

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Examen pour avis de la première partie du projet de loi de finances pour 2018 (n° 235) (*Mme Laurianne Rossi, rapporteure pour avis*)..... 2

Lundi
9 octobre 2017
Séance de 18 heures

Compte rendu n° 3

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

**Présidence de
Mme Barbara Pompili,
Présidente**



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, sur le rapport de Mme Laurianne Rossi, rapporteure pour avis, la première partie du projet de loi de finances pour 2018 (n° 235).

Mme la présidente Barbara Pompili. Mes chers collègues, l'ordre du jour de notre commission appelle l'examen pour avis de la première partie du projet de loi de finances pour 2018, sur laquelle la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire s'est saisie de cinq articles : l'article 8, consacré au crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE) ; l'article 9 sur la trajectoire de la composante carbone ; l'article 22 sur les trains d'équilibre du territoire ; l'article 23 sur le compte d'affectation spéciale consacré à la transition énergétique, et l'article 24 sur le bonus-malus automobile.

Quatre amendements ayant été déclarés irrecevables, nous devons en examiner vingt-neuf.

Mme Laurianne Rossi, rapporteure pour avis. Notre commission est saisie pour avis des articles 8, 9, 22, 23 et 24 du projet de loi de finances pour 2018.

L'article 8 propose de réformer le crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE). Le CITE est l'un des principaux outils à destination des particuliers qui souhaitent améliorer la performance énergétique de leur logement. Cet article trouve son origine dans un engagement du Président de la République, réaffirmé par M. Nicolas Hulot, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, dans le cadre du plan Climat. En 2019, le CITE serait supprimé au profit d'un dispositif de prime perçue dès l'achèvement des travaux et non plusieurs mois après.

Bien que produisant certains effets vertueux, le dispositif du CITE souffre de plusieurs limites. Son coût pour les finances publiques – soit 1,675 milliard d'euros en 2016, et 1,7 milliard d'euros en 2017 – est particulièrement élevé au regard de son efficacité.

Le projet de loi propose de proroger d'une année l'application du dispositif, en prenant en compte les dépenses exposées jusqu'au 31 décembre 2018, et en retenant plusieurs aménagements pour deux catégories de dépenses. Le taux du crédit d'impôt applicable à l'acquisition de matériaux d'isolation thermique des parois vitrées, de volets isolants et de portes d'entrée donnant sur l'extérieur serait abaissé à 15 % à partir du 27 septembre et ces matériaux seraient exclus à compter du 28 mars 2018. Les dépenses d'acquisition de chaudières au fioul ne seraient plus dans le champ de la mesure à compter du 27 septembre 2017. Des mesures transitoires pour les personnes ayant engagé des dépenses avant ces dates sont prévues.

D'après le rapport relatif aux aides à la rénovation énergétique des logements privés, remis par le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et l'Inspection générale des finances (IGF) en avril 2017, les dépenses afférentes aux fenêtres représentent 38 % du coût total de la mesure en 2015, et elles ont quasiment quintuplé entre 2013 et 2015, alors même qu'elles présentent un rapport très défavorable entre l'euro dépensé et l'économie d'énergie induite par rapport aux autres équipements.

Pour assurer davantage de prévisibilité et de lisibilité de la mesure, je présenterai un amendement afin que les modifications prévues par l'article 8 ne soient applicables qu'à compter du 1^{er} janvier 2018 et que la suppression des fenêtres du champ d'application du CITE n'intervienne qu'à compter du 1^{er} avril 2018. Les mesures transitoires seraient maintenues et adaptées en conséquence.

L'article 9 traite de la contribution climat énergie (CCE), dite « composante carbone », mise en place en 2014. Cette taxe est proportionnelle aux émissions de CO₂ émises lors de la combustion d'un produit énergétique utilisé comme carburant ou combustible. Elle constitue une composante de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). Il s'agit d'un droit d'accise sur les produits énergétiques mis en vente ou utilisés comme carburants ou combustibles pétroliers et assimilés.

Le Gouvernement projette de poursuivre la hausse de la CCE pour atteindre 44,60 euros en 2018, 55 euros en 2019, 65,40 euros en 2020, 75,80 euros en 2021 et 86,20 euros en 2022. Ces objectifs sont plus ambitieux que ceux que le Parlement avait inscrits, en 2015, dans la loi de transition énergétique modifiée par la loi de finances rectificative pour 2015. En effet, les valeurs retenues jusqu'alors s'établissaient à 39 euros en 2018, et progressaient jusqu'à « seulement » 56 euros en 2020 avec un objectif final de 100 euros en 2030.

Nous ne pouvons que nous féliciter de ce regain d'ambition. Toutefois, pour éviter que cette volonté gouvernementale ne se retrouve en contradiction avec les chiffres inscrits dans la loi de transition énergétique précitée, je vous proposerai d'amender cette loi pour la mettre en conformité avec la loi de finances pour 2018. L'objectif de 100 euros la tonne de carbone en 2030 paraissant désormais dépassé, je vous proposerai également de le revoir à la hausse.

L'article 9 organise également la convergence entre la fiscalité du gazole et celle de l'essence sans plomb, prévue à l'échéance 2021. D'ici là, les taxes sur les carburants auront augmenté d'environ 15 centimes par litre pour l'essence sans plomb, soit une augmentation de 11,5 % du prix TTC, et de 30 centimes par litre pour le gazole, soit une augmentation de 25 % du prix TTC.

Le rendement financier de cet alourdissement de la fiscalité sur les carburants s'annonce particulièrement élevé puisque les services du ministère de l'économie et des finances annoncent une ressource nouvelle de 3,7 milliards d'euros en 2018, et de 14,2 milliards d'euros en 2022. Mais le basculement prévisible du parc du gazole vers l'essence sans plomb, conforme aux objectifs poursuivis, et une éventuelle réduction du kilométrage parcouru pourraient réduire les recettes prévues.

L'article 23 traite du compte d'affectation spéciale (CAS) « Transition énergétique » qui a introduit, en 2015, une réforme du financement des charges de service public de l'énergie, essentiellement l'électricité et le gaz. Composé du programme 764 « Soutien à la transition énergétique » et du programme 765 « Financement de la transition énergétique », le CAS vise des objectifs qui sont, principalement, le soutien aux énergies renouvelables électriques, le soutien à l'effacement de consommation électrique, et le remboursement du déficit de compensation accumulé auprès d'EDF.

Le projet de loi de finances abandonne la logique qui a consisté, en 2016 et 2017, à fixer un niveau de dépenses du CAS en fonction des ressources affectées, au profit de la logique inverse qui consiste à fixer les ressources du CAS en fonction du niveau de dépenses prévu, en grande partie déterminé chaque été par la Commission de régulation de l'énergie (CRE). En effet, il a été jugé plus prudent de sécuriser les recettes en les inscrivant directement dans la première partie du PLF.

En conséquence, ce même article substitue, en toute logique, un montant à un pourcentage de la taxe intérieure de consommation sur les houilles, les lignites et les coques (TICC) et de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) afin de s'affranchir des aléas de prévisions de rendement de ces taxes.

Ce même article comporte aussi des dispositions techniques dont vous trouverez le détail dans mon rapport. Il prévoit d'élargir et de diversifier les recettes du CAS « Transition énergétique », en y intégrant les revenus tirés de la mise aux enchères des garanties d'origine de l'électricité renouvelable bénéficiant des dispositifs de soutien nationaux. Ce mécanisme a pour objectif de certifier le caractère renouvelable de l'électricité produite, communément appelée « électricité verte ». Il vise également à rendre compatible le financement des mécanismes de soutien aux énergies renouvelables électriques avec les articles 30 et 110 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, qui interdisent l'instauration de taxes d'effet équivalent à un droit de douane.

Enfin, les articles 22 et 24 du projet de loi de finances portent sur le secteur des transports, secteur au cœur des compétences de notre commission, dont l'évolution sera déterminante pour faire progresser la France vers les objectifs qu'elle s'est fixés en matière de transition énergétique et de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. Ces articles concrétisent le respect des engagements pris.

L'article 22 permettra à l'État d'honorer sa parole à l'égard des régions qui ont conclu avec lui des accords leur transférant l'exploitation et l'organisation de la plus grande partie des lignes des trains d'équilibre du territoire (TET).

En mai 2015, dans son rapport « *TET : agir pour l'avenir* », notre ancien collègue Philippe Duron, écrit : « Deux mots résument assez bien l'appréciation des usagers à propos des trains d'équilibre du territoire : l'attachement et l'exaspération. » Le service des trains d'équilibre du territoire étant globalement déficitaire, et la qualité du service s'étant considérablement dégradée, le précédent gouvernement avait, sur la base des recommandations de ce rapport, engagé des négociations avec plusieurs régions pour que, compte tenu de la taille des nouvelles « grandes régions », certaines lignes de TET changent d'autorité organisatrice. Ces lignes devenant, géographiquement, « d'intérêt régional », les six régions concernées en seront désormais responsables. En contrepartie, l'État s'est engagé, d'une part, à continuer de contribuer financièrement à la charge que constitue le déficit de ces lignes, et, d'autre part, à participer au renouvellement de leurs matériels roulants. L'article 22 du projet de loi de finances opère les modifications nécessaires dans le compte d'affectation spéciale qui transcrit, sur le plan budgétaire, la participation de l'État à cette activité ferroviaire.

L'article 24, qui durcit le barème du malus automobile, permettra de financer le nouveau « calibrage » de la prime à la conversion et le bonus à l'achat des voitures électriques. Le bonus-malus automobile a été créé en 2008 pour dissuader les consommateurs d'acheter des véhicules les plus polluants et encourager l'achat de véhicules plus « propres ».

