

# ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**XV<sup>e</sup> Législature**

SESSION ORDINAIRE DE 2019-2020

Séances du jeudi 17 octobre 2019

## Compte rendu intégral



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



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

# SOMMAIRE GÉNÉRAL

---

1 <sup>re</sup> séance .....	9145
2 <sup>e</sup> séance .....	9185
3 <sup>e</sup> séance .....	9233

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**SESSION ORDINAIRE DE 2019-2020**

27<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**1<sup>re</sup> séance du jeudi 17 octobre 2019**

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



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

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE M. DAVID HABIB

### 1. **Projet de loi de finances pour 2020** (p. 9147)

#### *PREMIÈRE PARTIE (SUITE)* (p. 9147)

#### Article 18 (*appelé par priorité*) (p. 9147)

Amendements n<sup>os</sup> 443, 1629

M. Joël Giraud, rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire

Amendement n<sup>o</sup> 1574

Amendements n<sup>os</sup> 1968, 2421

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Amendements n<sup>os</sup> 2423, 2429

Amendements n<sup>os</sup> 2928, 620, 2430, 1660

Amendements n<sup>os</sup> 397, 514, 863, 1205, 1636, 2673, 2273

Amendements n<sup>os</sup>, 1852, 2531, 2433, 2491, 1897, 1562, 1993

Amendement n<sup>o</sup> 1536

Amendements n<sup>os</sup> 2060, 520, 3001

Amendements n<sup>os</sup> 2431, 2432 et 2929, 2435

Amendement n<sup>o</sup> 1995

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

Amendements n<sup>os</sup> 600, 864, 1253, 2628

Amendements n<sup>os</sup> 168, 615, 866, 1456, 867

Amendements n<sup>os</sup> 169, 626

Après l'article 18 (*amendements appelés par priorité*) (p. 9162)

Amendements n<sup>os</sup> 41, 868, 39, 869

Amendement n<sup>o</sup> 1572

Amendement n<sup>o</sup> 2441 et 2274

Amendements n<sup>os</sup> 2586, 2175 rectifié

Amendement n<sup>o</sup> 1589 et 1591

Article 19 (*appelé par priorité*) (p. 9164)

M. Christophe Jerretie

Amendements n<sup>os</sup> 123, 975

Amendement n<sup>o</sup> 1010, 1820, 2213

Amendements n<sup>os</sup> 2668, 1637, 1144

Amendements n<sup>os</sup> 2201, 1630 et 2205, 2208, 2168

Amendements n<sup>os</sup> 495, 3035, 972

Après l'article 19 (*amendements appelés par priorité*) (p. 9168)

Amendement n<sup>o</sup> 2277

Amendements n<sup>os</sup> 1001, 2171, 2585

Amendements n<sup>os</sup> 2523, 1638, 2174

Article 20 (*appelé par priorité*) (p. 9169)

M. Christophe Jerretie

M. Robin Reda

Amendements n<sup>os</sup> 1650, 1739

*Suspension et reprise de la séance* (p. 9172)

Amendements n<sup>os</sup> 2437, 1849, 2526, 2239, 1855, 2839 rectifié, 398, 2436 rectifié, 1891, 2494, 1639

Amendements n<sup>os</sup> 871, 1215

Amendement n<sup>o</sup> 246

Amendements n<sup>os</sup> 444, 1796, 3002, 3013 (sous-amendement)

Après l'article 20 (*amendements appelés par priorité*) (p. 9179)

Amendements n<sup>os</sup> 1648, 1317, 1223, 2177

Après l'article 2 (*suite*) (p. 9180)

Amendement n<sup>o</sup> 645

M. Gérald Darmanin, ministre de l'action et des comptes publics

Amendements n<sup>os</sup> 485, 584, 1127, 1191, 2560

Amendements n<sup>os</sup> 2964, 598, 1533

### 2. **Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 9183)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. DAVID HABIB

### vice-président

**M. le président.** La séance est ouverte.

*(La séance est ouverte à neuf heures.)*

1

## PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2020

### *Première partie (suite)*

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la première partie du projet de loi de finances pour 2020 (n<sup>os</sup> 2272, 2301).

Hier soir, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant aux amendements portant article additionnel après l'article 2.

À la demande du Gouvernement, nous examinons ce matin par priorité les articles n<sup>os</sup> 18, 19 et 20, ainsi que les amendements portant article additionnel après ces articles.

### **Article 18** *(appelé par priorité)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n<sup>os</sup> 443 et 1629.

L'amendement n<sup>o</sup> 443 de M. Damien Abad est défendu.

La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1629.

**Mme Véronique Louwagie.** L'article 18 prévoit une modification du barème du malus pour l'année 2020, une nouvelle augmentation qui s'ajoute à celle déjà opérée par la loi de finances pour 2019, ce qui aura une incidence importante pour nos concitoyens.

L'objectif affiché du Gouvernement est d'inciter à l'achat de véhicules propres, au travers du bonus, et de décourager l'achat des modèles plus polluants au travers du malus. Mais ce nouveau barème pénalise des modèles relativement récents parmi lesquels figurent des véhicules très utilisés par nos concitoyens. En fait, le Gouvernement utilise surtout la motivation de l'écologie pour engranger des recettes supplémentaires, portant préjudice aux automobilistes, surtout dans les territoires ruraux, ce qui, à l'heure actuelle, ne paraît pas opportun.

Il serait préférable d'agir de manière préventive et de conduire une politique écologique globale, plutôt que de recourir à cette fiscalité punitive.

**Mme Élisabeth Borne,** *ministre de la transition écologique et solidaire.* C'est faux !

**Mme Véronique Louwagie.** Mais si, madame la ministre, c'est ce que vous faites en ponctionnant une nouvelle fois le porte-monnaie de nos concitoyens, en modifiant encore ce barème. Nous avons besoin de stabilité, d'une orientation à moyen et long termes – ce qui nous fait totalement défaut. Réviser chaque année le barème du bonus-malus n'est véritablement pas souhaitable. Je vous propose donc, par cet amendement, de supprimer l'article 18.

**M. le président.** La parole est à M. Joël Giraud, rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, pour donner l'avis de la commission.

**M. Joël Giraud,** *rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.* L'article 18 organise le passage du barème NEDC – nouveau cycle européen de conduite – vers le barème WLTP – procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers –, lequel a été conçu au niveau international afin d'être plus fiable.

Pour être très clair, je m'opposerai à tout amendement modifiant la structure même de cet article négocié longuement avec l'ensemble des constructeurs. Il me semble que nous sommes parvenus à un équilibre convenable pour tous. Je donnerai donc un avis défavorable à tous les amendements de suppression et à tous les amendements qui, ultérieurement, viseront à modifier ce barème sur un point ou sur un autre.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre de la transition écologique et solidaire, pour donner l'avis du Gouvernement.

**Mme Élisabeth Borne,** *ministre de la transition écologique et solidaire.* Le Gouvernement est naturellement défavorable aux amendements de suppression de cet article important, qui revoit le système de malus afin d'intégrer des nouvelles normes de calcul qui apparaissent plus fiables. Le fait que les normes en vigueur reflètent mal les émissions des véhicules en conditions réelles de fonctionnement a suscité d'importantes interrogations parmi les citoyens européens. Il convient donc de s'appuyer sur ces nouvelles normes, qui rendent mieux compte des émissions réelles des véhicules.

Par ailleurs, l'article 18 renforce effectivement le malus, comme c'est le cas depuis des années, en baissant son seuil de déclenchement, en conformité avec les règles européennes qui augmentent les exigences relatives aux émissions moyennes des flottes vendues en Europe.

Je ne partage absolument pas l'idée qu'il s'agit d'une fiscalité punitive : ce n'est pas une fiscalité de rendement, mais une fiscalité visant à donner de bons signaux à nos concitoyens. Tous les modèles étant disponibles avec des émissions inférieures au seuil de déclenchement du malus, c'est au moment de l'achat qu'il convient d'orienter les ménages vers les véhicules les moins polluants, qui sont aussi moins consommateurs et pèsent donc moins sur leur pouvoir d'achat. J'estime qu'il est extrêmement vertueux de donner ces signaux pour orienter les achats.

Nous assistons à une réaugmentation des émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des véhicules vendus en France, alors même que les performances de chaque modèle ont été améliorées. C'est dû au fait que les choix s'orientent vers des véhicules très lourds, consommant beaucoup et émettant beaucoup de CO<sub>2</sub>. Tout l'objet de ce malus est de guider les choix à l'achat vers des véhicules moins consommateurs et moins émetteurs de gaz à effet de serre.

**M. le président.** La parole est à M. Raphaël Schellenberger.

**M. Raphaël Schellenberger.** Vous vous êtes lancés, monsieur le rapporteur général, madame la ministre, dans des explications très techniques, voire parfois technocratiques, vous cachant derrière des négociations européennes. Mais la réalité, c'est qu'avec ce nouveau système, vous allez pénaliser et taxer tout le monde. Nous n'avons pas pour habitude de citer des marques, mais il faut que les Français comprennent bien : même la Renault Twingo, petite voiture peu polluante par excellence, va être taxée, de l'ordre de 1 % de son prix d'achat !

**Mme Élisabeth Borne, ministre et plusieurs députés des groupes LaREM et MODEM.** C'est faux !

**M. Jean-Charles Colas-Roy.** Refaites vos calculs !

**M. Raphaël Schellenberger.** S'il ne s'agit pas d'une fiscalité déguisée, s'il ne s'agit pas d'un moyen de faire peser de nouvelles taxes sur les Français, c'est à n'y rien comprendre !

La réalité, c'est que tout le monde va être taxé pour masquer l'incohérence de votre politique énergétique, votre incapacité à élaborer une véritable stratégie dans le cadre de la programmation pluriannuelle de l'énergie – PPE. Vous présentez les automobilistes comme des coupables et comme les responsables principaux de la pollution, alors que vous encouragez la consommation de gaz pour le chauffage individuel plutôt que de favoriser un système électrique particulièrement vertueux en France, et alors que vous oubliez d'accorder les moyens nécessaires à la modernisation des bâtiments de l'État, dont les vieux systèmes de chauffage sont polluants. Et vous pointez du doigt des Français qui n'ont parfois pas les moyens de s'équiper, même de petits véhicules peu polluants, dont le prix augmente de l'ordre de 1 %.

**Plusieurs députés des groupes LaREM et MODEM.** C'est faux !

**M. le président.** La parole est à Mme Emmanuelle Ménard.

**Mme Emmanuelle Ménard.** Je ne peux que soutenir les propos de M. Schellenberger. Je me trouvais, samedi matin, chez un concessionnaire...

**M. Jean-Charles Colas-Roy.** Ça fait plaisir !

**M. le président.** Je vous prie d'écouter Mme Ménard.

**Mme Emmanuelle Ménard.** Je ne vois pas pourquoi le fait que je sois allée chez un concessionnaire samedi matin vous fait réagir. Certains députés se rendent sur le terrain...

**M. Jean-Charles Colas-Roy.** Attaque gratuite !

**Mme Emmanuelle Ménard.** Le concessionnaire, avec qui je discutais de la question du bonus-malus, m'expliquait donc qu'au cours des cinq années à venir, un certain nombre de modèles, et notamment les plus petits disponibles chez lui, seraient arrêtés au profit d'autres véhicules certes moins polluants mais beaucoup plus gros et donc beaucoup plus coûteux.

**Un député du groupe LaREM.** C'est faux !

**Mme Emmanuelle Ménard.** C'est pourtant ce qu'il m'a dit. C'est pour cette raison que nous proposons de ne pas comptabiliser uniquement la quantité de CO<sub>2</sub> émise par un véhicule, mais plus globalement les émissions de tous les gaz polluants, afin de ne pas pénaliser une fois de plus les personnes utilisant ce type de petits véhicules, qui ne sont pas nécessairement les plus riches en France.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Vous pouvez penser qu'il n'est pas important de réduire les émissions de gaz à effet de serre, et donc contester la stratégie du Gouvernement.

**Mme Véronique Louwagie.** Ce n'est pas ce que nous avons dit !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** C'est votre choix. Mais il ne faut pas non plus induire en erreur nos concitoyens. Il est parfaitement faux de dire que les petits modèles feront l'objet d'un malus. La Twingo que vous évoquez, monsieur Schellenberger, émet entre 100 et 110 grammes de CO<sub>2</sub> : elle n'est donc pas concernée par le malus. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Bien sûr ! C'est ça, la réalité !

(*Les amendements identiques n° 443 et 1629 ne sont pas adoptés.*)

**M. le président.** L'amendement n° 1574 de Mme Emmanuelle Ménard est défendu.

(*L'amendement n° 1574, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 1968 et 2421, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Damien Pichereau, pour soutenir l'amendement n° 1968.

**M. Damien Pichereau.** Nous avons passé un contrat de filière ambitieux prévoyant, pour l'année 2020, la vente de 100 000 véhicules électriques. Nous avons, dans le projet de loi d'orientation des mobilités, fixé des objectifs pour que les entreprises acquièrent des véhicules à très faibles émissions. Les flottes d'entreprise sont un levier majeur pour développer ce type de véhicules, et disposer d'un parc de véhicules d'occasion d'ici trois ou quatre ans.

Or, à l'heure actuelle, le coût total de possession d'un véhicule électrique n'est, sans aide, absolument pas compétitif avec celui d'un véhicule thermique. Comme nous savons tous que le bonus n'est pas éternel, je propose de rehausser le plafond de suramortissement sur ces véhicules, qui passerait de 30 000 à 45 000 euros, afin de correspondre aussi bien aux attentes des entreprises, notamment en termes d'autonomie – un véhicule avec plus d'autonomie coûte évidemment plus cher – qu'au parc actuellement disponible sur le marché.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour soutenir l'amendement n° 2421.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Cet amendement de la commission du développement durable est quasiment identique à celui que vient de défendre M. Pichereau. Il vise à faire évoluer le barème d'amortissement des véhicules électriques afin, vous l'avez compris, d'accentuer l'incitation à leur acquisition.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Ces deux amendements devraient être discutés en seconde partie du projet de loi de finances : en les votant en première partie, on créerait un effet d'aubaine. Je vous demande donc de les retirer et de les représenter en seconde partie – plus d'un quart des amendements sont d'ailleurs dans cette situation.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je comprends le sens des amendements, mais je pense que les valeurs prévues prennent déjà en compte la situation des véhicules électriques, d'autant que le calcul se fait hors batterie. Les seuils actuellement prévus me paraissent suffisants pour encourager l'usage des véhicules électriques. Je vous propose de retirer ces amendements.

*(Les amendements n° 1968 et 2421 sont retirés.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 2423.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis.** C'est le même amendement, mais cette fois concernant l'amortissement des hybrides rechargeables. Mme la ministre et M. le rapporteur général ayant déjà donné leurs arguments, je le retire.

*(L'amendement n° 2423 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur général, pour soutenir l'amendement n° 2429.

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Il s'agit de repousser d'un mois le moment où l'organisme certificateur va modifier les dossiers des constructeurs avec la nouvelle formule de la puissance administrative : la date passe d'octobre à novembre.

*(L'amendement n° 2429, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 2928 de la commission des finances est rédactionnel.

*(L'amendement n° 2928, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n° 620.

**Mme Marie-Christine Dalloz.** Cet amendement propose une grille différente de celle que vous souhaitez instaurer. Le Gouvernement s'était en effet engagé à baisser le seuil de déclenchement du malus de 3 grammes de CO<sub>2</sub> par an sur l'ensemble du quinquennat. Or, pour l'année 2020, le compte n'y est pas : la progression est trop rapide. Ainsi, le seuil de déclenchement du barème est abaissé de 7 grammes.

Vous aimez dire que vous respectez les engagements que vous prenez. On comprend bien que, l'augmentation de la TICPE – taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques – vous étant devenue impossible avec la crise des gilets jaunes, vous vous orientez vers de nouvelles pénalités pour trouver d'autres recettes fiscales.

Prenons l'exemple d'un SUV 3008 – je ne cite pas la marque, tout le monde l'aura reconnue. Le malus pour l'acheteur sera désormais de 540 euros, contre 85 aujourd'hui. Je ne sais pas si vous avez conscience de l'ampleur de la progression. C'est un mauvais coup porté à la filière automobile.

Madame la ministre, beaucoup de nos concitoyens n'ont pas d'autre choix que d'utiliser leur véhicule. Ils ne sont pas à Paris, ils n'ont pas de métro ! Votre intention est peut-être louable, mais vous pénalisez ceux qui ont besoin d'acquérir un véhicule. Cette fiscalité punitive de l'écologie, nos concitoyens ne l'acceptent pas.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Il est défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je pense qu'il est vertueux, et protecteur pour nos concitoyens, de donner des signaux au moment de l'achat du véhicule. Certains constructeurs, à grand renfort de publicité, orientent les Français vers des véhicules à fortes émissions de CO<sub>2</sub>. C'est gênant pour la planète, mais aussi pour leur pouvoir d'achat, car s'ils émettent beaucoup de CO<sub>2</sub> c'est qu'ils consomment beaucoup de carburant.

Il existe toute une gamme de véhicules capables de répondre à l'ensemble des besoins des Français, partout dans le pays, sans faire l'objet de malus. Les mesures fiscales imposant un malus au moment de l'achat sont donc protectrices, puisqu'elles évitent à nos concitoyens de céder à l'attrait de publicités qui ne rendent pas forcément bien compte des performances réelles, et d'acheter des véhicules qui pèseront durablement sur leur pouvoir d'achat. Avis donc défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Raphaël Schellenberger.

**M. Raphaël Schellenberger.** Certes, madame la ministre, il existe différentes motorisations dans chacune des gammes de véhicules présentes sur le marché, et il n'est pas question d'encourager les Français à choisir toujours la plus puissante.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je vous remercie.

**M. Raphaël Schellenberger.** Toutefois, nous ne pouvons pas non plus les conduire à choisir toujours la moins puissante.

**M. Jean-Charles Colas-Roy.** Il n'y a pas d'obligation !

**M. Raphaël Schellenberger.** En ville, vous ne dépassez pas les 30 ou 50 kilomètres par heure, vous n'êtes pas soumis à un impératif de sécurité comme lors de l'insertion sur l'auto-route par exemple. En revanche, dans les territoires périurbains ou ruraux, choisir la plus petite motorisation peut aller à l'encontre de la sécurité routière.

Dans les faits, votre système de bonus-malus n'est favorable qu'à l'acquisition de véhicules neufs pour les urbains. C'est contre-productif, madame la ministre. Plutôt que d'accélérer le renouvellement du parc automobile, gage d'une amélioration en termes écologiques, vous ralentissez l'acquisition de nouveaux véhicules plus performants écologiquement dans les territoires ruraux. Les automobilistes repousseront d'un, deux, trois ans ou plus l'achat d'un nouveau véhicule et continueront tout ce temps de polluer avec leur ancien véhicule, qui ne répond pas aux nouvelles normes environnementales.

*(L'amendement n° 620 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 2430 de M. Joël Giraud est rédactionnel. Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Il est favorable.

*(L'amendement n° 2430 est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 1660.

**M. Charles de Courson.** Il me semble que l'alinéa 88 omet de mentionner les véhicules hybrides fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié – GPL –, en plus des motorisations à l'essence ou au superéthanol E85. L'amendement vise donc à compléter le texte.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Votre proposition est dans la ligne du texte, monsieur de Courson. Je serais tenté d'émettre un avis favorable si cette mesure ne minorait les recettes de la branche famille de la sécurité sociale. Je donne donc un avis de sagesse.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Il est favorable : je trouve cohérent que l'exonération porte également sur les véhicules hybrides au gaz.

*(L'amendement n° 1660, modifié par la suppression du gage, est adopté.)*

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

**M. Charles de Courson.** Monsieur le rapporteur général, la taxe en jeu abonde la CNAF – Caisse nationale des allocations familiales. Pour faire un peu d'humour, je rappelle que le Gouvernement a décidé de prélever 2 milliards sur le budget de la CNAF au profit de l'assurance maladie : les conséquences de mon petit amendement sont donc sans commune mesure avec les choix du Gouvernement !

**M. le président.** Je suis saisi de six amendements identiques, n°s 397, 514, 863, 1205, 1636 et 2673.

La parole est à Mme Lise Magnier, pour soutenir l'amendement n° 397.

**Mme Lise Magnier.** Un décret du 16 juillet 2019 prévoit, pour les particuliers, un abattement de 40 % des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules fonctionnant au superéthanol E85, afin de prendre en considération les importantes réductions d'émissions de gaz à effet de serre permises par ce carburant sur l'ensemble de son cycle de vie.

Cet amendement vise à étendre ce régime au calcul de la taxe sur les véhicules des sociétés – TVS. Il s'agit donc d'un amendement de cohérence et de garantie d'égalité devant l'impôt, puisqu'il harmonise la règle appliquée aux citoyens d'une part et celle appliquée aux entreprises d'autre part. Enfin, il s'inscrit dans notre logique de soutien aux biocarburants.

**M. le président.** L'amendement n° 514 de M. Julien Dive est défendu.

La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n° 863.

**Mme Véronique Louwagie.** Comme l'a dit Mme Magnier, il s'agit d'aligner le régime de la TVS qui s'applique aux entreprises sur la règle qui permet aux particuliers de bénéficier d'un abattement de 40 %. Ce serait un amendement de cohérence visant à définir les mêmes critères pour les particuliers et les entreprises.

**M. le président.** La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 1205.

**M. Charles de Courson.** Je voudrais ajouter deux points. D'abord, il s'agit d'un amendement de neutralité technologique : il faut les traiter de la même façon. Et ensuite, l'incidence de ces amendements serait assez faible. En effet, les flottes de véhicules de société fonctionnant au superéthanol E85 sont extrêmement réduites, parce que ces véhicules ne conviennent pas pour parcourir un très grand nombre de kilomètres. Voter cet amendement n'aurait donc pas de conséquences notables pour les finances publiques.

**M. le président.** La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 1636.

**M. Stéphane Peu.** Il vise à aligner le régime applicable au calcul de la taxe sur les véhicules de société sur le principe défini par le décret de 2019 relatif aux aides à l'acquisition ou à la location des véhicules peu polluants. Ce dernier ne s'applique qu'aux particuliers : dans la perspective d'un reverdissement des flottes d'entreprises, il serait cohérent que ces dernières puissent en bénéficier.

Nous constatons en effet qu'en dépit de l'important soutien apporté au superéthanol par la TICPE réduite, la taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburant, l'exonération de la taxe sur les certificats d'immatriculation au profit des régions, la minoration du malus écologique et la prime à la conversion, il ne représente malheureusement que 0,6 % de la consommation de carburants en France, restant très en deçà de son potentiel. Le vote de cet amendement permettrait d'en étendre l'usage.

**M. le président.** L'amendement n° 2673 de M. Fabien Lainé est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Les exonérations de la TVS sont prévues pour les véhicules fonctionnant à l'énergie électrique. Or, ces amendements portent sur le biocarburant. Je n'ignore pas les vertus du E85, mais c'est contraire à l'essence du dispositif – pardons pour le jeu de mots.

L'E85 a déjà des avantages : un prix inférieur, un abattement de 40 % sur les taux d'émissions de CO<sub>2</sub> dans le calcul du malus écologique, et une déductibilité de 80 % de la TVA pour les professionnels. L'ensemble de ces mesures constitue un dispositif très favorable à l'E85.

En outre, l'incidence financière ne serait pas forcément négligeable car l'E85 connaît, à raison, une forte montée en puissance. Pardon de toujours citer la branche famille de la sécurité sociale, mais l'incidence pourrait donc être sensible. Avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Comme M. le rapporteur général vient de le souligner, le soutien aux véhicules fonctionnant au E85 est déjà très important : TICPE réduite, taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburants, exonération de taxe sur les certificats d'immatriculation, abattement sur le malus, et prime à la conversion. Ce dispositif prouve son efficacité puisque les ventes d'E85 au premier semestre 2019 ont augmenté de 100 % par rapport au premier semestre 2018.

