par le nouveau dispositif – dont je répète pour que les choses soient claires, monsieur de Courson, qu'il s'agit à mes yeux d'une contribution de toutes natures. Il faudra donc trouver des financements complémentaires ; le Gouvernement y travaille. À ce stade, les finances de l'AFITF ne devraient pas connaître de déséquilibre en 2014, sous réserve qu'elle ne lance pas trop de nouvelles opérations. En revanche, un problème se posera sans aucun doute dès le début 2015 ; il faudra alors apporter des réponses supplémentaires en loi de finances initiale.

M. Pierre Lellouche. C'est peu convaincant !

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Pardonnez-moi d'avoir été long, monsieur le président, mais je serai plus concis sur les amendements, puisque j'ai donné la position du Gouvernement. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe SRC.*)

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani.

M. Thierry Mariani. J'ose espérer que vous êtes honnête, monsieur de Rugy. Si c'est le cas, vérifiez vos informations ou corrigez vos propos. Vous venez en effet d'affirmer que j'avais signé le contrat Écomouv' entre les deux tours de la dernière élection présidentielle ; or, je l'ai signé le 28 octobre 2011 ! Une élection présidentielle a-t-elle eu lieu ce jour-là ? De deux choses l'une soit vous mentez par ignorance, soit vous mentez pour salir, comme c'est l'habitude d'une partie de cette majorité. (*Exclamations sur les bancs du groupe SRC.*)

M. Razzy Hammadi. Calmez-vous !

M. Thierry Mariani. Je n'accepte pas ce genre de propos : je n'ai pas signé ledit contrat entre les deux tours de l'élection présidentielle. Vous me dites de rester calme alors que vous êtes pris le « nez dans le caca », si vous me permettez cette expression populaire et non injurieuse, pour ceux qui aiment la France profonde. Que vous vous soyez trompé ou que vous ayez menti, monsieur de Rugy, je n'ai pas signé ce contrat entre les deux tours de l'élection, mais un an avant !

D'autre part, s'agissant de la commission d'enquête, elle a constaté que certaines choses auraient sans doute pu être mieux faites, mais que ce marché n'a pas donné lieu à la moindre irrégularité.

M. Jean-Marc Germain. Vous n'êtes pas à l'aise, et cela se comprend !

M. Thierry Mariani. Enfin, monsieur le secrétaire d'État, vous parlez d'héritage. Le terme est élégant, mais il s'agit bel et bien de l'héritage du gouvernement Ayrault ! Ce n'est tout de même pas la droite qui a tranché alors que le projet a été lancé par une dizaine de décrets pris sous sa majorité et, en toute continuité, une dizaine d'autres pris sous la gauche ! Ce n'est pas de notre faute s'il vous a fallu un an pour vous rendre compte que ce projet posait problème ! En réalité, vous avez reculé devant les manifestations et devez aujourd'hui gérer l'héritage de vos deux premières années de pouvoir, et non pas le nôtre !

M. le président. La parole est à M. Guillaume Larrivé.

M. Guillaume Larrivé. Au plan technique, je ne suis pas du tout convaincu par la réponse que M. le secrétaire d'État a apportée aux objections très pertinentes de M. Aubert. Vous nous dites que ce péage de transit pour les poids lourds est bien une imposition de toutes natures au sens de l'article 34 de la Constitution, en vertu duquel la loi fixe les règles concernant l'assiette, le taux et les modalités de recouvrement de ce type d'imposition. Vous nous dites en outre que la carte des tronçons sur lesquels s'appliquera la nouvelle imposition existe déjà, puisque l'on a pu en avoir un aperçu dans la presse, mais qu'elle n'a aucune existence juridique puisqu'elle n'est pas intégrée à la loi – précisément par ce qu'elle ne fait pas l'objet d'un article de loi *ab initio* et soumis au Conseil d'État. Elle le sera donc par amendement du Gouvernement.

M. Daniel Fasquelle. Vous faites une loi à la carte !

M. Guillaume Larrivé. Venant sans doute malgré lui au soutien de M. Aubert, M. de Rugy a reconnu qu'il ne la connaissait pas. En clair, vous allez déléguer au pouvoir réglementaire le soin d'établir par décret la définition précise de l'assiette de ce nouvel impôt, définition qui devrait pourtant relever de la loi. Je pense sincèrement que vous êtes en situation d'incompétence négative et que le Conseil constitutionnel, dans sa sagesse, fera litière de l'improvisation qui caractérise la manière dont le Gouvernement traite cette question.

M. le président. La parole est à M. François de Rugy.

M. François de Rugy. Le comportement de M. Mariani est pénible.

M. Thierry Mariani. Vous avez menti sur la date !

M. François de Rugy. Vous étiez absent en première lecture, mais nous avons déjà eu ce débat. Je rappelle donc que le décret n°2012-670 a été signé le 4 mai 2012 par M. Fillon, Mme Péresse et M. Mariani. M. Larrivé vient de reprocher au Gouvernement de procéder par décret, mais M. Mariani a cosigné un décret le 4 mai 2012 dans le cadre de ses fonctions de l'époque ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes écologiste et SRC.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Puisque les uns et les autres préparent leurs recours devant le Conseil constitutionnel, je tiens à préciser les choses afin, monsieur Larrivé, que le Conseil puisse, le cas échéant, délibérer en toute connaissance de cause.

Lorsque le législateur fixe les conditions de l'impôt sur les sociétés, il n'établit pas la liste des sociétés qui y sont assujetties.

M. Éric Woerth. Cela n'a rien à voir !

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. S'il le souhaite, le législateur fixera dans un instant les critères de l'assiette et le seuil de trafic qui permettront ensuite de déterminer par décret les portions de route qui seront assujetties au péage de transit. Il fixera donc un seuil de 2 500 véhicules par jour, le type de véhicules concernés – de plus de 3,5 tonnes – et le niveau de la contribution unitaire par kilomètre.

M. Marc Le Fur. Je vais vous démontrer le contraire !

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. En somme, il fait son travail de législateur qu'un décret complétera. Si j'ai fait allusion à une carte, c'est parce qu'il m'a semblé utile que le Gouvernement puisse communiquer sur les itinéraires concernés compte tenu des critères que vous allez décider – critères qui pourront d'ailleurs être modifiés au fil du temps en fonction du trafic constaté.

M. Marc Le Fur. Vous le dites !

(*L'amendement n° 70 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n° 30.

M. Marc Le Fur. La défense de cet amendement me permet de revenir sur la nature des routes qui subiront la nouvelle écotaxe. Vous nous donnez deux chiffres : tout d'abord, il y aura 4 000 kilomètres – et non plus 15 000 – de routes concernées : les transporteurs soufflent et ont le sentiment que les choses s'améliorent. Ensuite, vous nous dites que seules les routes sur lesquelles circulent plus de 2 500 camions par jour seront concernées.

Aucune carte n'est jointe ni à l'exposé des motifs, ni aux documents qui nous sont transmis. Nous ne disposons que d'une carte parue dans la presse, à savoir *Ouest-France Dimanche* d'il y a trois semaines, qui n'a rien d'officiel.

Qu'en est-il ? En Bretagne, nous dit-on, seule la route des estuaires serait concernée. Mais voyons les choses de plus près. La route reliant Vannes à Lorient ne serait donc pas concernée ; or il y circule plus de 5 000 camions par jour, soit un nombre bien supérieur au seuil fixé.

Si l'on applique votre règle des 2 500, de telles routes seront donc à nouveau écotaxées. Qu'en sera-t-il, monsieur le secrétaire d'État ? Même chose pour Lamballe-Saint-Briec, où l'on est au-delà des 5 000 camions par jour. Je souhaiterais à cet égard des précisions, la principale d'entre elles revenant à adjoindre une carte au texte, afin que les choses soient claires.

Par ailleurs, par quoi allez-vous remplacer la recette que vous aurez perdue ? La crainte de nos transporteurs, c'est que vous n'augmentiez les tarifs autoroutiers. On paiera peut-être un peu moins sur les routes nationales, mais ne paiera-t-on pas plus sur les autoroutes ? Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous nous garantir que les tarifs autoroutiers payés par les usagers, qu'il s'agisse de véhicules légers ou de poids lourds, n'augmenteront pas ?

Enfin, dans le dispositif précédent, la funeste loi de M. Cuvillier, aujourd'hui secrétaire d'État chargé des transports, il est précisé que les transporteurs pourront répercuter à leurs clients le paiement de l'écotaxe. Or la répercussion qu'effectuent les transporteurs sur les clients porte sur l'ensemble des routes, pas simplement sur les routes écotaxées.

M. Julien Aubert. Absolument !

M. Marc Le Fur. Comment se passera la répercussion ?

C'est tout un secteur économique, monsieur le secrétaire d'État, qui vous pose ces questions !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. La commission est défavorable à cet amendement qui propose la suppression de l'écotaxe.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Défavorable.

M. Marc Le Fur. Nous attendons des réponses !

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. Monsieur le secrétaire d'État, je voudrais réagir à votre comparaison de tout à l'heure avec l'impôt sur les sociétés. Il ne s'agit pas du tout de la même chose.

Pour l'impôt sur les sociétés, le Parlement fixe un taux ? Sachant que l'on a alors une idée du nombre de contribuables qui seront concernés, le produit de l'impôt sera assis sur cette assiette et sur ce taux.

Dans le cas qui nous occupe, j'entends votre argumentation juridique, mais j'ai bien compris, au-delà du fait qu'il n'y avait point de carte à laquelle le législateur était lié, que les seuils routiers seraient décidés par décret.

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Non !

M. Julien Aubert. Si, c'est inscrit dans le texte !

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Les seuils sont fixés par la loi.

M. Julien Aubert. Sachant que vous déciderez également par décret quels tronçons seront taxés, cela revient, en d'autres termes, à vous donner un blanc-seing, qu'il s'agisse de fixer les seuils ou, toujours par décret, d'inclure ou non tel ou tel tronçon, ce qui aura bien un impact sur le rendement de l'impôt. Par conséquent, même si vous vous abritez derrière la notion de taux, vous serez en mesure de moduler le produit de l'impôt par décret, sans que le Parlement décide du niveau de cette imposition. Or c'est le rôle du Parlement que de décider, au nom des citoyens et des contribuables, quel est le taux d'imposition global.

De surcroît, comme vous avez restreint le réseau routier sur lequel cette taxe est applicable, mais que les besoins demeurent – le produit de l'écotaxe n'est pas attendu pour rien –, il y aura un effet ciseau. Autrement dit, dès lors que vous pouvez, par décret, influencer sur le produit de l'impôt et qu'il y a un besoin fiscal, vous allez devoir, pour avoir exactement le même rendement, faire porter le tout sur une petite partie du territoire. Voilà ce que je crains.

Comme l'a dit mon collègue Larrivé, tout cela ne tient pas debout !

(L'amendement n° 30 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n° 27.

M. Marc Le Fur. Je fais remarquer à l'Assemblée que je n'ai toujours pas de réponse à mes questions ! Aujourd'hui, les usagers ne savent pas sur quelles routes va s'appliquer la nouvelle écotaxe.

M. Dominique Baert. Ça ne les empêche pas de dormir !

M. Marc Le Fur. Le seuil des 2 500 camions par jour évoqué dans l'exposé des motifs concerne en réalité bien plus que 4 000 kilomètres. J'ai fait la démonstration que des axes – j'ai pris des exemples en Bretagne – qui, soi-disant, au vu des cartes que vous faites circuler, ne sont pas concernés par l'écotaxe, voient en réalité passer plus de 2 500 camions par jour.

Nous voulons être rassurés, car le flou de ce texte permettrait, demain, à votre gouvernement ou à ceux qui vous succéderaient, d'imposer subrepticement l'écotaxe sur ces axes.

L'amendement que je présente se situe dans la perspective un peu différente qu'évoquait tout à l'heure Thierry Benoit. Chers collègues socialistes ou écologistes, respectons l'économie circulaire, que vous évoquez en permanence, et faisons en sorte qu'elle soit épargnée par l'écotaxe ! Telle était d'ailleurs l'une des conclusions de la mission d'information Chanteguet : les petits trajets pour aller de la ferme à l'usine et de l'usine à la ferme, par exemple, doivent être épargnés par l'écotaxe. On n'est pas là en effet dans une logique de transit, et il n'y a donc pas de raison de faire payer l'écotaxe. C'est de bon sens.

M. Thierry Benoit. Exactement ! C'est vertueux !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. Défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Je suis évidemment défavorable à l'amendement de M. Le Fur.