On constate qu'effectivement, depuis sa création, le taux moyen des émissions de dioxyde de carbone des voitures particulières a nettement diminué : de 149 grammes de CO₂ par kilomètre, en 2007, il est passé à 110,4 grammes en 2016. Mais ce taux moyen est encore éloigné de l'objectif français et européen de 95 grammes de CO₂ par kilomètre. Le Gouvernement en a tiré la conclusion qu'il faut renforcer le caractère dissuasif du malus.

Il est également nécessaire d'accroître les recettes de ce malus pour pouvoir financer un dispositif plus ambitieux de « prime à la conversion », notamment le doublement de cette prime pour les ménages non imposables.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Les députés du groupe La République en Marche misent sur le sérieux budgétaire dans le respect des engagements pris dans le cadre des accords de Paris et du plan Climat.

Nous présenterons deux amendements sur la première partie du projet de loi de finances. Le premier est relatif à l'augmentation de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) qui met en œuvre le principe « pollueur-payeur » et vise à inciter les collectivités comme les entreprises à réduire le volume des déchets qu'elles produisent. Cette mesure sera compensée par un taux réduit de TVA qui permettra d'accompagner les collectivités dans leur effort budgétaire.

Le second vise à augmenter la taxe sur les gaz hydrofluorocarbures (HFC), polluants majeurs dont le pouvoir réchauffant est plusieurs fois supérieur à celui du CO₂.

Nous soutiendrons par ailleurs les amendements de la rapporteure, en particulier le dispositif relatif au gaz naturel pour véhicule (GNV) qui permettrait aux transporteurs routiers de bénéficier d'un remboursement de la TICPE, à l'instar de ce qui se fait actuellement avec le diesel. Nous pourrions discuter de savoir s'il est préférable de plafonner la TICPE ou de considérer le GNV comme un carburant professionnel.

Nous reviendrons à la charge, en deuxième partie du PLF, avec des mesures qui ont été déclarées irrecevables, comme la généralisation de l'indemnité kilométrique vélo dans les entreprises, qui vise à inciter à utiliser ce mode de déplacement entre le domicile et le travail, ou celle de la prime pour l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE), qui concerne les mobilités douces dans toutes les zones urbaines et rurales.

Le PLF n'épuisera pas la question et nous resterons mobilisés, notamment dans le cadre des assises de la mobilité qui pourraient être l'occasion de progrès majeurs.

M. Jean-Marie Sermier. Le groupe Les Républicains ne conteste pas la nécessité du sérieux budgétaire. La plupart des candidats à la plus haute fonction de l'État ont plaidé en ce sens ; il n'est pas question d'agir autrement aujourd'hui. La véritable question consiste en revanche à se demander qui supporte les conséquences de ce sérieux budgétaire, et quelles compensations nous sommes en mesure d'offrir aux Français les plus modestes.

Comme le projet de loi mettant fin à la recherche ainsi qu'à l'exploitation des hydrocarbures conventionnels et non conventionnels, dont nous avons débattu la semaine dernière en séance publique, les articles du PLF dont notre commission s'est saisie relèvent de l'écologie punitive, même si ces termes irritent certains d'entre vous. Ils comportent de nouvelles taxes et des dispositifs qui vont à l'encontre des pratiques des Français sans

proposer de mesures incitatives. Lorsque l'on parle d'écologie, on choisit toujours le « bâton », alors qu'il faudrait privilégier une approche positive.

Le Gouvernement annonce un budget pro-entreprise, mais le coût du travail augmentera en raison de la diminution du taux du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE). Des baisses d'impôts sont annoncées, mais l'on constate qu'elles seront nettement plus modestes que ce qui était promis. La CSG augmentera dès le 1^{er} janvier 2018 alors que les suppressions de cotisations salariales n'interviendront qu'à la fin de cette même année – décalage qui représente tout de même environ 4 milliards d'euros.

Ce budget pénalisera de très nombreux Français, au premier rang desquels les retraités et les personnes dont le seul moyen de transport est la voiture, parmi lesquels se trouvent les habitants des territoires ruraux.

Dès 2018, avec la montée en puissance de la taxe carbone et la hausse prévue de la fiscalité sur le gazole, le prix du gazole à la pompe devrait augmenter de 7,6 centimes par litre, et celui de l'essence de 3,9 centimes par litre. Sur toute la durée du quinquennat, les taxes sur le gazole devraient même augmenter de 31 centimes par litre et celles sur l'essence de 15 centimes par litre. Madame la rapporteure, comme vous venez de l'indiquer : « Le rendement financier de l'alourdissement de la fiscalité sur les carburants s'annonce particulièrement élevé puisque les services du ministère de l'économie et des finances annoncent une ressource nouvelle de 3,7 milliards d'euros en 2018, et de 14,2 milliards d'euros en 2022. »

La hausse de la taxation du carbone et l'accélération de la convergence entre le diesel et l'essence ne facilitent pas la vie des habitants des zones rurales.

J'en viens au CITE. Vous nous annoncez un amendement qui prolongera les mesures en faveur du remplacement des fenêtres jusqu'au 1^{er} avril 2018. Certes, nous pourrions passer l'hiver tranquille, mais ensuite ? La logique à l'œuvre me paraît incompréhensible : on veut supprimer une mesure parce qu'elle est coûteuse alors même que cela signifie qu'elle est efficace.

Nous reviendrons aussi sur l'article 24 qui renforce le malus automobile en abaissant son seuil et en durcissant son barème.

M. Bruno Millienne. Les députés du Mouvement Démocrate ne sont pas aussi durs que ceux des Républicains. Ils louent le sérieux budgétaire de ce PLF mais rejoignent toutefois leurs collègues concernant la suppression du CITE pour l'installation des fenêtres isolantes. Dans les zones rurales, où beaucoup reste à faire, les gens n'ont pas énormément d'argent. Avril 2018, c'est demain ! Supprimer ce dispositif de façon brutale constitue un vrai problème pour la ruralité, pour la filière bois, et pour les recherches en cours sur les fenêtres à haut rendement thermique qui restituent la chaleur à l'intérieur des maisons. Si le dispositif est coûteux, c'est parce qu'il a du succès : ceux qui rénovent leur maison se précipitent pour en profiter !

Notre groupe reviendra aussi sur la question du GNV, car nous aimerions qu'il bénéficie du statut de carburant professionnel.

Nous n'avons pas d'autres points à soulever parmi les dispositions dont nous sommes saisis.

M. Bertrand Pancher. Les députés du groupe Les Constructifs estiment que ce budget est plutôt rassurant, ce qui constitue une nouveauté depuis un certain nombre d'années, mais qu'il comporte aussi des erreurs, parfois graves, voire très graves. Ils espèrent qu'elles seront corrigées.

Généralement, pour analyser un budget, nous nous adressons aux grandes organisations qui disposent de moyens d'expertise nécessaires. Pour la première fois, ces organisations nous ont confié qu'elles étaient dans l'incapacité de porter le moindre jugement. Non seulement nombre d'entre elles ont été mises devant le fait accompli, mais elles estiment qu'elles n'ont pas été informées en temps et en heure. Même si cela est dû au changement de majorité, cette situation complique notre travail. Nous ne remettons pas en cause la bonne volonté du Gouvernement, mais c'est un fait : il nous est difficile de porter un jugement fiable sur ce texte.

Ce budget est rassurant parce qu'il se construit autour d'un certain nombre d'axes qui vont dans le sens d'un changement réel et souhaitable.

L'augmentation du budget de l'écologie de 3,9 % est inédite, même si elle cache le recyclage d'autres mesures, en particulier dans le domaine des transports. Nous en prenons acte. Le renforcement de la fiscalité écologique que nous n'avons cessé d'appeler de nos vœux est désormais engagé, bien qu'elle ne concerne pas encore tous les domaines d'activité. L'alignement progressif de la fiscalité du gazole sur celle de l'essence est également un bon signe, de même que la volonté de soutenir la rénovation thermique et de faire jouer la prime de conversion des véhicules anciens polluants et le système de bonus-malus. L'augmentation de la fiscalité environnementale s'accompagne de mesures en faveur des plus démunis. Tout cela va dans le bon sens.

Certains aspects de ce budget ne résistent toutefois pas à un examen plus précis. Nous voulons vous alerter sur ces sujets.

Rien n'est prévu s'agissant du doublement du fonds chaleur renouvelable. Chaque année, 5,5 milliards d'euros sont consacrés à l'électricité renouvelable, alors que seulement 200 millions vont à la chaleur renouvelable. Nous ne parviendrons jamais à nos objectifs en matière d'énergie renouvelable si nous n'augmentons pas le fonds chaleur très fortement. Il s'agit d'ailleurs d'un engagement du Président de la République. En la matière, les crédits de paiement sont plus abondants que les autorisations d'engagement. Mes chers collègues, demandez à vos directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) comment sont traitées les demandes de soutien aux unités de méthanisation dans vos départements et vos régions : vous constaterez que la liste d'attente est longue !

La volonté d'exclure du CITE les fenêtres, les portes et les volets isolants donne un signal négatif, même si un amendement devrait permettre de repousser la date d'entrée en vigueur de la mesure en question. J'appelle l'attention de notre rapporteure sur le fait que l'on s'engage dans la rénovation thermique dans le cadre d'un bouquet global en tenant compte de l'amortissement de l'ensemble des travaux. Si, du jour au lendemain, vous retirez les portes et fenêtres, vous déséquilibrez tout l'édifice, si je puis dire. Les jeux de yo-yo fiscaux sont une vraie folie : il serait encore préférable d'avoir un budget deux fois moindre et une stabilité de nos moyens.

Mme Mathilde Panot. La lecture du budget inquiète les députés membres du groupe La France Insoumise. Certes les crédits progressent et passent de 9,9 à 10,4 milliards d'euros, mais nous constatons aussi une perte d'effectifs pour le ministère de la transition écologique et solidaire de 1 324 équivalents temps plein, ce qui nous préoccupe pour la mise en application sur le terrain des objectifs de la transition écologique.