Les véhicules fonctionnant au superéthanol bénéficient également d'un barème favorable au titre de la seconde composante de la TVS, déterminée en fonction du niveau d'émissions de polluants atmosphériques. Adopter le seuil proposé par les amendements reviendrait à exonérer des véhicules émettant jusqu'à 166 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre parcouru, ce qui est énorme. Les avantages actuels sont suffisants, et efficaces, comme l'augmentation des ventes de superéthanol le montre. Il ne faut pas ajouter un dispositif qui encouragerait l'achat de véhicules émettant jusqu'à 166 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre.

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

**M. Charles de Courson.** Les chiffres que vous citez sont exacts, madame la ministre, mais ils concernent les particuliers, et non les flottes d'entreprises. Celles qui fonctionnent à l'E85 sont extrêmement réduites : il y a donc un problème de cohérence.

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Elles ont la mesure sur la TVA !

**M. Charles de Courson.** Si on pousse la logique de votre raisonnement à son terme, on s'aperçoit qu'il est même dangereux : vous remettez en cause les dispositifs votés concernant les véhicules de particuliers. Nos amendements sont des amendements de cohérence.

**M. le président.** La parole est à Mme Véronique Louwagie.

**Mme Véronique Louwagie.** Vous créez une mosaïque de situations différentes, qui manquent de cohérence entre elles : parfois vous prenez en considération le véhicule, le faisant bénéficier d'abattements, exonérations ou autres mesures incitatives – TVA, TICPE, bonus – mais ce n'est pas le cas pour la TVS. Les entreprises et les particuliers risquent de rencontrer des difficultés pour s'y retrouver, et savoir si un véhicule présente ou non des vertus écologiques.

Je profite de ce débat concernant les entreprises pour évoquer à nouveau le cas du bonus écologique pour un véhicule électrique, accordé aux particuliers et personnes morales – collectivités et entreprises – avec un plafond de 6 000 euros. Les entreprises et les collectivités territoriales sont aujourd'hui les principaux acquéreurs de véhicules électriques : comptez-vous maintenir ce bonus pour les personnes morales, ou le réduire de 50 % ? Des inquiétudes ont été manifestées à ce sujet, il est important que vous répondiez à cette question.

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 397, 514, 863, 1205, 1636 et 2673 ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Barbara Pompili, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 2273.

**Mme Barbara Pompili.** Mme Laurianne Rossi m'a demandé de défendre le présent amendement, qui vise à lutter contre le bruit, ou la pollution sonore, puisque cette notion est désormais reconnue. Je rappelle que le coût pour la santé du bruit des transports s'élève, selon une étude de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie – ADEME – et du Conseil national du bruit à 11,5 milliards d'euros par an en France, dont 89 % sont induits par le trafic routier.

L'amendement vise à instituer une taxe additionnelle sur les certificats d'immatriculation, afin de compenser les nuisances sonores générées par les véhicules terrestres à moteur. La taxe a plusieurs avantages. Elle aurait un coût d'investissement nul et des frais de perception très faibles, puisque qu'elle pourra être simplement ajoutée aux autres composantes du certificat d'immatriculation. Elle permettrait l'application du principe pollueur-payeur, la taxe sur le bruit pouvant être modulée selon les performances acoustiques du véhicule, qui sont déterminées par l'UTAC – Union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle – et figurent sur les certificats.

Enfin, cette taxe permettrait de financer le fonds bruit de l'ADEME, issu du Grenelle de l'environnement. Ce fonds a pour objectif de résorber dans un délai maximal de sept ans les points noirs du bruit dont les effets sont les plus préoccupants pour la santé, d'aider des projets de recherche et développement en matière de lutte contre le bruit des transports, de permettre la mise en place d'observatoires du bruit dans les grandes agglomérations et enfin de financer l'exercice par les collectivités territoriales de leurs compétences en matière de bruit. En effet, face au désengagement des agences régionales de santé, de nombreuses communes sont démunies dans la lutte contre la pollution sonore.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Je vous invite à retirer cet amendement, en attendant les résultats de la convention citoyenne sur le climat, qui a vocation à traiter ce type de questions. N'anticipons pas ses conclusions. À défaut de retrait, avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je partage votre préoccupation concernant la pollution sonore, qui constitue un problème pour de nombreux concitoyens.

Les véhicules doivent déjà respecter des normes d'homologation. Par ailleurs, je pense qu'une partie importante des nuisances vient de véhicules trafiqués, notamment des deux-roues. Nous avons déjà débattu de ce point lors de l'examen

du projet de loi d'orientation des mobilités. J'avais alors proposé qu'un travail ait lieu avec les constructeurs de deux-roues motorisées, afin d'établir une charte sur le niveau sonore.

Ce travail est en cours. Par ailleurs, on compliquerait le dispositif existant en ajoutant une taxe sur les émissions sonores, alors même que tous les véhicules doivent déjà respecter des normes en la matière pour être homologués. Je vous propose donc de retirer l'amendement.

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

**M. Charles de Courson.** Adopter un tel amendement ne serait pas une bonne idée. En effet, cette taxe de 15 euros ne changera rien aux émissions sonores des véhicules. Par ailleurs, vous proposez d'affecter son produit : c'est un détail, mais je suis étonné que le président de la commission des finances M. Woerth n'ait pas déclaré l'amendement irrecevable, puisque normalement la loi organique interdit d'affecter une recette à une dépense. J'espère que cela fera jurisprudence !

**M. Jean-Charles Colas-Roy.** Il n'est question d'affectation que dans l'exposé sommaire de l'amendement !

**M. Charles de Courson.** Non, c'est inscrit dans le texte même, cher collègue, au sein d'un alinéa un peu curieux : « Un décret fixe les modalités d'affectation du produit de la taxe affectée à »... Quoi qu'il en soit, ce n'est pas la bonne solution pour modifier les comportements.

*(L'amendement n° 2273 est retiré.)*

**M. le président.** Je suis saisi de six amendements, n°s 1852, 2531, 2433, 2491, 1897 et 1562, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 1852 et 2531 sont identiques.

Sur ces amendements identiques n°s 1852 et 2531, je suis saisi par le groupe Libertés et territoires d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. Matthieu Orphelin, pour soutenir l'amendement n° 1852.

**M. Matthieu Orphelin.** Il vise à introduire un critère de poids dans le calcul du bonus-malus des véhicules automobiles. Le dispositif existant n'est plus efficace, puisqu'au cours des trois dernières années, les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules neufs sont réparties à la hausse et que 90 % des véhicules vendus actuellement ne sont soumis à aucun malus, ou à des malus inférieurs à 500 euros.

La version actuelle du projet de loi de finances ne prévoit qu'une évolution très limitée, puisque 80 % des véhicules resteraient dispensés de malus, ou soumis à des malus inférieurs à 500 euros.

Introduire ce critère de poids permettrait de mieux prendre en compte les externalités, notamment celles liées au cycle de vie du véhicule. Les ventes de SUV, ces 4x4 de ville, sont en train d'exploser. Ils représentent pratiquement 40 % du marché de l'automobile en France. Ce sont des véhicules lourds, si bien que, en France comme dans le reste du monde, ils sont devenus l'un des deux plus grands contributeurs à la hausse des émissions de CO<sub>2</sub>.

Le dispositif que nous proposons n'est pas défavorable aux familles nombreuses : il ménage une exception à partir de trois enfants. Il n'est pas non plus défavorable aux véhicules électriques et hybrides, parce qu'une réfaction de la taxe est prévue pour ces véhicules, selon leur poids.

Ce que nous proposons, c'est donc un malus en fonction du poids. Si les règles parlementaires nous le permettaient, il serait aussi possible d'imaginer un bonus symétrique, qui favoriserait les véhicules les plus légers. En tout cas, le dispositif de bonus-malus doit devenir plus efficace. Par ailleurs, prendre pour critère le poids des véhicules permet de limiter les risques de fraude. C'est un indicateur plus fiable que la mesure d'émission de CO<sub>2</sub>, qu'il complète. Ce critère de poids déjà appliqué en Norvège, permettrait de rendre le système de bonus-malus beaucoup plus efficace.

**M. le président.** La parole est à Mme Barbara Pompili, pour soutenir l'amendement n° 2531.

**Mme Barbara Pompili.** Il est identique. La question du poids des véhicules ne peut plus être ignorée. Un rapport de l'Agence internationale de l'énergie diffusé avant-hier indique que les SUV sont aujourd'hui responsables de la deuxième plus forte augmentation des émissions de gaz à effet de serre dans le monde, derrière le secteur de l'énergie.

On sait que le plus grand nombre de SUV se trouve aux États-Unis – ils représentaient déjà 18 % des ventes de voitures en 2010, et actuellement 40 % – mais la France prend aussi sa part. Les chiffres sont même inquiétants : 5 % des ventes en 2001, et 37 % aujourd'hui ! Les ventes de ces voitures explosent, comme la publicité qui leur est consacrée. C'est d'ailleurs assez insupportable de voir les constructeurs automobiles ne tenir aucun compte des problèmes de pollution que ces véhicules posent. Introduire une taxe sur le poids, d'un montant véritablement incitatif – je rejoins M. de Courson, la taxe sur le bruit ne l'était pas – permettrait de réorienter les achats, ainsi que la politique des constructeurs automobiles.

Contrairement à ce que certains disent, ce ne serait pas mauvais pour les constructeurs automobiles français, qui ont des gammes fournies de voitures légères. Nous pouvons réorienter les achats vers de telles voitures. Enfin, ce ne serait pas défavorable à tous les SUV, puisqu'un certain nombre d'entre eux sont relativement légers et ne seraient pas soumis au malus.

Nous ne pouvons pas ignorer ce phénomène de l'augmentation des SUV, dans le monde et partout en France.

**M. le président.** Merci, madame Pompili...

**Mme Barbara Pompili.** J'en ai vu récemment à Amiens, de véritables tanks ! Vu les circonstances, c'est vraiment incroyable.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur.** Les constructeurs automobiles doivent déjà faire avec un barème complexe. Accroître encore la complexité du dispositif poserait problème. Par ailleurs, le poids des véhicules est déjà pris en compte dans le calcul des émissions de CO<sub>2</sub> : plus ils sont lourds, plus ils en émettent !

Je me méfie par ailleurs des effets pervers de ce type de fausse bonne idée – sans doute parce que je réside dans une région pentue et souvent enneigée. Si vous incitez à acheter

des véhicules légers, des problèmes de sécurité apparaîtront, dans ces zones et dans tout le pays. Je suis extrêmement défavorable à cet amendement.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Il est défavorable. Cela étant, je propose à leurs auteurs de participer à une réunion de travail sur le sujet. Je suis bien consciente qu'une note rédigée par un grand organisme indépendant plaide pour cette taxation.

**M. Raphaël Schellenberger.** Un lobby !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Il s'agit de France Stratégie, que je ne qualifierais pas de lobby.

**Mme Marie-Christine Dalloz.** Qui finance cet organisme ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** En revanche, il peut leur arriver de se tromper et en l'occurrence, je pense que c'est le cas.

Nous partageons le même objectif : dissuader d'acheter des véhicules émettant de grandes quantités de CO<sub>2</sub>, afin d'atteindre l'objectif fixé au niveau européen, soit une moyenne d'émission de CO<sub>2</sub> de 95 grammes par kilomètre pour les véhicules neufs en 2020.

Par ailleurs, pour ceux qui critiquent le nouveau cycle d'homologation, je rappelle que celui-ci permettra de prendre en compte beaucoup plus précisément les émissions de chaque véhicule. Ils feront l'objet d'homologations individuelles, qui prendront en considération les équipements optionnels. Ce dispositif rendra bien compte des émissions de CO<sub>2</sub> de chaque véhicule, ce qui correspond à notre objectif, qui est précisément de les réduire. D'ailleurs, le dispositif de taxation des émissions de CO<sub>2</sub> taxe nécessairement le poids, puisque les véhicules plus lourds en émettent davantage.

La note de France Stratégie fait référence à la Norvège. Il se trouve qu'un malus sur le poids y a été institué et il se trouve que les ventes de véhicules électriques s'y développent plus rapidement qu'en France, mais ces deux caractéristiques n'ont selon moi aucun rapport : selon moi, c'est leur dispositif de soutien à l'achat de véhicules électriques – environ 20 000 euros par véhicule – qui explique le développement des ventes. Il est manifestement efficace.

Il est important de maintenir la lisibilité du dispositif. Le malus doit être calculé selon les émissions de CO<sub>2</sub>. J'ajoute que votre amendement aurait pour conséquence de taxer les véhicules électriques, ce qui n'est pas une bonne idée. Notre combat, c'est la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et c'est ce que fait le dispositif de malus tel qu'il est prévu.

Il est important de continuer à dissuader fortement l'achat de véhicules à fortes émissions de CO<sub>2</sub>. Je propose aux députés qui s'intéressent à cette question d'échanger de manière plus approfondie. Avis défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 2433 de la commission du développement durable.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis.** Beaucoup a déjà été dit. Le présent amendement vise à établir un malus en fonction du poids, mais en en exceptant les véhicules électriques et hybrides rechargeables, afin d'être cohérent avec notre politique en matière de bonus.

Nous devons avoir cette discussion ensemble. Nous sommes convaincus qu'il est nécessaire de retravailler ce dispositif de malus. Je me tiens donc à l'entière disposition de la ministre et de tous les députés qui le souhaitent.

*(L'amendement n° 2433 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Christine Pires Beaune, pour soutenir l'amendement n° 2491.

**Mme Christine Pires Beaune.** Cet amendement, proposé par Dominique Potier, a le même objectif. Il se fonde sur un rapport de France Stratégie, comme cela a été dit, qui explique que les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures neuves n'ont quasiment pas diminué depuis vingt ans, la cause en étant l'augmentation du poids des véhicules.

J'ai entendu, madame la ministre, votre proposition et je retire l'amendement, comptant sur un travail auquel M. Potier, j'en suis sûr, s'associera.

*(L'amendement n° 2491 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à M. Matthieu Orphelin, pour soutenir l'amendement n° 1897.

**M. Matthieu Orphelin.** Il s'agit d'un amendement de repli, qui conditionne le malus à des poids un peu moins importants. J'entends les différents arguments, et me ferai un plaisir de travailler à ces questions avec mes collègues et Mme la ministre.

Je travaillerai donc avec plaisir sur ces questions. La situation devient difficile : les émissions repartent à la hausse et l'on est très loin de l'objectif d'une moyenne d'émission de 95 grammes de CO<sub>2</sub> pour la quasi-totalité des ventes des constructeurs, qui était supposé être atteint l'an prochain et implique des centaines de millions d'euros de pénalités potentielles pour ceux-ci. Il est important de les aider à opérer plus rapidement la transition vers des véhicules moins émetteurs.

Deuxième point : nous devons réformer le système en profondeur. Comme l'a fait observer Mme Pompili, la publicité pour les SUV est omniprésente. L'an dernier, l'industrie automobile a consacré 3,5 milliards d'euros à la publicité, pour l'essentiel en faveur des SUV. On nous fait la promotion de ces véhicules qui pèsent 1,6 à 2 tonnes à longueur d'écran de télévision. Nous devons faire en sorte que cela change.

Enfin, monsieur le rapporteur général, nous avons déjà eu ce débat en commission : je rappelle que le critère du CO<sub>2</sub> n'englobe pas toutes les externalités et ne tient pas compte de l'analyse fondée sur le cycle de vie du véhicule, pas plus que d'autres critères tels que la consommation d'espace public, par exemple. C'est pourquoi il est important de compléter le critère du CO<sub>2</sub> en ajoutant d'autres paramètres, en l'espèce le poids. Je retire l'amendement n° 1897, mais je maintiens le n° 1852, pour acter le refus que vous lui opposez.

*(L'amendement n° 1897 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 1562.

**M. Charles de Courson.** Il s'agit d'un amendement d'appel. Le véritable problème est le suivant : existe-t-il une corrélation entre les émissions de CO<sub>2</sub> et le poids ? La réponse est oui. Or, si la corrélation est très forte, il est inutile d'ajouter le critère du poids. Connaissez-vous le coefficient de corrélation entre ces deux critères, madame la ministre ? Il doit être très élevé. Si tel est le cas, je retire l'amendement.

**Mme Véronique Louwagie.** En effet, il n'aurait plus d'utilité : un seul critère suffit !

**M. Charles de Courson.** Bien sûr. Madame la ministre ?

**M. le président.** Madame la ministre n'est pas obligée de répondre à vos questions, monsieur le député.

**M. Charles de Courson.** Mais si !

**M. le président.** Maintenez-vous votre amendement ?

**M. Charles de Courson.** J'attends la réponse de la ministre. Si la corrélation est très élevée, l'amendement devient inutile et je le retire.

**Mme Véronique Louwagie.** Tout à fait.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Je confirme que cet avis est très défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Mon avis reste défavorable. Il est clair, monsieur de Courson, qu'un véhicule lourd émet plus de CO<sub>2</sub>, mais qu'il existe aussi des véhicules émetteurs qui sont légers – comme les véhicules de course fabriqués au moyen de matériaux allégés et qui, pourtant, émettent beaucoup de CO<sub>2</sub>. Notre objectif ultime consiste à lutter contre les émissions de gaz à effet de serre. C'est donc ce critère qui est pertinent.

*(L'amendement n° 1562 est retiré.)*

**M. le président.** Je vais donner la parole à plusieurs députés qui l'ont demandée, y compris des membres d'un même groupe – transgressant ainsi le règlement qu'ils ont eux-mêmes voté. Je vous prie donc d'être synthétiques. La parole est à M. Raphaël Schellenberger.

**M. Raphaël Schellenberger.** Je vous remercie, monsieur le président, pour cette excellente façon de présider.

France Stratégie, qui est à l'origine de cette idée, entre autres, est l'organisme financé par nos impôts qui a tout de même imaginé de taxer les Français propriétaires au titre de l'avantage comparatif lié au fait d'être propriétaire plutôt que locataire. C'est cela, France Stratégie ! Aujourd'hui, cet organisme propose de taxer non seulement les émissions de CO<sub>2</sub>, qui sont la résultante d'un processus de construction des automobiles, mais encore de taxer le processus lui-même, à savoir le poids. Autrement dit, on taxerait à la fois un objectif de résultat, le CO<sub>2</sub>, et un objectif de moyen, le poids. C'est complètement contradictoire et contraire à la logique sur laquelle la loi doit se fonder, c'est-à-dire fixer un objectif – la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> – en laissant toute liberté quant aux moyens d'y

parvenir. On ne saurait imposer aux constructeurs automobiles tout à la fois un objectif de moyen et un objectif de résultat, à moins de construire les voitures à leur place !

Il est complètement stupide de proposer une telle fiscalité. L'alternative, c'est de choisir soit les moyens utilisés pour produire les véhicules, soit les conséquences de leur utilisation, mais il ne saurait en aucun cas s'agir de taxer les uns et les autres, car cela rendrait le dispositif illisible.

**Mme Marie-Christine Dalloz.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Frédéric Petit.

**M. Frédéric Petit.** Je m'oppose à mon tour à ces amendements. Nous retrouvons là une confusion déjà faite lors de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités. En réponse à l'argument de M. Orphelin sur le cycle de vie des véhicules, je précise que certains confondent ou cherchent à regrouper deux notions distinctes, ce qui choque profondément l'ingénieur que je suis : la première notion est l'empreinte, la seconde, l'émission. Nous gérons les émissions. Si nous commençons au même endroit à gérer les empreintes, nous allons tout bloquer. De deux choses l'une : soit nous gérons les émissions, soit nous gérons les empreintes.

Pourquoi cette remarque ? C'est que le cycle de vie de la voiture qu'évoque M. Orphelin englobe les émissions de l'usine où le véhicule est fabriqué, ou encore les émissions des matériaux nécessaires, taxés en entrant en Europe par exemple. Quoi qu'il en soit, nous avons fait le choix, le plus simple en matière de réglementation, de nous concentrer sur l'outil de contrôle des émissions. Par conséquent, l'empreinte est un outil qui sert à d'autres fins. On ne saurait utiliser simultanément ces deux outils dans la loi : c'est impossible et surréaliste, pour peu que l'on porte sur ces questions un regard d'ingénieur.

**M. le président.** La parole est à M. Christophe Naegelen.

**M. Christophe Naegelen.** Nous souhaitons tous nous orienter vers la transition écologique mais il vient un moment où le mieux est l'ennemi du bien. Cette proposition se traduirait par une rupture d'égalité entre les territoires. Dans les zones de montagne, comme les Vosges par exemple, les véhicules à quatre roues motrices sont nécessaires, car il neige systématiquement pendant une partie de l'année.

**Mme Marie-Christine Dalloz.** Eh oui ! Ça existe aussi, les territoires de montagne !

**M. Christophe Naegelen.** De ce fait, les personnes habitant en montagne seront imposées davantage que celles qui habitent en ville ou en plaine.

**Mme Émilie Bonnivard.** Oui : c'est compliqué, en montagne !

**M. Christophe Naegelen.** C'est donc une fausse bonne idée. Nous voterons contre ces amendements.

**Mme Marie-Christine Dalloz.** Bravo !

**M. le président.** La parole est à Mme Émilie Cariou.

**Mme Émilie Cariou.** Je trouvais ces amendements particulièrement intéressants. Nos analyses ne sortent pas de nulle part : il existe un rapport de France Stratégie établissant que les émissions de CO<sub>2</sub> ne baissent pas malgré les avancées technologiques, ce qui s'explique aussi par le fait que les

ventes de véhicules lourds et gros augmentent. J'avais donc cosigné un tel amendement à titre personnel, et la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire en a adopté un.

J'entends cependant les arguments du rapporteur général et de la ministre. J'entends surtout qu'elle ouvre la porte à une discussion future. Nous sommes en train de mener une réforme en profondeur du malus, plusieurs points seront modifiés. Tenons-nous en là pour l'instant : j'appelle à ne pas adopter ces amendements tout de suite, afin de poursuivre notre réflexion sur le sujet.

**M. le président.** La parole est à M. Benoit Simian.

**M. Benoit Simian.** Je souscris pleinement aux propos du rapporteur général. En tant que rapporteurs spéciaux, Anne-Laure Cattelot et moi-même nous sommes évidemment penchés sur ces sujets et en effet, c'est une fausse bonne idée.

**Mme Marie-Christine Dalloz.** Bien !

**M. Benoit Simian.** On nous accusera sans doute d'être des lobbyistes, puisque c'est à la mode. Soit. J'assume, je suis le lobbyiste des voitures familiales comme je le suis de l'hydrogène, et je suis convaincu qu'il faut abandonner cette vision punitive au profit d'une vision incitative.

**Mme Véronique Louwagie, Mme Émilie Bonnivard et Mme Marie-Christine Dalloz.** Très bien !

**M. Benoit Simian.** La question des véhicules de montagne a été abordée – je vous sais comme moi très attaché au Béarn, monsieur le président. C'est une catégorie qui se trouverait pénalisée. De même, une voiture familiale ordinaire, et je ne citerai aucune marque, serait imposée à hauteur de plus de 3 000 euros. Voilà ce que je tenais à ajouter à ce stade du débat.

Je vous remercie, madame la ministre, d'avoir ouvert la porte à une réflexion sur ces sujets, alors que le projet de loi prévoit déjà de nombreuses modifications – Mme Cattelot et moi-même avons notamment un avis sur le compte d'affectation spéciale relatif au bonus-malus, qui pourrait être extrêmement vertueux dans les prochaines années.