M. Thierry Benoit. Pourquoi « évidemment » ?

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Je voudrais à cette occasion répondre à l'objection qui a été soulevée à propos du seuil de 2 500 véhicules.

Vous n'avez peut-être pas été suffisamment attentif, ou peut-être n'ai-je pas été clair, mais je le Gouvernement proposera de fixer ce seuil dans la loi par la voie d'un amendement qui va venir en discussion dans quelques instants. Toutes les conditions nécessitant la fixation de l'assiette du taux et des modalités de recouvrement seront parfaitement respectées.

M. Marc Le Fur. On aura beaucoup plus de routes à 2 500 camions par jour !

M. le président. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. La question de Marc Le Fur sur la répercussion reste entière. C'est un sujet extrêmement important, qui a d'ailleurs été largement débattu lors de la mission d'information Chanteguet. J'en profite d'ailleurs pour rendre hommage à la façon dont ce dernier a présidé cette mission.

Le principe était que l'écotaxe ne devait pas coûter aux transporteurs, mais être complètement répercutée sur le chargeur *in fine*, ce qui posait difficulté aux transporteurs pour l'établissement des factures, ainsi qu'en matière de compétitivité.

Avec le nouveau système que va proposer le Gouvernement par amendement, nous nous demandons si la possibilité de répercuter sur le chargeur existera et quel sera le coût pour le transporteur. J'y ajoute une question importante, mais très technique, que je pose depuis le début de la mission et sur laquelle je n'ai jamais eu de réponse : comment cela se passera-t-il pour tous les transporteurs qui expédient leurs produits franco de port ? Subiront-ils, une fois de plus, une perte de compétitivité ?

Voilà les questions que nous posent les transporteurs chaque fois que nous les rencontrons.

M. Thierry Benoit. Très bien !

M. Daniel Fasquelle. C'est très concret !

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Monsieur le secrétaire d'état, votre réponse m'inquiète encore davantage !

Vous dites que l'on va figer la règle des 2 500 camions par jour et que ce sera la condition pour que la route soit écotaxée. Dans ce cas, nous aurons beaucoup plus de routes concernées que celles indiquées sur les cartes que vous laissez apparaître dans la presse !

M. Daniel Fasquelle. Évidemment !

M. Marc Le Fur. En Bretagne, *a priori*, au vu de cette carte, il n'y aurait que la route des Estuaires. En réalité, d'autres routes seraient concernées – vous le confirmez, cessez donc toute hypocrisie, monsieur le secrétaire d'État ! – puisqu'au droit de Lorient, nous sommes à 5 500 camions par jour, et au droit de Saint-Brieuc, à 4 500.

Cela veut dire que vous allez faire, au moins pour la région Bretagne, la même carte que celle de l'écotaxe. C'est redoutable ! Je voudrais que vous preniez conscience que vos propos sur ce point mettent à bas le dispositif de Mme Royal, qui *a priori* nous semblait être un dispositif d'apaisement.

M. Daniel Fasquelle. Les Bonnets rouges vont gronder !

(L'amendement n° 27 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n° 31.

M. Marc Le Fur. À ce stade, monsieur le président, il est indispensable que nous ayons des réponses. Ne faut-il pas que Mme Royal supplée le secrétaire d'État chargé du budget ? Nous ne voulons pas, demain, du fait de ces non-réponses, avoir à constater que la carte de la taxe de transit et celle de l'écotaxe sont, au moins pour ma région, une seule et même carte !

M. Daniel Fasquelle. C'est très inquiétant !

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur cet amendement ?

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. Défavorable.

Le champ de l'exonération que vous proposez, monsieur Le Fur, est totalement incontrôlable.

M. Daniel Fasquelle. Enfin une réponse !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Défavorable. J'ai déjà eu l'occasion de dire pourquoi.

Pou répondre à votre préoccupation, monsieur Le Fur, vous pourriez avoir, sur un même itinéraire, certaines portions où le trafic est supérieur à 2 500 véhicules par jour, et d'autres où cela ne serait pas le cas. La rédaction de l'article, très précise sur ce point, indique que le réseau routier mentionné à l'article 269 du code des douanes est constitué par les autoroutes et routes situées sur le territoire métropolitain intégrées à des itinéraires à fort trafic journalier. Nous proposons de compléter cette phrase en y ajoutant

la notion de 2 500 véhicules jour, en prenant en compte la notion d'itinéraire. C'est ainsi qu'a été établie la carte et que le décret fixera les choses.

M. Marc Le Fur. Pourquoi ne pas joindre la carte ?

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. C'est sur la base de cette notion d'itinéraire, non d'un seuil ponctuel à certains endroits, que la carte sera établie par le décret.

M. le président. La parole est à M. Thierry Benoit.

M. Thierry Benoit. Monsieur le secrétaire d'État, les amendements de notre collègue Le Fur vont dans le sens des amendements que j'ai déposés et évoqués lors de la discussion sur l'article.

Comme Mme Ségolène Royal, nous pensons que la notion de « transit » est un élément déterminant pour la fiscalité que vous souhaitez mettre en œuvre. Mais nous pensons qu'il faut distinguer la notion de « transit » de celle des circuits dits « de proximité ». C'est le sens des amendements que défend Marc Le Fur et que nous soutenons. Avec cette idée de fiscalité écologique ou de conversion de la fiscalité en une fiscalité écologique, il y a lieu de rapprocher les lieux de production des lieux de transformation. C'est en ce sens que les circuits courts – moins de 200 ou 150 kilomètres – ne doivent pas être soumis au péage de transit.

M. Marc Le Fur. Absolument !

M. Thierry Benoit. Puisque Mme Royal voulait taxer le grand transit international et le grand transit national, il est nécessaire de distinguer la production industrielle française et de lui épargner le péage de transit.

M. Pierre Lellouche. Très bien !

M. Thierry Benoit. Vous ne pouvez pas, monsieur le secrétaire d'État, être insensible à ces arguments. Bien entendu, pour des raisons, sans doute politiques, vous refuserez tous les amendements qui vont en ce sens. J'aimerais seulement savoir si le Gouvernement envisage de mettre en avant la production industrielle française et de ne pas la taxer.

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Faute d'explications, monsieur le secrétaire d'État, vous nous renvoyez à une carte. Le problème, c'est que cette carte n'est pas annexée et qu'elle ne figure pas dans l'exposé des motifs. Nous n'en avons pris connaissance que par la presse. En termes juridiques, cela ne vaut rien.

Nous voulons une carte qui confirme les 4 000 kilomètres, mais pas au-delà. Car si vous retenez le critère des 2 500 camions par jour, ce sont bien plus de 4 000 kilomètres qui seront écotaxés.

M. Christophe Caresche. On vous a déjà répondu !

M. Marc Le Fur. Je n'imagine pas un seul instant que nous votions cette disposition, alors que nous sommes dans le flou, et sans disposer de la carte dont vous reconnaissez vous-même l'existence.

M. le président. La parole est à M. Hervé Mariton.

M. Hervé Mariton. Franchement, je n'ai pas compris grand-chose à ce qu'a expliqué le secrétaire d'État, qui ne semblait pas lui-même s'exprimer avec beaucoup de conviction !

M. Daniel Fasquelle. C'était incompréhensible !

M. Hervé Mariton. Permettez-moi d'anticiper sur l'amendement n° 109 du Gouvernement où il est question de tronçons et d'une circulation de 2 500 véhicules jour. Or ces tronçons, question que Julien Auber a abordée, comment allez-vous les définir ? Alors que vous précisez dans la loi – C'est important dans le cas d'un recours devant le Conseil constitutionnel – un seuil de 2 500 véhicules par jour, vous ne dites rien de la définition d'un tronçon. Vous serez ainsi libre de fixer de manière discrétionnaire le point A et le point B d'un tronçon. Autant dire que la marge du Gouvernement pour définir la zone sur laquelle la taxe sera appliquée est considérable. Elle va bien au-delà de ce que le législateur peut raisonnablement laisser faire, une fois qu'un impôt est déterminé.

Tout cela est si confus que je demande une suspension de séance d'un quart d'heure afin que le Gouvernement, comme le demande légitimement notre collègue Le Fur, présente une carte et énonce au moins les choses de manière claire et que les ministres responsables de cette question viennent devant nous.

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. La carte se trouve sur le site internet du ministère de l'écologie !

M. le président. Vous ne disposez pas, cher collègue, de la délégation de votre groupe parlementaire pour formuler une telle demande.

(L'amendement n° 31 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-François Lamour.

M. Jean-François Lamour. Je demande une suspension de séance, monsieur le président.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue le mercredi 16 juillet 2014 à zéro heure, est reprise à zéro heure dix.)

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n° 25.

M. Marc Le Fur. J'espère que nous obtiendrons enfin des réponses aux questions que nous avons posées, car on ne peut laisser non seulement l'Assemblée mais aussi tout un secteur économique et de nombreuses régions dans une telle incertitude !

M. Alain Fauré. Elles s'en remettront !

M. Marc Le Fur. Cela ne pourrait que réveiller les inquiétudes qui se sont manifestées il y a quelques mois.

L'amendement n° 25 propose d'appliquer une exonération de l'écotaxe nouvelle manière aux commerçants non sédentaires. Certains amendements du Gouvernement prévoient d'en exonérer les gens du voyage ou les forains. Pourquoi pas ? Il me semble toutefois que les commerçants non sédentaires sont aussi susceptibles de bénéficier de vos faveurs, monsieur le secrétaire d'État. Ce sont des gens qui rendent des services et qui par définition circulent beaucoup. Ils ne comprendraient pas de se voir taxés alors que leurs déplace-

ments, de leur domicile aux marchés et des marchés à leur domicile, sont très loin de relever du transit. La logique exige qu'on les exonère.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. Avis défavorable à cet amendement d'exonération. J'en profite pour inviter M. Le Fur à se rendre sur le site du ministère de l'écologie et du développement durable où l'on trouve la carte en question, qui ne circule pas uniquement dans la presse.

M. Marc Le Fur. Certes, je l'ai ici même !

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. Alors pourquoi demandez-vous une carte que vous avez en main ? *(Exclamations sur les bancs du groupe UMP.)*

M. Marc Le Fur. Mais parce que le site internet du ministère n'a aucune valeur juridique ! Je ne vote pas pour un site internet !

M. Jean-François Lamour. Elle devrait figurer en annexe du projet de loi ! C'est incroyable !

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. En outre, vous avez l'air de sous-entendre que les exonérations manquent de précision. Dois-je rappeler que dans la loi mettant en œuvre l'écotaxe que vous avez votée, on parle, s'agissant du trafic des véhicules assujettis, antérieur à l'entrée en vigueur de la taxe, de niveau particulièrement bas. Vous conviendrez avec moi qu'en matière de degré de précision celui-ci n'était pas particulièrement élevé !

M. Julien Aubert. On s'est adapté au texte initial !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Même avis défavorable. Je me suis longuement exprimé sur le sujet tout à l'heure.

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Je souhaite répondre à notre rapporteure générale. On peut se reporter à tous les sites et à toutes les coupures de presse que l'on veut, mais ici, dans l'hémicycle, nous votons à partir d'éléments objectifs ! Il importe donc que nous sachions à quel type de route, dont la liste pourrait éventuellement être jointe au texte, s'appliquera la nouvelle taxe de transit.

M. Thierry Benoit. Très bien !

(L'amendement n° 25 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n° 26.

M. Marc Le Fur. Défendu.

(L'amendement n° 26, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n° 24.

M. Marc Le Fur. Il s'agit de répondre à une demande tout à fait légitime d'un certain nombre de professionnels. Je suis convaincu que mon collègue Xavier Breton, président du groupe d'études « Poids lourds », sera sensible à cette démarche.

M. Thierry Benoit. Un poids lourd de l'Assemblée! (*Sourires.*)

M. Marc Le Fur. Certains véhicules sont immatriculés « W Garage » lors de leur mise en circulation. Il faudrait faire en sorte qu'ils ne soient pas soumis à l'écotaxe.

(*L'amendement n° 24, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n°s 134, 109 et 115 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n° 134.

M. Marc Le Fur. Cet amendement vise à contrer un amendement gouvernemental introduisant dans le texte une disposition qui figurait auparavant dans l'exposé des motifs, à savoir le seuil de 2 500 camions par jour. Il me semble en effet avoir expliqué à l'envi qu'un tel seuil inclut dans le champ de l'écotaxe bien plus de routes que celles qui figurent dans la presse ou sur le site du ministère de l'écologie et du développement durable.

M. Thierry Benoit. Eh oui!

M. Marc Le Fur. Il m'importe au contraire que l'on respecte à peu près la limite maximale de 4 000 kilomètres de réseau taxable.