Nous avons également lu les documents révélés récemment par *Médiapart*. Ils montrent que le Gouvernement et Emmanuel Macron tentent d'éviter que l'engagement pris par la France à la COP21 de porter la part des énergies renouvelables à 27 % de la consommation d'énergie d'ici à 2030 soit contrôlé régulièrement. Ils préfèrent se contenter d'un unique bilan final. Pourtant tous les experts nous confirment qu'il sera impossible de parcourir les 50 % du chemin encore à accomplir dans les trois années qui suivront 2027.

Dans ces documents, le Gouvernement se déclare également hostile à l'idée d'un fonds de solidarité européen. Tout cela nous inquiète fortement sur notre capacité à tenir les engagements que nous avons pris.

Pour en revenir au texte, nous estimons que certaines dispositions, comme celles relatives à la taxe carbone, pèsent trop sur les particuliers alors que des exemptions sont prévues pour les entreprises intensives en énergie, celles soumises aux quotas de gaz à effet de serre ou dont l'activité est exposée aux fuites de carbone, pour les transporteurs routiers, les taxis, et pour le kérosène – même si chacun sait que l'avion est le transport le plus polluant. D'après Réseau Action Climat, l'ensemble des niches fiscales destinées aux énergies fossiles dans les transports représente 7 milliards d'euros annuels de manque à gagner pour l'État. Nous avons déposé plusieurs amendements visant à éviter que les particuliers soient les seuls à payer, car cela ne nous semble pas efficace.

Dans la même veine, il nous semble incohérent de prolonger le CITE alors que le Gouvernement décide, dans le même temps, d'abaisser les normes environnementales pour la construction. Différentes associations considèrent que les rénovations entreprises ne concernent aujourd'hui que 10 % du parc concerné.

Mme la présidente Barbara Pompili. Notre commission exercera toute sa vigilance ; elle sera garante de la cohérence entre les engagements pris et les politiques menées. Nous savons très bien les distorsions que peut engendrer la « politique du silo », et quels écarts on peut parfois constater entre un engagement général et une multitude de mesures particulières. Nous veillerons tous à aider le Gouvernement à rester dans sa ligne.

La commission passe à l'examen des articles.

Article 8 : *Prorogation et aménagement du crédit d'impôt pour la transition énergétique*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CDI de M. Guy Bricout, CD16 rectifié de M. Bruno Millienne et CD33 de la rapporteure pour avis.

M. Bertrand Pancher. Si nous ne nous engageons pas dans une véritable stabilité des mesures d'incitation fiscale, nous allons rendre le dispositif incompréhensible. Il y a un décalage entre le moment où le Parlement adopte une disposition, celui où nos concitoyens l'analysent et celui où ils s'engagent dans un dispositif. Tout cela prend beaucoup de temps.

Dans mon département, j'ai créé une société de services en économie d'énergie, sur le modèle de ce qui se fait en Europe centrale. La société va voir les propriétaires et leur explique comment les travaux d'économie d'énergie qu'ils pourront engager seront amortis par des diminutions de consommation énergétique. Cela suppose des calculs ; cela prend du temps. L'on tient compte, évidemment, de beaucoup de types de travaux différents, changement de plafond, de sol, de chaudières, de portes et fenêtres...

Une fois engagé le projet avec amortissement dans le temps, patatras... L'État change la donne en retirant ses aides pour certains travaux. La période d'amortissement s'allonge et les particuliers doivent alors renoncer aux travaux.

Nous savons bien que le Gouvernement veut transformer le CITE en aides directes, que cela va coûter très cher, et qu'il faut donc faire des économies. Il aurait pu faire des études d'impact. Qu'au moins, pour l'avenir, on garantisse une certaine stabilité !

M. Bruno Millienne. Nous souhaitons repousser dans le temps la date d'entrée en vigueur des modifications, de façon à en atténuer l'aspect brutal. Car cette exclusion assez soudaine de l'éligibilité des fenêtres au CITE est compliquée tant pour les particuliers que pour les entreprises. Ces dernières, qui emploient de six à neuf mille personnes, pourraient être impactées dès 2018. Quant aux particuliers, il faut tenir compte de ceux qui ont le moins de moyens et pour qui ce CITE offrait la possibilité de préserver l'énergie à l'intérieur de leur logement. Nous voulons donc une transition plus en douceur du dispositif.

Mme la rapporteure pour avis. Avis défavorable sur l'amendement CD1. Il vise à revenir sur la réduction puis la suppression du CITE sur les portes, fenêtres et volets isolants tout en précisant que les travaux engagés pour ces installations devront être validés, pour pouvoir bénéficier du CITE, par un thermicien.

Dans la mesure où cette catégorie de dépenses est la moins efficace tout en connaissant la plus forte hausse, il est sain de supprimer ces équipements du champ du crédit d'impôt, en deux temps : réduction du taux, puis suppression. La proposition d'une visite par un thermicien ne ferait qu'accroître la complexité de la mesure sans lui rendre une efficacité suffisante.

Pour ce qui est de l'efficacité du dispositif, vous verrez dans mon rapport, qui s'appuie sur le rapport rendu par l'Inspection générale des finances (IGF) et le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), il apparaît que les mesures produisent peu d'effets au regard de l'économie d'énergie réalisée en termes de megawatt-heure (MWh). Je vous renvoie au graphique de la page 10 qui souligne en particulier que le crédit d'impôt moyen nécessaire pour réaliser une économie de 1 MWh est de 1 350 euros pour l'isolation des parois vitrées, alors qu'il n'est que de 100 euros pour l'isolation de la toiture d'un logement. Le ratio est parlant. S'agissant du coût global de la mesure, il y a donc lieu de s'interroger sur l'efficacité du dispositif, car les dépenses afférentes aux fenêtres représentent 38 % de l'ensemble. S'élevant à 630 millions d'euros, elles ont quintuplé depuis 2013. Un rapport de la Cour des comptes de 2016, met le doigt sur l'effet d'aubaine qu'a pu présenter ce dispositif.

Pour toutes ces raisons, je suis donc défavorable à l'amendement CD1.

Concernant l'amendement CD16 rectifié, j'en propose le retrait au profit de mon amendement. Car il est important de ne pas grever davantage les finances publiques avec un dispositif coûteux et pas assez efficace. Néanmoins, pour des motifs de lisibilité, il conviendrait que la baisse du taux pour les fenêtres et la suppression des chaudières au fioul ne soient applicables qu'au 1^{er} janvier 2018.

Mais, aller au-delà, comme le propose l'amendement, et proroger de trois mois supplémentaires la prise en compte des fenêtres isolantes au taux de 15 %, jusqu'au 30 juin 2018, n'est pas souhaitable, compte tenu du coût pour les finances publiques, à savoir 900 millions d'euros en année pleine liés au CITE pour les fenêtres et volets.

L'amendement CD33 que je vous propose vise à améliorer le dispositif de transition prévu en 2018 pour la dernière année du CITE.

La réforme du CITE apparaît tout à fait justifiée et s'impose, compte tenu notamment des éléments d'évaluation issus du rapport de l'IGF et du CGEDD sur les aides à la rénovation énergétique des logements privés. L'article 8 doit donc être soutenu.

Le choix de retenir la date du 27 septembre pour modifier les règles applicables à certaines dépenses, telles que l'acquisition de chaudières au fioul ou de matériaux d'isolation thermique est juridiquement fondé : il correspond à la date de la présentation du projet de loi de finances en conseil des ministres. Néanmoins, il faut bien reconnaître qu'il n'est pas des plus lisibles.

Il est ainsi proposé que la suppression des chaudières à haute performance énergétique au fioul du champ d'application du CITE et que la baisse du taux du CITE à 15 % pour l'acquisition de matériaux d'isolation thermique soient appliquées aux dépenses engagées à compter du 1^{er} janvier 2018, au lieu du 27 septembre 2017.

Entre le 1^{er} janvier 2018 et le 31 mars 2018, et non le 27 mars, le taux de 15 % serait appliqué aux dépenses d'acquisition de ces matériaux d'isolation. À compter du 1^{er} avril 2018, ces dépenses seraient exclues du CITE.

Des dispositions temporaires sont maintenues pour permettre une application, jusqu'au 31 décembre 2018, du taux de 30 % aux fenêtres, volets et portes d'entrée, ou une application du CITE aux chaudières au fioul, si un devis a été signé et un acompte versé avant le 1^{er} janvier 2018. Des dispositions temporaires sont également maintenues pour permettre une application, jusqu'au 31 décembre 2018, du taux de 15 % aux fenêtres, volets et portes d'entrée si un devis a été signé et un acompte versé avant le 1^{er} avril 2018.

M. Bertrand Pancher. Ces arguments ne tiennent pas la route, car personne n'ira changer une seule porte en bois ou une seule fenêtre. Il faut rénover l'ensemble du logement. Ce n'est pas logique de concevoir une rénovation thermique sans le changement de la chaudière ou des portes et fenêtres. J'ai fait l'expérience chez moi. Une fois isolés le plafond et le sol, il est apparu que les portes et fenêtres restaient des passoires thermiques.

Le Gouvernement nous explique qu'on veut faire des économies, alors que la transformation du crédit d'impôt en aides directes va coûter de l'argent. Soit. Mais comment va-t-on atteindre alors la rénovation thermique de 500 000 logements par an ? Il faut au

contraire des moyens lourds pour que les travaux soient amortis très rapidement si l'on veut qu'ils soient d'abord engagés.

L'amendement de la rapporteure nous propose de repousser au 1^{er} janvier 2018 l'entrée en vigueur de ces nouvelles règles. Mais nous assisterons alors à un mouvement de foule, auprès d'entreprises débordées, puis au marasme... Ce jeu de yoyos fiscaux, voilà précisément ce que l'on ne veut plus voir.