**M. le président.** La parole est à Mme Delphine Batho.

**Mme Delphine Batho.** Faire croire que l'augmentation des ventes de SUV en France serait liée à leur utilisation par les habitants des zones de montagne, c'est une plaisanterie. (*Mme Barbara Pompili applaudit.*) En réalité, c'est l'achat de SUV partout et tout le temps qui explose, notamment pour des usages urbains.

**M. Christophe Naegelen.** Mais en montagne, nous en avons besoin !

**Mme Delphine Batho.** Autrement dit, l'évolution structurelle du marché de l'automobile présente un problème majeur. Elle pose même un problème de sécurité routière : il suffit d'entendre le délégué interministériel à la sécurité routière évoquer les conséquences corporelles des accidents entre des SUV et des piétons – je vous invite à vous pencher sur le sujet.

La question posée par ces amendements est donc simple : allons-nous oui ou non prendre des dispositions pour faire barrage à l'explosion des ventes de SUV, qui produit des effets néfastes sur le climat et sur la consommation de ressources ?

**Mme Marie-Christine Dalloz.** Voudriez-vous les interdire par la loi ?

**Mme Delphine Batho.** Nous avons proposé, lors de l'examen du projet de loi énergie-climat, des dispositions visant à interdire la publicité pour les SUV ; vous les avez refusées. Nous proposons un malus au poids ; vous êtes en train de le refuser. Il va bien falloir finir par faire quelque chose ! (*M. Loïc Prud'homme applaudit.*)

**M. le président.** La parole est à M. Matthieu Orphelin.

**M. Matthieu Orphelin.** Un détail tout d'abord, monsieur Simian : l'amendement prévoit bien une exonération pour les familles nombreuses, comme vous l'avez constaté.

En vertu du nouveau barème prévu dans le projet de loi de finances, 80 % des véhicules ne seront soumis à aucun malus, ou alors inférieur à 500 euros. Ce n'est donc pas ce nouveau barème, même s'il va dans le bon sens, qui permettra de relever le défi de la réduction rapide des émissions provenant de véhicules neufs.

D'autre part, je crois qu'il faut prendre en compte l'analyse du cycle de vie, contrairement à M. Petit. C'est ce qui se fait dans de nombreux domaines. Lorsqu'une entreprise établit son bilan carbone dans les trois scopes, l'analyse du cycle de vie permet d'englober l'ensemble des impacts, des ressources consommées... Tout cela est important.

Si le critère de poids n'est pas retenu – et nous risquons d'être sévèrement battus – il faut alors renforcer le nouveau barème lié au CO<sub>2</sub>, sans quoi nous ne serons pas à la hauteur. Nous ne pouvons continuer avec 3,5 milliards d'euros par an de publicité centrée sur les SUV, des véhicules qui pèsent 1,6 tonne, 1,8, voire 2 tonnes pour certains. Nous devons changer de direction. Je ne veux pas baisser les bras. Nous devons faire en sorte que les émissions de CO<sub>2</sub> repartent enfin à la baisse.

**M. le président.** Merci...

**M. Matthieu Orphelin.** J'y retravaillerai avec plaisir à l'invitation de la ministre mais, en attendant, je maintiens mon amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Loïc Prud'homme.

**M. Loïc Prud'homme.** Mme Batho a relevé l'hypocrisie des arguments techniques, y compris ceux portant sur les voitures familiales et les zones de montagne.

**Mme Émilie Bonnivard.** Et vous, où habitez-vous ?

**M. Loïc Prud'homme.** Enfin, la montagne n'est pas apparue il y a cinq ans ! On sait s'y déplacer depuis des années, et des petits 4x4 qui ne pèsent pas deux tonnes et demie, il en existe depuis bien longtemps.

**Mme Émilie Bonnivard.** Puisque vous nous donnez des leçons sur la montagne, venez donc y vivre !

**M. Loïc Prud'homme.** De même, les familles nombreuses auxquelles M. Simian fait référence ne sont pas apparues ces deux dernières années. Voilà longtemps qu'il est possible de transporter des familles de cinq ou six personnes dans des véhicules familiaux loin de peser trois tonnes.

Ne rien faire, c'est le confort, alors que l'urgence vous impose précisément d'agir tout de suite, dès cette année. Vous avez refusé les propositions sur la publicité et voici que vous refusez cette proposition de taxation. En réalité,

madame la ministre, vous favorisez l'immobilisme. En refusant ces changements, vous serez la responsable directe de la poursuite de l'augmentation des émissions de CO<sub>2</sub>. (Mme Delphine Batho applaudit.)

**M. le président.** Monsieur Laquila, je suis navré de ne pouvoir vous donner la parole, un membre de votre groupe s'est déjà exprimé.

La parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je rassure ceux qui défendent les familles nombreuses : le malus est réduit en fonction du nombre d'enfants. Il n'y a pas de difficulté sur ce point, et cela ne doit pas nous empêcher d'augmenter les malus frappant les véhicules fortement émetteurs de CO<sub>2</sub>.

Nous partageons totalement l'objectif visant à réduire les émissions dans tous les secteurs, en particulier dans le domaine de la mobilité. Il est faux de dire qu'il ne se passe rien. L'objectif européen pour 2020 a été fixé à 95 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre en moyenne. Les constructeurs nous ont bien indiqué que sur la base des tendances actuelles, ils devront payer des amendes s'élevant à des centaines de millions, voire des milliards d'euros. On peut donc espérer qu'ils se mettent à promouvoir des véhicules qui émettent moins de CO<sub>2</sub>.

L'Assemblée a voté un amendement au projet de loi d'orientation des mobilités qui prévoit d'inclure des messages de promotion des transports en commun et des mobilités actives dans les publicités pour les voitures. La meilleure solution est de privilégier, quand cela est possible, les mobilités actives à la voiture.

Enfin, nous multiplions les malus par deux ou par trois : le malus des véhicules émettant 140 grammes de CO<sub>2</sub>, qui appartient à la gamme des SUV, passera ainsi de 1 000 euros à 3 500 euros. Il est faux de dire que nous n'agissons pas. Nous partageons évidemment votre combat en faveur de la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

**M. le président.** Je mets aux voix les amendements identiques n<sup>os</sup> 1852 et 2531.

(Il est procédé au scrutin.)

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	62
Nombre de suffrages exprimés .....	60
Majorité absolue .....	31
Pour l'adoption .....	10
contre .....	50

(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 1852 et 2531 ne sont pas adoptés.)

**M. le président.** La parole est à Mme Émilie Cariou, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1993.

**Mme Émilie Cariou.** Il vise à étendre aux partenaires d'un pacte civil de solidarité l'exonération de la taxe régionale proportionnelle bénéficiant aux couples mariés lors de l'ajout ou du retrait d'un propriétaire sur le certificat d'immatriculation. Il s'agit d'un simple alignement des statuts.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Tout à fait logique : avis favorable.

(L'amendement n<sup>o</sup> 1993, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n<sup>os</sup> 1536 et 2060.

La parole est à Mme Sylvia Pinel, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1536.

**Mme Sylvia Pinel.** Il vise à permettre aux régions de moduler les tarifs de carte grise en fonction de la puissance des véhicules. Il poursuit trois objectifs : soutenir le pouvoir d'achat, sensibiliser aux enjeux environnementaux et renforcer l'autonomie des collectivités territoriales.

Les régions pourront ainsi diminuer la taxe d'immatriculation des petites cylindrées, qui sont privilégiées par les Français les plus modestes.

Ce dispositif sensibilisera nos concitoyens aux enjeux environnementaux, en les incitant à choisir un véhicule peu consommateur de CO<sub>2</sub>.

La taxe sur les cartes grises est la seule dont l'assise est votée par les régions et le produit totalement perçu par elles. L'amendement les responsabilise en renforçant leur autonomie. Il ne met pas en péril leurs ressources, puisqu'il appartient à chacune d'entre elles d'élaborer une grille qui maintient le niveau des recettes.

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 2060 de M. Jean-René Cazeneuve est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Je ne suis pas favorable à ces amendements, mais la rédaction de l'alinéa 123 de l'article 18 n'est pas claire.

L'article fusionne les deux taxes fixes, la taxe régionale et la taxe dite de l'Agence nationale des titres sécurisés – ANTS –, et maintient la taxe proportionnelle. L'alinéa 123 dispose que le tarif régional est identique pour tous les véhicules sur le territoire d'une région donnée, et l'alinéa 124 qu'il est fixé par une délibération du conseil régional.

Cela signifie-t-il, madame la ministre, que le tarif est le même pour tous les véhicules de même puissance administrative, comme l'établit le régime actuel, ou que le tarif est le même pour tous les véhicules indépendamment de leur puissance administrative, ce qui constituerait un grand changement ? La rédaction de l'article est ambiguë.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Monsieur le rapporteur général, l'amendement est largement satisfait, puisque les régions fixent aujourd'hui le taux unitaire de la taxe régionale par cheval-vapeur. Il y a un écart important entre, par exemple, les 27 euros par cheval-vapeur en Corse et les 51,20 euros par cheval-vapeur en Provence-Alpes-Côte d'Azur. La possibilité de moduler le taux de la taxe par cheval-vapeur existe et demeurera, mais sur le fondement d'une structure identique selon les régions. Afin d'éviter de trop grandes distorsions qui conduiraient à des déplacements d'immatriculation entre les régions pour bénéficier d'un effet

d'aubaine, il importe de conserver une structure commune, tout en donnant aux conseils régionaux la faculté de moduler la taxe par cheval-vapeur.

**M. le président.** La parole est à Mme Christine Pires Beaune.

**Mme Christine Pires Beaune.** M'étant absente un instant, je n'ai pas pu défendre l'amendement identique n° 2269 de Mme Rabault. L'idée est bien de laisser aux conseils régionaux la liberté d'établir un tarif différencié permettant de taxer davantage les véhicules pollueurs, ce qui n'est pas possible aujourd'hui. Cette progressivité étant plafonnée, il n'y a pas de risque de « dérapage ». Il me semble que ce serait une marque de confiance à l'égard des régions en plus qu'un geste écologique.

*(Les amendements identiques n° 1536 et 2060 ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Yves Bony, pour soutenir l'amendement n° 520.

**M. Jean-Yves Bony.** L'amendement, dont le premier signataire est mon collègue Julien Dive, propose d'élargir à l'ensemble du pays l'exonération de la taxe régionale sur les délivrances de certificat pour tous les véhicules comprenant une source d'énergie propre, comme l'électricité, l'hydrogène, le gaz naturel, le gaz de pétrole liquéfié ou le superéthanol E85.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Je suis défavorable à cet amendement, car je ne suis pas partisan de retirer cette liberté fiscale aux collectivités locales.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis. Il faut faire confiance aux conseils régionaux, qui sauront mettre en place les bonnes exonérations.

*(L'amendement n° 520 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 3001.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Il a pour objet de corriger une erreur dans la définition de la date de référence du barème du malus CO<sub>2</sub> applicable aux véhicules importés d'occasion. Ces derniers se verront appliquer la différence entre le malus en vigueur à la date de la première immatriculation en France et celui en vigueur à la date de référence du malus d'occasion. Cette date doit être celle de la réforme à partir de laquelle les trois petits malus seront intégrés au malus du CO<sub>2</sub>, et non celle de bascule dans le système de la procédure de test harmonisée partout dans le monde pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers – WLTP en anglais.

*(L'amendement n° 3001, accepté par la commission, est adopté.)*

**M. le président.** Les amendements n° 2431 et 2432 de M. le rapporteur général, et n° 2929 de la commission des finances sont rédactionnels.

*(Les amendements n° 2431, 2432 et 2929, acceptés par le Gouvernement, sont successivement adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour soutenir l'amendement n° 2435.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis.** Nous partageons tous l'objectif de mettre fin à la pratique consistant à acquérir des véhicules utilitaires, non couverts par le malus, pour les convertir ensuite en véhicules de tourisme, qui ne sont alors pas couverts par le malus car il ne s'agit pas de leur première immatriculation.

L'amendement propose de retenir le 1<sup>er</sup> juillet 2020 comme date d'interdiction de cette pratique, l'article 18 fixant actuellement celle-ci à 2021.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Vous soulignez l'importance de mettre fin à la fraude consistant à manipuler la destination du véhicule entre utilitaire et de tourisme. Cette pratique s'apparente à la fraude sur les yachts entre l'activité commerciale et l'usage particulier. Je suis très sensible à votre amendement, auquel je donne un avis favorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Il est favorable à cet amendement, qui anticipe la mise en place du dispositif contre le détournement du malus.

*(L'amendement n° 2435 est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de cinq amendements, n° 1995, 600, 864, 1253 et 2628, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 600, 864 et 1253 sont identiques.

La parole est à M. le président de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, pour soutenir son amendement n° 1995.

**M. Éric Woerth, président de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.** On arrive au bout d'une politique quand les malus concernent, comme cela va être le cas, 60 % des véhicules. À ce niveau, le signal prix ne fonctionne plus. Quand seuls 2 % des véhicules bénéficient d'un bonus, l'écart devient trop grand. Vous intégrez 600 000 véhicules supplémentaires par an dans le malus, ce qui est gigantesque.

Le signal prix, nous pourrions en discuter pendant longtemps, atteint ses limites. Vous pourriez utiliser un autre signal, celui de la réglementation, qui vaut autant que le signal prix. Vous devriez déployer une réforme systémique de la fiscalité verte et abandonner les réformes paramétriques. Cessez de privilégier le prix, qui n'a plus aucune incitation et qui exclut ceux qui ne peuvent plus acheter les véhicules produits, et allez jusqu'au bout des choses : prévoyez, dans la concertation, une évolution de l'industrie automobile dans les dix prochaines années pour, in fine, interdire les véhicules qui émettent plus d'un certain seuil de gaz à effet de serre et mettre en place des primes à la conversion efficaces !

**M. Jean-Charles Colas-Roy.** Et la liberté individuelle ?

**M. Éric Woerth**, *président de la commission des finances*. Vous la tuez totalement, car la vraie liberté individuelle est celle de la mobilité. Or vous êtes en train de tuer la liberté de la mobilité.

**M. Marc Le Fur**. Tout à fait !

**M. Éric Woerth**, *président de la commission des finances*. En outre, nous devons déplorer une grande instabilité : vous changez les malus tous les ans ! C'est un problème. Une réglementation fiscale modifiée chaque année n'est pas bonne ! D'autant plus que la technologie des véhicules ne change pas tous les ans.

**Mme Élisabeth Borne**, *ministre*. Si !

**M. Éric Woerth**, *président de la commission des finances*. Non, pas à ce point ! Ces débats sont aussi absurdes que celui du poids : évidemment que l'émission de carbone dépend en partie du poids du véhicule, mais on parlera bientôt du poids de la famille !

**Mme Véronique Louwagie**. Ce n'est pas la vraie vie du secteur automobile !

**M. Éric Woerth**, *président de la commission des finances*. On voit bien que ce système ne fonctionne plus. L'instabilité totale de l'État dans ce domaine et l'extension du malus à une grande majorité de véhicules posent la question de l'utilité de telles réglementations.

**M. le président**. La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n° 600.

**Mme Marie-Christine Dalloz**. Le président Woerth pose la vraie question : madame la ministre, mesdames et messieurs les députés de la majorité, vous n'avez de cesse de parler de mobilité, mais vous ne la pensez et ne l'organisez qu'à l'intérieur des grandes agglomérations. Or, ce n'est pas là que réside le problème de la mobilité en France, mais dans les territoires périurbains et ruraux. Cela, vous ne l'avez pas compris !

Madame la ministre, comme véhicules légers émettant des gaz à effet de serre, vous avez pris l'exemple des véhicules de course ! Je n'en croise pas beaucoup ! Dans la vraie vie, les gens choisissent un SUV, véhicule contre lequel vous vous acharnez, pour des raisons de sécurité (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*), de confort et parce qu'il permet de rouler dans la neige l'hiver. Venez avec des petits véhicules électriques dans la neige : vous partirez, mais vous ne serez pas sûrs de rentrer ! Vous parlez d'un effet extraordinaire !

Prenons tout cela en compte et sortons un peu de ce dogme ! Vous nous emmenez dans un prisme !

**M. Jean-Charles Colas-Roy**. C'est ce que vous faites !

**Mme Marie-Christine Dalloz**. Le président Woerth l'a très bien dit : interdisez les véhicules les plus polluants, si vous voulez dénier à nos concitoyens la possibilité de choisir ! Laissez-leur le choix ! Vous voulez imposer le même modèle à tout le monde, en considérant que chacun doit s'y conformer – sur l'air de « nous y avons réfléchi, voilà ce qui est bon pour vous ! ».

**M. Jean-Charles Colas-Roy**. Non !

**M. le président**. La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n° 864.

**Mme Véronique Louwagie**. Il est identique à celui que vient de présenter, de façon excellente, notre collègue Marie-Christine Dalloz.

Madame la ministre, j'aimerais vous poser à nouveau une question que je vous ai posée tout à l'heure. Le secteur automobile nourrit des inquiétudes au sujet des véhicules électriques. Il a beaucoup travaillé sur ce sujet et s'inquiète d'une éventuelle remise en cause du maintien, pour eux, du bonus écologique de 6 000 euros, auquel sont éligibles les particuliers comme les personnes morales – collectivités territoriales et entreprises – qui en acquièrent.

Je rappelle que celles-ci représentent la moitié des acquéreurs de véhicules électriques, ce qui fait d'elles, en quelque sorte, des pourvoyeurs de cette nouvelle technologie. Ces véhicules coûtent plus cher que les autres. Il est très important que le bonus écologique soit maintenu pour les flottes de véhicules électriques.

Au demeurant, de nombreux particuliers achètent des véhicules électriques d'occasion, en seconde main, aux collectivités territoriales ou aux entreprises. Il existe donc un véritable élan vers les véhicules électriques, sous l'impulsion des personnes morales.

Madame la ministre, allez-vous maintenir le bonus de 6 000 euros dont bénéficient les flottes de véhicules électriques ? Il s'agit d'une véritable interrogation pour le secteur automobile, qui a beaucoup évolué sur le sujet.

**M. le président**. La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n° 1253.

**M. Marc Le Fur**. Madame la ministre, vous persistez à vous inscrire dans une logique anti-automobile, en oubliant un point essentiel. Une étude des transferts entre domicile et lieu de travail a récemment été menée dans la région que je connais bien. Elle démontre que 97 % d'entre eux sont effectués en automobile. C'est une réalité !

**Mme Anne-Laure Cattelot**. Il faut renforcer le rail !

**M. Marc Le Fur**. Il est vrai que la part des autres moyens de transport – notamment les transports collectifs – s'accroît, mais la réalité est là.

Vous persistez également à vous inscrire dans une logique punitive. Il s'agit de faire payer des gens qui n'ont pas le choix. Nous sommes, nous, soucieux de la liberté d'aller et venir, et de la possibilité de s'adonner à des loisirs et de se rendre à son travail.

**Mme Cendra Motin**. Tant mieux !

**M. Marc Le Fur**. Ce faisant, vous pénalisez les plus modestes. Les véhicules plus chers seront toujours accessibles... (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

**Mme Élisabeth Borne**, *ministre*. Ils n'ont rien compris !

**M. Marc Le Fur**. Comme l'a rappelé le président Woerth, 600 000 véhicules supplémentaires vont entrer dans le champ du malus.

**Mme Olivia Gregoire**. On a compris ! Il faut accélérer !

**M. Marc Le Fur**. Vous pénalisez les plus modestes. Les gens qui ont les moyens pourront payer, ceux qui ne les ont pas ne pourront pas payer.

**Mme Élisabeth Borne**, *ministre*. C'est faux !

**M. Marc Le Fur.** Enfin, qu'en est-il des familles? J'ai entendu dire que l'on tiendra un peu compte des enfants.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** C'est le cas!

**M. Marc Le Fur.** Ce sont surtout les familles qui ont besoin de véhicules relativement lourds et plus volumineux, ne serait-ce que pour transporter les enfants.

Le président Woerth l'a très bien dit: comme vous ne pouvez pas prendre de mesures réglementaires, en raison de la réglementation européenne, vous prenez des mesures fiscales. La seule marge de liberté dont nous disposons, c'est la fiscalité. Vous en usez et en abusez! C'est cela que nous dénonçons.

**Mme Olivia Gregoire.** On a compris, monsieur Le Fur!

**M. Marc Le Fur.** Non, vous n'avez pas compris. Vos votes le démontrent.

**Mme Olivia Gregoire.** J'espère de tout cœur que vous serez là pour siéger ce week-end!

**M. Marc Le Fur.** Madame la députée du 15<sup>ème</sup> arrondissement, la France ne se limite pas au 15<sup>ème</sup> arrondissement de la capitale! Il existe des secteurs ruraux, où la plupart des déplacements sont effectués en véhicule automobile.

**M. le président.** La parole est à Mme Christine Pires Beaune, pour soutenir l'amendement n° 2628.

**Mme Christine Pires Beaune.** Notre collègue Dominique Potier en est le premier signataire. S'il est en discussion commune avec ceux qui précèdent, il ne vise pas du tout le même objectif. L'idée est bien de doubler le malus automobile pour les véhicules les plus polluants, au lieu de procéder à une différenciation par le prix du carburant, et de les pénaliser à l'achat au-delà d'un certain seuil.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Si nous voulons que la grille du bonus-malus écologique conserve un caractère incitatif, elle doit demeurer évolutive.

**Mme Véronique Louwagie.** Elle a surtout un caractère punitif!

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** En outre, dès lors qu'il s'agit de verser des bonus et des primes, il faut bien prévoir des malus pour les abonder. J'émet donc un avis défavorable sur les cinq amendements.

Par ailleurs, je me permets d'indiquer, à cet instant du débat, que nous travaillons à un rythme inférieur à trente amendements à l'heure.

Étant donné qu'il faut achever l'examen des articles, à ce rythme, environ soixante-cinq heures de débat seraient nécessaires, soit environ huit jours à temps plein. Je demanderai donc à la conférence des présidents de se réunir à midi, afin d'ouvrir les séances de samedi et de dimanche, faute de quoi nous n'y arriverons pas. (*Exclamations sur divers bancs.*)

**Mme Olivia Gregoire.** Merci, monsieur Le Fur! J'espère que vous serez là!

**M. Marc Le Fur.** C'est le parlementarisme punitif!

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Chers collègues, je me contente de vous prévenir, afin que vous preniez vos dispositions pour rester à Paris ce week-end.

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

**M. Éric Woerth, président de la commission des finances.** Une fois n'est pas coutume, je soutiens M. le rapporteur général. Comme nous ne pouvons pas faire de la fiscalité, il faut faire de la réglementation! (*Sourires.*)

Nous devons probablement soulever la question de l'ouverture des séances de samedi et de dimanche. Il ne s'agit pas de forcer le destin, ni de mettre sous pression le débat parlementaire, mais d'indiquer de quoi il s'agit. Nous demanderons donc la réunion de la conférence des présidents aujourd'hui ou demain, afin de faire le point à ce sujet.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je tâcherai de répondre le plus rapidement possible, mais il s'agit de sujets essentiels.

Nous devons réduire très fortement nos émissions de gaz à effet de serre. Nous avons fixé l'objectif d'une réduction de 40 % en 2030. La présidente de la Commission européenne propose que l'Europe vise 55 %, afin de tenir l'objectif de neutralité carbone, ce qui est vital pour notre planète. Il faut réduire très fortement nos émissions de gaz à effet de serre.

**Mme Véronique Louwagie.** Sur ce point, nous sommes d'accord!

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Bien entendu. J'invite ceux qui n'ont pas participé aux deux lectures du projet de loi d'orientation des mobilités à tenir compte des dispositions qu'il comporte. Sur 80 % de notre territoire, représentant 30 % de la population, les collectivités territoriales ne se sont pas saisies de la compétence « Mobilité ».