Pour être tout à fait explicite, j'aimerais savoir, monsieur le secrétaire d'État, si vous appliquerez l'écotaxe à certains axes, en particulier Lamballe-Saint-Brieuc et Vannes-Lorient où le trafic est bien supérieur à 2 500 camions par jour. Si l'on s'en tient à la règle de 2 500 camions par jour, l'écotaxe leur sera appliquée, ce qui ne serait pas le moindre des paradoxes puisque vous nous expliquez que peu de routes seront concernées!

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 109.

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Cet amendement, que j'ai annoncé tout à l'heure, inscrit dans la loi, à l'alinéa 5 de l'article 5 *bis*, que les itinéraires concernés sont ceux « supportant un trafic moyen journalier excédant 2 500 véhicules assujettis ». Il y a là, me semble-t-il, de quoi rassurer ceux qui s'interrogent sur la définition de l'assiette, laquelle sera ainsi clairement définie par la loi conformément aux souhaits qui ont été exprimés. J'avertis tout de suite que l'avis du Gouvernement sur tout amendement proposant de modifier le seuil de 2 500 camions par jour sera défavorable.

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir le sous-amendement n° 137, à l'amendement n° 109.

Je vous propose, cher collègue, de présenter simultanément l'amendement n° 115 rectifié.

M. Charles de Courson. Je félicite le Gouvernement d'avoir déposé l'amendement n° 109. En effet, j'avais d'emblée fait observer à Mme la ministre de l'écologie que l'absence d'encadrement du pouvoir réglementaire en la matière soulevait un problème constitutionnel, comme l'ont également rappelé plusieurs de nos collègues tout à l'heure. L'amendement n° 109 résout le problème et mieux aurait d'ailleurs valu l'intégrer directement au texte.

S'agissant cependant du seuil de 2 500 véhicules, nous en sommes réduits, faute d'étude d'impact, à poser des questions. Pourquoi 2 500? Cela correspond à peu près, nous dit-on, à 4 000 kilomètres, dont 3 800 de voirie nationale et 200 de voirie départementale.

Dans le tableau qui circule sur le Web – et dont on aurait bien voulu disposer en commission! –, cela aboutit à quelque chose de très curieux, car plus vous élevez le seuil, plus, naturellement, vous réduisez l'assiette. Alors que le seuil fixé dans le projet initial était de 800 véhicules par jour en moyenne sur un an, ce qui correspondait à 10 000 kilomètres de réseau taxable, le nouveau seuil ne s'appliquera, à l'image du vermicelle, que par bouts, le tout conduisant à une inégalité territoriale incroyable puisque les deux régions les plus concernées seront, tenez-vous bien, le Limousin et l'Auvergne!

Cela montre que ce seuil de 2 500 véhicules est beaucoup trop élevé, et qu'il faut l'abaisser de façon à favoriser des continuités géographiques. C'est d'ailleurs ce qui ressortait de l'étude faite il y a deux ans. Avec un seuil à 800 véhicules par jour, vous pouvez, sur un itinéraire alors digne de ce nom, doubler grosso modo l'assiette envisagée actuellement, en parallèle d'une baisse de moitié du taux. Au lieu de retenir un taux kilométrique de 0,13 euro sur 4 000 kilomètres, mieux vaut appliquer un taux de 0,06 ou de 0,07 euro sur 10 000 kilomètres. Sinon, vous aurez un effet épouvantable de report de trafic sur la voirie départementale qui se dégradera – vous n'aurez pas alors fini d'entendre hurler les départements!

Je le répète, on a vraiment besoin d'une étude fine en la matière. Si on veut réduire le problème, mieux vaut baisser le taux de la taxe et élargir l'assiette en revenant aux 10 000 kilomètres du texte initial. Telle est d'ailleurs, mes chers collègues, la position de la Fédération nationale des transports routiers. Contrairement à ce qu'on peut croire en effet, les transporteurs préfèrent un réseau concerné beaucoup plus large, mais faiblement taxé, en particulier pour une raison de concurrence entre eux: en l'état actuel en effet, si vous êtes limougeaud ou auvergnat, pour reprendre mon exemple, vous serez paradoxalement plus taxé que vos collègues de Midi-Pyrénées – où n'est concerné que le petit bout de route nationale qui remonte vers Pau – ou du Languedoc-Roussillon, où il n'y a même pas un kilomètre de réseau taxable!

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements et ce sous-amendement?

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. La commission n'a pas pu les examiner. J'exprimerai donc un avis personnel.

L'amendement du Gouvernement répond à la question de la définition de l'assiette en inscrivant dans la loi quelles routes sont concernées, et en fixant un seuil précis, avec un nombre de véhicules précis, au contraire des autres amendements. Entre la proposition de M. de Courson, à 800, et celle de M. Le Fur, à 3 500, c'est en effet une palette assez large qui nous est proposée!

Je suis donc favorable à l'amendement n° 109 et défavorable aux autres amendements et au sous-amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement?

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Même avis, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. Si j'osais, monsieur le secrétaire d'État, je dirais qu'à défaut de carte, au moins vous jouez cartes sur table ! En déposant l'amendement n° 109 vous venez en effet de valider toute l'argumentation juridique développée par mes collègues Larrivé et Mariton, à savoir que votre système est anticonstitutionnel. Voilà qui démontre une forme d'à peu près dans la rédaction du document législatif qui nous a été fourni, et qui est d'ailleurs incomplet, puisque nous n'avons pas la carte.

En réalité, vous faites une superbe opération marketing. Dans une première étape, vous étouffez la contestation en parlant, par rapport au premier projet d'écotaxe, non plus de 10 000 kilomètres concernés, mais de 4 000 kilomètres. Mais dans une seconde étape, vous instaurez un système qui va faire se déverser le trafic de certains axes vers d'autres, ce qui ne permet plus, au moment où nous votons cette taxe, de dire quel réseau exactement sera concerné.

En plus, vous avez inventé la taxe à déversoir ! Certes, avec votre histoire de 2 500 véhicules par jour, votre position est juridiquement plus sûre, mais reste l'alinéa où vous nous expliquez que, par décret, le Gouvernement pourra inclure des routes « susceptibles de supporter » un fort report. Cette formulation très vague donne toute latitude au Gouvernement pour retenir tel ou tel tronçon.

Je rends donc ici un hommage vibrant à votre génie politique, puisque vous êtes arrivé à masquer une taxe à déversoir, mais je suis au regret de vous dire que ce n'est pas honnête. Et, si vous ne voulez pas nous fournir une carte, c'est parce que, tout simplement, vous-même, vous ne l'avez pas, et que celles que l'on trouve sur le Web sont fausses. On est en train de mentir aux Français ! Vous êtes en train de faire du matraquage fiscal, rien de plus, mais sans le dire !

M. le président. La parole est à M. Guillaume Larrivé.

M. Guillaume Larrivé. L'amendement du Gouvernement ne répond que partiellement à l'objection constitutionnelle que nous avons soulevée, car subsiste toujours une difficulté liée au décret que vous aurez à prendre. Premièrement, il faudra définir la liste des routes concernées, sur lesquelles le trafic journalier excède le seuil des 2 500 camions par jour que la loi instaure. Deuxièmement, et c'est l'objet du sixième alinéa de l'article 5 *bis*, un décret devra définir les routes qui « supportent ou sont susceptibles de supporter un report significatif de trafic », ce qui est loin d'une définition législative rigoureuse d'une assiette. On est toujours dans l'incompétence négative.

(L'amendement n° 134 n'est pas adopté.)

(Le sous-amendement n° 137 n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 109 est adopté.)

(L'amendement n° 115 rectifié n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n° 21.

M. Marc Le Fur. Notre collègue de Courson l'a parfaitement dit : on risque d'assister à un certain report du trafic sur des routes dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par les collectivités locales. Celles-ci, parce qu'elles seront asphyxiées sur le plan budgétaire par les mesures que vous allez prendre par ailleurs à leur encontre, seront donc obligées, faute de

moyens et de subventions, de créer l'écotaxe sur les routes relevant de leur autorité. Mon amendement a pour objet d'empêcher cette évolution.

Rien n'empêchera demain les départements, pour quelques années, puis les régions, qui se substitueront à eux pour les routes actuellement départementales, de multiplier les écotaxes. La situation sera extrêmement préjudiciable au développement de notre économie, avec une véritable taxe sur la mobilité des marchandises, contraire à toute logique économique.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. Défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Défavorable.

Je ferai simplement remarquer aux parlementaires qui viennent de s'exprimer que, concernant les reports de trafic, cette disposition figurait parmi celles qu'ils avaient eux-mêmes adoptées au moment de la mise en place de l'écotaxe.

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Je donnerai un exemple très simple, celui du plus grand axe routier, à savoir la route nationale 4, Strasbourg-Paris. Avec le seuil qui vient d'être adopté, elle seule est concernée, au contraire de la voie romaine Ligny-en-Barrois-Bar-le-Duc-Reims. Que vont donc faire tous les transporteurs routiers venant de Strasbourg et remontant par Vitry-le-François, Châlons-en-Champagne, Reims, Laon, etc. ? Ils vont tous prendre la voie romaine à Ligny-en-Barrois afin d'économiser le péage ! Que fera alors le président du conseil général pour éviter que cette voie romaine, route départementale, ne soit complètement défoncée ? Il interdira aux poids lourds d'utiliser cet itinéraire de substitution, mais les chauffeurs, grâce à leurs petits ordinateurs de bord, optimiseront à nouveau leurs trajets !

Ne supprimons donc pas l'alinéa 6 – je ne suis en effet pas du tout d'accord avec mes collègues sur ce point. Ce qu'il faut, c'est permettre son application en retenant un champ beaucoup plus large et un taux beaucoup plus bas, plutôt qu'une assiette étroite et un taux inchangé. C'est ainsi qu'on réussira peu à peu à mettre en place le dispositif.

(L'amendement n° 21 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 129.

M. Charles de Courson. Parler de routes susceptibles de supporter « un report significatif » de trafic, ce n'est pas du droit. Je propose donc, par mon amendement, de substituer au mot « significatif » les mots « supérieur à 10 % » – voire « supérieur à 20 % » si on le souhaite, mais il faut quelque chose de précis. Sinon, est-ce qu'un report de 3 % de l'itinéraire A sur un itinéraire départemental B serait significatif ? On va entrer dans un débat interminable, à moins que le Gouvernement n'ait l'idée qu'au fond tous les conseils généraux vont demander l'extension.

Évitons donc tout recours contre ledit décret au motif qu'il n'y aurait pas de report significatif, lequel ne serait, par exemple, que de 5 %.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Valérie Rabault, *rapporteuse générale*. La commission n'a pas examiné cet amendement mais j'y suis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Eckert, *secrétaire d'État*. Même avis. Il s'agit là de reprendre encore une fois ce qui était rédigé dans la loi telle qu'adoptée au moment de la mise en place de l'écotaxe.

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. Monsieur le secrétaire d'État, ce n'est pas une réponse sérieuse ! L'argumentation de notre collègue de Courson tient, si je puis dire, tout à fait la route. On ne peut légiférer avec des notions aussi subjectives que celle de « report significatif ». Vous avez d'ailleurs vous-même reconnu le problème en instaurant le seuil de 2 500 véhicules par jour ; ainsi, vous avez admis que la formulation initiale manquait d'exactitude, en plus, selon moi, elle était juridiquement incorrecte.

En outre, puisque vous aurez la capacité d'étendre par décret le réseau taxé, l'amendement de notre collègue de Courson permet au moins d'encadrer la modulation qui peut être introduite par le Gouvernement concernant un impôt voté par le Parlement. Ainsi, vous corrigeriez un problème juridique et, en même temps, donneriez une définition à ce que vous appelez « report significatif », qui, à ma connaissance, ne correspond à aucune quantification.

Notre collègue a fait un véritable effort de réflexion. Répondre que la formulation était la même auparavant et qu'elle le restera, avouez tout de même que c'est un peu court !

(L'amendement n° 129 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n°s 116, 54 et 55, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 116.

M. Charles de Courson. Nos collègues de la commission compétente ont travaillé pendant des mois sur ce problème. Ils étaient arrivés à toute une série de recommandations. Figurait parmi elles la création – je trouvais cela astucieux – d'une franchise pour les trajets inférieurs à 400 kilomètres mensuels. Je n'ai pas compris pourquoi le Gouvernement n'avait pas repris cette recommandation, élaborée de manière assez consensuelle par toutes les sensibilités politiques, et qui permettait d'exclure tout ce qui est petit trafic.