M. Jean-Baptiste Djebbari. La suppression du CITE pour certaines dépenses est la première étape d'une réforme visant à transformer le dispositif en une prime qui viendra satisfaire, en particulier, les moyens de trésorerie des moins aisés. On ne peut que le saluer.

Cette mesure, qui ne concerne que les portes et les fenêtres, prend acte des éléments énoncés par la rapporteure. Ne confondons pas, en effet, la performance énergétique et le confort acoustique. Il a été démontré que le changement des portes et fenêtres pour un simple vitrage n'améliorait pas autant la première que le deuxième. Il y a donc eu un effet d'aubaine pour ceux qui recherchaient de meilleures performances acoustiques. D'où la modulation, puis l'extinction, de ce volet du CITE.

Par ailleurs, cette mesure n'est pas isolée, mais va de pair avec les certificats d'économie d'énergie, notamment en ce qui concerne les chaudières, la conversion en énergies renouvelables, les efforts consentis en faveur des logements des plus précaires... Il s'agit d'un ensemble de mesures cohérent.

Nous soutiendrons donc l'effort de modulation dans le temps proposé par la rapporteure, permettant aux entreprises et aux particuliers de s'y adapter.

Mme la rapporteure pour avis. Monsieur Pancher, le dispositif n'est pas supprimé au 1^{er} janvier, mais recentré sur les équipements les plus efficaces d'un point de vue énergétique. S'agissant de la notion de bouquet de travaux que vous avez évoquée, c'est justement parce que cette notion était illisible et complexe que le CITE est venu se substituer au crédit d'impôt développement durable.

Néanmoins, le dispositif de primes, tel qu'il est prévu à partir de 2019, pourrait intégrer la dimension de rénovation globale. Nous pourrions en discuter.

La commission rejette successivement les amendements CD1 et CD 16 rectifié.

Puis elle adopte l'amendement CD33.

La commission examine ensuite l'amendement CD6 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement vise à maintenir les chaudières au fioul dans le dispositif du CITE. Tout l'enjeu de la rénovation énergétique est d'accompagner le changement des chaudières qui consomment trop. Les mêmes contribuables, otages d'un mode de chauffage, qui ne pourront plus bénéficier d'un crédit d'impôt pour la suppression de leur chaudière subiront, dans le même temps, la hausse du prix du fioul.

Mme la rapporteure pour avis. Avis défavorable. Cet amendement vise à maintenir pour toute l'année 2018 les chaudières au fioul dans le champ du CITE. Or il est nécessaire que le CITE réponde aux objectifs de la transition énergétique et ne porte plus sur les équipements les plus carbonés. La France doit, pour atteindre ses objectifs, améliorer les incitations en matière environnementale, au sein desquelles le CITE tient une place majeure.

Avec l'amendement que vient d'adopter la commission, l'exclusion des chaudières au fioul du CITE ne sera effective qu'à partir du 1^{er} janvier 2018.

M. Vincent Descoeur. Cela ne consolera pas les propriétaires de ces chaudières.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD3 rectifié de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement vise, d'une part, à étendre le CITE au raccordement à un réseau de chaleur vertueux.

En effet, on évoque, de manière générale, les frais de raccordement, même s'il s'agit du coût de raccordement à un réseau de chaleur, dont le nouvel abonné n'est pas forcément propriétaire. Or, dans sa rédaction actuelle, l'article 200 *quater* empêche l'application complète du CITE, puisqu'il n'évoque que les dépenses d'acquisition d'équipements de raccordement. Il convient dès lors d'évoquer plutôt les « frais de raccordement », sans faire de distinction entre la fabrication directe des équipements et la facturation du raccordement.

Cet amendement vise en outre à remédier à une omission de cet article, car il omet d'évoquer les énergies de récupération. Il précise donc que les réseaux alimentés majoritairement par des énergies renouvelables ou de récupération donnent bien droit au crédit d'impôt.

Mme la rapporteure pour avis. Avis défavorable. Cet amendement tend à élargir le crédit d'impôt pour le raccordement à un réseau de chaleur.

Il mentionne les dépenses de raccordement, donc la pose, au lieu des dépenses d'équipements de raccordement. Or la philosophie du CITE est, sauf exception, de prendre en charge le coût des équipements et non les travaux liés à la pose. La rédaction proposée est trop large.

Il vise aussi les réseaux de chaleur alimentés majoritairement par des énergies de récupération, et non par les seules énergies renouvelables : sur ce dernier point, l'objet de l'amendement est déjà satisfait par les textes d'application qui visent non seulement les énergies renouvelables, mais aussi les énergies de récupération.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD7 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement portait sur l'entrée en vigueur de mon autre proposition, relative aux portes et fenêtres. Nous avons donc eu le débat. Votre réponse sur cette dernière, madame la rapporteure, n'était cependant pas tout à fait satisfaisante.

Le ministre nous a dit vouloir lutter contre les passoires thermiques. Mais comment veut-on le faire si l'on ne vient pas en aide aux propriétaires ? Comme mon amendement précédent, celui-ci est animé par le souci de ne pas restreindre excessivement le champ du CITE. Vous évoquez, madame la rapporteure, la conversion du dispositif CITE en primes. Dans l'attente de plus amples informations, je vous propose de maintenir plutôt le CITE en l'état.

Mme la rapporteure pour avis. Avis défavorable. Le présent amendement vise de nouveau à ce que le taux applicable aux fenêtres et volets isolants soit maintenu à 30 %. Or il est nécessaire que le CITE réponde aux objectifs de la transition énergétique et ne porte plus sur les équipements les plus carbonés.

Je propose de n'appliquer la baisse du taux à 15 % qu'à partir du 1^{er} janvier 2018.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD17 rectifié de M. Bruno Millienne.

M. Bruno Millienne. J'envisageais, par un nouvel amendement sur les portes et fenêtres, d'essayer de sauver la filière bois. Car, faute de crédit d'impôt, les anciennes fenêtres à simple vitrage, fortes consommatrices d'énergie, ne seront pas remplacées. Il est donc proposé de prévoir une exception pour la filière bois en ce qu'elle permet de faire des économies d'énergie réduisant ainsi la facture de chauffage, tout en luttant contre le changement climatique.

Mme la rapporteure pour avis. Je demande le retrait du présent amendement, qui vise à différencier le taux du CITE si les fenêtres ou portes sont en bois.

La mesure proposée est complexe et n'apparaît pas justifiée au plan de l'efficacité énergétique du bois pour ces équipements. Elle remet en cause la réforme proposée.

La refonte du CITE est importante car sa composante en faveur des fenêtres, volets roulants et portes d'entrée n'est pas suffisamment efficace, alors qu'elle est très coûteuse pour la collectivité : 900 millions d'euros par an en année pleine désormais.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD2 de M. Guy Bricout.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement vise à revenir sur la mesure rétroactive selon laquelle le taux du crédit d'impôt serait ramené à 15 % au lieu de 30 % pour les dépenses d'acquisition de matériaux d'isolation thermique des parois vitrées, de volets isolants et de portes d'entrée donnant sur l'extérieur et payées à compter du 27 septembre 2017.

Cette date du 27 septembre est irréaliste et risque fortement de faire naître un débat.

Mme la rapporteure pour avis. Je propose de retirer l'amendement, au profit de mon amendement. La seule différence tient au choix de maintenir la période transitoire du 1^{er} janvier 2018 au 31 mars 2018, et non au 27 mars, pour des raisons de lisibilité.

L'amendement est retiré.

La commission examine ensuite l'amendement CD27 rectifié de M. Loïc Prud'homme.

Mme Mathilde Panot. Cet amendement vise à introduire dans ce crédit d'impôt un taux différencié, pour le rendre plus équitable. Nous sommes favorables à la prime, car nous pensons qu'un crédit d'impôt pour les logements rénovés, souvent occupés par la population française la plus pauvre, est peu demandé et nécessite, en outre, d'avancer de l'argent, ce qui est extrêmement compliqué et peu efficace pour les personnes concernées.

Vous avez indiqué, madame la rapporteure, qu'il y avait 630 millions d'euros d'économies à réaliser sur les portes, fenêtres et volets – nous comptons plutôt 800 millions d'euros d'ailleurs. Grâce à ces économies, nous souhaitons introduire un taux différencié de 30 % ou 50 %, selon le décile de revenu.

Mme la rapporteure pour avis. Avis défavorable. Le mécanisme proposé est complexe, inédit dans le code général des impôts, et vise à favoriser les premiers déciles de revenu.

Il convient de souligner qu'une telle mesure n'apparaît pas justifiée. D'abord, l'impôt sur le revenu est déjà très progressif en lui-même. Ensuite, le CITE est un crédit d'impôt, qui ne pénalise donc pas les premiers déciles et permet le reversement sous forme de chèque du Trésor public si le CITE excède l'impôt dû. Enfin, les plafonds de dépenses visent à limiter les montants de CITE perçus.

Mme Mathilde Panot. Je tiens tout de même à préciser que l'impôt sur le revenu n'est justement pas complètement proportionnel en France. Représentés sur un graphique, les effectifs des redevables font apparaître une courbe en cloche, à l'image d'une courbe de Gauss. Proportionnellement, les plus riches paient moins que les plus pauvres.

Par ailleurs, comme cet amendement a failli être rejeté au titre de l'article 40, nous l'avons rédigé de nouveau en indiquant qu'il n'était applicable qu'aux sommes venant en réduction de l'impôt dû. Nous redéposerons l'amendement en séance publique, avec une rédaction différente précisant que la réduction de l'impôt dû l'était « au titre des impositions directes et taxes assimilées ».

La commission rejette l'amendement.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 8 modifié.