**M. Fabrice Brun.** Aidez-les!

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Il en résulte que nos concitoyens qui y vivent n'ont pas de solution alternative à l'usage individuel de la voiture. C'est tout le sens du projet de loi d'orientation des mobilités: accompagner nos concitoyens vers une mobilité plus facile, plus propre et moins chère, sur tout le territoire. Tel est le cadre dans lequel s'inscrit notre débat de ce matin. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

S'agissant du bonus écologique, nous le maintiendrons, selon une trajectoire que nous indiquerons prochainement, applicable aux particuliers et aux personnes morales tout au long du quinquennat.

**M. Fabrice Brun.** C'est flou! Il y a un loup!

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** J'appelle votre attention sur le fait que l'enveloppe destinée à le financer augmentera de 50 % l'an prochain, ce qui démontre que nous ne cherchons pas à faire des économies sur ce poste budgétaire.

S'agissant des familles, je répète qu'elles bénéficient d'un abattement de 20 grammes de CO<sub>2</sub> par enfant, à partir du troisième enfant. Leur situation est donc bien prise en compte.

**M. Marc Le Fur.** C'est une charité!

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Monsieur le président de la commission des finances, il est exact que le seuil de déclenchement du malus écologique baisse chaque année. Il s'agit d'atteindre nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, qui sont fixés à l'échelle européenne – qui est la bonne échelle, celle à laquelle tous nos constructeurs vendent leurs gammes de véhicules. À cette échelle, les objectifs de réduction des émissions moyennes des flottes de véhicules baissent tous les ans.

À l'heure actuelle, la moyenne européenne est grosso modo de 115 grammes de CO<sub>2</sub>. Il faut passer à 95 grammes l'an prochain. Les véhicules doivent donc évoluer. Les constructeurs adaptent leurs flottes de véhicules afin de tenir les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le malus écologique a vocation à accompagner cette baisse chaque année.

Je rappelle qu'il faudra réduire les émissions de gaz à effet de serre de 37,5 % d'ici 2030, par rapport au niveau constaté en 2021. Notre dispositif de malus – ce n'est une surprise pour personne – accompagne la réduction des émissions moyennes de CO<sub>2</sub>.

Il ne s'agit pas de faire entrer davantage de véhicules dans le champ du malus écologique ; il s'agit d'accompagner la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le seuil de déclenchement du malus continuera donc à baisser chaque année, comme il l'a fait jusqu'à présent.

**M. le président.** Je donnerai la parole à deux orateurs – M. Saint-Martin et Mme Louwagie –, pas davantage, avant que nous ne procédions au vote.

La parole est à M. Laurent Saint-Martin.

**Mme Bénédicte Peyrol.** Monsieur le président, j'ai moi aussi demandé la parole !

**M. Laurent Saint-Martin.** Monsieur le président, j'aimerais laisser la parole à Mme Peyrol.

**M. le président.** Monsieur Saint-Martin, M. Giraud vient à l'instant de procéder à un rappel visant à la bonne organisation de nos débats. J'allais lui répondre que, si police des débats il devait y avoir, elle devrait davantage sévir au sein du groupe majoritaire que dans l'opposition. (*M. Marc Le Fur applaudit.*) Je vous ai donné la parole, et à vous seul.

**M. Laurent Saint-Martin.** Soit. Je m'inscrirai dans la lignée de ce que vient de dire Mme la ministre. Il faut bien comprendre que, s'il existe une majorité qui ne se contente pas de mesures purement paramétriques en matière de fiscalité écologique, c'est bien la nôtre. Je ne peux pas laisser le président Woerth dire que nous n'avons aucune vision systémique de la fiscalité écologique.

**M. Fabien Di Filippo.** Pourtant, il a raison !

**M. Laurent Saint-Martin.** Nous faisons précisément le contraire. Si nous fixons des paramètres, c'est selon des objectifs, lesquels s'inscrivent dans une vision globale. Il faut rappeler ici notre action en matière de niches fiscales anti-écologiques.

Au demeurant, les amendements comportant des dispositions paramétriques contrecarrant cette dynamique provenaient de votre camp, chers collègues du groupe Les Républicains. Il ne faudrait pas inverser la logique à

l'œuvre ! Les amendements allant à l'encontre d'une vision globale et systémique de la fiscalité écologique proviennent plutôt de l'opposition.

**Mme Bénédicte Peyrol.** Exactement !

**M. Laurent Saint-Martin.** Mme Peyrol, qui est privée de parole, a déposé un amendement d'évaluation globale des niches fiscales anti-écologiques à l'horizon de dix ans. Si ce n'est pas là une vision globale et systémique de la fiscalité écologique, que l'on m'explique ce que c'est !

**M. le président.** La parole est à Mme Véronique Louwagie.

**Mme Véronique Louwagie.** J'évoquerai deux points. S'agissant de nos conditions de travail, j'ai pris note des propos de M. le rapporteur général. J'aimerais que nous menions une réflexion sur le fait que nous devons travailler la première partie du projet de loi de finances en une semaine.

Cela devient très compliqué. Nous abordons énormément de sujets relatifs aux impôts, notamment l'impôt sur le revenu, l'impôt sur les sociétés, la grille du bonus-malus écologique, la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques – TICPE – et la fiscalité des collectivités territoriales.

**M. Christophe Naegelen.** Elle a raison !

**Mme Véronique Louwagie.** Franchement, il est très difficile de travailler sur tous ces sujets en une semaine ! J'ajoute que nous avons eu des difficultés pour déposer les amendements. Nous avons jusqu'à jeudi dernier, 17 heures, pour le faire, et nous sommes sortis de la commission des finances ce même jour un peu après 16 heures 30.

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Il y a en tout de même plus de 2 000 !

**Mme Véronique Louwagie.** Chers collègues, je sou mets à votre approbation l'idée de mener une réflexion visant à faire en sorte que, dès l'année prochaine, nous puissions travailler la première partie du projet de loi de finances en deux semaines.

Chaque année, nous nous heurtons à la même difficulté. Cela mérite une réflexion. Je sais qu'il faut prévoir le temps des navettes parlementaires, mais il me semble que le sujet mérite de faire l'objet d'une réflexion. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR et sur plusieurs bancs du groupe LaREM. – M. Jean-Paul Mattei et M. Christophe Naegelen applaudissent également.*)

J'en viens à présent aux amendements. Madame la ministre, votre réponse m'inquiète. Elle consiste à dire que le bonus écologique applicable aux véhicules électriques ne sera pas maintenu à 6 000 euros et fera l'objet d'une réflexion.

Vous changez les règles en la matière, alors même qu'elles ont été fixées dans le cadre d'une orientation décidée avec un soutien fort. Vous modifiez la règle alors même que des projets sont en cours d'élaboration, et que le secteur automobile a mené de nombreux travaux de recherche dans ce domaine.

En fin de compte, vous réduisez les incitations à acquérir des véhicules électriques dès lors que vous ne répondez pas à ma question par l'affirmative. Je constate que vous optez pour une fiscalité punitive, et que seules les questions d'ordre financier vous intéressent.

**M. Fabrice Brun.** Elle a raison !

*(L'amendement n° 1995 n'est pas adopté.)*

*(Les amendements identiques n°s 600, 864 et 1253 ne sont pas adoptés.)*

*(L'amendement n° 2628 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de cinq amendements, n°s 168, 615, 866, 1456 et 867, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 168, 615, 866 et 1456 sont identiques.

La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n° 168.

**M. Marc Le Fur.** Je souscris tout à fait aux propos que vient de tenir Mme Louwagie. Examiner la partie recettes du budget en une semaine n'est pas convenable. Il convient de nous donner un peu plus de temps.

En effet, il s'agit de la seule partie du texte sur laquelle nous avons une véritable marge. Sur la partie dépenses, ne nous faisons pas d'illusion : nous ne modifions rien. Sur la partie recettes, nous avons une véritable marge. Donnons-nous les moyens d'agir et de débattre !

Le présent amendement – d'autres suivront – vise à décaler d'un an l'application de la modification de la grille du bonus-malus écologique. Le rythme d'application de la nouvelle norme WLTP – *worldwide harmonised light vehicle test procedure* – prévu à l'échelon européen nous donne jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2021.

Si c'est ainsi à l'échelon européen, n'en rajoutons pas ! Donnons-nous une année de réflexion ! Cela est important pour les constructeurs ; j'oserai dire que cela l'est aussi pour les consommateurs.

En effet, les familles ont prévu de remplacer leur voiture à tel ou tel moment. Elles doivent disposer de tous les éléments d'appréciation. Nous sommes déjà à la mi-octobre.

Madame la ministre, les dispositions que vous envisagez de prendre sont punitives, chacun peut en prendre la mesure, et anti-automobile. Elles pénaliseront des gens modestes. Leur application dès le 1<sup>er</sup> janvier 2020 pose problème. Nous souhaitons qu'elles s'appliquent en 2021.

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n° 615.

**Mme Marie-Christine Dalloz.** Il est défendu.

**M. le président.** La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n° 866.

**Mme Véronique Louwagie.** Il est défendu.

**M. le président.** La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n° 1456.

**M. Fabrice Brun.** Ce débat sur le bonus-malus est important, et il faut prendre le temps de la discussion ; nous aimerions d'ailleurs que vous mettiez la même énergie à rénover les passoires thermiques dans notre pays !

Je voudrais saluer le travail des constructeurs, ce qui a peu été fait ce matin : ils s'investissent énormément dans le développement de moteurs plus vertueux. Cet amendement propose de leur offrir un cadre plus adapté, une meilleure visibilité pour l'avenir, en proposant de reporter au 1<sup>er</sup> janvier 2021 l'entrée en vigueur de la seconde grille de malus.

C'est aussi, comme l'a dit Marc Le Fur, une donnée importante pour les consommateurs.

**M. le président.** La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n° 867.

**Mme Véronique Louwagie.** Il est défendu.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Ces dispositions ne sont pas punitives ! Elles visent simplement à protéger notre planète. Et elles ne pénalisent pas les gens modestes : nous sommes en train d'augmenter les malus sur des véhicules qui coûtent 50 000 à 70 000 euros ! Il est important de savoir de quoi l'on parle.

**M. Marc Le Fur.** Ce sont 600 000 véhicules qui sont concernés !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** La norme WLTP rend mieux compte des émissions de CO<sub>2</sub> ; elle doit donc être adoptée au plus vite. Pour des raisons opérationnelles, elle n'a pas pu entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2020. La souplesse proposée dans l'article 18 permettra de l'appliquer au plus tôt.

Avis défavorable.

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

**M. Éric Woerth, président de la commission des finances.** On voit bien que, chaque année, le malus augmente... Cela pose des questions. Bien sûr, il faut financer la transition écologique, mais probablement pas de cette manière ! Je disais tout à l'heure que la première des libertés, c'est la mobilité : cela ne veut pas dire la mobilité n'importe comment, bien sûr. Mais la liberté de se déplacer est aujourd'hui directement indexée sur le revenu. Si vos revenus sont confortables, vous pouvez vous payer tous les malus de la terre, et déboursier 10 % ou 15 % de plus sur les billets d'avion. Sinon, ce n'est pas possible.

La liberté de se mouvoir ne peut pas dépendre seulement des revenus.

**M. Marc Le Fur.** Eh oui, et il y a des gens qui n'ont pas le choix !

**M. Éric Woerth, président de la commission des finances.** C'est cette question qui doit être au cœur de nos discussions sur une fiscalité écologique plus juste, alors que vous instaurez une fiscalité écologique injuste.

**M. Marc Le Fur.** Très bien !

**M. Jean-Charles Colas-Roy.** Démagogie !

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

**M. Laurent Furst.** On pourrait croire, en écoutant cette discussion, que l'instauration d'un bonus-malus a des effets directs. Je ne donnerai qu'un seul chiffre : l'Europe envoie vers l'Afrique 4 millions de véhicules par an. Quand nous renouvelons nos parcs, nos vieux véhicules continuent de vivre, et de polluer – en Afrique !

Si c'est une fausse information, madame la ministre, dites-le – mais je la crois juste. En somme, nous ne faisons que déplacer le problème. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 168, 615, 866 et 1456 ne sont pas adoptés.)*

*(L'amendement n<sup>o</sup> 867 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n<sup>os</sup> 169 et 626.

La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 169.

**M. Marc Le Fur.** En tapant sur les automobilistes, sur des gens modestes, vous allez produire une recette, puisque 600 000 véhicules vont subir un malus plus important que par le passé.

Que deviendra cette recette ? Si encore vous nous faisiez la démonstration qu'elle sert à une dépense de nature environnementale, cela pourrait s'examiner.

C'est pourquoi cet amendement tend à demander un rapport qui fasse le point sur ce sujet. Le mouvement des gilets jaunes, je vous le rappelle, était lié à cela : vous aviez augmenté très considérablement la fiscalité sur les carburants, mais les gens avaient bien compris que la recette supplémentaire irait dans le grand trou du budget de l'État, et pas du tout à des dépenses de nature environnementale, comme la propagande officielle le disait à l'époque.

Nous demandons donc un rapport qui dise très clairement, très rapidement, où va cet argent supplémentaire, à quoi il sert. L'intitulé même du malus – « malus CO<sub>2</sub> » – est-il justifié ?

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 626.

**Mme Marie-Christine Dalloz.** Il est défendu.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Nous ne nous comprenons pas, j'en ai peur, monsieur Le Fur. Les émissions de CO<sub>2</sub> moyennes des véhicules baissent. Le rôle du malus est d'inciter à poursuivre cette baisse.

La recette du malus est évaluée à 700 millions d'euros l'an prochain ; le bonus et la prime à la conversion coûtent plus de 800 millions. Nous ne gagnons pas d'argent avec le malus, nous accompagnons la baisse des émissions de gaz à effet de serre des véhicules !

Je ne peux pas non plus laisser dire que nous ne prendrions pas en considération les personnes les plus modestes. Nous avons d'ores et déjà attribué plus de 600 000 primes à la

conversion, afin d'accompagner des Français dont 80 % ne sont pas imposables. J'ajoute que ces véhicules ne partiront pas en Afrique : ils seront détruits.

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 169 et 626 ne sont pas adoptés.)*

*(L'article 18, amendé, est adopté.)*

#### **Après l'article 18 (amendements appelés par priorité)**

**M. le président.** Je suis saisi de quatre amendements, n<sup>os</sup> 41, 868, 39 et 869, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n<sup>os</sup> 41 et 868 d'une part, n<sup>os</sup> 39 et 869 d'autre part, sont identiques.

La parole est à Mme Émilie Bonnivard, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 41.

**Mme Émilie Bonnivard.** Il est défendu.

**M. le président.** La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 868.

**Mme Véronique Louwagie.** Il est défendu.

**M. le président.** La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 39.

**M. Fabrice Brun.** Il est défendu.

**M. le président.** La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 869.

**Mme Véronique Louwagie.** Il est défendu.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Défavorable, monsieur le président.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 41 et 868 ne sont pas adoptés.)*

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 39 et 869 ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 1572 de M. François-Michel Lambert est défendu.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 1572, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n<sup>os</sup> 2441 et 2274, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour les soutenir.

**Mme Laurianne Rossi.** L'amendement n<sup>o</sup> 2441 a été adopté par la commission du développement durable. Il vise à rendre éligibles au régime des frais réels déductibles de l'impôt sur le revenu les frais d'acquisition et d'installation des boîtiers flexfuel sur les véhicules fonctionnant à essence ; ceux-ci peuvent alors utiliser du superéthanol E85.

C'est un sujet que nous avons déjà évoqué dans nos débats sur la loi d'orientation des mobilités. Cet équipement permet de réduire le coût des trajets entre le domicile et le travail. Ce coup de pouce fiscal orientera davantage de salariés vers ces carburants plus vertueux d'un point de vue environnemental, et moins coûteux – environ 70 centimes au litre de bioéthanol.

L'amendement n° 2274 est similaire ; il apporte seulement une précision importante : seuls les boîtiers homologués seraient concernés.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Avis d'autant plus défavorable que nos concitoyens qui utilisent le régime des frais réels sont non seulement très minoritaires, mais font généralement partie des personnes dont les revenus sont les plus élevés.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je partage votre préoccupation de mieux accompagner les Français dans leurs mobilités du quotidien. Pour ceux qui ne s'en souviendraient pas, je rappelle que la loi d'orientation des mobilités prévoit un forfait mobilités durables, qui peut aller jusqu'à 400 euros, sans charges sociales ni fiscales. C'est là, je crois, la bonne réponse.

Il faut par ailleurs encourager le carburant E85, mais beaucoup de dispositifs fiscaux vont déjà dans ce sens. Ici, nous nous écarterions vraiment de ce que sont les frais professionnels. Je suggère donc le retrait de ces amendements.

**M. le président.** La parole est à Mme Laurianne Rossi.

**Mme Laurianne Rossi.** Nous avons eu cette discussion dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités. Je suggérais que les frais d'acquisition et d'installation de ces boîtiers soient intégrés au forfait mobilités durables ; cette proposition n'a malheureusement pas été retenue.

Les Français qui ont fait ce choix sont accompagnés par quelques collectivités ; trois régions, à ma connaissance, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Grand Est et Hauts-de-France, leur apportent une aide. Cela me paraît insuffisant. Il me semble qu'en tant que législateurs, nous pourrions envoyer ce petit signal, donner ce petit coup de pouce supplémentaire.

Beaucoup de Français font en effet le choix de la déduction forfaitaire de 10 %, mais il me semble vraiment intéressant que, pour ceux qui font le choix du régime des frais réels, ces frais d'acquisition et d'installation soient éligibles. C'est une mesure importante et attendue de nos concitoyens. Je maintiens les amendements.

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

**M. Charles de Courson.** Ce sont des amendements sympathiques mais, ma chère collègue, vous le dites vous-même : il y a déjà au moins trois régions qui subventionnent l'acquisition de tels boîtiers.

Ces dispositifs, qui ont hélas été tardivement autorisés, coûtent, pour les moins onéreux, environ 150 euros.

**Mme Laurianne Rossi.** Non, c'est plutôt 800 euros !

**M. Charles de Courson.** À ce tarif, vous vous faites escroquer, permettez-moi de vous le dire !

Il y a donc déjà des aides des régions ; et vous voulez en rajouter ? Ce n'est pas raisonnable – sympathique, oui, mais pas raisonnable !

*(Les amendements n° 2441 et 2274, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 2586 et 2175 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Valérie Rabault, pour soutenir l'amendement n° 2586.

**Mme Valérie Rabault.** Cet amendement de Dominique Potier vise à instaurer une taxe sur la publicité en faveur des véhicules les plus polluants. Nous ne prévoyons pas de montant précis, mais il faut savoir que la publicité représente – en moyenne, évidemment – 1 500 euros par véhicule.

**M. le président.** La parole est à Mme Sabine Rubin, pour soutenir l'amendement n° 2175 rectifié.

**Mme Sabine Rubin.** Cet amendement devrait faire consensus, je crois, car il ne touche pas au malus, et il est incitatif – non pas au moment de l'achat, comme le malus que vous instaurez, mais avant même l'achat : nous proposons de taxer les publicités qui font la promotion de véhicules individuels émettant plus de 110 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre, c'est-à-dire ceux qui sont concernés par le nouveau barème de malus automobile.

La publicité pour l'automobile, c'est plus de 3 milliards d'euros par an dans notre pays ; en 2018, ce budget a augmenté de 20 %. C'est pourquoi il nous semble intéressant d'instaurer une incitation à se détourner de ces véhicules polluants avant même l'achat, en taxant la publicité en leur faveur.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Avis défavorable. Suivant les seuils retenus, nous risquerions de taxer des véhicules populaires et modestes... Je ne sais pas comment les gens pourraient comprendre que l'on taxe la publicité pour les Dacia Duster, mais pas celle pour les Tesla, par exemple.

**M. Marc Le Fur.** Donc il y a bien des véhicules modestes qui sont taxés !

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Nous avons débattu de ce sujet dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités. Ces dispositifs, à mon sens, ne fonctionnent pas : les constructeurs savent très bien faire de la publicité pour un véhicule électrique, et s'arranger pour que, quand vous arrivez chez votre concessionnaire, l'on vous vende le véhicule thermique.

C'est pourquoi nous avons retenu l'idée que toutes les publicités pour des véhicules comportent un message incitant à l'usage des transports en commun et des mobilités actives. Avis défavorable.

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

**M. Laurent Furst.** Taxer, toujours taxer ! Quand on taxe, il faut réfléchir. L'équilibre économique de la presse quotidienne régionale comme de la presse nationale est

aujourd'hui particulièrement fragile. Leur première source de financement est, sauf erreur de ma part, la distribution, la deuxième, pour la presse quotidienne régionale, est la publicité pour l'industrie automobile. Vouloir taxer une des sources de revenus de la presse quotidienne nationale ou de la presse quotidienne régionale, qui a déjà tant de mal à équilibrer ses comptes, c'est tout à fait surprenant. J'aimerais savoir si les promoteurs de cette nouvelle taxe ont étudié ce problème.

**M. le président.** La parole est à Mme Sabine Rubin.

**Mme Sabine Rubin.** L'amendement est clair et bien ciblé : il précise qu'il s'agit de taxer les publicités qui font la promotion de véhicules individuels émettant plus de 110 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre. Concrètement, cela concerne les fameux SUV dont nous avons discuté tout à l'heure, et dont on voit qu'ils flattent inutilement des imaginaires. Comment se fait-il que l'on constate une telle augmentation du nombre de ces véhicules très polluants ?

*(Les amendements n<sup>os</sup> 2586 et 2175 rectifié, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n<sup>os</sup> 1589 et 1591, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. Michel Castellani, pour les soutenir.

**M. Michel Castellani.** Ces amendements proposés par notre collègue François-Michel Lambert s'efforcent de répondre au problème général dont nous débattons actuellement : intégrer le poids des véhicules et leur consommation d'énergie, donc leur niveau d'émission de gaz à effet de serre, dans la détermination du malus. L'objectif est évidemment d'inciter à l'usage de véhicules moins énergivores et moins polluants en responsabilisant les donneurs d'ordres, les chargeurs, sans causer de préjudice aux transporteurs.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Nous avons déjà eu ce débat lors de l'examen de la loi d'orientation des mobilités. J'avais alors souligné que l'on pénaliserait les chargeurs français par rapport à leurs collègues installés de l'autre côté de nos frontières. Mon avis est donc toujours défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Michel Castellani.

**M. Michel Castellani.** Je comprends votre réponse, madame la ministre. C'est un problème récurrent et, sur le fond, vous avez raison. Mais cela pose le problème de la convergence fiscale en Europe : il est vraiment impossible d'imaginer que la construction européenne progresse si des paradis fiscaux continuent à exister en Europe. Il est indispensable d'aller vers une convergence fiscale.

*(Les amendements n<sup>os</sup> 1589 et 1591, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

### Article 19 (appelé par priorité)

**M. le président.** La parole est à M. Christophe Jerretie, inscrit sur l'article.

**M. Christophe Jerretie.** En examinant les articles 19 et 20, nous débattons en fait du financement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France – AFITF. L'article 19 prévoit la diminution de 2 centimes par litre du remboursement de la TICPE applicable au transport routier de marchandises. Sur la forme, nous en avons parlé à la fin des discussions sur la loi d'orientation des mobilités, au sujet des infrastructures, et nous avons intégré la logique du financement dans la loi de finances, d'où ces deux articles. Il semblait important de le rappeler rapidement.

Sur le fond, l'article 19 poursuit trois objectifs. Le premier est de réduire progressivement notre consommation d'énergies fossiles ; le deuxième de rééquilibrer les différentes fiscalités et, surtout, d'affecter des recettes à l'AFITF – entre la suppression complète du remboursement et sa diminution, nous avons choisi la diminution, en lien avec le secteur ; il s'agissait enfin et surtout d'harmoniser la pression fiscale en France par rapport aux pays voisins.