Que voulons-nous viser ? Le transport de longue distance, international ou national ! C'est quand même cela, le but, ce n'est pas le petit trafic local ou national. Cet amendement reprend donc la proposition de la mission d'information sur l'écotaxe poids lourds : une franchise de 400 kilomètres mensuels.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 54 et 55, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. Thierry Benoit, pour les soutenir.

M. Thierry Benoit. Monsieur le secrétaire d'État, je voudrais vous interpeller sur un sujet précis : la notion de transit.

Dans ses premières déclarations après sa prise de fonctions, Mme Royal, ministre de l'écologie, a bien cerné les difficultés de mise en œuvre de l'écotaxe, appelée aujourd'hui péage de transit. Cela a suscité un vrai soulagement dans l'ouest de la France, notamment en Bretagne. Je voudrais, par ces deux amendements, revenir sur la notion de transit, pour distinguer, d'une part, le transit international, le grand transit et, d'autre part, les missions de livraisons, de collecte et d'approvisionnement de proximité. À tout le moins, j'aimerais lancer le débat, et ouvrir une perspective.

Le péage de transit a aussi pour objectif de faire évoluer les pratiques. Mais si les pratiques du transport de longue distance peuvent évoluer, tel n'est pas le cas pour le transport de proximité ! Nous sommes là dans le cadre de l'économie circulaire, c'est-à-dire rapprocher les lieux de production et de transformation.

C'est en ce sens que je propose que les véhicules puissent circuler librement dans un périmètre de 200 kilomètres autour du lieu d'expédition – c'est l'objet de l'amendement n° 55 – ou, avec l'amendement n° 54, autour du siège social du transporteur.

Accepteriez-vous, monsieur le secrétaire d'État, de distinguer le transit des missions de livraison et d'approvisionnement de proximité ?

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces trois amendements en discussion commune ?

Mme Valérie Rabault, *rapporteuse générale*. La commission a donné un avis défavorable aux amendements n°s 54 et 55 de M. Benoit.

Elle n'a en revanche pas examiné l'amendement n° 116, qui rejoint l'un des points que nous avons soulevés tout à l'heure. Le champ de l'exonération que vous proposez, monsieur de Courson, serait difficilement contrôlable. C'est pourquoi je suis défavorable à l'amendement que vous avez présenté.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Eckert, *secrétaire d'État*. Le Gouvernement n'a pas retenu la suggestion développée dans les deux amendements que vous avez présentés, monsieur Benoit. La restriction du réseau soumis au péage de transit permettrait de prendre en compte les intérêts que vous avez évoqués, mais le Gouvernement n'a pas retenu cette proposition.

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. J'ai du mal à comprendre cette manière de travailler. À la demande de la majorité, une mission d'information sur l'écotaxe poids lourd a été créée. Cette mission a été présidée par l'excellent M. Chanteguet, président de la commission du développement durable. Un certain nombre de nos collègues présents ce soir faisaient partie de cette mission d'information : François André, Olivier Faure, Gilles Lurton, Thierry Benoit, entre autres. Nous n'étions pas d'accord sur tous les points, mais sur certains d'entre eux, nous sommes arrivés à un consensus. Les travaux de cette mission d'information n'ont pas été bâclés : ils ont duré plus d'un mois.

Nous sommes parvenus à un accord sur la nécessité de trouver une formule pour éviter de taxer les échanges de proximité. Nous avons identifié, parmi d'autres solutions, la franchise mensuelle. On ne peut donc pas, madame la rapporteure générale, ignorer ainsi un travail de plusieurs

mois – que je crois pouvoir, de manière objective, qualifier de techniquement bon – dans lequel M. Chanteguet s'était investi plus que personne.

La logique est, conformément à l'idée de Mme Royal, de taxer le transit – il est d'ailleurs paradoxal que nous soyons amenés à défendre ses idées contre sa propre majorité! –, et d'exonérer tout ce qui peut s'apparenter à un échange de proximité. Je ne comprends pas, monsieur le secrétaire d'État, que vous ne défendiez pas cette logique. On a comme le sentiment que vous avez été battu dans un arbitrage ministériel.

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Non, je n'ai pas été battu!

M. Marc Le Fur. On a l'impression que la solution dite « Royal » n'était pas celle que vous préconisiez, et que maintenant, vous vous bornez à dire: « adviene que pourra ». Non! La logique, c'est de ne pas imposer les échanges de proximité!

(Les amendements n^{os} 116, 54 et 55, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n^o 135.

M. Charles de Courson. C'est un amendement de responsabilisation des collectivités territoriales.

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Ah, c'est nouveau! Après les amendements de réflexion, les amendements de provocation, voici les amendements de responsabilisation!

M. Charles de Courson. Non, monsieur le secrétaire d'État, ce n'est pas nouveau, j'ai toujours essayé de promouvoir une démarche de responsabilité.

L'alinéa 9 de l'article 5 *bis* est ainsi rédigé: « un décret fixe la liste des routes mentionnées au 2^o du I » – il s'agit des fameuses routes départementales – « après avis des assemblées délibérantes des collectivités territoriales qui en sont propriétaires. » Je vous propose de remplacer ici le mot « avis » par le mot « accord ». Cela permettrait de responsabiliser les assemblées locales – essentiellement les conseils départementaux.

Il ne serait pas sain d'en rester à un avis simple. Il serait trop facile, pour les collectivités territoriales, de demander au Gouvernement l'extension du réseau concerné par la taxe, tout en donnant un avis négatif à cette même extension, pour se couvrir. Les collectivités territoriales pourraient ainsi se défaire en disant « C'est pas nous! C'est le Gouvernement! ». Au contraire, s'il fallait l'accord des collectivités pour définir les routes concernées, ces collectivités seront forcées de prendre leurs responsabilités. Leur oui sera oui, et leur non sera non! Elles ne pourront pas, ensuite, se plaindre de la dégradation de leur voirie si elles n'ont pas voulu de l'extension du péage. Ce serait plus responsabilisant.

M. le président. Quel est l'avis de la commission?

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. La commission n'a pas examiné cet amendement. Je donnerai donc un avis à titre personnel. La solution que vous proposez, monsieur de Courson, aurait l'inconvénient de créer une procédure trop rigide, surtout en cas de blocage d'une collectivité isolée sur une petite portion de l'axe concerné. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement?

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Même avis, monsieur le président. L'avis prévu à l'article 5 *bis* du projet de loi est un avis motivé, étayé par un certain nombre d'expériences locales. La procédure prévue par la rédaction actuelle du texte a été déterminée après avis du Conseil d'État, ce qui la rend plus sûre du point de vue juridique. Jusqu'à présent, l'avis des assemblées délibérantes des collectivités territoriales concernées a toujours été suivi, dès lors qu'il respectait les critères définis par la loi.

La formule proposée par le Gouvernement paraît bonne: il n'y a donc pas lieu de retenir cet amendement.

(L'amendement n^o 135 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n^o 19.

M. Marc Le Fur. Défendu.

(L'amendement n^o 19, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n^o 20.

M. Marc Le Fur. Défendu.

(L'amendement n^o 20, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n^{os} 6 et 113, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n^o 6.

M. Charles de Courson. Cet amendement vise à mettre le droit français en conformité avec un règlement du Parlement européen et du Conseil de l'Europe qui autorise une dérogation pour les véhicules de transport de déchets d'animaux ou de carcasses non destinées à la consommation humaine.

M. le président. La parole est à Mme Christine Pires Beaune, pour soutenir l'amendement n^o 113.

Mme Christine Pires Beaune. Cet amendement propose de faire usage, dans les transports routiers, de la souplesse permise par le règlement européen évoqué à l'instant par mon collègue Marc Le Fur au bénéfice de la filière équarrissage. De quoi s'agit-il? Simplement d'exonérer cette filière de la nouvelle taxe appelée « péage de transit », en raison des contraintes particulières qui pèsent sur elle. Comme vous le savez, les normes sanitaires imposées au convoyage des déchets ou des carcasses d'animaux, conjuguées aux contraintes spécifiques liées à la localisation des points de collectes – qui sont nombreux et diffus – et à l'obligation de répondre aux éventuelles réquisitions préfectorales, limitent fortement les modes de transport possibles. Au vu de tous ces éléments, il nous a paru pertinent de vous proposer d'exonérer les professionnels de l'équarrissage.

M. le président. Quel est l'avis de la commission?

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. Effectivement, ces amendements proposent de prendre une mesure permise par les textes européens. Notre commission s'était prononcée favorablement sur l'amendement de M. de Courson. Entre-temps, Mme Pires Beaune a déposé un amendement semblable, mais qui entre mieux dans le cadre du droit européen.

M. Philippe Vitel. C'est le même, mais il vient de la gauche !

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. Non, ce n'est pas exactement le même, il y a une petite différence qui le rend plus compatible avec le droit européen. Je soutiens donc, pour ma part, l'amendement de Mme Pires Beaune, et je suggère à M. de Courson de retirer le sien.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Même avis que Mme la rapporteure générale.

Il faut noter une autre différence entre l'amendement de Mme Pires Beaune et celui de M. de Courson : non seulement il n'est pas écrit exactement de la même façon, mais le gage n'est pas le même. Le Gouvernement préfère donc l'amendement n° 113, et suggère à M. de Courson de retirer son amendement n° 6.

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. J'ai passé l'âge des susceptibilités de jeune fille !

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. Pourquoi seules les jeunes filles auraient-elles des susceptibilités ? C'est machiste !

M. Charles de Courson. Puisque j'aime beaucoup ma collègue Mme Pires Beaune, c'est avec grand plaisir que je retire mon amendement. Si elle accepte que je soutienne le sien, je lui vouerai une reconnaissance quasi éternelle. *(Sourires.)*

(L'amendement n° 6 est retiré.)

M. Julien Aubert. Mais où est Charlie ? C'est Charlie et sa drôle de dame ! *(Sourires.)*

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Je ferai remarquer un des paradoxes de ce débat : nous allons exonérer le transport de cadavres d'animaux, mais pas le transport d'animaux vivants !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Je précise que le Gouvernement lève le gage sur l'amendement n° 113.

M. le président. Merci, monsieur le secrétaire d'État. Nous considérerons dorénavant que l'avis favorable du Gouvernement vaut levée du gage.

(L'amendement n° 113, modifié par la suppression du gage, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Xavier Breton, pour soutenir l'amendement n° 64.

M. Xavier Breton. Il s'agit d'un amendement de bon sens, qui vise à exclure les véhicules immatriculés à titre provisoire avec un certificat W, dit « carte de garage », du péage de transit poids lourds. Ces camions sont amenés à effectuer de courts déplacements avant leur mise en circulation, ou pendant leur période de réparation ou de maintenance. Or la durée de circulation de ces camions est dérisoire, rapportée au temps d'installation et de désinstallation des équipements nécessaires au péage de transit poids lourds. C'est pourquoi, à

l'heure où l'on parle beaucoup de simplification, il nous semble logique d'exonérer les véhicules immatriculés en « W garage » de la nouvelle taxe.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. Avis défavorable. Cher collègue, non seulement votre amendement réduirait le champ d'application de la taxe, mais sa rédaction conduirait à faire référence dans la loi à des normes d'immatriculation qui relèvent du niveau réglementaire. Il ne respecte donc pas la hiérarchie des normes.

M. Julien Aubert. Ah ! La majorité se préoccupe quand même un peu de la hiérarchie des normes, de temps en temps !

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. L'avis de la commission est donc défavorable pour ces deux raisons.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Xavier Breton.

M. Xavier Breton. J'ai bien compris la réponse de Mme la rapporteure générale. Je signale toutefois que cet amendement reprend la proposition n° 12 de la mission d'information sur l'écotaxe poids lourds. Cette proposition est intitulée « exonérer les poids lourds immatriculés en W garage ». Le rapport précise que « les poids lourds immatriculés en W Garage doivent s'équiper d'un boîtier spécifique dont l'installation et la désinstallation nécessitent environ une heure trente minutes de main-d'œuvre pour des essais dont la durée n'excède pas vingt minutes pour une distance parcourue inférieure à 10 kilomètres. De plus, ces déplacements ne sont pas utilisés pour le transport de marchandises : les réparateurs ne sont ni des transporteurs pour compte propre ni des transporteurs pour compte d'autrui. Leurs déplacements ont pour seul objectif de mettre en circulation les véhicules sur le plan technique. »

On voit bien qu'il y a toutes les raisons d'exonérer ces véhicules. Je comprends que cela relève du domaine du règlement ; dans ce cas, monsieur le secrétaire d'État, pourriez-vous vous engager, au nom du Gouvernement, à reprendre cet amendement par voie réglementaire ?