Article 9 : *Trajectoire de la composante carbone pour la période 2018-2022 et conséquences en matière de tarifs des taxes intérieures de consommation*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD9 et CD10 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Loin de voir une convergence, nous assistons pour ainsi dire à une course-poursuite entre la fiscalité qui pèse sur le gazole et celle qui porte sur l'essence. Quand se rencontreront-elles ? En attendant qu'elles se rattrapent, c'est le contribuable qui va payer, loin de bénéficier du gain de pouvoir qu'on lui fait miroiter. Au contraire, la fiscalité doit s'alourdir de 3,7 milliards d'ici à 2018 et de 14 milliards d'euros d'ici à 2022. Cela pose aussi la question de ceux qui se trouvent dans des zones où ils n'ont pas d'autres alternatives que d'utiliser leur véhicule personnel.

Mme la rapporteure pour avis. Avis défavorable. La logique de cet amendement est de stabiliser, pendant les cinq années à venir, l'évolution de la taxe carbone pour les carburants traditionnels, sans plomb, ainsi que pour le gazole.

Cet amendement ne s'inscrit pas dans la logique que nous cherchons à promouvoir par la hausse de la trajectoire de la taxe carbone. Si nous voulons réduire durablement la part des énergies fossiles dans notre consommation, nous devons en alourdir la fiscalité.

Pour ces raisons, j'émetts un avis défavorable.

M. Vincent Descoeur. Au début du quinquennat précédent, on a prétendu soutenir le pouvoir d'achat des Français grâce à une baisse de trois centimes du prix du carburant. Nous les exposons aujourd'hui à une hausse de trente centimes du gazole : cela ne pourra manquer d'avoir des conséquences importantes, surtout pour celles et ceux condamnés à utiliser leur véhicule.

J'ai fait le plein de mon véhicule diesel, vendredi soir, dans ma circonscription du Massif central. Le gazole affichait 1,45 euro à la pompe... Je ne sais comment les plus modestes supporteront les hausses prévues.

Mme la rapporteure pour avis. Avis défavorable. Cet amendement ne concerne que le seul gazole et s'inscrit dans la logique de l'amendement précédent. Il a pour objet, encore une fois, de réduire fortement la trajectoire carbone du diesel, ce qui est diamétralement opposé à notre objectif et à celui du Gouvernement.

La réduction de la place des énergies fossiles ne passera que par un alourdissement de la fiscalité qui les frappe. Je suis donc défavorable à cet amendement.

M. Jean-Baptiste Djebbari. La convergence des fiscalités applicables au diesel et à l'essence relève de l'équité entre les Français. Il s'agit d'envoyer un signal clair pour que la sortie des énergies fossiles soit transversale, qu'elle concerne l'ensemble des textes que nous votons. Alors que l'on cherche à libérer notre modèle énergétique des énergies fossiles, il ne serait pas cohérent que l'on vote une baisse de la taxe sur le diesel. Nous ne voterons donc pas cet amendement.

Il faut regarder cette mesure dans le cadre plus large de l'effort extrêmement important de 20 milliards d'euros consacré à la transition énergétique, et notamment à l'accompagnement de la filière automobile à travers la prime à la conversion.

M. Bertrand Pancher. Je veux défendre le Gouvernement dans cette opération. L'augmentation de la taxe carbone et du diesel est contrebalancée par deux mesures qui me paraissent particulièrement intéressantes : la généralisation du chèque énergie et la conversion des vieux diesels. Il faudra veiller, chaque fois que l'on atteindra des paliers supplémentaires dans le cadre de l'augmentation de la fiscalité environnementale, à ce que cela bénéficie directement aux Françaises et aux Français les plus en difficulté. C'est d'ailleurs le modèle de l'Europe du Nord.

Mais notre opération n'est pas encore gagnée, car la taxe carbone c'est 9 milliards d'euros. Je demanderai au Gouvernement, lors de l'examen du budget en séance, quelle est la part réellement affectée au ministère de l'écologie et à toutes les mesures d'incitation à la rénovation thermique.

M. Matthieu Orphelin. La prime à la conversion du parc automobile est très intéressante, puisqu'elle pourra atteindre 2 000 euros pour les ménages non imposables. S'ils achètent un véhicule neuf ou une occasion récente – autour de 4 000 ou 5 000 euros – cette prime leur permettra de financer la moitié de l'achat. De plus, cette nouvelle voiture consommera 30 % de moins que la précédente, ce qui leur fera économiser plusieurs centaines d'euros par an.

M. Vincent Descoeur. Je ne suis pas certain que l'on trouve beaucoup de véhicules à 4 000 euros.

Mme la présidente Barbara Pompili. J'ai discuté avec un concessionnaire il y a peu qui m'a dit qu'il y en avait de plus en plus.

M. Jean-Marie Sermier. Cette démonstration ne me convainc pas du tout. Je suis même assez sidéré que l'on puisse expliquer à nos concitoyens les plus modestes qui habitent dans les zones rurales qu'ils pourront changer leur véhicule, qui fonctionne bien, pour une vieille voiture de 4 000 euros qui, certes, ne roule pas au gazole. Le Gouvernement crée là une inégalité de traitement assez surprenante entre les Français.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je suis sûre, monsieur Sermier, que vous allez beaucoup vous investir dans les Assises de la mobilité afin que nous trouvions des solutions pour tous nos concitoyens, quel que soit leur lieu de résidence !

La commission rejette successivement les amendements CD9 et CD10.

Elle en vient à l'amendement CD8 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Les ménages qui ont recours au chauffage au fioul et qui ne peuvent pas investir dans un autre mode de chauffage ne doivent pas être victimes d'assauts répétés, convergents. Actuellement, on vote des augmentations alors que nos concitoyens ne peuvent pas encore bénéficier de dispositifs alternatifs.

Mme la rapporteure pour avis. Avis défavorable pour les mêmes raisons que précédemment.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD13 de M. Martial Saddier.

M. Jean-Marie Sermier. Je propose de passer à une écologie positive, heureuse, c'est-à-dire de voter des mesures alternatives qui font l'objet d'une incitation.

Le présent amendement vise à geler le taux de la TICPE associée au gaz naturel pour véhicule (GNV) et au biométhane carburant (BioGNV) pour éviter de rendre ce carburant moins compétitif que le diesel au 1^{er} septembre 2018.

Mme la rapporteure pour avis. Cet amendement a pour objet de réduire de façon assez substantielle la taxe carbone qui s'applique sur les véhicules circulant au gaz naturel. L'idée mérite qu'on s'y attarde. En effet, le gaz naturel, bien qu'étant une énergie fossile, est beaucoup moins polluant que le gazole, utilisé de manière quasi-exclusive par les transporteurs routiers. Souhaiter favoriser ce carburant moins polluant peut donc paraître judicieux. Toutefois, je ne pense pas que la réduction, puis la stabilisation de la trajectoire carbone à un niveau très bas soit la bonne solution. Cette courbe doit rester orientée à la hausse pour donner une indication claire de notre volonté politique. L'orienter à la baisse ne serait pas un bon signal.

En outre, cette mesure serait particulièrement coûteuse pour le budget de l'État.

Pour toutes ces raisons, je propose le retrait de cet amendement au bénéfice d'autres amendements traitant du gaz naturel que nous examinerons dans un instant, qui sont moins onéreux pour les finances publiques de l'État et pour lesquels j'envisage de donner un avis favorable. À défaut du retrait de cet amendement, j'émettrai un avis défavorable.

M. Jimmy Pahun. Beaucoup de navires fonctionnent au gaz naturel liquéfié (GNL).

Mme la présidente Barbara Pompili. Monsieur Sermier, retirez-vous votre amendement ?

M. Jean-Marie Sermier. Non, parce que vous savez très bien que la consommation d'énergie va continuer à progresser dans le monde, qu'à l'horizon de 2040, même avec les lois votées en France, nous aurons encore besoin d'énergies fossiles comme le pétrole, mais aussi le gaz. Pourquoi ne pas vouloir accorder une fiscalité compétitive à un carburant vertueux ? Plus on utilisera le gaz, moins on aura recours au pétrole.

Personne ne conteste aujourd'hui qu'il est indispensable de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Mais vous pensez, quant à vous, qu'en 2040 nous n'aurons plus besoin de pétrole, plus besoin d'énergies fossiles. Or c'est faux, et toutes les études, d'où qu'elles proviennent, le confirment. Nous souhaitons encourager les transporteurs à utiliser autre chose que le pétrole, par exemple de l'énergie électrique ou de l'hydrogène qu'il faut en effet détaxer. Mais il faut aussi détaxer le gaz.

Mme la rapporteure pour avis. Vous proposez non pas une stabilisation mais une réduction de la trajectoire, et à un niveau très bas ! Je le répète, pour encourager ce secteur nous présenterons des amendements qui, à mon sens, respectent de manière beaucoup plus satisfaisante et cohérente les engagements pris.

M. Jean-Marie Sermier. Votre intervention montre qu'il est possible de trouver une solution. Aussi, je retire cet amendement et j'en défendrai un autre prévoyant une stabilisation en séance publique.

M. Bertrand Pancher. Avec le soutien de la rapporteure !

M. Jean-Marie Sermier. J'espère avoir le soutien de la rapporteure et de la présidente.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je regarde toujours vos propositions avec une grande bienveillance !

M. Jean-Marie Sermier. Je le sais.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD24 de Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Monsieur Djebbari, vous dites qu'une hausse envoie un signal clair, et nous sommes d'accord sur ce point. Il convient donc de taxer aussi le transport le plus polluant qu'est l'avion. Un remboursement sur le kérosène aérien à usage commercial est actuellement pratiqué. Au vu du poids toxique que représentent ces émissions, il vous est proposé de ne pas opérer ce remboursement. Selon un rapport publié par le Réseau Action Climat le jeudi 28 septembre 2017, l'exemption de taxe sur le kérosène représente un manque à gagner pour l'État français de 310 millions d'euros. Exempter le kérosène aérien de cette taxe enverrait un signal négatif et reviendrait à faire porter tout le poids de la fiscalité environnementale sur les particuliers, d'autant que l'impact de l'avion sur le climat a doublé en vingt ans et pourrait tripler d'ici à 2050.