La solution proposée dans cet article paraît plutôt équilibrée, travaillée et juste. C'est pourquoi je me permets d'intervenir au début de son examen : il me semblerait judicieux que les amendements tendant à la suppression des articles 19 et 20 restent à quai, ou sur le bord de la route, parce que nous devons avancer.

**M. le président.** Je suis saisi de plusieurs amendements identiques, n<sup>os</sup> 123, 975, 1010, 1820 et 2213, tendant à supprimer l'article 19.

L'amendement n<sup>o</sup> 123 de M. Dino Cineri est défendu.

La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 975.

**Mme Marie-Christine Dalloz.** Cet article prévoit la réduction de 2 centimes par litre du remboursement partiel de TICPE. Sur le fond, nous ne nous opposons pas à l'objectif poursuivi ; c'est la forme que nous contestons : si une grande majorité des députés du groupe Les Républicains proposent la suppression de cet article, c'est qu'aucune consultation n'a été menée en amont avec les transporteurs routiers.

**M. Jean-Charles Colas-Roy.** On ne fait que ça !

**Mme Marie-Christine Dalloz.** Vous faites de grands débats, certes, mais la concertation avec les instances professionnelles n'a pas eu lieu. On va fragiliser un secteur toujours indispensable, malheureusement. Si l'on constatait une progression d'autres moyens de transport, on pourrait s'en satisfaire, mais ce n'est pas le cas. La réalité, c'est que l'on va faire payer aux seuls transporteurs routiers la totalité du financement des infrastructures. Ce n'est pas logique.

**M. le président.** Les amendements identiques n<sup>os</sup> 1010 de M. Pierre-Henri Dumont, 1820 de Mme Véronique Louwagie et 2213 de M. Fabrice Brun sont défendus.

Quel est l'avis de la commission ?

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Défavorable. En vingt ans, la fiscalité sur cet usage des transports, qui coûte 1 milliard d'euros, n'a augmenté que de 4 centimes.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Dire qu'il n'y a pas eu de concertation, ce n'est pas vrai : Jean-Baptiste Djebbari a encore eu hier de longues discussions avec le secteur qui, fort légitimement, s'inquiétait de l'évolution de certains

dispositifs, comme la déduction forfaitaire spécifique – DFS –, le bonus-malus sur les CDD ou la taxation des CDD d'usage. Tous ces sujets ont fait l'objet de longues discussions, auxquelles Muriel Pénicaud et moi-même avons participé. Jean-Baptiste Djebbari a eu, je le disais, de très nombreux échanges avec les transporteurs routiers. J'espère qu'ils ont permis de les rassurer, en leur montrant que ces dispositifs n'auraient pas un impact négatif sur le secteur.

Il est donc légitime – et je pense que ces professionnels ne le contestent pas – qu'au moment où l'on va augmenter très sensiblement les crédits consacrés à l'entretien de la route, parce que nous avons des décennies de retard dans ce domaine, les transporteurs routiers, qui sont de grands utilisateurs du réseau routier, participent à son entretien. C'est le sens de ces articles.

Je défendrai moi-même un amendement qui a été déposé par le Gouvernement pour s'assurer que les chargeurs prennent bien en compte ce surcoût. L'objectif, naturellement, n'est pas de mettre en difficulté un secteur dont on connaît l'importance pour l'économie de notre pays, mais de le faire participer à l'entretien de nos routes, qui en ont bien besoin.

**M. le président.** La parole est à Mme Émilie Bonnivard.

**Mme Émilie Bonnivard.** Je partage plutôt votre point de vue, madame la ministre, mais je souhaiterais quelques précisions sur les dispositifs incitatifs prévus en contrepartie pour renforcer le ferroutage. C'est extrêmement important. On augmente ici une taxe pour les transports routiers, mais des alternatives sont possibles. Le fret n'a cessé de décliner ces dernières années, alors que le ferroutage est en expérimentation dans plusieurs régions. Comment peut-on renforcer ces dispositifs afin d'avoir moins de camions sur les routes sans pénaliser les transporteurs ?

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 123, 975, 1010, 1820 et 2213 ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi de plusieurs amendements, n<sup>os</sup> 2668, 1637, 1144, 2201, 1630, 2205 et 2208, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n<sup>o</sup> 2668 de M. Jean-Noël Barrot est défendu.

La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1637.

**M. Stéphane Peu.** Nous considérons que l'article 19 va plutôt dans le bon sens, mais nous proposons, par cet amendement, d'aller plus loin et plus vite, parce que nous considérons qu'il y a urgence. Les objectifs fixés il y a dix ans par le Grenelle de l'environnement en matière de progression du transport ferroviaire et fluvial par rapport au transport routier sont très loin d'être atteints. L'objectif du Grenelle était de porter la part du trafic fluvial et ferroviaire de 14 % à 22 % à l'horizon 2022. Or, c'est la courbe inverse que l'on observe : le transport ferroviaire, au lieu de progresser, a chuté et sa part n'est plus que de 9 %.

Nous proposons donc, par cet amendement, d'aller plus loin et d'essayer de suivre la courbe tracée par le Grenelle de l'environnement, que beaucoup d'entre vous aviez acceptée.

**M. le président.** La parole est à M. Xavier Roseren, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1144.

**M. Xavier Roseren.** Le PLF revoit le montant du remboursement partiel de la TICPE pour le transport routier de marchandises en actant une réduction de ce remboursement de 2 euros par hectolitre, le montant de la taxe passant ainsi de 43 à 45 euros.

Cet amendement propose d'aller plus loin en prévoyant une nouvelle baisse du remboursement partiel en 2021, ce qui ferait passer le tarif de 45 à 49 euros.

Cet avantage fiscal favorise en effet les modes de transport les plus polluants par leurs émissions de gaz à effet de serre et, surtout, de polluants de l'air. Or le secteur des transports représente 64 % des émissions de dioxyde d'azote, dont 50 % proviennent des poids lourds.

Pour lutter efficacement contre la pollution de l'air, il convient de favoriser les modes de transport les plus propres et de supprimer les avantages fiscaux accordés aux modes les plus polluants. C'est l'objet de cet amendement, qui prévoit de renforcer la trajectoire et de diminuer plus rapidement le remboursement de la TICPE.

**M. le président.** Je suis saisi de plusieurs amendements, n<sup>os</sup> 2201, 1630 et 2205, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. Michel Castellani, pour les soutenir.

**M. Michel Castellani.** Ils préconisent une modification du code des douanes pour tenir compte de la situation particulière de la Corse – où l'écart des prix de l'énergie par rapport au continent pénalise évidemment les ménages et les entreprises – en jouant sur la diminution du remboursement de la TICPE.

Il s'agit d'un problème récurrent, dont on nous avons eu l'occasion de parler à propos de nombreux dossiers : une majorité de Corses souhaitent que la collectivité de Corse reçoive une compétence de dotation permanente, non par désir d'escalade institutionnelle, mais parce que nous sommes face à une situation vraiment particulière, qui doit être prise en compte par des dispositions législatives et réglementaires particulières. C'est ce que nous défendons, afin de remédier à des réalités regrettables en jouant gagnant-gagnant. Mais ces amendements visent seulement un aspect des choses.

**M. le président.** La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 2208.

**M. Michel Castellani.** L'amendement n<sup>o</sup> 2208 prend en compte la situation très fragile et très particulière des transporteurs de Corse, qui font face à des surcoûts de toutes natures par rapport à leurs homologues continentaux, qui sont aussi des concurrents. Il s'agirait d'en tenir compte en allégeant la fiscalité qui pèse sur ces entreprises, non pour leur donner un avantage indu, mais pour leur permettre de faire face, avec des armes valables, à une concurrence qui, vous le savez, est très vive, surtout dans un milieu insulaire.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Je comprends bien la logique des amendements proposant une trajectoire de sortie, mais je vous demande de les retirer car vous ne pouvez pas le faire sans concertation préalable avec la profession. À défaut de retrait, mon avis sera défavorable.

Quant aux amendements de M. Castellani, outre mon désaccord sur le fond, un énorme problème de rédaction rend le dispositif inapplicable.

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

**Mme Elisabeth Borne, ministre.** Je souhaite répondre à Mme Bonnavard sur le soutien au transport ferroviaire. Dans le cadre de la réforme ferroviaire, afin de ne pas pénaliser le transport ferroviaire et au contraire de l'encourager, nous avons souhaité stabiliser le prix des péages fret alors qu'une augmentation de 8 à 10 % par an était prévue.

Nous donnons de la visibilité sur les aides au transport combiné et pour les autoroutes ferroviaires, lesquelles bénéficient d'une dotation de 27 millions d'euros par an. Je note avec satisfaction que de nouveaux projets d'autoroute ferroviaire voient le jour, entre Calais et Turin par exemple. C'est une bonne nouvelle.

Comme l'a dit M. le rapporteur général, certains amendements visent à limiter la réduction de la niche fiscale tandis que d'autres tendent à la supprimer.

Je ne suis pas favorable à l'amointrissement de la réduction, car il est important de donner un signe et de s'assurer que les grands utilisateurs de la route que sont les transporteurs routiers participent à l'effort pour l'entretien et la rénovation des réseaux. Les chiffres sont de l'ordre de 200 à 300 euros par an, tandis que le coût par poids lourd s'élève à 150 000 euros par an, ce qui me semble très proportionné.

S'agissant de la suppression de la niche, non seulement, comme l'a dit le rapporteur général, cela devrait faire l'objet d'une concertation avec les professionnels, mais surtout cela mettrait en difficulté nos transporteurs routiers. Nous avons une distorsion de fiscalité avec nos voisins, la Belgique, le Luxembourg et l'Espagne. C'est tout l'enjeu de l'instauration d'un prix du carbone unique à l'échelle européenne, pour laquelle plaident la France ainsi que la nouvelle présidente de la Commission. Les États membres devraient s'entendre pour relever le prix du carbone et ainsi assurer une meilleure prise en compte des coûts environnementaux du transport routier.

Je demande donc le retrait de ces amendements.

**M. le président.** Trois députés demandent la parole. Je vous demande que cela tienne dans le temps de deux interventions !

La parole est à M. Charles de Courson.

**M. Charles de Courson.** Madame la ministre, vous avez posé la question de fond : la compétitivité du secteur du transport routier. À l'international, elle s'effondre.

Les partisans d'un retour au droit commun, soit 59,40 centimes d'euros par litre, sont-ils au fait de la situation dans les pays qui nous environnent ? La taxation du gazole s'élève à 33 centimes en Espagne – presque la moitié ! – et 35 en Belgique et au Luxembourg ! Que font les camionneurs dans la région Grand Est ? Ils s'organisent pour faire le plein au Luxembourg ou en Belgique ! Voilà comment les choses se passent.

À la différence d'autres, j'ai toujours défendu la taxe sur les poids lourds. C'est la solution, chers collègues. Sur la RN4, l'un des principaux axes de circulation, plus des deux tiers des camions sont étrangers. Ils détruisent nos routes sans contri-

buer à leur entretien. Ils utilisent des systèmes doubles, pourtant interdits – on ne les attrape pas tous ! – afin de ne surtout pas avoir à s'approvisionner en France.

La taxe sur les poids lourds est la meilleure solution. Cet article, lui, relève du bricolage, avec son augmentation de 3 euros. Le problème de fond n'est pas là !

**M. le président.** La parole est à M. Michel Castellani.

**M. Michel Castellani.** Monsieur le rapporteur général, nous avons déjà eu cette discussion en commission. Mes amendements présentaient un problème rédactionnel et vous m'avez conseillé de me tourner vers vos services. C'est ce que nous avons fait immédiatement, mais sans recevoir de réponse.

Sur le fond, il est facile de refuser sans argumenter, mais nous posons un problème fondamental. Je sais que vous êtes prisonnier du rôle : vous savez que nous avons raison sur le fond, mais vous ne pouvez pas nous le dire ! Je comprends, mais pour autant, il ne suffit pas de dire : « refusé, au revoir et merci ! »

L'adaptation de la fiscalité est un problème sérieux qu'il faut examiner de manière approfondie afin de favoriser le développement de la Corse – c'est un objectif d'intérêt général, cela ne concerne pas seulement les Corses. Il ne suffit pas de répondre « refusé », il faut aller bien au-delà.

**M. le président.** La parole est à M. Bruno Duvergé.

**M. Bruno Duvergé.** Nous retirons l'amendement n° 2668, mais en insistant sur l'argument de la concertation avancé par le rapporteur. Nous sommes en train de construire un nouvel écosystème. Les donneurs d'ordre demandent que les transporteurs produisent moins de CO<sub>2</sub>, les transporteurs cherchent des camions plus performants. En fixant une trajectoire et en mettant tous les acteurs autour de la table, les solutions émergeront.

*(L'amendement n° 2668 est retiré.)*

*(Les amendements n°s 1637, 1144, 2201, 1630, 2205 et 2208, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 2168.

**M. Loïc Prud'homme.** Le rapport interministériel dédié au budget vert, présenté le 25 septembre, évalue à 35 milliards d'euros les recettes favorables à l'environnement en 2017 et à 25 milliards des recettes défavorables, parmi lesquelles les 12,2 milliards correspondant au taux réduits de TICPE – une somme loin d'être anecdotique au regard des enjeux actuels.

L'institut I4CE – Institut de l'économie pour le climat – recense 16 milliards d'euros de niches fiscales sur la taxation des énergies fossiles, alors même que 15 à 18 milliards d'euros de financements favorables au climat manquent à l'appel chaque année : la comparaison est facile.

Pour financer la trajectoire des dépenses de l'AFITF inscrite dans le projet de loi d'orientation des mobilités, le Gouvernement prévoit une baisse de 2 centimes par litre du remboursement de TICPE pour les transporteurs routiers, laquelle est censée rapporter 70 millions en 2020, et 140 les années suivantes. C'est bien insuffisant face à l'urgence écologique.

Cet amendement vise donc à supprimer la niche fiscale bénéficiant au transport routier de marchandises, qui représente un manque à gagner de plus de 1 000 millions d'euros en 2018.

Madame la ministre, vous évoquiez la distorsion de fiscalité avec nos voisins européens. Mais quid de la distorsion de fiscalité entre le transport ferroviaire et le transport routier ? Vous êtes bien moins prolixe sur cette question.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** L'amendement propose d'augmenter de 25 % le tarif du gazole pour les transporteurs routiers. Vous comprendrez que j'y suis défavorable, en l'absence de concertation avec les professionnels concernés et de manière aussi brutale !

*(L'amendement n° 2168, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 495 de Mme Lise Magnier est défendu.

*(L'amendement n° 495, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 3035.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** L'objet de cet amendement est double : d'une part, il vise à inscrire dans la loi le fléchage vers l'AFITF des ressources supplémentaires – 140 millions d'euros en année pleine – issues de la baisse du remboursement du gazole professionnel, pour le financement de la programmation ambitieuse des infrastructures prévues dans le projet de loi d'orientation des mobilités.

D'autre part, il tend à faciliter les négociations entre les chargeurs et les transporteurs, en complément du dispositif d'indexation existant dans le code des transports. Il s'agit de rendre obligatoire l'insertion sur les factures d'une ligne faisant apparaître le montant de la part correspondant à l'augmentation de la TICPE dans le prix de la prestation de transport.

*(L'amendement n° 3035, accepté par la commission, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n° 972.

**Mme Marie-Christine Dalloz.** La diminution du remboursement de la TICPE, il faut le dire, est aussi une mesure de rendement budgétaire. Elle rapportera, selon vos estimations, 140 millions d'euros en année pleine et s'appliquera à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Avez-vous mesuré son impact sur l'ensemble de la filière du transport routier ? Elle affectera sa compétitivité face à ses concurrents européens. Force est de constater que de nombreux transporteurs routiers étrangers circulent sur les routes françaises.

Mon amendement prévoit la remise au Parlement d'un rapport, six mois après l'entrée en vigueur de la mesure, pour évaluer son impact sur le transport routier et les entreprises françaises.

Enfin, la diminution du remboursement de la TICPE doit financer l'entretien des infrastructures routières. Je vous suggère de prendre exemple sur les départements. Le principal réseau routier français, en nombre de kilomètres, est aujourd'hui géré par les départements et les communes. Les départements entretiennent très bien le réseau routier départemental, parce qu'ils y réalisent des investissements réguliers. Ce n'est absolument pas le cas de l'État, et c'est bien dommage !

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Défavorable. Nous disposons d'un très bon rapport publié par le Conseil des prélèvements obligatoires sur la fiscalité environnementale, que nous avons examiné en commission des finances le mois dernier.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je n'ai aucune objection à l'idée de venir échanger régulièrement avec la commission compétente sur la situation du transport routier ainsi que sur les propositions que le Gouvernement soutiendra au plan européen en matière de prix du carbone pour éviter les distorsions de concurrence qui ont été évoquées. Il n'est pas besoin de demander un rapport pour ce faire. Le Gouvernement se tient à votre disposition pour faire le point sur ces sujets.

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

**M. Charles de Courson.** Nous assistons à un effondrement du pavillon français à l'export. Sa part dans le transport international est ainsi passée de deux tiers il y a vingt ans à un tiers à peine aujourd'hui. En augmentant de 2 centimes le litre, vous accentuez encore le différentiel par rapport aux concurrents.

**Mme Marie-Christine Dalloz.** Il y a de plus en plus de camions étrangers.

**M. Charles de Courson.** Chez moi, tous les camions vont s'approvisionner en Belgique et au Luxembourg, et ceux qui circulent dans le Sud vont en Espagne. Nous menons une politique folle. Si nous étions sérieux, nous réintroduirions la taxe sur les poids lourds.

D'ailleurs, le Gouvernement ne s'est pas déclaré défavorable à cette mesure lorsque, lors du débat autour de la Communauté européenne d'Alsace, un amendement a été voté en première lecture pour restaurer cette mesure en Alsace. Pourtant il a bien conscience que si l'on impose cette mesure en Alsace, il faudra l'étendre à l'ensemble du Grand Est, ne serait-ce qu'à titre expérimental, et que d'autres régions suivront peut-être.

La généralisation de cette mesure serait la meilleure solution. Avec cette taxe, il n'y a pas de rupture d'égalité entre les transporteurs routiers, qu'ils soient français, allemands ou belges. Votre proposition, elle, accentue les inégalités. Pour des raisons économiques, je ne saurais approuver cette orientation, qui n'est pas la bonne. Ceux qui ont combattu la taxe sur les poids lourds ont bonne mine, aujourd'hui !

**M. le président.** La parole est à M. Benoit Simian.

**M. Benoit Simian.** C'est en effet l'objectif à poursuivre, qui avait d'ailleurs été préconisé par le Conseil d'orientation des infrastructures – je vous renvoie à son rapport. Saluons tout

de même la hausse de 2 centimes par litre, qui permettra de flécher 140 millions d'euros supplémentaires, annuellement, vers l'AFITF. Cela permettra de développer le fret, comme l'a souligné Mme Bonnard. Cette mesure doit s'inscrire dans le long terme. Faisons confiance au Conseil d'orientation des infrastructures qui devrait d'ailleurs se réunir dans les prochains mois, conformément aux prévisions de du projet de loi d'orientation des mobilités.

*(L'amendement n° 972 n'est pas adopté.)*

*(L'article 19, amendé, est adopté.)*

**Après l'article 19**  
**(amendements appelés par priorité)**

**M. le président.** L'amendement n° 2277 de Mme Laurianne Rossi est défendu.

*(L'amendement n° 2277, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 1001 de M. Bertrand Pancher est défendu.

*(L'amendement n° 1001, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Sabine Rubin, pour soutenir l'amendement n° 2171.

**Mme Sabine Rubin.** La France n'atteint pas ses objectifs de diminution des émissions à effet de serre, alors que l'institut I4CE, comme l'a rappelé mon camarade Loïc Prud'homme, identifie 16 milliards d'euros de niches fiscales sur la taxation des énergies fossiles – ce qui n'est pas rien !

Aujourd'hui, 1091 installations très émettrices de gaz à effet de serre sur le territoire français sont soumises à un prix carbone de 26 euros par tonne de CO<sub>2</sub>, via le système d'échange des quotas de CO<sub>2</sub> européen. Ce montant est bien inférieur au prix de la taxe carbone française, qui s'élève à 44 euros par tonne de CO<sub>2</sub> et qui est payée par les ménages et les entreprises bien moins polluantes. De surcroît, une grande partie des entreprises reçoivent des quotas de CO<sub>2</sub> gratuitement. Les installations de l'industrie du ciment ont ainsi reçu un excédent de 14 % de quotas gratuits par rapport à leurs émissions.

Cet amendement tend, par conséquent, à supprimer les niches fiscales réservées aux industries les plus consommatrices d'énergies fossiles.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Avis défavorable. Ces niches seront bornées pour être évaluées.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Vous pouvez faire comme si les entreprises françaises vivaient en vase clos, sans aucune concurrence de nos voisins européens, mais ce serait vous leurrer. Il faut au contraire, comme s'y emploie le Gouvernement, renforcer le dispositif ETS – échange de quotas d'émissions – et favoriser l'instauration d'un prix du carbone minimum en Europe. Nous ne pouvons pas soumettre nos entreprises à un régime radicalement différent de celui des entreprises voisines. L'enjeu de l'emploi doit être pris en considération, lui aussi.

Je vous assure qu'il m'importe de réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport et du secteur industriel, mais je ne le ferai pas en fermant nos usines.

*(L'amendement n° 2171 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Christine Pires Beaune, pour soutenir l'amendement n° 2585.

**Mme Christine Pires Beaune.** Cet amendement, déposé par Jean-Louis Bricout, tend à favoriser des transports plus éco-responsable en pénalisant non pas le transporteur mais le donneur d'ordres, qui serait soumis à une redevance en fonction de la volumétrie CO<sub>2</sub> du mode de transport qu'ils choisissent.

Il s'agit tout simplement de décliner le principe du pollueur-payeur. Les outils techniques dont nous disposons le permettent et le rendement pourrait être significatif. Nous pourrions même imaginer, ce que ne prévoit pas cet amendement, de flécher le produit de cette redevance vers l'AFITF ou vers des actions favorisant la transition de tous les modes de transport, ou encore un mélange des deux.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Avis défavorable. Cette mesure est d'ordre réglementaire, ce qui pose le risque d'une incompétence négative. Au-delà, la taxation sur une même assiette pose problème.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Nous en avons longuement discuté lors de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités. L'objectif, que je partage, est de fixer aux chargeurs un signal prix qui les incite à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. Nous sommes donc convenus de poursuivre la réflexion sur la meilleure manière d'inciter les chargeurs à baisser leurs émissions de gaz à effet de serre, et je me tiens à la disposition des députés pour poursuivre ce travail.

En l'espèce, la solution que vous proposez ne donnerait pas de bons résultats car elle pénaliserait les entreprises françaises par rapport à celles qui sont implantées chez nos voisins. Avis défavorable.

**M. le président.** La parole est à Mme Christine Pires Beaune.

**Mme Christine Pires Beaune.** Je retire cet amendement et je transmettrai les remarques de Mme la ministre à M. Bricout, qui pourra réfléchir avec les députés de la majorité à une solution qui permette de pénaliser ceux qui recourent à certains modes de transport afin de les inciter à en préférer d'autres, plus éco-responsables.

*(L'amendement n° 2585 est retiré.)*

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements, n°s 2523, 1638 et 2174, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Valérie Rabault, pour soutenir l'amendement n° 2523.