M. Guy Geoffroy. C'est une bonne idée.

(L'amendement n° 64 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 138.

M. Charles de Courson. Il s'agit toujours de la même idée : mieux vaut élargir l'assiette et baisser les taux que l'inverse. Mon amendement vise dans ce cadre à baisser le taux de moitié. Je rappelle que la profession était d'accord avec le schéma initial d'une assiette à 10 000 kilomètres avec un taux abaissé de moitié. À défaut, nous aurons un résultat très inférieur à ce que nous croyons, en raison des effets de report. Les itinéraires sont beaucoup trop étroits et discontinus. Cet amendement est donc cohérent avec l'amendement précédent, que l'Assemblée a, hélas, rejeté.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. La commission n'a pas examiné cet amendement.

Monsieur de Courson, vous nous proposiez tout à l'heure d'élargir l'assiette. Désormais, vous proposez de diviser le taux par deux. Par conséquent, les recettes seront également divisées par deux. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Même avis.

(L'amendement n° 138 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n° 17.

M. Marc Le Fur. Il vise à reporter d'un an la date d'application de l'écotaxe pour nous donner le temps de la réflexion. Vous avez dit, monsieur le secrétaire d'État, qu'il y aurait un test « à blanc ». Certes, mais il vaudrait mieux tester pour de vrai ! Vous aviez initialement envisagé que la région Alsace soit une région d'expérimentation. La majorité des élus alsaciens sont plutôt favorables à l'écotaxe. Pourquoi donc ne pas l'expérimenter dans cette région ?

Cela nous permettrait d'y voir clair car, pour l'heure, ceux qui ont participé à la mission « écotaxe » sont dans le flou absolu ! À ce stade, les tests informatiques permettant de déterminer, pour chaque véhicule, le kilométrage parcouru sur des routes soumises à l'écotaxe ne sont pas pertinents ! Et le contraire n'a pas été démontré.

Je souhaite donc, pour éviter un nouvel échec qui remettrait en cause la crédibilité de l'État, que cela soit testé dans une région. Par conséquent, nous devrions nous donner une année supplémentaire.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. Défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Défavorable.

M. le président. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. Je partage d'autant plus l'avis de M. Le Fur que les camions devront probablement être équipés de GPS et les portiques écotaxes réinstallés pour pouvoir procéder à l'expérimentation « à blanc » au 1^{er} octobre 2014. Sera-ce le cas au 1^{er} octobre 2014 ? C'est dans deux mois, mois d'août inclus. Il n'y a donc pas de temps à perdre !

M. Marc Le Fur. Bonne question !

(L'amendement n° 17 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Xavier Breton, pour soutenir l'amendement n° 75.

M. Xavier Breton. Le présent amendement reprend la recommandation n° 8 du rapport de la mission d'information présidée par M. Chanteguet. Il vise à fixer pour une durée minimale de trois ans les tarifs de cette nouvelle taxe, en tenant compte de l'éventuelle évolution de l'inflation et des rectifications rendues nécessaires après constats de situations économiques particulières.

Il répond en cela à la légitime demande des entreprises en faveur d'une fiscalité stable, lisible, et prévisible. Pour investir dans un camion, un transporteur doit avoir de la visibilité sur plusieurs années. Cela implique que les tarifs du péage transit poids lourds soient planifiés.

C'est cohérent avec les propos du Président de la République tenus au début de cette année, selon lesquels il ne peut y avoir d'investissement sans cadre clair et règles stables. Nous proposons donc que les tarifs de cette nouvelle taxe soient fixés pour trois ans.

M. le président. Sur l'article 5 *bis*, je suis saisi par le groupe de l'Union pour un mouvement populaire d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 75 ?

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. La commission a émis un avis défavorable. Nous comprenons parfaitement l'intention recherchée. Pour autant, la notion de « situations économiques particulières » est relativement floue.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Même avis. De surcroît, la loi précise que les barèmes sont fixés annuellement par arrêté. Le Gouvernement consultera le secteur avant de le publier. Enfin, la prise en compte de l'inflation et des conditions économiques évoquées ne nous dispenserait pas de la nécessité d'un ajustement annuel par arrêté. La solution proposée ne me semble donc pas efficace. Avis défavorable.

(L'amendement n° 75 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n° 16.

M. Marc Le Fur. Puisque c'est le dernier amendement sur l'écotaxe, je voudrais exprimer mon inquiétude sur les nombreuses incertitudes qui demeurent.

Premièrement, je ne sais toujours pas à quelles routes s'appliquera la nouvelle écotaxe. Certains disent que le réseau taxable sera limité à 4 000 kilomètres, d'autres que le seuil de trafic sera fixé à 2 500 poids lourds par jour. Vous ne nous avez pas certifié qu'elle ne s'appliquerait pas en Bretagne, à l'exception de la route des estuaires.

Deuxièmement, je constate que la nouvelle écotaxe servira à payer Écomouv', puisque les recettes seront de l'ordre de 400 à 500 millions d'euros et le paiement d'Écomouv' est de l'ordre de 250 millions d'euros. C'est extrêmement curieux sur le plan des finances publiques.

M. Yann Galut. À cause de qui ?

M. Marc Le Fur. Certes, vous n'en êtes pas les seuls responsables, mais avouez que cela ne contribuera pas à résoudre le problème.

Troisièmement, quelle sera la nouvelle recette ? Pourriez-vous rassurer les professionnels, qui craignent l'augmentation des tarifs autoroutiers sur les véhicules légers comme sur les poids lourds ? Tel est le risque !

M. Yann Galut. À cause de qui ?

M. Marc Le Fur. Enfin, sur le plan économique, en l'état actuel de la législation, les transporteurs ont la possibilité de répercuter l'écotaxe sur leur client. Au vu de la loi Cuvillier, ils répercutent, non pas l'écotaxe payée lors de l'utilisation des routes soumises à l'écotaxe, mais un forfait d'usage de l'ensemble des routes. Nous traînons le boulet redoutable de la loi Cuvillier !

Notre groupe votera contre cette taxe dite « péage de transit » qui n'en est pas une, puisqu'on imposera les transports de proximité.

M. Charles de Courson. Il a raison !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. Il s'agit d'une demande de rapport. Or, toutes les questions posées peuvent être traitées dans le rapport spécial qui sera annexé au projet de loi de finances. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Même avis. J'en profite pour préciser trois points. Premièrement, s'agissant de la répercussion de l'écotaxe sur le client, le présent projet de loi ne change rien au droit en vigueur.

M. Marc Le Fur. C'est bien le problème !

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. S'agissant de la définition par décret des itinéraires à fort trafic, je rappelle que les dispositions adoptées par le Parlement prévoyaient d'inclure toutes les routes sauf celles disposant d'un trafic particulièrement bas, également définies par décret. Certes, nous inversons le dispositif, mais il est du même ordre. Il s'agit bien de fixer par décret un seuil de trafic.

Enfin, s'agissant de la notion de tronçon, évoquée notamment par M. Mariton, elle reste identique. Elle est encadrée par le II de l'article 270 du code des douanes, qui est inchangé.

Telles sont les précisions que je souhaitais apporter pour éclairer le vote de l'assemblée.

(L'amendement n° 16 n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 5 bis.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	67
Nombre de suffrages exprimés	65
Majorité absolue	33
Pour l'adoption	43
contre	22

(L'article 5 bis, amendé, est adopté.)

Article 5 ter

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani, premier orateur inscrit sur l'article.

M. Thierry Mariani. En première lecture, certains de nos collègues socialistes ont souhaité insérer par voie d'amendement une hausse du plafond de la taxe de séjour. Ainsi, l'article 5 ter prévoit de relever de 1,50 euro à 8 euros le plafond applicable à cette taxe de séjour. Ce dispositif a suscité une levée de boucliers de la part des professionnels du tourisme. Sur la méthode, d'abord : cette augmentation de la taxe a été élaborée sans aucune concertation avec les professionnels, sans aucune étude d'impact sur l'attractivité du territoire français.

Certes, la taxe de séjour est un dossier qu'il est légitime d'ouvrir, car elle n'a pas été revue depuis plusieurs années, mais elle ne doit pas être traitée dans la précipitation. Surtout, il faut associer les professionnels à cette réflexion.

Dans cette perspective, un rapport sur la fiscalité des hébergements touristiques a été présenté le 9 juillet dernier en commission des finances par Monique Rabin, Éric Woerth et Éric Straumann. Leurs préconisations vont exactement à l'encontre d'une hausse excessive de la taxe de séjour.

En outre, sur le fond, cette disposition serait un frein pour le secteur touristique. En effet, le secteur de l'hôtellerie, qui a déjà connu une baisse de sa fréquentation cette année, doit faire face à la hausse de la TVA et aux dépenses liées à la mise aux normes d'accessibilité et de sécurité des établissements.

Une fiscalité plus lourde pèserait donc sur les marges des hôteliers et ne ferait que les dissuader de mettre en œuvre les travaux de rénovation pour assurer leur montée en gamme, point sur lequel la France affiche déjà une faiblesse.

En conclusion, la hausse de la taxe de séjour ralentirait les investissements et empêcherait le secteur du tourisme français de pleinement bénéficier de l'expansion de cette activité au plan mondial.

Avant d'adopter un dispositif si lourd de conséquences pour l'économie touristique, je pense qu'il serait plus sage de prendre le temps de conduire une concertation et de réaliser les études d'impact nécessaires, plutôt que de céder à la précipitation. *(Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.)*

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Je voudrais exprimer les inquiétudes manifestées par le monde du tourisme et de l'hôtellerie sur ce sujet, qui m'a alerté – comme d'autres parlementaires, j'imagine – sur cette disposition introduite en première lecture, disposition qui a surpris, étonné, voire scandalisé un certain nombre de professionnels du secteur. Ces professionnels, en effet, avaient le sentiment que le Gouvernement allait enfin s'intéresser au secteur du tourisme. Un homme d'autorité, de prestige, avait été désigné ministre chargé de ces affaires. Et voilà que la première décision prise en la matière est une augmentation de l'impôt !

En outre, ces professionnels ont le sentiment de vivre une véritable crise. Ils attendent donc des pouvoirs publics autre chose qu'une augmentation de cette taxe. On nous avait expliqué, le Premier ministre en tête, que le temps de l'augmentation des prélèvements était révolu. Patatras ! L'examen du présent texte en première lecture prouve le contraire sur ce point.

Les professionnels du tourisme attendent que nous nous en prenions à certaines structures, tels *Booking* ou *AirBnB*, qui se positionnent comme des intermédiaires entre les clients et qui transforment les hôteliers en simples métayers ! *(Exclamations sur les bancs du groupe SRC. – Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.)*

Ces professionnels sont donc, de fait, soumis à l'autorité de structures informatiques qui officient à l'étranger, ne paient pas d'impôt en France et appliquent des marges considérables !

M. Thierry Benoit et M. Julien Aubert Il a raison !

M. Marc Le Fur. J'espère donc que le Gouvernement, plutôt que d'augmenter les impôts, saura enfin s'en prendre à ce type de pratiques, qui est en train de fausser complètement le métier de l'hôtellerie, et qui change totalement la donne dans ce secteur.

Nous devrions mettre toute notre énergie – madame Mazetier, je vous invite à mettre la vôtre, qui est grande – pour éviter que ces structures confisquent l'essentiel de la marge des hôteliers, qui, eux, créent de l'activité, de l'emploi et des services.

M. le président. La parole est à M. Pierre Lellouche.

M. Pierre Lellouche. Ma contribution à ce débat se focalisera sur l'attractivité de notre capitale, même si bien d'autres villes de France sont concernées. J'espère que, ce soir, nous verrons s'achever de manière correcte le parcours chaotique de cette disposition, qui n'avait aucun sens économique, sauf celui de nuire à la compétitivité de notre ville.

Paris est en compétition avec bien d'autres capitales dans le monde pour les congrès et le tourisme. Si nous recevons 40 millions de touristes chaque année, c'est le résultat d'une bataille quotidienne. Or, il y avait un mauvais coup en préparation par les deux « H » de la région, je veux parler de M. Huchon et de Mme Hidalgo, le premier voulant financer ses transports et la seconde souhaitant boucher un trou de 400 millions d'euros qu'elle a révélé lors du dernier Conseil de Paris. Pour cela elle veut augmenter – les doubler – les procès-verbaux pour stationnement, et chercher de l'argent dans le produit de cette taxe de séjour.

C'est un mauvais coup pour l'hôtellerie comme pour l'emploi : au moins 1 300 postes, ainsi que tous les hôtels de la capitale et de la région, sont concernés. Mais il ne profitera pas à l'office du tourisme, puisque le produit de cette taxe ne lui est pas redistribué.