La France occupe l'avant-dernière place en termes de recettes issues de la fiscalité environnementale en Europe, ce qu'il convient de corriger.

Mme la rapporteure pour avis. Cet amendement vise à taxer le kérosène pour avion, qui, il est vrai, est l'un des rares carburants à ne pas l'être. Ce n'est pas la première fois qu'une telle idée, qui peut sembler de bon sens, est défendue devant notre commission.

Pourtant, dans un domaine d'activité où la concurrence est exacerbée, vouloir imposer le kérosène en France seulement ne ferait qu'aggraver les difficultés qu'éprouvent les compagnies françaises face à leurs concurrentes étrangères, compagnies à bas coût ou compagnies du Golfe subventionnées.

Pour qu'une telle mesure soit neutre sur le plan concurrentiel, il conviendrait qu'elle soit applicable au minimum au niveau européen, mais plus sûrement au niveau mondial.

Pour cette raison, j'émet un avis défavorable.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Nous avons envisagé de présenter un tel amendement, mais nous nous sommes aperçus qu'il s'agissait là d'une fausse bonne idée, pour plusieurs raisons.

D'abord, si l'on raisonne sur le marché intérieur domestique, on constate que le produit de la taxe est relativement modeste. Surtout, si l'on considère que l'on doit taxer également les outre-mer, il faudra prévoir soit une exonération soit une subvention, ce qui diminuera là encore le produit de la taxe.

Ensuite, la disposition que vous proposez ne concernerait que le transport aérien français, et au premier chef la compagnie Air France, ce qui ne contribuerait pas à résoudre son problème de compétitivité.

Enfin, une augmentation de 5 ou 10 euros du prix du billet Paris-Toulon par exemple n'entraînera pas un report modal. Très peu de voyageurs, en effet, se tourneront vers un autre moyen de transport comme le bus ou le train.

Voilà toutes les raisons pour lesquelles il s'agit d'une fausse bonne idée. En revanche, il faudra effectivement débattre de cette question lors des assises du transport aérien ; elle relève bien plus du niveau européen et international que national.

M. Matthieu Orphelin. Cela fait des années que je me bats pour que l'on taxe le transport aérien, et je ne vais pas changer d'avis aujourd'hui. Comme vient de le dire Jean-Baptiste Djebbari, il faut trouver rapidement une solution pour taxer les vols intérieurs.

Je rappelle tout d'abord que le transport aérien est l'une des seules activités qui n'est assujettie ni à une taxe sur le carburant, ni à la TVA. Cette situation date de l'époque où il fallait à tout prix développer cette activité. Trouvons une solution, comme l'ont fait d'autres pays par exemple sur les vols intérieurs, en fixant une contribution sur les billets. Faisons preuve d'imagination. En tout cas, il faut parvenir à un résultat cette année ou en 2018. On ne peut pas renvoyer cette question au prochain quinquennat. Comment expliquer que vous devez payer des taxes sur les carburants et la TVA si vous voyagez en train mais rien de cela si vous prenez l'avion ? Faisons preuve d'intelligence collective pour régler le problème.

Mme Mathilde Panot. Madame la rapporteure, vous m'objectez, et l'argument est souvent utilisé, que mon amendement ne peut pas être adopté du fait de la concurrence qui s'exerce dans le secteur. Mais comment allons-nous expliquer à nos concitoyens que seuls les particuliers vont connaître une hausse des taxes, tandis que les grandes entreprises, le secteur aérien et le transport routier en sont exonérés ? Vous me dites qu'il s'agit d'un problème européen et international. Certes. Mais il est regrettable de ne rien prévoir dans ce budget.

Mme Stéphanie Kerbarh. D'un côté, on nous dit que l'on ne peut pas taxer le kérosène au motif que le billet d'avion va augmenter, tandis que de l'autre on taxe le fioul domestique. Comment vais-je pouvoir expliquer cela dans ma circonscription ?

M. Jean-Baptiste Djebbari. En l'occurrence, on dénonce l'inefficacité de la mesure prévue par l'amendement CD24. On ne conteste ni le fond ni la démarche que l'on souhaite engager. Actuellement, les entreprises françaises paient la TVA sur les vols intérieurs, ce que ne fait pas une entreprise comme EasyJet par exemple. En outre, un rendez-vous très important est prévu en 2020 avec l'Organisation de l'aviation civile internationale au cours duquel sera remis en jeu ce grand mécanisme de permis de CO₂ et d'une manière générale

tout ce qui concerne la taxation de ces carburants. Vous avez raison, il ne faut absolument pas occulter ce sujet. J'ajoute que le secteur aérien connaît beaucoup d'innovations telles que le développement des biocarburants ou de l'électrique.

Il reste que cet amendement est une fausse bonne idée. Aussi ne faut-il pas l'adopter, même si j'aimerais bien vous faire plaisir, madame Panot.

Mme la présidente Barbara Pompili. Notre discussion montre bien que ne pas taxer le transport aérien de la même façon que les autres moyens de transport pose problème. Ce serait formidable de trouver une solution d'ici à l'examen du texte en séance publique. Que chacun y contribue !

Mme Mathilde Panot. Il faut prendre garde à ne pas voter des textes creux, voire contre-productifs au motif que certains sujets nécessitent d'autres arbitrages.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle en vient à l'amendement CD25 rectifié de M. Loïc Prud'homme.

Mme Mathilde Panot. Le présent amendement vise à réduire le poids des niches fiscales, notamment celle du transport routier. Il est indiqué, dans l'évaluation préalable des articles de loi de finances réalisée par le Gouvernement que : « *La mesure proposée induit une augmentation du coût des énergies carbonées dont les secteurs industriels les plus énergivores sont préservés, de même que ceux fortement exposés à la concurrence internationale ou bien encore certains secteurs spécifiques comme le transport routier de marchandises ou de voyageurs, les exploitants de taxis ou les exploitants agricoles.* »

L'impact de la hausse de la composante carbone et du rattrapage gazole-essence se répartit à hauteur de 60 % pour les ménages et de 40 % pour les entreprises, ce qui ne nous paraît pas acceptable au vu du poids des entreprises dans le réchauffement climatique.

Mme la rapporteure pour avis. Cet amendement a pour objet de supprimer le remboursement partiel des taxes liées au gazole dont bénéficient certains professionnels de la route.

Au moment où le Gouvernement et la majorité parlementaire décident de prendre de vigoureuses mesures fiscales destinées à lutter contre la pollution résultant notamment du gazole, on peut, en effet, légitimement s'interroger sur l'intérêt de cette disposition. Pour autant, il me paraît difficile d'adopter une mesure aussi radicale sans s'inquiéter de ses conséquences.

Quelles seraient les répercussions financières sur le coût du transport de marchandises ?

Quelles seraient les conséquences sur la compétitivité des entreprises et sur l'emploi dans le secteur ?

Quelles seraient les conséquences en matière de concurrence européenne ?

En l'absence d'étude sur l'impact d'une mesure aussi significative, la sagesse recommande de ne pas se précipiter. Votre amendement a néanmoins le mérite de poser une vraie question et d'initier un débat nécessaire. Je souhaite que le Gouvernement nous apporte des réponses, et notamment des chiffres précis sur les conséquences d'une telle mesure.

Nous examinons aujourd'hui le premier budget de la législature. Nul doute que la question que vous posez aura d'autres occasions d'être débattue. Dans l'attente, je vous demande de retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme Mathilde Panot. Effectivement, les réponses que pourra donner le Gouvernement seront intéressantes.

Vous dites que l'on ne connaît pas l'impact d'une telle mesure sur le transport des marchandises. Peut-être cela incitera-t-il à développer le ferroutage, mode de transport que nous souhaitons tous encourager.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD26 de Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. J'espère que vous ne me direz pas, cette fois, que cet amendement est trop extrême.

Nous proposons de supprimer les niches fiscales réservées aux industries les plus consommatrices d'énergies fossiles, notamment parce que le prix du carbone pour les entreprises soumises au régime de quotas de gaz à effet de serre est moins élevé que la taxe carbone. Par ailleurs, nous proposons que les tarifs soient indexés sur l'année 2017, alors qu'ils le sont actuellement sur 2013.

Mme la rapporteure pour avis. Les installations grandes consommatrices d'énergie, pour reprendre la terminologie du droit communautaire, regroupent un grand nombre d'activités allant des industries pétrochimiques aux industries métallurgiques en passant par la filière automobile, l'aéronautique, l'acier, l'aluminium, le verre, le ciment, la céramique. Bref, il s'agit de presque toute l'industrie lourde.

Là encore, il me paraît difficile de voter une mesure qui peut avoir d'importantes répercussions en termes de concurrence, d'emploi, d'activité. Une étude d'impact, que nous n'avons évidemment pas pu obtenir compte tenu des délais très courts qui sont les nôtres, me semble indispensable.

La question que vous posez est éminemment intéressante et c'est avec grand intérêt que nous écouterons la réponse du Gouvernement, si le débat arrive en séance.

En l'absence d'une étude d'impact, vous comprendrez que je ne puisse donner qu'un avis défavorable.

Mme Mathilde Panot. Je rappelle que quatre-vingt-dix entreprises – pétrole, charbon, etc. – sont responsables de 50 % du réchauffement climatique et de 30 % de l'élévation du niveau des mers. Je sais que la jurisprudence actuelle considère que la libre

entreprise est supérieure à l'intérêt général, mais il va bien falloir s'attaquer à ce problème si l'on veut mener une politique écologique sérieuse.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD29 de la rapporteure pour avis.