**Mme Valérie Rabault.** Cet amendement de Christophe Bouillon tend à renchérir le tarif des poids lourds sur les autoroutes en les soumettant à une taxe qui leur serait réservée. Contrairement à la mesure proposée par le Gouvernement, cette taxe serait progressive. Alors que le Gouverne-

ment souhaite l'appliquer dès le premier kilomètre, au risque de porter préjudice aux transports locaux au sein d'un département, nous préférons ne l'imposer qu'à partir du cent-quinzième kilomètre, progressivement.

**M. le président.** La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 1638.

**M. Stéphane Peu.** Dans le prolongement du précédent, cet amendement tend à augmenter la taxe d'aménagement du territoire acquittée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes en les répercutant sur les usagers poids lourds. Par ailleurs, cette mesure s'appliquerait également aux pavillons étrangers qui utilisent majoritairement les autoroutes, ce qui permettrait d'atteindre l'objectif, partagé par le Gouvernement, de renforcer la contribution des poids lourds étrangers qui circulent sur nos routes.

**M. le président.** La parole est à M. François Ruffin, pour soutenir l'amendement n° 2174.

**M. François Ruffin.** Il tend à mettre à contribution les sociétés d'autoroutes, poules aux œufs d'or réputées reverser des dividendes considérables et dont le taux de retour sur investissement s'élève à 20 % par an environ, ce qui est colossal, afin de financer les autres modes de transport.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** La mesure prévue au premier amendement relève du pouvoir réglementaire, ce qui présente le risque d'une incompétence négative. Quant aux deux autres, souvenez-vous qu'au moment où nous avons tenté d'instaurer l'éco-taxe poids lourds, je fis partie de ceux qui hurlaient parce qu'elle ne concernait pas les axes internationaux, en particulier ceux reliant l'Italie à la France. Taxer le réseau intérieur mais pas le réseau frontalier posait tout de même un léger problème !

Cela étant, nous ne pourrions prendre de telles dispositions que dans un cadre concerté et réfléchi plutôt qu'au détour d'un amendement. Je vous invite par conséquent à les retirer, sinon avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Soyons clairs : les contrats ont prévu des clauses de répercussion en vertu desquelles les sociétés soit se retourneraient vers l'État pour compenser le prélèvement, soit le répercuteraient sur les poids lourds. L'objectif, c'est la répercussion sur les poids lourds.

En l'état, les dispositions que vous proposez, avec un seuil, poseraient des difficultés en matière d'égalité de traitement, notamment s'agissant des sociétés concessionnaires qui ont de petits réseaux. Cela ne fonctionnerait pas. Je vous invite à retirer ces amendements sinon avis défavorable.

**M. Loïc Prud'homme.** On a négocié ces contrats avec les autoroutes !

**M. Jean-Charles Colas-Roy.** Un gouvernement auquel appartenait M. Mélenchon !

(Les amendements n° 2523, 1638 et 2174, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

## Article 20 (appelé par priorité)

**M. le président.** La parole est à M. Christophe Jerretie.

**M. Christophe Jerretie.** Cet article, le deuxième qui a trait au financement des infrastructures, concerne la hausse de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, créée par le président Chirac. Nous retiendrons deux éléments. Tout d'abord, la taxe est basée sur la corrélation avec la distance entre la France et l'étranger. Par ailleurs, toutes les compagnies sont concernées.

Cette majoration permettra de financer les infrastructures de transport à hauteur de 180 millions d'euros supplémentaires, l'objectif étant de favoriser les infrastructures compatibles avec la limitation de l'empreinte carbone.

Cette mesure est cohérente avec les dispositions du projet de loi d'orientation des mobilités. Nous devons reconnaître ce mérite au projet de loi de finances, puisque l'on nous reproche souvent de prendre des mesures non financées. Ces deux articles témoignent de la cohérence de la majorité, du Gouvernement et des députés qui les voteront.

Enfin, l'aménagement du territoire et les transports sont les principaux sujets de préoccupation dans nos territoires. Nous y répondons pleinement aujourd'hui, notamment en développant les transports locaux.

**M. le président.** La parole est à M. Robin Reda.

**M. Robin Reda.** Certes, nous devons relever le défi de l'aménagement du territoire, mais nous ne devons pas négliger pour autant la compétitivité du pavillon français. Je suis député d'une circonscription qui accueille l'essentiel des infrastructures de l'aéroport d'Orly. Or, aujourd'hui, 2 000 employés d'XL Airways et d'Aigle Azur se retrouvent sur le carreau, parce que la compétitivité des compagnies aériennes françaises s'effondre. Et demain, ce sera au tour d'Air France, si nous continuons à taxer abusivement, par pure démagogie, le transport aérien ! La taxe que vous instaurez portera d'abord atteinte au pavillon français.

Les assises du transport aérien ont été profondément décevantes à ce propos puisque, au lieu de renforcer les conditions de la compétitivité du pavillon français, elles n'ont abouti qu'à créer une nouvelle taxe qui rapportera au mieux 180 millions d'euros, alors que l'État doit trouver plus de 3 milliard pour, par exemple, financer les investissements nécessaires à la SNCF. L'échelle n'est vraiment pas la même.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** On peut l'augmenter, si vous voulez.

**M. Robin Reda.** Enfin, vous usez d'un argument contraire à celui dont vous servez pour justifier la privatisation d'Aéroports de Paris – ADP. Vous nous avez expliqué, avec le ministre de l'économie, qu'ADP était une grande société, un acteur essentiel de l'aérien français, en concurrence avec des acteurs internationaux, notamment en Europe – Schiphol, Francfort, Heathrow. Comment pouvez-vous, aujourd'hui, instaurer une taxation supplémentaire qui affectera avant tout les compagnies françaises lancées dans une concurrence féroce avec les compagnies européennes, après nous avoir démontré, il y a quelques mois, la nécessité de renforcer l'attractivité de nos infrastructures aéroportuaires en privatisant ADP ?

Il y a donc une incohérence majeure dans les explications que vous nous donnez, comme dans la manière dont vous dialoguez avec les acteurs de l'aérien. Vous portez la responsabilité de l'effondrement actuel des compagnies aériennes françaises. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR. – Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

**M. Christophe Jerretie.** Cela n'a rien à voir !

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements de suppression identiques, n<sup>os</sup> 1650 et 1739.

La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1650.

**Mme Véronique Louwagie.** Comme l'a expliqué Robin Reda, il me semble que l'article 20 ne permet pas d'atteindre l'objectif recherché, madame la ministre. En effet, la taxe de solidarité sur les billets d'avion sera payée par le consommateur. Son montant dépendra du nombre de passagers, et non des émissions de CO<sub>2</sub> liées au vol. Vous nous dites poursuivre un objectif environnemental et écologique, mais ce n'est pas ce qu'indiquent les critères que vous avez retenus.

Par ailleurs, à la suite de M. Reda, j'ajouterai qu'il s'agit d'une taxe anti-économique qui mettra nos compagnies aériennes en difficulté. Les consommateurs comparent les prix des billets entre les différentes compagnies. En agissant uniquement au niveau français, vous mettez en difficulté tout un secteur de notre économie. Aujourd'hui, les taxes représentent 50 % du prix d'un billet d'avion en France, contre 30 % en Europe. L'écart est déjà de 20 points !

**M. le président.** La parole est à M. Éric Woerth, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1739.

**M. Éric Woerth, président de la commission des finances.** Je rejoins les préoccupations de mes collègues. Vous voulez augmenter la taxe Chirac, madame la ministre : ne parlez pas de mesure écologique, reconnaissez qu'il s'agit d'une simple augmentation de taxe ! Il n'y a aucune fin écologique dans votre dispositif, puisque le montant de la taxe est fixé par passager et qu'il ne tient pas compte des rejets de carbone. Il s'agit d'une augmentation de la fiscalité sur le secteur du transport aérien.

Il me semble que le moment est mal choisi pour adopter une telle mesure, pour les raisons déjà avancées par mes collègues. Elle est d'autant moins opportune au moment où le secteur aérien doit puissamment investir afin de limiter son empreinte carbone, qui est aujourd'hui extrêmement forte.

Le Gouvernement serait bien avisé de ne pas donner suite à cette proposition et d'aller plutôt dans le sens indiqué par Bruno Le Maire en réfléchissant à une taxe européenne sur les émissions de carbone, à laquelle nous sommes favorables. La concurrence est mondiale, j'en ai bien conscience : il faut donc, a minima, faire émerger une vision commune européenne sur le transport maritime et aéronautique, qui n'existe pas aujourd'hui. La taxe de solidarité sur les billets d'avion n'est qu'une petite taxe, qui coûtera tout de même 180 millions d'euros de plus aux compagnies aériennes et, in fine, aux clients : c'est la fameuse liberté de déplacement indexée en fonction des revenus !

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Soyons clairs : l'AFITF a besoin de ressources et cet article fait partie d'une architecture de financement élaborée.

**Mme Véronique Louwagie.** Voilà qui explique tout !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Nous l'avons déjà dit. Il faut être là durant les débats.

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Les passagers aériens ne supportent pas, à l'heure actuelle, de taxation carbone. Laisser ce champ en-dehors de la taxation carbone me posait un véritable problème ; nous avons donc travaillé de conserve avec le ministère pour déterminer les solutions possibles. Nous sommes parvenus à une solution équilibrée qui préserve plusieurs lignes et dont le prix est très modeste pour les passagers de classe économique. Avis défavorable.

**Mme Véronique Louwagie.** C'est une mesure de renflouement, vous venez de le dire !

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** J'ai entendu certains de nos concitoyens trouver injuste de devoir payer une taxe carbone sur leur carburant tandis que d'autres Français, qui, soit dit en passant, ne sont pas les plus modestes, sont exemptés de fiscalité carbone sur le transport aérien.

**M. Éric Woerth, président de la commission des finances.** Oh...

**Mme Émilie Bonnivard.** Entre le prix des billets d'avion et celui de la SNCF...

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Dans ce contexte, le Gouvernement a annoncé, à l'issue du conseil de défense écologique de juillet dernier, que le transport aérien participerait au financement des infrastructures favorables à l'environnement, et notamment à celui des infrastructures ferroviaires.

Les proportions de cette taxe restent très raisonnables. Les compagnies aériennes françaises devraient regarder la réalité européenne et arrêter de faire croire que la fiscalité française serait supérieure à celle de ses voisins. C'est faux : l'ensemble des taxes et des charges est supérieur en Allemagne et au Royaume-Uni, deux pays où l'on trouve pourtant des compagnies de transport aérien puissantes. Chacun devrait regarder devant sa porte et faire sa part du chemin. Cette taxe est modeste...

**Mme Véronique Louwagie.** 180 millions tout de même !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** ...et nous sommes le seul pays d'Europe à instaurer une modulation, dans un rapport de 1 à 6, entre les vols en classe économique et les vols en classe affaires. Nous prenons donc en compte les Français les plus modestes. Malgré cette hausse, la fiscalité sur les billets d'avion restera inférieure à celles de l'Allemagne – vous avez peut-être entendu que le gouvernement allemand vient de décider une augmentation de 74 % des taxes sur le transport aérien – et du Royaume-Uni.

Nous devons poursuivre la réflexion à l'échelle européenne afin d'instaurer une fiscalité harmonisée. Mais cette première étape est importante : faire contribuer le transport aérien au financement de la mobilité de tous les Français dans les territoires, et notamment à l'entretien des réseaux ferroviaires, je pense que c'est un bon combat.

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

**M. Marc Le Fur.** L'objet de cet article est d'augmenter la taxe Chirac qui existait déjà sur les billets d'avion. Sur ce sujet, j'aurai deux remarques. Premièrement, mes collègues de la commission des finances m'ont chargé du suivi de l'aide publique au développement. Or il se trouve que le produit de cette taxe était affecté à l'aide publique au développement.

**M. Charles de Courson.** Et au sida!

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Dans la limite de 210 millions d'euros.

**M. Marc Le Fur.** La taxe a été conçue et imaginée pour cela. Sans rentrer dans les détails, vous voulez maintenant créer, sur la même base d'imposition, une taxe supplémentaire destinée à autre chose.

L'on pouvait imaginer une augmentation de l'aide publique au développement,...

**M. Laurent Saint-Martin.** Pourquoi? Le montant reste le même.

**M. Marc Le Fur.** ...étant donné que c'est la taxe Chirac qu'on augmente, et que les engagements du Président de la République à cet égard sont très clairs. Par conséquent, ne pas le faire me semble porter préjudice à l'aide au développement. J'attends votre réponse sur ce point, madame la ministre.

Deuxièmement, nous sommes placés devant des injonctions contradictoires. J'ai déjà interrogé votre collègue, madame la ministre: que se passera-t-il pour les aéroports qui ont une finalité d'aménagement du territoire?

Nous n'avons pas le TGV. À Quimper, à Brest, on nous a refusé la liaison en trois heures avec Paris – nous en avons pris acte. En contrepartie, le Premier ministre est venu le 8 février dernier en Bretagne – vous l'accompagniez – signer un accord pour encourager l'aéroport de Quimper, qui connaît des difficultés. Dans ce contexte, les personnes qui embarqueront depuis ou à destination de Quimper devront-elles, oui ou non, payer cette taxe? Si tel était le cas, ce serait de la schizophrénie: d'un côté, vous taxez l'avion et de l'autre, vous financez l'aéroport de Quimper! Je vous demande une réponse claire pour lever l'ambiguïté.

**M. Fabien Di Filippo.** Pour une fois!

**M. Marc Le Fur.** La région et les collectivités font des efforts, l'État nous dit qu'il nous accompagne: nous attendons l'argent! Le même problème se pose peut-être aussi dans votre circonscription, monsieur le président, aussi me suis-je permis de déborder un peu de mon temps de parole!

**M. le président.** Je vous l'ai d'ailleurs laissée, mais je suis tout de même tenu de vous la reprendre!

**M. Marc Le Fur.** Je repose donc ma question (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM*): qu'en est-il des injonctions contradictoires auxquelles nous sommes soumis, madame la ministre?

**M. le président.** Merci, monsieur Le Fur.

**M. Laurent Saint-Martin.** C'est trop long, monsieur le président!

**M. le président.** Monsieur Saint-Martin, il est agréable d'entendre parfois parler de Pau, c'est pourquoi j'ai laissé quelques secondes supplémentaires à M. Le Fur!

La parole est à M. Loïc Prud'homme.

**M. Loïc Prud'homme.** Une fois n'est pas coutume, madame la ministre, je suis d'accord avec vous en ce qui concerne la fiscalité.

**M. Marc Le Fur.** Cela nous inquiète encore plus!

**M. Charles de Courson.** C'est inquiétant, en effet!

**M. Loïc Prud'homme.** Chez nos amis allemands, madame Louwagie, il faut payer 13 euros pour un vol intérieur et 60 euros pour un long-courrier quand la taxe française est de 1,50 euros pour un vol intérieur et de 3 à 18 euros pour un long-courrier.

**Mme Véronique Louwagie.** Vous ne comparez pas l'ensemble des taxes!

**M. Robin Reda.** Ni les charges sociales!

**M. Loïc Prud'homme.** Pour autant, ne vous réjouissez pas trop vite, madame la ministre. Vous disiez que cette taxe était très modeste, je dirais qu'elle l'est trop. Elle n'est pas à la hauteur de la régulation des transports aériens que nous prônons, François Ruffin et moi, qui inclut une réduction drastique des vols intérieurs.

Cette mesure représente néanmoins un premier pas. Nous ne devons pas nous abriter derrière une fausse compétition avec les pays européens, dont la fiscalité est aujourd'hui bien plus élevée. Nous souhaiterions simplement aller plus loin.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix ces amendements de suppression...

**M. Marc Le Fur.** La ministre doit nous donner des réponses!

**M. Laurent Saint-Martin.** Monsieur le président, je demande la parole!

**M. le président.** Le règlement autorise deux interventions, monsieur Saint-Martin,...

**M. Laurent Saint-Martin.** Il n'y en a pas eu de chez nous!

**M. le président.** ...pas une pour chacun des groupes, sinon cela ferait huit interventions.

**M. Laurent Saint-Martin.** On n'a pas parlé, monsieur le président!

**M. le président.** On peut entendre deux avis différents, un pour et un contre. Nous avons entendu avec M. Le Fur et M. Prud'homme deux avis différents, et je pense que l'Assemblée a été suffisamment informée. (*Protestations sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

**M. Laurent Saint-Martin.** On va suspendre! C'est scandaleux!

**M. le président.** C'est peut-être scandaleux, mais c'est le règlement que vous avez adopté. (*Exclamations sur les bancs des groupes LaREM, LR et FI.*)

**M. Raphaël Schellenberger.** Pas nous!

**M. Robin Reda.** Il faut réformer le règlement!

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre, après quoi je mettrai aux voix ces amendements.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** L'aménagement du territoire est ma préoccupation depuis le début. Franchement, si nos prédécesseurs s'étaient davantage occupés de l'entretien des réseaux du quotidien plutôt que de mener une politique du tout TGV...

**M. Fabien Di Filippo.** Prédécesseurs pour qui vous avez travaillé !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** ...je pense que les choses se passeraient mieux dans nos territoires. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM. – Exclamations sur les bancs des groupes LR et FI.*) Je suis fier de la réorientation massive des investissements dans les transports que je promeus depuis deux ans et qui va dans le bon sens.

**M. François Ruffin.** Le tout TGV c'est vous, madame Borne ! Vous en êtes l'incarnation !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Notre proposition prend pleinement en compte les problématiques d'aménagement du territoire : il ne vous aura pas échappé que les vols reliant la métropole à la Corse et à l'outre-mer, ainsi que les liaisons d'aménagement du territoire, sont exonérés de cette contribution.

**M. Laurent Saint-Martin.** Nous ne sommes pas concernés !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je précise que le budget d'aménagement du territoire a été multiplié par quatre depuis le début du quinquennat.

**M. Jean-Charles Colas-Roy.** Par quatre !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Oui, il est important de développer les liaisons aériennes lorsqu'il n'y a pas d'autre possibilité d'aménagement du territoire.

Enfin, s'agissant de l'utilisation du produit de la taxe Chirac, je rappelle que 210 millions d'euros doivent être affectés au fonds Unitaid. Les recettes totales dépassant largement ce plafond, l'excédent pourra être affecté au financement de l'AFITF. Le Gouvernement s'est par ailleurs engagé à augmenter le montant de l'aide publique au développement : c'est ce que nous faisons dans ce projet de loi de finances pour 2020.

**M. le président.** La parole est à Mme Émilie Cariou.

**Mme Émilie Cariou.** Monsieur le président, je demande une suspension de séance au titre de l'article 58 du règlement.

**M. le président.** Je vais d'abord mettre aux voix les deux amendements de suppression, puisque je l'avais annoncé.

*(Les amendements identiques n° 1650 et 1739, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)*

#### **Suspension et reprise de la séance**

**M. le président.** La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à onze heures quarante-cinq, est reprise à onze heures cinquante.)*

**M. le président.** La séance est reprise.

Je suis saisi de plusieurs amendements, n° 2437, 1849, 2526, 2239 et 1855, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 2437 de la commission du développement durable.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Il vise à inscrire directement dans la loi de finances pour 2020 les montants de la taxe de solidarité sur les billets d'avion résultant de la majoration annoncée par la ministre Élisabeth Borne à la suite du conseil de défense écologique du 9 juillet 2019.

Nous préférons une inscription dans la loi plutôt qu'un arrêté fixant une fourchette.

**M. le président.** La parole est à M. Matthieu Orphelin, pour soutenir l'amendement n° 1849.

**M. Matthieu Orphelin.** L'écocontribution du transport aérien va dans le bon sens : nous l'avions proposée lors de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités. Le Gouvernement l'a décidée au conseil de défense écologique, ce qui permettra de sécuriser le financement des infrastructures, grâce à une meilleure contribution du transport aérien. Les montants sont raisonnables, notamment 1,50 euro pour les vols intraeuropéens, alors que l'Allemagne, certes partant de plus bas, a voté hier une augmentation de 5 euros pour les mêmes trajets.

L'amendement propose d'inscrire les montants de la taxe dans la loi plutôt que de laisser un arrêté les définir plus tard, d'autant que la rédaction actuelle laisse à penser qu'ils pourraient être inférieurs à ce qui a été décidé lors du conseil de défense écologique. Je souhaiterais être entièrement rassuré sur ce point.

**M. le président.** La parole est à Mme Marietta Karamanli, pour soutenir l'amendement n° 2526.

**Mme Marietta Karamanli.** Cet amendement de Dominique Potier vise également à faire contribuer le transport aérien : les émissions de gaz à effet de serre dont il est responsable devraient doubler d'ici à 2050 si nous ne faisons rien.

Il est proposé de doubler les montants de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, tout en préservant de cette majoration l'ensemble des liaisons entre la France continentale et la Corse et au départ ou à destination des outre-mer, ainsi que les liaisons de service public financées par la solidarité nationale.

M. le rapporteur général a dit qu'il faut fournir des efforts en matière de taxation carbone : ce qui serait efficace, c'est de doubler la taxe de solidarité sur les billets d'avion. Il ne faut pas en rester à un niveau d'augmentation que nous jugeons minimale.

**M. le président.** La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 2239.

**M. Stéphane Peu.** Il vise à faire le lien entre la préoccupation environnementale, l'aide au développement et la justice fiscale. C'est la raison pour laquelle nous proposons de doubler les montants de la taxe de solidarité sur les billets d'avion pour les passagers de la première classe et de la business class. En effet, toutes les études, notamment celle de la Banque mondiale, montrent que le contenu de CO<sub>2</sub> du transport aérien dépend fortement de la classe choisie, dans un rapport qui peut aller de 1 à 9. Les raisons sont multiples : elles tiennent notamment au nombre de sièges au mètre carré et au sous-remplissage de ces classes.

Il faut également prendre en considération le fait que les 1 % des personnes les plus riches, auxquelles appartiennent les voyageurs que nous visons, émettent quarante fois plus de carbone que les plus pauvres. Il convient, par notre taxation, de rétablir un peu de justice et d'équilibre.

**M. le président.** La parole est à M. Matthieu Orphelin, pour soutenir l'amendement n° 1855.

**M. Matthieu Orphelin.** Il propose d'inscrire dans la loi une fourchette dont la limite basse serait les montants annoncés par le Gouvernement en juillet dernier lors du conseil de défense écologique, ce qui permettrait d'augmenter progressivement l'écocontribution, par exemple pour les vols en classe affaire.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Je suis défavorable aux augmentations de tarif des amendements n°s 2526 et 2239, ainsi qu'à la fourchette proposée par le n° 1855.

Je suis favorable à l'amendement n° 2437 de la commission du développement durable, même si je suis toujours réservé lorsqu'il s'agit d'inscrire dans la loi des dispositions qui peuvent évoluer au cours de l'année. Je demande donc le retrait de l'amendement n° 1849 au profit du 2437, qui est plus fonctionnel.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Nous avons en effet envisagé de n'inscrire que des fourchettes dans la loi. Toutefois, comme cela peut susciter des interrogations sur ce qui sera décidé par voie réglementaire et afin de clarifier les débats, je suis favorable à l'amendement n° 2437 de la commission du développement durable, qui confirme le montant qui a été annoncé pour 2020 lors du conseil de défense écologique. Il est important de poursuivre les discussions au plan européen pour les années ultérieures, en visant une harmonisation de la fiscalité sur les billets d'avion.

Je comprends l'intention des amendements visant à renforcer encore cette fiscalité : toutefois, je le répète, seule une démarche européenne permettra d'aller en ce sens. Je demande donc le retrait des autres amendements en discussion commune ; sinon, avis défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Loïc Prud'homme.

**M. Loïc Prud'homme.** Le groupe La France insoumise est favorable aux amendements qui visent à rehausser la taxe Chirac. Mais surtout, puisque nous faisons une comparaison avec l'Allemagne, il faudrait flécher cette contribution : la taxe sur les billets d'avion sert, en Allemagne, directement à réduire la fiscalité sur le transport ferroviaire, ce qui n'est pas le cas en France.