La nouvelle taxe de séjour ne concerne pas les opérateurs de réservations sur Internet de type « booking.com », ni ceux qui louent des chambres.

Je veux dire ici mon complet soutien au ministre des affaires étrangères, nouveau ministre du tourisme : M. Fabius, lui, a tout de suite compris que ce projet de taxe était exactement contraire au but recherché de compétitivité de notre capitale, de notre pays, et d'accroissement des revenus tirés du tourisme, afin de limiter la casse de la balance de notre commerce extérieur.

Mme Sandrine Mazetier. Vous défendez le contraire de ce que vous vouliez faire !

M. Pierre Lellouche. Madame Mazetier, sur ce sujet vous faites fausse route depuis le début, pour des raisons idéologiques. Je préfère la position de M. Fabius, qui est quand même beaucoup plus réaliste, et qui vise à préserver l'activité économique et l'emploi dans notre ville. Je suis étonné qu'une élue parisienne aille exactement à l'inverse, et j'aurais souhaité que M. Fabius et Mme Hidalgo se concertent.

Pour toutes ces raisons, j'espère que la sagesse du Gouvernement, à travers son amendement n° 132, prévaudra et que nous pourrions aller nous coucher en ayant préservé la compétitivité de la France et de la capitale.

M. le président. La parole est à M. Daniel Fasquelle.

M. Daniel Fasquelle. Je veux aussi demander au Gouvernement, ce soir, de mettre fin à ce mauvais feuilleton. Non à l'augmentation de la taxe de séjour, et non à son détournement.

Concernant son augmentation, on dit qu'il s'agit d'un plafond et que les collectivités locales décideront. Mais on sait très bien qu'avec les baisses de dotation de l'État, les charges supplémentaires que vous leur infligez – je pense notamment à la réforme des rythmes scolaires –, la tentation sera grande, malheureusement, pour un grand nombre de collectivités, d'augmenter son montant. C'est une catastrophe pour l'industrie hôtelière, qui est fragile et qui nécessite des investissements très importants, liés entre autres à des mises aux normes qui sont devant nous. C'est aussi une industrie qui consomme énormément de main-d'œuvre. Donc si vous augmentez la taxation, immédiatement, cela aura des conséquences sur le niveau d'investissement, c'est-à-dire que la qualité du parc hôtelier, et sur la main-d'œuvre.

Les hôteliers ont d'ailleurs calculé que si l'on appliquait la mesure que vous avez votée en première lecture, c'est un million de nuitées qui serait perdu, parce que si les emplois hôteliers ne sont pas délocalisables, les touristes, eux, le sont.

Ils peuvent choisir, si ce sont des concitoyens, de se rendre à l'étranger plutôt que de rester sur le sol national, ou, s'il s'agit de touristes étrangers, une autre destination que la France.

J'insiste sur ce point : l'ensemble des professionnels de l'hôtellerie de France, et pas seulement de Paris, tire la sonnette d'alarme. Il y a déjà un niveau de prélèvements obligatoires qui est beaucoup trop important. N'en rajoutons pas.

M. Pierre Lellouche. Ils sont plus élevés qu'ailleurs !

M. Daniel Fasquelle. Par ailleurs, la taxe de séjour ne doit pas être détournée de son objet et servir à financer un réseau de transport ou à boucher les trous d'un budget municipal. La taxe de séjour a pour objet de financer les offices du tourisme, pour accueillir les touristes, et pour assurer la promotion des villes et des territoires.

Je m'élève contre un tel détournement, mais aussi contre l'absence totale de concertation, ce que l'ensemble des professionnels a dénoncé. J'ai ici une lettre signée par tous les professionnels Français, tous, et c'est très rare. Ils demandent qu'on retire cette proposition funeste. Écoutez ces professionnels, et, pour une fois aussi, l'opposition.

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. Non à l'augmentation de la taxe de séjour ! J'espère d'ailleurs que c'est son oraison funèbre que nous prononçons car son augmentation ne devrait pas survivre à cette nuit, cela pour quatre raisons.

La première est liée au « timing » : au début de la saison estivale, annoncer l'augmentation d'une taxe qui frappe de plein fouet l'industrie touristique, il fallait le faire – et vous l'avez fait ! Dans le département du Vaucluse, les gîtes ruraux ont calculé pour une famille de quatre enfants, cela reviendrait à une augmentation de 51 % du prix d'un séjour d'une semaine.

Deuxièmement, pour un Gouvernement qui se pique de justice sociale, considérer que la taxe doit être d'un montant identique pour une nuit à 450 ou 500 euros dans un palace, ou à 30, 50 ou 100 euros dans un hôtel, je trouve qu'il y a matière à progresser !

Troisièmement, c'est une réforme qui est très « parisiano-centrée », comme l'a montré mon collègue Lellouche : comme il y a un problème à Paris, on met le feu dans toute la France.

Quatrièmement, pour un Gouvernement qui se pique de concertation, nous avons atteint le *summum* de la non-concertation. Vous devriez, de ce point de vue-là, faire amende honorable.

Ce qui m'inquiète, c'est ce travail de Sisyphe qui nous oblige à rétro-pédaler quelques semaines ou quelques mois après un débat. Ce n'est pas la première fois : je vous rappelle pour mémoire la taxe sur les plus-values mobilières, votée dans le cadre du PLF 2013, tuée par les « pigeons », et enterrée par une simple circulaire ; la taxe à 75 % sur les hauts revenus, qui s'est transformée finalement en taxe sur les clubs de football, plus ou moins appliquée ; enfin, l'écotaxe, qui après moult transformations, est devenu un ornithorynque, que beaucoup d'animaliers auraient aujourd'hui beaucoup de mal à caractériser.

Nous sommes évidemment contre une taxe qui va venir garrotter, pour reprendre une expression de l'Inquisition espagnole rappelée par Charles de Courson tout à l'heure, l'industrie touristique. En Provence, on explique qu'il y a trois fléaux, le mistral, la Durance et les impôts votés par le Parlement. Eh bien, la mesure que vous avez proposée est l'exacte illustration de ce proverbe !

M. le président. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. Le relèvement du plafond de la taxe de séjour de 1,50 euro à 10 euros, qui a été voté, en première lecture, dans le cadre du projet de loi de finances rectificatives pour 2014, a provoqué une grande émotion chez les professionnels du tourisme, mais également au sein même du Gouvernement et de la majorité, dont on ne dénombre plus les couacs sur ce sujet. Cette augmentation me paraît dangereuse et totalement contraire à la promotion du tourisme qui est une priorité pour l'emploi, mais également pour le commerce extérieur de la France.

Elle a été adoptée sans concertation avec les professionnels, comme le disaient mes collègues à l'instant, et elle est contraire à l'engagement du Président de la République et du Premier ministre de stopper l'alourdissement inconsidéré des taxes.

Enfin, une telle augmentation est totalement incohérente avec le fait qu'un certain nombre de députés travaillent actuellement sur l'ensemble des mesures relatives à la fiscalité du tourisme. Je sais, monsieur le secrétaire d'État, madame la rapporteure générale, que vous allez me répondre que cette augmentation est une possibilité donnée aux collectivités locales et qu'elles ont le choix de l'appliquer ou non.

Mais vous savez que, compte tenu de la situation financière de ces mêmes collectivités, des 11 milliards d'euros prélevés par le Gouvernement sur ces mêmes collectivités, et des nombreuses charges qui leur sont imposées – mon collègue parlait à l'instant des rythmes scolaires –, elles n'auront pas d'autre choix que d'appliquer cette augmentation.

Monsieur le secrétaire d'État, les professionnels du tourisme, les hôteliers souffrent de la crise économique que nous traversons. De nombreux Français ne pourront pas, cette année encore, partir en vacances et bénéficier d'un repos d'autant plus mérité que les conditions de vie sont dures. Une telle augmentation est loin, contrairement à ce que vous pensez, d'être anodine pour le budget des Français. Alors monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, en cette veille de départ en vacances, je vous demande instamment de ne pas adopter cette hausse dans ce projet de loi de finances rectificative. *(Quelques applaudissements sur les bancs du groupe UMP)*

M. le président. La parole est à M. Éric Woerth.

M. Éric Woerth. Nous avons travaillé avec deux députés, Éric Straumann et Monique Rabin, au sein de la commission des finances et pendant plusieurs mois, sur la taxe de séjour. Nous avons auditionné, comme il se doit, et nous sommes parvenus à des conclusions qui sont à peu près consensuelles.

La première de ces conclusions est qu'il ne faut pas toucher brutalement à la taxe de séjour. Installée dans le paysage, parfois contestée, elle permet au fond de financer correctement le tourisme. Je ne suis donc pas favorable à l'augmentation du barème de la taxe de séjour. L'amendement n°96 de Mme Mazetier apparaît donc comme très inopportun pour la compétitivité touristique de notre pays.

Nous sommes par contre favorables à une évolution de cette taxe de séjour : par exemple, une catégorie ou un barème spécifiques pour les hôtels cinq étoiles ou les palaces pourrait voir le jour, à des taux et des tarifs raisonnables. Nous avons des amendements à ce sujet : nous proposons 3 euros ou 3,50 euros, ce qui, pour cette catégorie-là, est bien évidemment possible.

Nous souhaitons aussi que tout ce qui concerne le commerce d'internet soit taxé : lorsqu'on loue des m2 à des fins touristiques sur Internet, cela crée une distorsion de concurrence bien évidente avec le secteur hôtelier. On choisit par ce biais un hébergement de vacances plutôt qu'un hôtel qui aurait pu tout aussi bien faire l'affaire.

Il est donc naturel que ces sites internet qui permettent cette mise en relation, et donc touchent un chiffre d'affaires, puissent être taxés, par exemple sur le chiffre d'affaires réalisé en France, même si la fiscalité par Internet demeure difficile à mettre en place.

Nous appelons également de nos vœux une simplification des abattements et des exonérations, et que la DGFIP puisse, si les collectivités le souhaitent, collecter cette taxe dont le recouvrement est parfois difficile.

Cela donne un ensemble de propositions qui peuvent faire évoluer la taxe de séjour sans évidemment remettre le barème en cause, comme l'ont fait madame Mazetier et un certain nombre de nos collègues. L'industrie hôtelière est une vraie industrie, aujourd'hui compétitive, et qui doit le demeurer.

M. le président. La parole est à M. Laurent Furst.

M. Laurent Furst. Monsieur le secrétaire d'État, je vous livre une réflexion simple : le déficit de la balance commerciale représente plus de 3 % du PIB, le déficit de la balance des paiements 1,4 %. Cela veut dire qu'il existe des secteurs de notre industrie de services qui fonctionnent. L'industrie du tourisme contribue largement à une partie du rétablissement de cet équilibre.

Cette industrie est extraordinairement fragile, et elle se trouve exposée à une rude concurrence. Elle est sensible évidemment, à la taxe, d'abord à travers ses investissements. Je trouve que c'est grande faute que de pénaliser et de donner ce signal à un secteur d'activité économique qui fonctionne dans notre pays, mais qui se trouve en position de concurrence pour faire venir les touristes de l'étranger, et pour garder les touristes français. Je crois qu'il faudrait, là-dessus, raison garder.

Quelle a été la réponse du Gouvernement aux départements de France face à l'augmentation des dépenses sociales ? Vous avez la possibilité d'augmenter les droits de mutation ! Si la réponse du Gouvernement est d'orienter les collectivités locales vers une augmentation des taxes, je crois que notre pays finira par ne pas s'en sortir. Il faut savoir, à un moment, dire stop.

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. J'ai déposé un amendement de suppression. Éric Woerth a expliqué, avec ses deux autres collègues, les travaux qui ont été menés au sein de la commission des finances. J'y adhère complètement.

La rédaction des dispositions issues de ces travaux est compliquée, et la sagesse serait de la renvoyer au projet de loi de finances initiale, ou rectificative, pour 2015, en repoussant donc, cet article 5 *ter*, et de trouver une solution équilibrée.

M. Pierre Lellouche. Y compris pour internet !

M. Charles de Courson. Sinon nous allons en être réduits à faire du bricolage.

M. le président. La parole est à Mme Sandrine Mazetier.

Mme Sandrine Mazetier. Je voudrais rassurer l'ensemble de mes collègues : puisque l'industrie hôtelière a manifestement été très attentive à nos débats en première lecture, je suis sûr qu'elle l'aura été tout autant aux travaux de la mission du Comité d'évaluation et de contrôle de notre assemblée, qui a travaillé pendant six mois, et qui a déposé son rapport il y a une dizaine de jours.