Mme la rapporteure pour avis. Cet amendement a pour objet d'actualiser les valeurs inscrites en 2015 dans la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, pour les mettre en conformité avec celles qui figurent dans le projet de loi de finances pour 2018.

L'objectif fixé pour 2030 est également revalorisé, puisqu'il passe de 100 à 170 euros la tonne de carbone, en tenant compte de l'augmentation annuelle de 10,40 euros, comme le prévoit la trajectoire.

M. Bertrand Pancher. Je trouve cet amendement très intéressant, puisqu'il permet d'ouvrir le débat, mais je regrette que l'on propose une telle mesure à travers un amendement qui ne suscite pas une vraie réflexion et une discussion.

L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) estime que, pour atteindre l'objectif de réduction des gaz à effet de serre, le prix de la tonne de carbone devra être supérieur à 200 euros. Bien évidemment, l'horizon de 2030 est soutenable. Toutefois, et c'est regrettable, nous ne pouvons pas engager un vrai débat sur ce sujet, car nos concitoyens vont immédiatement s'affoler face à une augmentation aussi importante. Cette hausse n'a de sens que si elle entraîne, comme c'est le cas dans les pays d'Europe du nord, des restitutions en direction des entreprises et des particuliers les plus démunis.

J'aimerais qu'on puisse ouvrir le débat et que le Gouvernement prenne des mesures, après concertation avec l'ensemble des organisations concernées – le MEDEF, les associations chargées de lutter contre la pauvreté, etc.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Monsieur Pancher, nous partageons la philosophie de cet amendement que nous soutenons. Je rappelle qu'il existe déjà des dispositions en faveur des ménages les plus modestes, comme le chèque énergie, la prime à la conversion, la prime coup de pouce économies d'énergie, etc.

Madame Panot, nous n'allons pas occulter les secteurs qui sont exonérés de la contribution carbone alors qu'ils contribuent fortement à la pollution. En revanche, le débat n'est pas tout à fait mûr. Nous avons trois mois pour en débattre dans le cadre des assises de la mobilité.

Mme la rapporteure pour avis. Monsieur Pancher, on ne peut que se réjouir de cet amendement. D'abord parce qu'il vient pallier une absence de dispositif pour la période 2020-2030 dans la loi relative à la transition énergétique. Ensuite parce qu'il fixe un cap qui pourra toujours être modifié par la suite. Proposer de porter à 170 euros la tonne de carbone pour 2030 peut vous paraître en deçà des ambitions affichées par notre groupe, mais c'est un objectif plus qu'ambitieux puisqu'il nous placera à la troisième place européenne, seules la Suède et la Norvège ayant fixé des caps supérieurs.

M. Bertrand Pancher. Je le répète, je me réjouis de cet amendement et je le soutiendrai. J'espère seulement qu'il ne sera pas examiné en séance publique à une heure du matin, lorsqu'il y aura cinq députés d'un côté et trois de l'autre. J'espère aussi que le ministre pourra nous dire quel sera le gain pour l'État, quel pourcentage sera consacré à des incitations fiscales pour favoriser la transition énergétique et la diminution des inégalités, et quels seront les engagements du Gouvernement dans le cadre d'une loi de finances pluriannuelle ? Je parie que nous n'aurons pas de réponse. Or sans engagement gouvernemental, cela ne tiendra pas.

Mme Mathilde Panot. Je rappelle que, lors de l'examen du projet de loi mettant fin à la recherche et à l'exploitation des hydrocarbures, Nicolas Hulot lui-même a déclaré qu'il sentait le poids des lobbies sur ses épaules. Cet article nous pose problème, pour deux raisons. Tout d'abord, en ce qui concerne l'aide aux ménages les plus modestes, un chèque énergie de 200 euros paraît limité dès lors que la facture moyenne s'élève à 1 400 euros par an. Ensuite, on peut se féliciter de l'augmentation du prix de la tonne de carbone d'ici à 2030, mais la portée d'une telle mesure est réduite par le maintien d'exemptions pour des raisons liées à la concurrence. À cet égard, nous aurons un problème de confiance – un mot que la majorité aime utiliser – tant que cette question n'aura pas fait l'objet d'une véritable réflexion.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 9 modifié.

Après l'article 9

La commission examine les amendements identiques CD30 de la rapporteure pour avis, CD11 de M. Martial Saddier et CD18 de M. Bruno Millienne.

Mme la rapporteure pour avis. L'amendement CD30 a pour objet d'élargir aux véhicules professionnels routiers de transport de marchandises circulant au gaz naturel le remboursement partiel de taxes qui ne concerne pour l'instant que les véhicules fonctionnant au gazole. Dans la mesure où le gaz naturel est beaucoup moins polluant, il est paradoxal qu'il soit moins bien traité que le diesel. Un alignement de la fiscalité des deux carburants paraît donc nécessaire.

M. Jean-Marie Sermier. Cette fois, nous sommes d'accord, madame la rapporteure. Il serait en effet curieux que les transporteurs routiers qui, ayant fait le choix d'une énergie beaucoup moins polluante et contribuant ainsi à l'amélioration de la qualité de l'air, soient plus taxés que les autres.

M. Bruno Millienne. Il est important pour nous que le gaz naturel bénéficie au moins des mêmes avantages fiscaux que le gazole.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Pour notre part, nous étions favorables à un plafonnement de la TICPE plutôt qu'à un classement du Gaz naturel pour véhicule (GNV) parmi les carburants professionnels car nous souhaitions éviter de créer de nouvelles dépenses

fiscales. Mais face à un tel consensus, nous ne pouvons que nous ranger à votre avis et voter ces amendements.

*La commission **adopte** ces amendements.*

Puis elle examine l'amendement CD31 de la rapporteure pour avis.

Mme la rapporteure pour avis. Cet amendement, qui s'inscrit dans la même logique que l'amendement CD30, a pour objet d'aligner sur le régime du gazole les véhicules de transport de passagers fonctionnant au gaz naturel.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Elle examine ensuite l'amendement CD20 de M. Jean-Baptiste Djebbari.

M. Matthieu Orphelin. La trajectoire de la composante carbone prévue à l'article 9 nous semble devoir être étendue à d'autres gaz à effet de serre que le CO₂, notamment les gaz hydrofluorocarbures (HFC). Il s'agit, non pas d'une taxe punitive, comme je l'ai entendu dire tout à l'heure, mais bien d'un dispositif équilibré de type « bonus-malus », puisque la taxation des gaz HFC serait couplée à un mécanisme de suramortissement afin que les entreprises puissent investir dans des machines frigorifiques fonctionnant avec des gaz de substitution. La part des gaz HFC dans les émissions de gaz à effet de serre, qui atteint 5 % en France, a beaucoup augmenté ces dernières années alors que, dans les pays où ces gaz sont taxés, les quantités consommées ont fortement diminué.

Je précise que l'amendement ne concerne que les installations fixes, compte tenu de la problématique spécifique du transport frigorifique, qui est exposé à la concurrence internationale.

*Suivant l'avis **favorable** de la rapporteure pour avis, la commission **adopte** l'amendement.*

Elle est ensuite saisie, en discussion commune, des amendements CD19 de M. Jean-Baptiste Djebbari et CD23 de M. Matthieu Orphelin.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Je laisse à M. Orphelin le soin de défendre l'amendement CD19.

*L'amendement CD23 est **retiré**.*

M. Matthieu Orphelin. J'indique d'emblée que je retire l'amendement CD23, qui est de repli.

L'amendement CD19 vise, là encore, à créer un dispositif incitatif dans le domaine de la gestion des déchets. Ce dispositif consiste, d'une part, à augmenter un peu plus que prévu la Taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) appliquée aux décharges et à

l'incinération et, d'autre part, à diminuer la TVA payée par les collectivités sur les actions de prévention et de tri des déchets. Actuellement, la mise en décharge d'une tonne de déchets est en effet beaucoup moins onéreuse que son recyclage. Dès lors, il sera difficile d'atteindre l'objectif fixé dans la loi de transition énergétique d'une diminution de moitié des quantités de déchets mis en décharge d'ici à 2025. Je précise qu'en 2018, l'augmentation de la TGAP serait symbolique puisqu'elle serait limitée à un euro la tonne ; elle ne prendrait toute sa mesure, comme la baisse de TVA qui l'accompagne, qu'à partir de 2019. Un tel dispositif serait rentable pour les collectivités, car le gain lié à la baisse de la TVA sera plus important que la hausse de la TGAP. Au fil du temps, plus elles développeront la prévention et la gestion des déchets, plus elles gagneront d'argent. Il s'agit donc d'un mécanisme réellement incitatif.

Je conclurai en rappelant qu'actuellement, chaque fois qu'une collectivité investit un euro dans la prévention des déchets, elle économise deux euros sur la gestion des déchets. Ce dispositif vertueux nous permettrait de nous engager résolument dans une diminution de la quantité de déchets.

Mme la rapporteure pour avis. Avis favorable.

M. Bertrand Pancher. Il me semble que les collectivités et les producteurs de déchets devraient être associés à cette discussion. J'ai toujours été favorable à une augmentation de la TGAP, mais n'oublions pas que l'on taxe, ici, les déchets ultimes. Or, un certain nombre de déchets échappent au tri. Il conviendrait donc également d'encourager davantage celui-ci, car là est le véritable problème en France.

Par ailleurs, si j'en crois les calculs rapides que je viens d'effectuer, la TGAP passerait de 30 euros à 70 euros la tonne en 2025 et représenterait donc un coût de 300 millions, alors que la baisse de la TVA ne représenterait, quant à elle, que 60 millions. Une telle mesure risque donc de susciter de vives réactions de la part des collectivités qui, pour le moment, ne me semblent pas avoir été consultées. En tout cas, les représentants de l'association AMORCE, qui accompagne les collectivités dans ce domaine, m'ont confirmé qu'ils la découvriraient, et ils craignent surtout qu'elle n'entraîne une augmentation relativement importante du coût des déchets pour les collectivités.