**Mme Élisabeth Borne, ministre et M. Joël Giraud, rapporteur général.** Mais si !

**M. Loïc Prud'homme.** L'affectation de la taxe à l'AFITF, ce n'est pas la même chose, madame la ministre ! Il nous faut une réduction drastique de la fiscalité ferroviaire en France. Il faudrait également donner des moyens aux régions, auxquelles a été donnée la compétence des transports régionaux sans qu'on leur ait fourni l'aide afférente.

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

**M. Charles de Courson.** Lorsque a été créée la taxe Chirac, j'étais rapporteur sur le transport aérien : j'ai été un des rares à m'y opposer. Pourquoi ? On nous avait alors expliqué que, comme d'habitude, la France allait montrer la voie aux autres, qui nous imiteraient tous. Or, pas un pays européen ne nous a imités ! Soyons un peu modestes : en matière de fiscalité sur le transport aérien, il faut réfléchir au minimum dans un cadre européen.

**M. Robin Reda.** Bien sûr.

**M. Charles de Courson.** Sinon, nous courons à l'échec. Je rappelle que la taxe Chirac était affectée à l'ONUSIDA – programme commun des Nations unies sur le SIDA – alors qu'il aurait été tout à fait possible de redéployer 200 millions d'euros d'un crédit budgétaire – c'eût été la sagesse.

On poursuit aujourd'hui dans la même voie, en prévoyant une contribution exceptionnelle d'un même montant que la taxe existante. Mais cette augmentation contribuera-t-elle en quoi que ce soit à réduire les émissions de gaz à effet de serre ? Nullement ! C'est une taxe de rendement, qui sera affectée à l'AFITF pour combler un déficit évalué entre 300 millions et 500 millions.

Nos homologues étrangers rient de la façon dont nous légiférons, en franco-français !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Non.

**M. Sylvain Maillard.** C'est assez logique : nous sommes le parlement français.

**M. Charles de Courson.** Nous ne nous rendons pas compte que les voyageurs, pour ne pas acquitter la taxe, peuvent très bien partir d'un autre aéroport : plutôt qu'un Paris-New-York, ils peuvent faire un Paris-Bruxelles, suivi d'un Bruxelles-New-York. Pour les clientèles d'affaire, ce sont les entreprises qui acquittent le montant des billets et elles ne vont pas changer leur comportement. Le voyageur modeste, lui, pratiquera des ruptures dans son voyage, de façon à ne pas payer de taxe, ou très peu.

*(L'amendement n° 2437 est adopté et les amendements n°s 1849, 2526, 2239 et 1855 tombent.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-François Cesarini, pour soutenir l'amendement n° 2839 rectifié.

**M. Jean-François Cesarini.** L'écocontribution sur le transport aérien est une bonne chose : Matthieu Orphelin, François Ruffin et moi-même le disions déjà en commission à une époque où le Gouvernement n'était pas encore tout à fait de cet avis.

Notre argument était qu'il fallait que la France donne l'exemple, pour que les pays européens suivent : l'annonce récente faite par l'Allemagne montre que nous avons raison. C'est en montrant l'exemple, je le répète, que notre pays a pu entraîner des décisions au plan européen, qui est le niveau approprié.

Cet amendement vise à appeler l'attention sur un problème d'équité posé par l'écocontribution telle qu'elle est prévue aujourd'hui. Sans évoquer la question de la compétitivité entre les compagnies aériennes, puisque, si d'autres pays nous suivent, comme l'Allemagne, les choses s'équilibreront, il nous semble difficile de taxer de la même façon les billets de

compagnies qui font un effort de transition écologique et ceux de compagnies qui n'en font aucun. Or elles seront taxées de la même manière.

**M. Laurent Furst.** C'est vrai.

**M. Jean-François Cesarini.** Le problème de cette taxe est d'être uniquement punitive et non pas incitative – une incitation par exemple à intégrer une filière de biokérosène – puisque le produit de la taxe ira à des modes de transport concurrents.

C'est pourquoi il serait bon de la moduler, tout en préservant un produit équivalent à celui qu'il a été prévu de verser à l'AFITF : je tiens à le préciser aussitôt, monsieur le rapporteur général, il ne s'agit pas de perdre de l'argent !

L'instauration d'un bonus-malus permettrait de marquer une différence entre les compagnies qui feront un effort, notamment avec l'intégration de biokérosène, et celles qui n'en feront pas. On ne peut pas les taxer de la même manière ! Il nous faut trouver un système équitable.

L'éco-contribution ? Très bien ! Nous nous étions battus il y a quelques mois avec le Gouvernement à ce sujet, et il a finalement changé d'avis. Mettons cette éco-contribution en place, mais de manière juste, c'est-à-dire sans taxer de la même manière les bons et les mauvais élèves.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je partage votre préoccupation, mais nous ne pouvons pas utiliser cet outil pour permettre des exonérations de taxe pour les liaisons avec la Corse et les outre-mer et les liaisons d'aménagement du territoire tout en lui demandant en même temps de jouer un rôle de modulation écologique.

Nous avons choisi d'exonérer les liaisons avec les outre-mer, les liaisons avec la Corse et les liaisons d'aménagement du territoire. Je crois que c'est un choix important. Nous devons donc trouver d'autres outils pour encourager l'utilisation de biocarburant. Je vous propose donc de retirer votre amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-François Cesarini.

**M. Jean-François Cesarini.** Si nous pouvons effectivement travailler ensemble à d'autres mécanismes plus incitatifs, et non pas uniquement punitifs, je retire mon amendement.

*(L'amendement n° 2839 rectifié est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Lise Magnier, pour soutenir l'amendement n° 398.

**Mme Lise Magnier.** Il propose la suppression de l'affectation de la taxe de solidarité sur les billets d'avion. Sans remettre en cause la légitimité de l'action de l'AFITF, le présent amendement se justifie par la nécessité d'opérer une réorientation des recettes au profit du budget général de l'État, afin de cesser d'aller à l'encontre des principes budgétaires.

Certes, à l'heure où le kérosène qu'il utilise est encore totalement exonéré de taxes pourtant payées au quotidien par tous les automobilistes, il est légitime que le secteur aérien participe à l'effort collectif en faveur de la transition

énergétique. Cependant, je ne soutiens pas l'affectation des recettes de cette taxe additionnelle à un compte spécial plutôt qu'au budget général. Nous savons tous ce qui se passe lorsqu'une taxe est affectée : on affecte les recettes, puis on crée un plafond, qui devient un plafond mordant... et depuis 2017, on débat dans cet hémicycle de la question de l'affectation des taxes ! Il ne me semble donc pas opportun d'affecter les recettes de cette nouvelle écotaxe.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Je suis défavorable à cet amendement complètement orthogonal aux besoins exprimés par l'AFITF.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

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

**M. Charles de Courson.** Mes chers collègues, l'AFITF est un mécanisme pervers ! Il faut rebudgétiser tout cela. J'en explique le fonctionnement pour ceux qui ne le connaîtraient pas. Tout d'abord, on inscrit au budget de l'État des crédits qui sont transférés à l'AFITF. Celle-ci les reverse ensuite à l'État sous forme de rétablissement de fonds de concours et de quelques recettes propres, comme celle que nous sommes en train de voter. On est vraiment tombé sur la tête !

C'est un mécanisme tout à fait formidable. On nous avait expliqué à l'époque qu'il s'agissait de protéger les crédits, mais ce n'est absolument pas le cas ! C'est à nous de protéger les crédits d'investissement dans les transports routiers : rebudgétisons-les ! Mme Magnier a tout à fait raison. Il est cependant un point qu'elle n'a pas eu le temps d'évoquer : dans l'hypothèse avancée, les crédits routiers de l'État sont bien entendu augmentés à due concurrence.

*(L'amendement n° 398 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Mattei, pour soutenir l'amendement n° 2436 rectifié.

**M. Jean-Paul Mattei.** C'est un amendement d'appel. Le fléchage de cette taxe est choquant, et nous proposons donc a minima d'en affecter le produit à la direction générale de l'aviation civile – DGAC –, afin de financer les mesures de sécurisation de l'aérien, nécessaires dans un contexte de trafic exponentiel.

Cette taxe vise à améliorer l'empreinte écologique mais, comme cela a déjà été souligné au sujet de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, dite taxe Chirac, le fléchage est gênant, notamment en raison du manque de visibilité sur les autres modes de transport et la pertinence de leur gestion.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Même sujet : défavorable.

*(L'amendement n° 2436 rectifié, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Matthieu Orphelin, pour soutenir l'amendement n° 1891.

**M. Matthieu Orphelin.** Il vise à supprimer le plafond d'affectation des ressources provenant de cette nouvelle éco-contribution du secteur aérien, afin que l'ensemble des recettes puissent servir à financer les infrastructures.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Défavorable. L'équilibre qui a été trouvé est bien accepté par les acteurs du transport aérien : je ne souhaite pas le voir remis en cause.

*(L'amendement n° 1891, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Xavier Paluszkiwicz, pour soutenir l'amendement n° 2494.

**M. Xavier Paluszkiwicz.** Il tend à rappeler le principe d'universalité budgétaire, consacré par l'article 6 de la loi organique relative aux lois de finances – LOLF – et par la jurisprudence du Conseil constitutionnel. Ce principe implique une règle de non-affectation des recettes. Il importe donc à mon sens – et pas uniquement au mien, d'ailleurs – que les excédents tirés des hypothétiques recettes fiscales de la taxe sur les billets d'avion soient réaffectés au budget général de l'État, et notamment à la réduction du déficit public.

Je précise, car cela est important, que nous nous y sommes engagés dans l'article 7 de la loi de programmation des finances publiques pour les années 2018 à 2022. Il va sans dire qu'il est toujours bon de tenir les engagements pris !

*(L'amendement n° 2494, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Paul-André Colombani, pour soutenir l'amendement n° 1639.

**M. Paul-André Colombani.** Si nous avons entendu le souci exprimé par Mme la ministre s'agissant de la Corse et des outre-mer, cet amendement vise à sécuriser juridiquement l'exonération de la taxe sur les billets d'avion dont bénéficieront les vols entre la Corse et le continent.

Comme vous le savez, l'Union européenne impose un principe de non-discrimination. Or, réserver cette exonération aux vols entre la Corse et le continent est de nature à créer une distorsion avec les vols entre la Corse et d'autres pays de l'Union européenne – qui se verront, eux, appliquer la taxe.

La mesure que vous proposez fixe une fourchette de tarifs identiques pour les vols intérieurs à la France et ceux vers l'Union européenne ou la Suisse, ce qui s'explique par la primauté des conventions internationales et du droit de l'Union sur la loi française. Ainsi, il serait normal que l'exonération dont bénéficient les vols vers la Corse s'applique non seulement aux liaisons avec la France continentale, mais également aux liaisons avec le reste de l'Union européenne et la Suisse.

À l'heure du programme Erasmus, qui voit de nombreux étudiants corses partir vers d'autres pays européens, à l'heure où la Corse, la Sardaigne et la Toscane tentent de développer des moyens transfrontaliers de coopération, la sécurisation juridique du dispositif est nécessaire.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Pour les raisons que j'ai déjà expliquées en séance, avis défavorable. Je soulignerai néanmoins un point obscur dans votre amendement, cher collègue – je vous avais d'ailleurs incité à le corriger. Vous mentionnez « les territoires européens de la France ». Je ne comprends pas bien de quoi il s'agit. Certainement une vision quelque peu bonapartiste de la géographie !

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je ne crois pas que votre proposition conduise à sécuriser un dispositif dont l'objectif est l'exonération de liaisons sous obligation de service public. Votre amendement vise à exonérer de taxe des liaisons de type Figari-Marrakech ou Figari-Munich : ce n'est pas l'esprit du dispositif. Avis défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Félix Acquaviva.

**M. Jean-Félix Acquaviva.** Nous sommes bien entendu favorables à l'exonération proposée par le Gouvernement, mais inquiets quant à la réaction de l'Union européenne. Vous nous dites que l'exonération ne concerne que les liaisons sous obligation de service public : dont acte.

Néanmoins, même dans ce cadre, et au vu des initiatives de services publics transfrontaliers qui verront le jour en 2021 – grâce à la création d'un groupement européen de coopération territoriale, GECT – entre Pise, Bastia, Ajaccio et Cagliari, l'absence de sécurisation du service public transfrontalier pourrait poser un problème juridique. En effet, le caractère concurrentiel du secteur aérien pourrait entraîner une instrumentalisation judiciaire par les compagnies – nous en avons déjà été victimes –, en particulier si elles venaient à considérer l'exonération comme une distorsion. Dans la perspective de la création du GECT et de l'appel d'offres, qui aura lieu en 2021, l'amendement de mon collègue tend à mettre en exergue le risque juridique lié au caractère transfrontalier du projet, ainsi que le risque d'absence de prise en compte de la spécificité de la Corse.

Sur ce sujet comme sur d'autres, nous sommes donc favorables à une clause d'insularité dans les traités. Malgré l'article 174 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, nous ne sommes pas rassurés sur l'avis de la Commission européenne.

**M. le président.** La parole est à M. Raphaël Schellenberger.

**M. Raphaël Schellenberger.** Je vous expose un cas très concret : qu'en est-il d'un avion entre la Corse et l'aéroport de Bâle-Mulhouse, cet aéroport suisse dont la majeure partie de l'activité se déroule sur le territoire français ? La grande majorité des avions qui se posent à Bâle-Mulhouse – et qui, pour certains, desservent la Corse – atterrissent en territoire suisse, et non en territoire français. Pourtant, ils concernent tout un bassin de vie de l'est de la France, dont les habitants empruntent ces avions décollant de Bâle-Mulhouse.

L'amendement de M. Colombani est donc important pour notre territoire, en particulier pour l'Alsace et la Franche-Comté, comme pour le désenclavement de la Corse.

**Mme Marie-Christine Dalloz.** Très bien !

*(L'amendement n° 1639 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 871 et 1215, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n° 871.

**Mme Véronique Louwagie.** Il prévoit que le Gouvernement remet chaque année au Parlement, avant le 30 septembre, un rapport l'informant des négociations conduites au sein de l'Union européenne pour identifier et mettre en œuvre une politique européenne coordonnée visant à l'instauration d'une taxe pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> par le transport aérien.

Par ailleurs, si les discussions en cours au niveau européen aboutissaient à une taxation communautaire, il conviendrait d'adapter la solution retenue – taxe sur les billets d'avion ou réduction des tarifs –, afin de garantir un effet neutre sur le pavillon français. C'est le deuxième objectif de cet amendement.

Je pense qu'il est très important que le Parlement soit informé de cette situation avant chaque loi de finances.

**M. le président.** La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 1215.

**M. Charles de Courson.** Il s'inscrit parfaitement dans le cadre de nos débats avec Mme la ministre. Le vrai problème se situe au niveau européen, car un accord communautaire sur l'éco-contribution permettrait de mettre fin aux taxes dont nous parlons.

L'amendement prévoit que le Gouvernement remet au Parlement un rapport faisant le point sur l'avancée des négociations européennes pour la mise en place d'un système efficace de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien. Si un tel dispositif était mis en œuvre, ce qui n'est pas le cas actuellement, alors nous supprimerions l'éco-contribution sur les billets d'avion.

Ce n'est qu'un rapport, cela ne mange pas de pain.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Cela ne mange pas de pain, mais ça mange du papier !

Je suis d'accord pour dire que ces informations doivent être communiquées au Parlement, mais je ne vois pas l'intérêt d'un rapport. Il existe un printemps de l'évaluation, dont l'objectif est justement de redonner du pouvoir au Parlement sur ce genre de sujets.

Je suis parlementaire depuis un certain temps – comme vous ; je suis parlementaire jusqu'au bout des doigts de pieds. Je crois qu'il nous appartient de faire en sorte que les ministres viennent au Parlement, lors de réunions des commissions compétentes ou dans d'autres cadres, pour que nous puissions les entendre sur des sujets importants comme celui que vous évoquez, qui ne nécessitent néanmoins pas toujours la rédaction d'un rapport. Avis défavorable.

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

**Mme Elisabeth Borne, ministre.** Je vous confirme que le Gouvernement se tient à disposition du Parlement pour présenter les résultats des discussions au niveau européen, et pour faire le point sur la taxation communautaire, sujet sur lequel il existe de nombreux malentendus.

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

**M. Charles de Courson.** Comme je sais que le président de la commission des finances, M. Éric Woerth, est également vivement intéressé par cette affaire, nous vous inviterons donc une fois l'an, madame la ministre, pour faire le point sur l'avancée des négociations.

En contrepartie de votre engagement, je vais retirer mon amendement.

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** C'est bien !

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

**M. Éric Woerth, président de la commission des finances.** Une telle information sur les négociations européennes a tout à fait sa place dans nos travaux d'évaluation. C'est un point essentiel. Rappelons qu'il ne s'agit pas ici d'une écotaxe. Nous parlons d'une taxe de rendement, baptisée taxe Chirac. On peut discuter de son affectation mais, quoi qu'il en soit, il s'agit d'une taxe de rendement qui conduit à une augmentation de la fiscalité classique sur les billets d'avion.

**M. Laurent Furst.** Évidemment !

**M. Éric Woerth, président de la commission des finances.** Nous ne sommes pas dans le cadre d'une taxe verte sur les transports aériens, objet d'une négociation européenne et à laquelle nous souscrivons.

*(L'amendement n° 1215 est retiré.)*

*(L'amendement n° 871 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements identiques, n°s 246, 444 et 1796.

La parole est à Mme Émilie Bonnavard, pour soutenir l'amendement n° 246.

**Mme Émilie Bonnavard.** Si l'on peut s'interroger sur la mise en place d'une fiscalité verte, ce n'est pas l'objet de cet article, comme vient de l'expliquer le président Woerth.

Dans la période actuelle, l'augmentation de la taxe sur les billets d'avion semble inopportune : certaines compagnies aériennes sont très fragiles et une telle hausse risquerait de fragiliser davantage le secteur et ses emplois ; le Brexit en cours fait peser des incertitudes sur le transport aérien entre nos deux pays.

La mise en redressement judiciaire de la compagnie XL Airways, qui compte 600 salariés, et la récente faillite d'Aigle Azur, qui emploie près de 1 200 personnes, doivent nous inciter à réfléchir à l'opportunité de cette nouvelle taxe. Il conviendrait, à tout le moins, de concevoir une évolution de la fiscalité du transport aérien à l'échelle européenne pour ne pas pénaliser nos compagnies et nos aéroports.

En outre, en cas de Brexit sans accord, la fiscalité sur le prix du billet d'avion bondira. Or la clientèle britannique forme, avec 13 millions de touristes en 2018, le premier contingent touristique en France. Les Britanniques constituent près de 15 % des touristes et les liaisons avec le Royaume-Uni représentent plus de 50 % du trafic de certains aéroports régionaux, comme celui de Chambéry.

Dans ce contexte très particulier, l'amendement propose de décaler la mesure d'un an, de manière cohérente avec les décisions relatives à un Brexit avec ou sans accord, et afin

de travailler avec la filière à un dispositif européen ne fragilisant pas davantage les compagnies aériennes et les aéroports français.

**M. le président.** Les amendements n<sup>os</sup> 444 de M. Damien Abad et 1796 de Mme Véronique Louwagie sont défendus.

Quel est l'avis de la commission ?

**M. Joël Giraud, rapporteur.** Reculer pour mieux sauter de l'avion, c'est dangereux. Très honnêtement, je pense que cet article est équilibré. Nous attendons tous des recettes, y compris vous, chère collègue Émilie Bonnavard, afin de disposer des moyens nécessaires pour sauvegarder certaines lignes ferroviaires dans le massif alpin. Avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. François Ruffin.

**M. François Ruffin.** Ce n'est jamais le moment ; il faut toujours attendre ; il faut toujours reculer ; on est toujours dans l'incertitude ; ça dépend du contexte. De toute façon, les groupements d'intérêts nous demanderont toujours d'attendre avant de prendre des décisions.

En revanche, la droite pose une question à laquelle le Gouvernement n'a pas apporté de réponse claire. L'objectif est-il la transition écologique ? Si c'est le cas, on tape complètement à côté, parce que le montant est si dérisoire qu'il ne produit aucune incitation à passer à un autre mode de transport – quand il en existe. S'agit-il de gratter un peu d'argent pour le mettre on ne sait trop où ? L'objectif n'est pas clair.

**M. Marc Le Fur.** C'est votre deuxième hypothèse qui est la bonne !

**M. François Ruffin.** Personnellement, je soutiendrai la mesure malgré mes réserves. On ne peut pas dire qu'il y ait un pied dans la porte, il y a peut-être un orteil ou un bout d'ongle, mais je prends déjà cela sans me bercer d'illusions : les fonds ne serviront pas à la transition écologique. Ce serait peut-être le cas si cette mesure était d'une autre ampleur ou si l'on nous proposait d'autres dispositifs.

Je vais lancer un pavé dans la mare : réfléchissons autrement qu'en termes de taxes sur le transport aérien et imaginons l'instauration d'un quota carbone individuel. Chaque personne, au cours de son existence, aurait le droit de parcourir un certain nombre de milliers de kilomètres en transports aériens. (*Exclamations sur divers bancs.*)

Nous savons que le transport aérien est extrêmement émetteur de gaz à effet de serre et qu'il est complètement injuste socialement : une hyperclasse hyperconsomme et hyperpollue. Il faut donc réfléchir à autre chose qu'un système de taxe qui est injuste, parce que ce sont les plus pauvres qui auront des difficultés à se payer des billets d'avion et à accéder au transport aérien. Réfléchissons en termes de limites posées aux individus.

**M. le président.** La parole est à Mme Émilie Bonnavard.

**Mme Émilie Bonnavard.** On peut dire que nous repoussons à demain, mais les 1 200 salariés XL Airways et ceux de ce secteur économique sont aussi des gens qui n'ont pas énormément de moyens. Cher collègue, je pense que c'est important d'y penser, car le transport aérien est aussi un secteur économique avec des emplois. Vous n'en avez pas parlé et c'est dommage.

**M. Sylvain Maillard.** Eh oui !

**Mme Émilie Bonnavard.** Monsieur le rapporteur général, j'ai voté tout à l'heure pour l'augmentation de la fiscalité sur les transports de marchandises, parce que je sais qu'il convient de trouver des ressources pour l'AFITF. Cela étant, il ne convient pas de le faire au détriment de l'attractivité touristique de la France, parce que le tourisme génère aussi des recettes importantes qui servent à financer le budget général.

Dans un contexte incertain – nous attendons l'issue du Brexit et une clarification de la fiscalité européenne –, l'idée était de reporter la mesure d'au moins un an par souci de cohérence et pour ne pas fragiliser un secteur au bénéfice d'un autre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je voudrais répondre sur la faillite d'Aigle Azur et de XL Airways. C'est toujours un drame quand une entreprise s'arrête et que des salariés se retrouvent sans emploi. Cependant, les difficultés de ces entreprises n'ont aucun rapport avec la fiscalité. À cet égard, je me réjouis d'avance des échanges que nous pourrions avoir à propos de la comparaison avec les autres pays européens.

Les problèmes de ces entreprises sont imputables aux choix stratégiques faits par leurs dirigeants.

**Plusieurs députés du groupe LaREM.** Très juste !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** L'une des compagnies était spécialisée depuis des années dans des liaisons moyen-courrier et elle s'est lancée dans une diversification aventureuse dans les vols low cost long-courrier. Je le regrette pour les salariés, mais ne mettons pas ces faillites sur le compte de la fiscalité. Cela n'a rien à voir. (*Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas applaudit.*)

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

**M. Laurent Furst.** Soyons clairs, madame la ministre : personne ne s'oppose à une vision européenne, internationale, et à une taxation commune sur le transport aérien. La difficulté est d'avoir une addition de taxes nationales qui finissent par pénaliser lourdement le pavillon France.