Pour cette même industrie, les débats en première lecture n'étaient donc pas neufs, débats justement qui sont faits pour s'enrichir, s'écouter, apprendre par exemple comment cette taxe de séjour se répartit entre les différentes catégories d'hébergement, relever qu'il ne s'agit que d'une possibilité offerte aux collectivités, en aucun cas d'une obligation.

Dans le rapport de Mme Monique Rabin et de MM. Éric Straumann et Éric Woerth, il est indiqué par exemple qu'il pourrait y avoir une modulation, là encore, de l'abattement forfaitaire dont bénéficient les hôteliers, et dont ils parlent peu, d'ailleurs, que peuvent mettre en place les communes.

Vous le voyez, les choses peuvent évoluer. J'ai été très attentive aux travaux parlementaires que je viens d'évoquer, et en particulier aux préconisations concluant le rapport. Je trouve que l'amendement qui a été adopté en commission des finances, et qui en est directement inspiré, est tout à fait dans la lignée des discussions que nous avons eues depuis des mois sur ce sujet. Il pourrait faire consensus entre nous, si j'ai bien entendu mes collègues de l'opposition qui viennent de s'exprimer.

Par ailleurs, je rappelle juste qu'à Paris, en dix ans, les tarifs des nuitées hôtelières ont augmenté de 45 %, indépendamment de la taxe de séjour qui, elle, n'a dans le même temps pas du tout évolué.

Il me semble donc que les hôteliers, quand ils augmentent leurs tarifs, peuvent supporter que la collectivité qui produit beaucoup d'efforts pour faire rayonner la commune agisse sur le levier de la taxe. Monsieur Fasquelle vous êtes maire, vous faites beaucoup d'efforts pour le rayonnement touristique de votre ville. Si vous n'avez pas de ressources pour le faire, vous ne pourrez pas aider vos hôteliers à faire connaître le Touquet. C'est pareil pour toutes les communes de France, qui à mon avis devraient se rallier à l'amendement adopté en commission des finances.

M. le président. La parole est à M. Razzy Hammadi.

M. Razzy Hammadi. Sortons des caricatures, qui ne seraient ici que des postures, notamment vis-à-vis du monde hôtelier, avec, d'un côté, une majorité qui ne se préoccuperait pas du tourisme, et, de l'autre, une partie de l'hémicycle qui aurait tout compris des spécificités nouvelles auxquelles est confronté ce secteur !

M. Le Fur a évoqué la question des *Online travel agency*, ou OTA, ces intermédiaires qui prennent parfois jusqu'à 30 % de commission – cela d'ailleurs sur un prix incluant la TVA alors que la facture est émise depuis les États-Unis ! C'est cette majorité et ce gouvernement qui ont décidé depuis 2013 de s'attaquer efficacement à ce sujet. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe UMP.*)

M. Pierre Lellouche. Donnez-nous un exemple !

M. Razzy Hammadi. Il y a eu l'avis du 18 septembre 2013 de la commission d'examen des pratiques commerciales constatant en la matière des clauses abusives et soulignant la position dominante acquise dans la contractualisation par ces mêmes intermédiaires. Nous attendons les suites des assignations lancées par les deux ministres de l'économie successifs, Pierre Moscovici et Arnaud Montebourg – ce que vous n'aviez pas fait pendant dix ans (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP*) –, sachant que la DGCCRF a également réalisé un fabuleux travail.

D'ores et déjà des baisses sont enregistrées sur les commissions. Le signal est donc entendu. C'est la raison pour laquelle ces travaux ont été salués l'année dernière lors du congrès du Synhorcat – le Syndicat national des hôteliers, restaurateurs, cafetiers et traiteurs –, mais aussi de l'UMIH, l'Union des métiers et des industries de l'hôtellerie

Cela fait donc vingt-quatre mois que nous travaillons sur le sujet, nous ne l'avons pas découvert ce soir.

M. Pierre Lellouche. Le résultat après vingt-quatre mois n'est pas convaincant !

M. le président. La parole est à M. Dominique Lefebvre.

M. Dominique Lefebvre. Le débat que nous devons avoir ce soir mérite autre chose que les caricatures que nous avons entendues jusqu'à présent, à l'exception de l'intervention d'Éric Woerth.

Ce que nous avons fait en première lecture a eu le mérite de poser très clairement les termes d'un débat qui doit maintenant être tranché. Il porte d'ailleurs sur deux sujets différents, la taxe de séjour et la taxe transport, et les questions sont simples. D'une part, le système très ancien de taxe de séjour

est-il encore aujourd'hui pertinent? La réponse est non. Je crois même que certains d'entre vous proposent de tout supprimer. D'autre part, la taxe transport est-elle nécessaire pour l'attractivité touristique de ce pays? Qui doit la financer? Comment fait-on contribuer les visiteurs au financement de l'ensemble de ce qui fait l'attractivité touristique de Paris et du Grand Paris?

Vous vous trompez ce soir en pensant que le débat porte sur les amendements votés en première lecture. Le sujet, ce ne sont pas ces amendements, c'est votre position sur les trois amendements proposés par Mme Rabin et adoptés par la commission des finances, qui sont la base de la discussion sur laquelle nous attendons des positions claires de chacun et des engagements du Gouvernement, sachant que nous attendons aussi des engagements extrêmement précis sur les modalités de financement du système de transport. L'enjeu, je le rappelle, est de 140 millions d'euros, et Olivier Faure a proposé, après la première lecture, un amendement qui me semble beaucoup plus juste et beaucoup plus souple pour atteindre les objectifs visés.

Ne nous trompons donc pas de débat ce soir, ayons un débat sur le fond et sur les amendements adoptés par la commission.

M. Pierre Lellouche. Et quelle est votre position sur l'amendement du Gouvernement?

M. le président. La parole est à M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Il y a une différence entre vous et nous, mes chers collègues de l'opposition, c'est que nous faisons confiance aux élus locaux et aux collectivités locales. Cela ne nous pose donc pas de problèmes de leur donner des compétences supplémentaires.

M. Daniel Fasquelle. Elles ne veulent pas de la réforme des rythmes scolaires!

M. Denis Baupin. Si elles ne veulent pas se saisir de ces compétences, elles ne s'en saisiront pas. À Paris, monsieur Lellouche, il y a eu des élections, et la municipalité élue décidera si, oui ou non, elle veut saisir cette possibilité. C'est la raison pour laquelle nous sommes favorables au fait que ce dispositif, qui n'a pas été revu depuis vingt ans, le soit, et c'est dans cet esprit que nous avons soutenu l'amendement adopté en première lecture.

Comme cela a été rappelé, un travail a été réalisé en la matière, et l'amendement en question a eu le mérite d'ouvrir le débat. Un compromis est proposé, qui va permettre à la fois de rénover le dispositif, de l'actualiser et de mettre en place de nouveaux taux, sachant que nous sommes aussi favorables à un financement des transports collectifs par cette fiscalité parce que, de fait, les transports collectifs contribuent à l'attractivité touristique.

Notre groupe ne votera donc pas les amendements de suppression de l'article et votera les amendements de la commission des finances.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz.

Mme Marie-Christine Dalloz. Cet article 5 *ter*, arrivé par hasard lors de la première lecture du projet de loi de finances rectificative pour 2014, est surprenant.

J'ai écouté chacun des intervenants. Nous sommes vraiment en train d'essayer de régler un problème purement parisien,...

M. Jean-Luc Laurent. C'est faux!

Mme Marie-Christine Dalloz. ...sauf qu'on le transpose à l'ensemble du territoire national.

M. Jean-Luc Laurent. Vous racontez des sornettes!

Mme Marie-Christine Dalloz. J'entends M. Lellouche parler des 40 millions de touristes à Paris. Très bien, mais – c'est toute l'histoire du rat des villes et du rat des champs – imaginez qu'il y a aussi en France des territoires qui, par exemple, proposent des sports de pleine nature sans avoir l'attractivité d'une ville comme Paris. Avec ce dispositif, vous êtes en train de totalement anéantir cette activité touristique.

L'inquiétude que la mesure en question a entraînée sur les territoires comme le mien traduit bien le fait que vous portez de mauvais coups au secteur touristique mais aussi au pouvoir d'achat des Françaises et des Français.

On ne peut pas parler sans arrêt du pouvoir d'achat et porter une telle atteinte à celui des Français modestes qui partent en vacances une semaine ou quinze jours par an. Vous ne pouvez pas leur faire supporter une taxe de séjour d'un tel niveau, même sous couvert de régler le problème parisien. Il faut vraiment prendre en compte l'excellent travail réalisé par Mme Rabin et Éric Woerth. Il n'est absolument pas urgent de prendre des mesures aujourd'hui. Il faut attendre et mettre un peu de réflexion et de bon sens dans le dispositif.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Bacquet.

M. Jean-Paul Bacquet. L'activité touristique est une activité économique essentielle et je ne suis pas sûr que nous nous rendions pleinement compte ce que cela peut représenter dans l'économie d'un pays.

La seule certitude, c'est que notre pays n'est pas suffisamment performant en la matière. L'Espagne, par exemple, a 25 % de touristes de moins que la France et 25 % de recettes de plus.

Nous savons pertinemment que les capacités d'hébergement, les capacités d'hôtellerie françaises sont aujourd'hui très insuffisantes, qu'elles ont besoin d'être renouvelées ou modernisées et qu'il faut investir. Nous savons pertinemment que toutes les régions participent très largement à l'investissement touristique. Est-il dans ces conditions opportun d'augmenter la taxe de séjour? Je ne le pense pas.

Mme Marie-Christine Dalloz. Très bien!

M. Jean-Paul Bacquet. Le rapport Destot sur la Chine nous apprend par exemple qu'il y a moins de touristes chinois qui viennent en France que de touristes français allant en Chine, et que, si l'on augmentait par cinq le nombre de touristes chinois en France, on ferait baisser de 30 % le déficit du commerce extérieur, c'est-à-dire de 20 milliards d'euros!

Interrogeons-nous donc sur les raisons pour lesquelles nous ne sommes pas performants et suffisamment attractifs! Certes, il y a les conditions d'accueil, mais ce n'est pas la peine pour autant d'ajouter des taxes supplémentaires. (« Très bien! » et applaudissements sur de nombreux bancs du groupe UMP.) C'est pourquoi je soutiens l'amendement du Gouver-

nement. Il faut supprimer cette augmentation de la taxe de séjour, qui semble totalement déplacée. (*Applaudissements et « bravo ! » sur de nombreux bancs du groupe UMP.*)

Mme Marie-Christine Dalloz. Voilà du bon sens !

M. le président. La parole est à Mme Jeanine Dubié.

Mme Jeanine Dubié. Comme j'ai eu l'occasion de l'expliquer dans la discussion générale, le groupe RRDP trouve opportun de supprimer cette disposition, d'abord parce que le moment est mal choisi en ce début de saison touristique qui ne s'annonce pas sous les meilleurs auspices, en tout cas sur certains territoires où la météo n'est pas très clémente, ensuite par respect du travail parlementaire. Un travail a été conduit par nos collègues. Attendons qu'il soit exploité, mettons en place la concertation, et il sera bien temps alors de voir comment cette taxe de séjour peut être réformée.

Le groupe RRDP votera en tout cas l'amendement du Gouvernement.

M. le président. La parole est à Mme Pascale Got.

Mme Pascale Got. Il y a eu une mission sur la fiscalité sur la taxe de séjour. Il y en a une sur l'impact du numérique sur l'offre touristique, que je conduis avec Daniel Fasquelle. Il faut nous laisser aller jusqu'au bout de cette mission d'information, qui fera des propositions.

Si nous n'adoptons pas l'amendement du Gouvernement, nous allons encore creuser la différence entre les professionnels et les non-professionnels...

M. Pierre Lellouche. Absolument !

Mme Pascale Got. ...qui agissent sur internet et, là, nous ne sommes plus logiques.

Il faut donc attendre la fin de notre mission d'information sur l'impact du numérique et repousser à 2015 le moment où l'on prendra une position qui se nourrira des deux rapports.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement.

M. Jean-Marie Le Guen, secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement. Monsieur le président, je vous demande, au nom du Gouvernement, une suspension de séance.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue le mercredi 16 juillet 2014 à une heure trente, est reprise à une heure cinquante.)

M. le président. La séance est reprise.

Nous en venons aux amendements à l'article 5 ter.

Je suis saisi de trois amendements de suppression de l'article, n^{os} 132, 13 et 71.

La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n^o 132.