Certes, il faut s'orienter vers une augmentation de la taxation des déchets ultimes, mais cela ne peut avoir de sens que si nous engageons un véritable débat avec les collectivités et les émetteurs de déchets et si nous incitons à renforcer le tri pour réduire la quantité des déchets ultimes.

M. Matthieu Orphelin. C'est un sujet sur lequel j'ai eu, dans le cadre de mes précédentes fonctions à l'ADEME, de longues années de discussions avec la Fédération nationale des activités de la dépollution et de l'environnement (FNADE) et avec AMORCE. Chacun sait qu'en l'état actuel des choses, nous n'atteindrons pas les objectifs fixés dans la loi. Je ne veux pas m'exprimer à la place d'AMORCE, mais il me semble que leur principale préoccupation est liée au fait qu'une bonne partie des produits échappe aux actions qui peuvent être menées dans le cadre des filières à responsabilité élargie des producteurs. Leur souhait serait donc qu'une taxe « amont » soit enfin créée. Mais si jamais celle-ci voyait le jour, ils seraient gagnants avec le dispositif proposé puisque, je le rappelle – je ne partage pas vos analyses sur ce point, monsieur Pancher –, dès la première année, les collectivités gagneront davantage qu'elles n'auront à déboursier.

Par ailleurs, je peux comprendre les jeux de posture des uns et des autres dans ce domaine, mais la FNADE sait bien qu'une augmentation de la TGAP sur la mise en décharge bénéficierait également aux entreprises du secteur des déchets car elle dynamiserait enfin nos investissements dans la prévention, le tri et la valorisation organique des déchets. Ce dispositif ne ferait que des gagnants.

Mme la rapporteure pour avis. J'ai également eu de longs échanges avec les représentants d'AMORCE, et ils ont convenu que leurs propositions et cet amendement n'étaient pas forcément antinomiques. Bien entendu, ils déplorent qu'une fois de plus, nous agissions sur la phase ultime et que les collectivités, le contribuable et les entreprises productrices de déchets recyclables soient de nouveau sollicités, plutôt que les entreprises productrices de déchets non recyclables. Cette question, qui touche au droit européen et au droit international car beaucoup de produits sont concernés, doit faire l'objet d'une réflexion au long cours. En tout état de cause, elle ne sera pas tranchée à l'occasion de ce débat budgétaire.

M. Bertrand Pancher. Je précise tout de même que le montant la redevance « déchets » va atteindre 100 euros par personne, soit un tiers d'un SMIC pour un ménage. Certes, l'augmentation n'est pas très importante sur un an, mais c'est tout de même très lourd. J'ajoute que les collectivités seront vent debout contre une telle mesure. Au demeurant, l'idée est bonne, mais je ne comprends pas que l'on n'ait pas lancé une véritable réflexion sur la politique des déchets pour prendre, parallèlement à l'augmentation de la TGAP, des mesures incitatives afin de réduire le volume des déchets mis en décharge. En somme, je trouve dommage que l'on traite le problème à travers le seul prisme de l'augmentation de la TGAP.

M. Matthieu Orphelin. Même si nous nous rejoignons sur de nombreux points, monsieur Pancher, je ne partage pas votre analyse, en l'espèce. Ce qui coûte cher, c'est la gestion des déchets telle qu'elle est organisée : les coûts augmentent inexorablement de 2 % à 3 % par an depuis des décennies. Grâce au dispositif que nous proposons, lorsqu'une collectivité investira davantage dans la prévention des déchets, elle gagnera de l'argent. Il ne s'agit donc surtout pas d'une simple augmentation de la TGAP, puisque nous proposons de baisser simultanément la TVA sur la prévention, le recyclage et la valorisation organique. Les collectivités attendent un tel signal. Dès la première année, elles seront gagnantes, car les entreprises paieront un tout petit peu plus au début.

Sous la législature précédente, vous avez voté une mesure importante, la généralisation du tri « cinq flux » dans les entreprises, mais celui-ci ne se met pas en place assez rapidement. Il est donc très important de leur envoyer également un signal. Rappelez-vous les chiffres de l'ADEME : pour une entreprise qui s'intéresse aux économies de ressources, le gain sera dix fois plus important que le coût du diagnostic, dès la première année.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements CD14 de M. Martial Saddier et CD32 rectifié de la rapporteure pour avis.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD14 vise à prolonger jusqu'à décembre 2023 le dispositif de suramortissement actuellement appliqué pour l'achat d'un véhicule de 3,5 tonnes et plus roulant au GNV.

Mme la rapporteure pour avis. L'amendement CD14 a pour objet de proroger pendant six années supplémentaires l'avantage fiscal accordé en 2016 et 2017 aux entreprises possédant des véhicules fonctionnant au gaz naturel. Il semble en effet que cet avantage fiscal soit incitatif. Il participe d'un dispositif ayant pour finalité de parvenir à un objectif de 10 % de poids lourds circulant au GNV d'ici à dix ans. Toutefois, les lois de finances ont un caractère annuel de sorte que la prorogation de cette mesure sur une durée cinq ans risque d'être jugée inconstitutionnelle. C'est la raison pour laquelle je demande à M. Sermier de retirer cet amendement au profit de l'amendement CD32, qui est certes plus modeste, puisqu'il propose, comme cela fut le cas fin 2016, de proroger cette mesure pendant une année seulement, mais qui présente le double avantage d'engager les finances publiques de la nation sur une durée plus raisonnable et d'avoir plus de chance de franchir le cap du contrôle de constitutionnalité. Si l'amendement CD14 était maintenu, j'y serais défavorable.

M. Jean-Marie Sermier. Par pragmatisme, je me rallie à l'amendement de la rapporteure pour avis et je retire l'amendement CD14.

L'amendement CD14 est retiré.

La commission adopte l'amendement CD32 rectifié.

Article 22 : *Trains d'équilibre du territoire : traduction, dans le compte d'affectation spéciale, des conséquences du transfert de lignes TET aux régions*

La commission examine l'amendement CD28 de Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Nous voterons contre l'article 22, car, croyant au rôle de planification de l'État stratège, nous sommes opposés à la régionalisation des services publics. En outre, cette disposition nous paraît incohérente avec la baisse de 450 millions des dotations de l'État aux régions. C'est pourquoi l'amendement CD28 vise, à tout le moins, à porter la contribution de l'État aux régions à hauteur de 641,2 millions d'euros, soit un apport supplémentaire de 500 millions d'euros. Plusieurs associations s'accordent en effet à dire qu'il manquerait un peu plus d'un milliard d'euros pour moderniser le réseau ferré, les lignes Intercités et le transport de marchandises. Ce rattrapage nous paraît donc nécessaire si nous ne voulons pas que les Trains d'équilibre du territoire (TET) soient condamnés.

Mme la rapporteure pour avis. Cet amendement semble résulter d'un malentendu. Il est en effet question, dans son exposé sommaire, de la rénovation du réseau ferré. Or le compte d'affectation spéciale concerné par l'article 22 du projet de loi de finances n'est absolument pas consacré aux dépenses liées à l'infrastructure ; il concerne le déficit d'exploitation des services TET et l'acquisition des matériels roulants. Il s'agit notamment de verser à SNCF Mobilités une compensation pour le déficit de son activité « TET ». Ce n'est pas SNCF Mobilités qui est responsable de l'état du réseau ferré, mais SNCF Réseau.

Je demande donc aux auteurs de l'amendement de bien vouloir le retirer. Personne ne conteste l'utilité et l'urgence de rénover l'infrastructure ferroviaire française, mais le compte d'affectation spéciale n'est pas l'outil adapté.

Par ailleurs, compte de la répartition du produit de la recette concernée, si vous augmentez le montant de 500 millions d'euros, vous privez l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) de cette somme. Or, celle-ci contribue de manière importante au financement des infrastructures que vous appelez de vos vœux.

Mme Mathilde Panot. Je vérifierai ce point, et je retire l'amendement.

L'amendement est retiré.

La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 22 sans modification.

Article 23 : *Fixation des recettes et élargissement des dépenses du compte d'affectation spéciale « Transition énergétique »*

La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 23 sans modification.

Article 24 : *Bonus-malus automobile. Modification du barème du malus automobile (compte d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres »)*

La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 24 sans modification.

Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du lundi 9 octobre 2017 à 18 heures

Présents. - Mme Pascale Boyer, M. Jean-François Cesarini, M. Jean-Charles Colas-Roy, M. Vincent Descoeur, M. Jean-Baptiste Djebbari, Mme Stéphanie Kerbarh, M. Jean-Claude Leclabart, Mme Sandra Marsaud, M. Bruno Millienne, M. Adrien Morenas, M. Matthieu Orphelin, M. Jimmy Pahun, M. Bertrand Pancher, Mme Sophie Panonacle, Mme Mathilde Panot, Mme Zivka Park, Mme Barbara Pompili, Mme Véronique Riotton, Mme Laurianne Rossi, Mme Nathalie Sarles, M. Jean-Marie Sermier, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - Mme Bérangère Abba, M. Christophe Arend, Mme Sophie Auconie, Mme Nathalie Bassire, Mme Valérie Beauvais, M. Christophe Bouillon, Mme Danielle Brulebois, M. Lionel Causse, Mme Bérangère Couillard, Mme Jennifer De Temmerman, M. Jean-Luc Fugit, M. Jacques Krabal, M. David Lorion, Mme Aude Luquet, Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, M. Ludovic Pajot, M. Alain Perea, M. Napole Polutele, M. Loïc Prud'homme, M. Thierry Robert, M. Martial Saddier, M. Gabriel Serville, M. Vincent Thiébaud