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Le Gouvernement propose un amendement de suppression de l'article 5 ter. Un travail a été conduit par les parlementaires Monique Rabin, Éric Woerth et Éric Straumann, auquel il a été fait

allusion, et le Gouvernement souhaite s'inspirer des travaux du Parlement sur plusieurs points. Il y a tout d'abord la question des hôtels de très haute catégorie, les cinq étoiles, les hôtels de grand luxe, pour lesquels il nous semble que la taxe actuelle n'est pas en rapport avec le prix payé par les clients. Je crois qu'il peut y avoir consensus sur ce point.

Il y a ensuite le fait qu'un certain nombre d'intermédiaires – ebooking, Airbnb et d'autres –, souvent sur internet, captent une part importante de la marge des hôteliers et échappent la plupart du temps au paiement de la taxe de séjour, ce qui paraît complètement anormal. D'autres problèmes concernant le recouvrement de la taxe ont également été soulevés.

À l'évidence, l'unanimité n'est pas complète sur ces sujets. Nous avons entendu sur les bancs des avis divergents. Certains pensent que le financement des villes touristiques, celui – c'est un sujet que nous aborderons par la suite – des grandes infrastructures de transport, notamment en région parisienne, justifient de trouver des ressources. Il existe aussi des risques concernant d'autres formes d'hébergement, tels que l'hébergement d'urgence, où il ne serait pas normal de percevoir une taxe de séjour, même si la réglementation le permettrait.

Le Gouvernement, comme il l'avait indiqué en première lecture, souhaite que nous continuions de travailler sur ces questions. Il prend acte des travaux déjà conduits. Les amendements que la commission des finances, à l'initiative de Monique Rabin et d'autres, a pu retenir sont à notre sens une bonne base de travail. La mise à contribution des opérateurs que j'évoquais tout à l'heure nous semble également nécessaire. Mais à l'évidence il nous reste encore à travailler pour atteindre les objectifs que le Gouvernement s'engage à poursuivre d'ici à la loi de finances initiale. Je serais d'ailleurs heureux de connaître votre position, monsieur le président de la commission, après ce que j'ai entendu sur les bancs de votre groupe.

M. Gilles Carrez, président de la commission des finances. C'est une position de compassion !

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Le Gouvernement souhaite atteindre, d'ici à la loi de finances, deux objectifs : le financement des villes touristiques, notamment en région parisienne, et celui des infrastructures de transport. J'ai cru comprendre, monsieur le président de la commission, que vous étiez favorable à la taxation des infrastructures.

M. Gilles Carrez, président de la commission des finances. Je le reste !

M. Christian Eckert, secrétaire d'État. Dans l'attente, le Gouvernement vous propose un amendement de suppression de l'article 5 ter, afin également d'approfondir la concertation avec les professionnels du secteur. Celle-ci a certes eu lieu par le biais des groupes de travail, mais cela a peut-être provoqué des réactions d'incompréhension. Un certain nombre d'éléments peuvent être actés avec les professionnels du secteur, mais pas forcément sous la forme qu'ils prennent à l'article 5 ter.

M. le président. Sur les amendements identiques n^{os} 132, 13 et 71, je suis saisi par le groupe de l'Union pour un mouvement populaire d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Jean-François Lamour, pour soutenir l'amendement n° 13.

M. Jean-François Lamour. Nous entendons avec beaucoup de satisfaction les propos du secrétaire d'État. C'est une évolution par rapport à la première lecture, une prise en considération à la fois des travaux de nos trois collègues et de la réalité d'un secteur hyperconcurrentiel. Imaginez ce que peut représenter en matière d'emploi une nuitée de moins de la part d'à peu près quarante millions de touristes en région Île-de-France par exemple, au cas où cette taxe, passant de 1,50 euro à 8 euros,...

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. C'est le plafond!

M. Jean-François Lamour. ...serait appliquée! Ce serait immédiatement 2 000 à 3 000 emplois en moins,...

M. Jean-Luc Laurent. Mais non!

M. Jean-François Lamour. ...alors que, déjà, le secteur hôtelier n'a pratiquement pas répercuté la hausse de la TVA intermédiaire passée, il y a quelques mois, de 7 à 10 %; les tarifs n'ont pratiquement pas augmenté malgré cette hausse.

Notre position a toujours été la même: nous ne souhaitons pas voter cette augmentation très sensible de la taxe de séjour. Mme Mazetier nous a expliqué qu'elle a entendu les arguments de nos trois collègues mais, en même temps, elle dépose un amendement pour porter la taxe non plus à 8 mais à 7 euros! Sans doute, madame Mazetier, manquez-vous de la bonne oreille pour entendre nos trois collègues, à moins que vous n'ayez l'audition sélective! J'espère en tout cas que cela vous conduira à rejoindre la position du Gouvernement.

Nous sommes tout à fait favorables à ce que le travail de nos trois collègues soit approfondi, mais, pour l'instant, comme nous l'avons proposé dès l'annonce de cette augmentation, nous invitons à supprimer cet article. C'est, je crois, une position de sagesse.

M. Guy Geoffroy. Très bien!

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 71.

M. Charles de Courson. Il est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements de suppression?

Mme Valérie Rabault, rapporteure générale. La commission n'a pas examiné ces amendements. L'article 5 *ter* a été voté par notre assemblée en première lecture. Au cours de ses travaux, notre commission a adopté des amendements déposés par Mme Rabin et M. Woerth, qui conduisaient une mission d'information sur la taxe de séjour. C'est pourquoi, à titre personnel, j'émet un avis défavorable sur ces amendements, pour respecter à la fois les travaux de la commission et l'esprit du vote de première lecture.

M. le président. La parole est à M. Dominique Lefebvre.

M. Dominique Lefebvre. Je comprends, comme la plupart de mes collègues socialistes ici présents, les préoccupations du Gouvernement. Cependant, il y a un problème de principe et un problème de fond. Le problème de principe, on le rappelle souvent ici, c'est que la loi s'élabore dans cette enceinte, et nous sommes un certain nombre à avoir été

extrêmement choqués de la réaction de certains professionnels et de la manière dont ils se sont exprimés. Ils ont trouvé, depuis, des relais sur ces bancs!

M. Jean-François Lamour. Qu'est-ce que c'est que ce procès d'intention?

M. Dominique Lefebvre. Depuis la première lecture, je l'ai dit, le Parlement a travaillé. C'est sur la base de ces travaux que notre commission des finances a adopté les trois amendements déposés par Monique Rabin, et c'est sur ces trois amendements que nous souhaitons à présent débattre, car c'est là qu'est la question de fond.

À ce stade, adopter un amendement de suppression serait, nonobstant les engagements que vient de prendre le secrétaire d'État, ne pas permettre au Parlement d'aller au bout de son travail, lequel a commencé par une mission d'information avant de se poursuivre par un débat en commission des finances et par un vote. Puisque je n'ai entendu personne dire que, sur le fond, il y avait un désaccord sur les trois amendements,...

Plusieurs députés du groupe UMP. Il y a désaccord!

M. Dominique Lefebvre. ...je ne vois pas pourquoi le débat n'aurait pas lieu.

M. le président. La parole est à M. François de Rugy.

M. François de Rugy. Avec mes collègues du groupe écologiste, nous voterons contre l'amendement du Gouvernement et, si celui-ci est repoussé, pour l'amendement de la commission des finances.

Je m'adresse à nos collègues qui essaient, notamment à l'UMP, d'agiter des peurs. L'amendement de la rapporteure générale est extrêmement clair: la taxe de séjour ne peut être inférieure à vingt centimes d'euro ni supérieure à 3,50 euros par personne et par nuitée de séjour, avec une modulation selon le type d'hôtellerie. Pour les personnes qui offrent un hébergement à 50 euros la nuit, voire moins, et on en connaît dans nos régions, y compris en zone touristique, la taxe sera peu élevée: les collectivités seront raisonnables. Je connais des cas où la taxe est à 40 centimes. Mais à Paris, laissez-moi vous citer des annonces trouvées sur internet: hôtel Bristol: 1 070 euros la nuit (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP*); hôtel Mandarin Oriental: 845 euros la nuit; Royal Monceau-Raffles Paris: 1 061 euros la nuit.

M. Jean-François Lamour. Vous faites plonger le pays!

M. François de Rugy. Croyez-vous que 3,50 euros, sur de tels tarifs, peuvent changer quoi que ce soit?

M. Pierre Lellouche. Caricature!

M. François de Rugy. Soyons sérieux! Dès lors que la taxe est modulée, le dispositif est tout à fait juste. C'est une mesure à la fois de justice sociale et d'efficacité économique. Les dispositifs uniformes ne correspondent pas à la réalité de la diversité de l'offre touristique. Il est bon qu'il y ait une offre de luxe, mais il est logique aussi qu'elle contribue davantage que l'offre en direction des classes moyennes.

M. Denis Baupin. Très bien!

M. le président. La parole est à M. Éric Woerth.

M. Éric Woerth. Il faut faire très attention à tout cela. Je comprends bien que les prix évoqués par François de Rugy puissent émouvoir et que l'on se dise que dans un tel contexte

1,50 euro supplémentaire ne changerait pas grand-chose ; mais cela change quelque chose. D'abord, ces prix affichés ne sont pas nécessairement ceux qui sont appliqués. (*Exclamations sur les bancs du groupe SRC.*)

M. Jean-Marc Germain. Vous avez des ristournes ?

M. Éric Woerth. En outre, l'environnement économique et social de ces hôtels en France n'est pas l'environnement économique et social global. En sus de la taxe de séjour, il faut également payer les cotisations sociales ou encore des impôts qui sont souvent plus élevés que dans les autres capitales internationales. Il ne faut jamais oublier tout cela.

Il est plutôt sage de remettre au projet de loi de finances une discussion sérieuse sur la taxe de séjour, en intégrant notamment la question du numérique, ce que l'on n'a pas pu faire jusqu'à aujourd'hui, faute de temps et de l'expertise nécessaires pour proposer un amendement sérieux sur ce sujet, qui crée une distorsion de concurrence entre les hôtels. Par ailleurs, les amendements de Mme Rabin ne sont pas exactement ceux qui sont issus du texte, puisqu'il y a notamment un barème qui est réduit.

Il nous faut prendre un peu de temps puisque, quoi qu'il en soit, ces dispositifs ne pourront pas s'appliquer avant 2015. Le Gouvernement est donc sage en proposant cette solution.

M. Guy Geoffroy. Très bien !

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 132, 13 et 71.

(*Il est procédé au scrutin.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	64
Nombre de suffrages exprimés	61
Majorité absolue	31
Pour l'adoption	33
contre	28

(*Les amendements identiques n^{os} 132, 13 et 71 sont adoptés et l'article 5 ter est supprimé.*)

M. Julien Aubert. Merci l'opposition ! Il n'y a plus de majorité !

Article 5 quater

M. le président. Nous en venons à l'article 5 quater.

La parole est à M. François André, pour soutenir l'amendement n^o 46.

M. François André. Cet amendement, comme nos amendements suivants n^{os} 99, 100, 101, 102 et 103, concerne l'assujettissement au versement transport. La loi sur l'économie sociale et solidaire a exonéré l'ensemble du secteur de versements transport, ce qui prive de précieux financements les projets de transport public dans notre pays. Les spécialistes estiment cette perte à un demi-milliard d'euros environ, ce qui n'est pas négligeable.

Lors de l'examen en première lecture de ce projet de loi de finances rectificative, nous avons rétabli quelque peu les choses, mais la rédaction insécurise les collectivités locales ou, plus précisément, les autorités organisatrices de transport. De surcroît, le périmètre d'exonération applicable demeure important.

Ces amendements visent à sécuriser le financement des transports en commun par le versement transport et à prendre compte la stricte utilité sociale des entreprises de l'économie sociale et solidaire en exonérant les seules associations ou fondations d'utilité publique.

(*L'amendement n^o 46, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, cet après-midi, à quinze heures :

Suite de la nouvelle lecture du projet de loi de finances rectificative pour 2014 ;

Projet de loi relatif à la délimitation des régions.

La séance est levée.

(*La séance est levée, le mercredi 16 juillet 2014, à deux heures cinq.*)

La Directrice du service du compte rendu de la séance de l'Assemblée nationale

CATHERINE JOLY



ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE	
03	Compte rendu..... 1 an	203,70
33	Questions..... 1 an	150,80
	DÉBATS DU SÉNAT	
05	Compte rendu..... 1 an	183,10
35	Questions..... 1 an	109,40
85	Table compte rendu..... 1 an	38,70

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 17 décembre 2013 publié au *Journal officiel* du 19 décembre 2013

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 : 3,80 €
(Fascicules compte rendu et amendements)