Vous dites que les difficultés de ces entreprises n'ont pas de lien avec la fiscalité. Regardez un seul chiffre : le nombre de passagers qui partent de Paris sous un pavillon français. Vous verrez que ce chiffre n'a cessé de s'écraser, de s'affaïsser. Qu'est-ce que cela signifie ? Que les vols et le nombre de passagers sont toujours aussi nombreux, mais que les compagnies sont étrangères et que les employés et les taxes sont à l'étranger.

Il faudrait sortir de la théologie, de l'addition des bonnes idées et se montrer simplement pragmatique, pour ne pas perdre des emplois en France au profit de l'étranger, notamment de nos partenaires européens, sans constater aucun effet positif pour le développement durable.

**M. Raphaël Schellenberger.** Excellente intervention ! Vive l'Alsace !

**M. le président.** La parole est à M. Bruno Millienne.

**M. Bruno Millienne.** Mme la ministre m'a pratiquement enlevé mon argumentaire. Nous pouvons nous opposer sur ladite taxe Chirac, mais pas en utilisant des arguments fallacieux. Cette taxe n'est pas à l'origine de la faillite d'Aigle Azur et de XL Airways.

**Mme Émilie Bonnivard.** On n'a jamais dit cela ! On a parlé du contexte !

**M. Raphaël Schellenberger.** Il ne faut pas déformer les propos !

**M. Bruno Millienne.** C'est ainsi que vous avez argumenté depuis le début !

S'agissant de la baisse de fréquentation des compagnies françaises, on revient de loin. Pendant un certain temps, il y a eu une très mauvaise politique commerciale du groupe Air France...

**M. Laurent Furst.** Et des autres !

**M. Bruno Millienne.** ... et des autres compagnies françaises. On commence à remonter la pente, mais cela a pris du temps. Les entreprises ont fait de mauvais choix stratégiques. Cela n'a rien à voir avec la taxe.

**M. Laurent Furst.** Ce n'est pas vrai !

**M. Marc Le Fur.** Cela n'a pas aidé !

*(Les amendements identiques n° 246, 444 et 1796 ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 3002 qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 3013.

La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Comme nous nous préoccupons d'aménagement du territoire, la proposition qui vous est faite vise à exonérer les outre-mer, la Corse et les liaisons d'aménagement du territoire de cette nouvelle taxe.

Cette disposition pouvant être analysée comme une aide d'État, nous l'avons notifiée au niveau européen. Pour éviter des déconvenues, il est prévu, au travers de cet amendement, que les exonérations entreront en vigueur une fois que nous aurons obtenu la réponse de la Commission européenne. Cet amendement tend ainsi à sécuriser le dispositif.

**M. le président.** La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir le sous-amendement n° 3013.

**M. Michel Castellani.** Ce sous-amendement vise à garantir une application plus rapide de l'exonération pour la Corse et les départements ou collectivités d'outre-mer. Nous voulons remédier au plus vite à cette perte économique pour les usagers ultramarins et corses.

Nous comprenons qu'il faille sécuriser le dispositif sur le plan juridique, mais nous proposons que l'entrée en vigueur de ces dispositions ne puisse être postérieure de plus d'un mois – au lieu de trois comme proposé par le Gouvernement – à la réponse de la Commission européenne.

Je reviens sur l'idée de pénaliser l'usage de l'avion. Le débat peut exister en ce qui concerne les destinations pour lesquelles il existe des solutions de rechange comme le train. Dans les territoires d'outre-mer et en Corse, les gens sont obligés d'utiliser l'avion. Cela pose le problème de la

politique publique : soit on pénalise un moyen de transport catastrophique en matière environnementale, soit on pénalise des populations et des territoires, qui perdent en capacité de déplacement pour les unes et en attractivité pour les autres.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur le sous-amendement ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Avis favorable.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Je suis favorable à l'amendement du Gouvernement ainsi qu'au sous-amendement, car je ne voudrais pas qu'il y ait un trou d'air dans l'application des dispositions.

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

**M. Charles de Courson.** L'amendement du Gouvernement est sage mais, madame la ministre, sa rédaction peut irriter la Commission européenne : vous présumez qu'elle donnera son accord. Après la mention de la réponse de la Commission, il faudrait peut-être ajouter : « si elle est positive. » Ce serait prudent pour ne pas irriter la Commission. C'est une proposition que je vous fais...

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Félix Acquaviva.

**M. Jean-Félix Acquaviva.** Merci d'avoir donné un avis favorable à ce sous-amendement, qui est important.

J'ai bien lu l'exposé des motifs de l'amendement du Gouvernement, et je voudrais revenir sur un point que j'ai déjà souligné. Il s'agit de l'ensemble des vols commerciaux entre la Corse et la France continentale, et non pas simplement du service public.

En cas d'exonération, on s'expose à de possibles attaques juridiques de la part des compagnies qui font des vols commerciaux de l'Italie vers la Corse ou vers d'autres destinations et, de surcroît, dans le cadre du service public transfrontalier avec appel d'offres.

Pour remédier à cette insécurité juridique, le Gouvernement doit manifester sa volonté de faire admettre la clause d'insularité de manière beaucoup plus forte dans le domaine du transport ou d'autres activités dans les traités.

Nous pouvons avoir une Commission européenne qui interprète de manière très restrictive l'article 174 du traité, qui reconnaît pourtant le handicap de l'insularité. Je l'ai vécu en tant que président de l'office des transports lors de la négociation sur les amendes après la sortie de la Société nationale maritime Corse-Méditerranée – SNCM. Si nous ne faisons pas ce travail de précision et de sécurisation juridique, tout le dispositif risque de tomber.

*(Le sous-amendement n° 3013 est adopté.)*

*(L'amendement n° 3002, sous-amendé, est adopté.)*

*(L'article 20, amendé, est adopté.)*

**Après l'article 20**  
**(amendements appelés par priorité)**

**M. le président.** L'amendement n° 1648 de M. François-Michel Lambert est défendu.

*(L'amendement n° 1648, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n° 1317.

**Mme Véronique Louwagie.** Cet amendement de notre collègue Michel Vialay vous propose de retenir une décision identique à celle qu'a prise l'Italie afin de protéger l'activité aérienne, en neutralisant l'impact du Brexit pour les aéroports français et les compagnies aériennes. Il s'agit de considérer que le Royaume-Uni sera toujours membre de l'Union européenne jusqu'à la signature d'un nouvel accord relatif au transport aérien, dans le but d'éviter à l'activité aérienne les difficultés ou le choc fiscal qu'occasionnerait le Brexit en l'absence d'un accord entre le Royaume-Uni et la France.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Avis défavorable : l'Italie n'a pas de trains pour se rendre en Grande-Bretagne.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je comprends cette préoccupation mais, de façon générale, nous ne souhaitons pas anticiper sur le contenu de l'accord sur le Brexit, si accord il y a. Lorsque nous y verrons plus clair, nous pourrions prendre des dispositions. Avis défavorable.

*(L'amendement n° 1317 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 1223.

**M. Charles de Courson.** Le cadre fiscal et social français souffre d'un déficit de compétitivité par rapport aux autres grands États européens qui nous entourent. Cet amendement vise simplement à désindexer les tarifs de la taxe d'aviation civile de l'inflation, afin de suspendre – au moins momentanément – son augmentation.

*(L'amendement n° 1223, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. François Ruffin, pour soutenir l'amendement n° 2177.

**M. François Ruffin.** « À Punta Cana, il fait chaud tout l'hiver », « J'peux pas, j'ai Los Angeles » : voici les publicités de la compagnie XL Airways. « Prenez le train de vitesse. Lille-Lyon en moins d'une heure trente », pour la compagnie Hop! On peut aussi trouver « Faites éruption en Sicile » ou encore cette publicité dans le métro : « Les trois quarts de la planète sont constitués d'eau ! Et vous, vous êtes là dans votre trou ! ».

**M. Robin Reda.** Vous devriez aller en Amérique du Sud !

**M. François Ruffin.** Nous sommes favorables à l'interdiction de la publicité pour le transport aérien. Ce secteur connaît une croissance de 5 % par an et ses émissions de gaz à effet de serre seront multipliées par quatre à huit d'ici 2050. *(Exclamations sur certains bancs du groupe LR.)*

**M. Marc Le Fur.** M. Mélenchon s'est rendu un mois en Amérique latine : quel est son bilan carbone ?

**M. François Ruffin.** Au-delà du sujet de la publicité, la question est celle du bonheur : est-ce demain, ou aujourd'hui ? Est-ce loin, ou ici ?

Ce type de publicité suscite une frustration pour ceux qui restent, c'est-à-dire la moitié des Français ! Il favorise aussi la concurrence entre ceux qui partent au mieux en Ardèche, voire qui restent en Picardie, et ceux qui ont pu se rendre en avion en Italie, en Amérique du Sud ou en Birmanie ! L'objectif est d'aller toujours plus loin, en croyant y trouver le bonheur. Il nous faut rompre avec cette hyper-consommation qui est, en réalité, une hyper-consommation du monde.

**M. Charles de Courson.** Faudrait-il donc rester chez soi ?

**M. François Ruffin.** Quel est votre projet pour le secteur aérien, madame la ministre ? Est-ce d'accompagner la croissance, voire de la souhaiter ? Ou bien avez-vous la volonté de diminuer le trafic aérien, au moyen par exemple de l'interdiction de la publicité ?

**M. Laurent Saint-Martin.** Arrêtez de vouloir tout interdire !

**Mme Émilie Cariou.** Il est interdit d'interdire !

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Je voudrais commencer par dire que je ne suis pas frustré d'aller en vacances dans le Bourbonnais.

**M. Raphaël Schellenberger.** Ou en Alsace !

**M. Marc Le Fur.** Bravo !

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Plutôt que de vous lancer dans ce genre de diatribe, monsieur Ruffin, vous feriez mieux de soutenir les efforts du Gouvernement en faveur d'une taxation du kérosène au niveau de l'Union européenne. Ce sera beaucoup plus efficace ! Avis défavorable.

**M. Bruno Millienne.** C'est très vrai !

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. François Ruffin.

**M. François Ruffin.** Je ne comprends pas, madame la ministre. La lutte contre ce type de publicité devrait être au cœur de votre bataille pour la transition écologique. Celle-ci ne passera pas seulement par des mesures techniques, mais nécessitera un changement d'imaginaire.

**M. Raphaël Schellenberger.** Elle ne se fera pas contre les libertés !

**M. François Ruffin.** Cet amendement porte sur la publicité. Vous devez nous dire si vous êtes favorable à la transformation de l'imaginaire, à la transformation de l'image du bonheur, du progrès, de la réussite dans la société ! Il ne suffit pas de soutenir des taxes à Bruxelles ! *(Exclamations sur plusieurs bancs des groupes LaREM ; MODEM et LR.)*

**M. Bruno Millienne.** Arrêtez de vouloir tout interdire !

**M. Raphaël Schellenberger.** Vous n'êtes pas démocrates !

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Il me semble très important de partager avec l'ensemble des Français l'objectif d'une société neutre en carbone, que porte le Gouvernement. Mais il est tout aussi important de débattre ensemble de la trajectoire qui nous y conduira. C'est tout le sens de la convention citoyenne pour le climat : trouver ensemble les bonnes réponses pour une société neutre en carbone à l'horizon 2050.

*(L'amendement n° 2177 n'est pas adopté.)*

#### Après l'article 2 (suite)

**M. le président.** La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 645.

**M. Charles de Courson.** Nous avons discuté la nuit dernière d'un amendement de notre collègue Mme Pires Beaune – excellent, selon moi, au regard de son objectif d'harmoniser le traitement fiscal-social du maintien à domicile et du séjour en EHPAD – établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes. Cet amendement vise le même objectif. Nous avons buté hier sur le problème du gage ; peut-être la nuit a-t-elle porté conseil à M. le ministre ? Il ne m'avait en effet pas paru hostile au I de l'amendement, bien au contraire. Si vous avez trouvé un gage, je retire mon amendement, monsieur le ministre !

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'action et des comptes publics, pour donner l'avis du Gouvernement.

**M. Gérald Darmanin, ministre de l'action et des comptes publics.** Même avis, monsieur le président.

*(L'amendement n° 645 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 485 de M. Éric Coquerel est défendu.

*(L'amendement n° 485, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Sur l'amendement n° 1127, je suis saisi par le groupe Les Républicains d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à Mme Émilie Bonnivard, pour soutenir l'amendement n° 584.

**Mme Émilie Bonnivard.** Cet amendement vise à créer une incitation fiscale pour répondre à la problématique des lits froids, c'est-à-dire les lits des zones touristiques qui ne sont plus occupés. En montagne, ou dans les régions littorales, nous avons besoin d'optimiser l'occupation des lits existants pour éviter de construire de nouveaux hébergements, pour maîtriser la pression foncière et pour maintenir une attractivité de ces territoires en rénovant ces logements.

Ce dispositif d'incitation fiscale concernerait notre parc immobilier, composé en grande partie de résidences secondaires issues des résidences de tourisme. La réduction fiscale serait la contrepartie de travaux réalisés dans le logement ainsi

que d'une obligation de location de celui-ci pendant au moins douze semaines dans l'année, dont huit en haute saison. L'objectif est de favoriser les lits marchands, de lutter contre les lits froids et de répondre à l'enjeu de l'hébergement touristique en France.

**M. Raphaël Schellenberger.** Bravo !

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Il s'agit d'un débat de deuxième partie du PLF. Je vous demanderai donc son retrait, au profit de la deuxième partie.

*(L'amendement n° 584, ayant reçu un avis défavorable du Gouvernement, est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n° 1127.

**M. Marc Le Fur.** Il faut situer cet amendement dans son contexte. Nos agriculteurs sont victimes depuis plusieurs mois d'intrusions nocturnes dans les élevages. Le principal objectif de ces intrusions consiste à tourner des vidéos qui sont ensuite largement diffusées sur l'internet, dans l'intention de discréditer l'élevage et l'exploitation concernée. Parfois, ces agissements vont jusqu'à des agressions. Je parle sous le contrôle de Véronique Louwagie : une exploitation agricole de l'Orne a été attaquée récemment. Ce fut aussi le cas d'abattoirs, dans l'Ain en particulier. Certaines des associations impliquées dans ces opérations revendiquent explicitement cette violence. On connaît L214, mais il en existe d'autres.

Il est intéressant de se pencher sur leurs financements – ceux de L214 sont publics. Ces associations bénéficient de financements divers, certains d'origine californienne, qui viennent de militants de la viande végétale. D'autres financements sont d'origine très française. Curieusement, ces associations bénéficient notamment d'avantages fiscaux, les donateurs pouvant déduire de leurs impôts les deux tiers de leur don. Ces dispositions fiscales aboutissent de fait au subventionnement par l'État d'associations contrevenant à la loi et au droit de propriété, et dont le but est d'attaquer nos éleveurs et notre production. Cette situation m'interpelle et me conduit à proposer cet amendement.

Nous proposons, en cas de condamnation exclusivement – et non dès les premiers soupçons – de mettre fin à cet avantage fiscal. Nous devons donner des signes à nos agriculteurs ! (« Bravo ! » et applaudissements sur les bancs du groupe LR.)

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Je suis moi aussi choqué par ces attaques dramatiques de boucheries ou d'installations agricoles. Néanmoins, votre amendement pose un problème. En effet, lorsqu'une personne est condamnée, elle l'est intuitu personæ. Ce ne sont pas les associations qui sont condamnées. Si ce sont elles que vous visez avec cet amendement, il sera sans effet. Et si vous souhaitez exclure de ce bénéfice fiscal les associations dont les membres ont été reconnus coupables, il ne pourra s'appliquer non plus, en raison du principe constitutionnel de personnalité des peines. Je vous rappelle également que la réduction d'impôt liée aux dons s'adresse aux donateurs, et non aux associations qui les reçoivent. Cela n'a rien à voir.

**M. Marc Le Fur.** Elles en bénéficient néanmoins !

**M. Raphaël Schellenberger.** Cet avantage fiscal équivaut à une subvention de l'État!

**M. Joël Giraud,** *rapporteur général.* Votre amendement ne peut donc fonctionner. Avis défavorable.

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

**M. Gérald Darmanin,** *ministre.* Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. Damien Abad.

**M. Damien Abad.** Je partage l'avis de mon collègue Marc Le Fur. C'est un vrai sujet, qui suscite une inquiétude réelle dans nos campagnes, et même des tensions aujourd'hui. La question du financement de ces associations antispécistes mériterait d'ailleurs une commission d'enquête à l'Assemblée nationale.

Il me semble qu'offrir un avantage fiscal, comme c'est le cas aujourd'hui, à ces associations dont certaines se radicalisent et mettent à mal nos bouchers, nos charcutiers et nos éleveurs, revient à envoyer un très mauvais signal. Nous devons être clairs : on ne peut accepter le terrorisme alimentaire en France. (*« Bravo ! » et applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Je me suis rendu dans la circonscription où se trouvent les abattoirs Gesler, qui ont été incendiés, dans le Valromey. Mon collègue Marc Le Fur, et d'autres, ont également connu de telles situations. C'est un problème qui va peser à l'avenir, sur lequel nous devons parler clair et envoyer un signal fort. Au-delà de l'aspect judiciaire essentiel, qui doit être traité – nous avons d'ailleurs échangé avec Mme la garde des sceaux à ce sujet –, nous devons aujourd'hui adopter cet amendement et envoyer un signal politique fort : acceptons-nous ou refusons-nous, en France, le terrorisme alimentaire? (*« Bravo ! » et applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

**M. le président.** En dépit du règlement, et parce qu'il s'agit d'un nouveau débat, je vais accorder la parole à plus de deux députés.

**M. Raphaël Schellenberger.** Excellente initiative!

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Mattei.

**M. Jean-Paul Mattei.** On ne peut que souscrire au but poursuivi par cet amendement, mais il ne fonctionnera pas.

**M. Marc Le Fur.** Pour vous, ce n'est jamais le moment!

**M. le président.** Je vous remercie de laisser M. le député des Pyrénées-Atlantiques s'exprimer.

**M. Jean-Paul Mattei.** Nous sommes ici pour définir la loi. Encore une fois, vous avez demandé un scrutin public sur l'air de « on assume nos votes! ». (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

**M. le président.** Merci de laisser M. Mattei s'exprimer!

**M. Jean-Paul Mattei.** Je ne voterai pas en faveur de cet amendement qui, techniquement, ne fonctionnera pas. Vous vous référez au point b de l'article 200 du code général des impôts, mais en réalité il faudrait que l'association elle-même soit condamnée elle-même – ce qui permettrait de l'interdire. Ce n'est pas avec ce type d'amendement que vous ferez avancer cette cause. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Véronique Louwagie.

**Mme Véronique Louwagie.** Vous nous dites que cela ne fonctionne pas, monsieur le rapporteur général, parce que ce sont les donateurs qui bénéficient de la réduction d'impôt et non les associations; mais il y a un côté très moral dans cette affaire. Ces associations bénéficient de dons importants en raison de cette réduction d'impôt, et qui dit réduction d'impôt dit financement par l'État : est-il moral que l'État finance ce type d'associations?

**M. Raphaël Schellenberger.** Non!

**Mme Véronique Louwagie.** À cette question, personne ici ne peut répondre par l'affirmative. Doit-on alors continuer d'aider ces associations? Non! Les Français ne peuvent pas supporter que l'État abonde dans le sens de ces associations! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Dans mon département, trois poulaillers ont été incendiés il y a quelques semaines.

**M. Raphaël Schellenberger.** Il faut que ça cesse!

**Mme Véronique Louwagie.** Cet incendie était d'évidence d'origine criminelle, puisque les poulaillers étaient couverts des inscriptions « assassins » ou « camps de la mort ». Il a eu lieu à 150 mètres de lieux d'habitation et alors qu'une citerne à gaz se trouvait au milieu des poulaillers. Heureusement, elle était vide, sans quoi cela aurait été un véritable massacre.

Nous ne pouvons soutenir ces actions...

**M. Raphaël Schellenberger.** ...illégal!

**Mme Véronique Louwagie.** En tant que législateurs, il nous appartient d'intervenir, monsieur Mattei. Si nous ne le pouvons pas, il ne sert plus à rien de siéger ici. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

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

**M. Charles de Courson.** Nos collègues Le Fur et Louwagie posent un vrai problème : de quels outils dispose la République pour faire face à des agissements de nature criminelle, car c'est un crime que d'incendier des biens privés? Mais la solution qu'ils proposent n'est pas du tout la bonne.

**M. Marc Le Fur.** Ce n'est jamais la bonne!

**M. Charles de Courson.** Je rappelle que le droit d'association est un droit constitutionnel, constitutionnellement garanti.

La bonne solution, c'est celle qui a prévalu pour les associations d'extrémistes, à savoir la dissolution de l'association.

**M. Jean-Paul Mattei.** Bien sûr!

**M. Charles de Courson.** Il existe une procédure de dissolution pour motif grave, et une association qui encourage à commettre des crimes en relève. Ce n'est pas par le biais fiscal qu'il faut attaquer le problème. (*Protestations sur les bancs du groupe LR.*)

**M. Damien Abad.** Elles vivent de subventions publiques!

**M. Raphaël Schellenberger.** Il faut leur couper les vivres!

**M. Charles de Courson.** Je ne sais pas ce qu'en pense le représentant du Gouvernement, mais il me semble que la solution est là.

**M. le président.** La parole est à Mme Émilie Cariou.

**Mme Émilie Cariou.** M. de Courson a bien résumé le problème.

**M. Marc Le Fur.** Ce n'est pas le moment! On nous le dit depuis des années!

**Mme Émilie Cariou.** Tout le monde ici soutient les agriculteurs, et nous condamnons tous très fermement ces actions, qui sont d'ailleurs complètement illégales (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*) Comme celles qui prennent les bouchers pour cibles et d'autres du même type, elles sont pénalement répréhensibles, mais l'outil fiscal que vous proposez ne fonctionne pas. Je ne vois même pas comment on pourrait le faire fonctionner, le donateur ne sachant pas forcément que l'association ou tel ou tel de ses membres a commis des actes répréhensibles. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

**M. Fabien Di Filippo.** Quelle naïveté!

**M. Damien Abad.** Arrêtons de les arroser!

**Mme Émilie Cariou.** Vous le savez, nous ne restons pas inactifs. L'État a mis en place dans les départements un certain nombre de dispositifs de riposte. Cela ne suffit pas, j'en conviens. Nous avons entamé un travail d'identification de ces associations et il faut travailler en profondeur sur ce sujet.

**M. Raphaël Schellenberger.** Arrêtons de les subventionner en attendant! Tapons là où ça fait mal!

**Mme Émilie Cariou.** Mais, comme l'a dit M. de Courson, une association qui a des activités illégales relève d'un traitement pénal, et non d'un dispositif fiscal – qui n'a rien à voir. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur général.

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Soyons clairs : personne ici ne dit que vous avez tort d'ouvrir ce débat, et surtout pas moi ; mais si vous voulez qu'il débouche sur une solution efficace, il ne faut pas faire peser sur la sphère fiscale quelque chose qui relève du pénal. Vous proposez d'exclure du bénéfice de la réduction d'impôt « les associations reconnues coupables », alors que ce ne sont pas les associations qui en bénéficient, mais les particuliers! (*Protestations sur les bancs du groupe LR.*) C'est pour cela que ça ne marche pas!

**Plusieurs députés du groupe LR.** Mais si!

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 1127. (*Il est procédé au scrutin.*)

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	56
Nombre de suffrages exprimés .....	54
Majorité absolue .....	28
Pour l'adoption .....	12
contre .....	42

(*L'amendement n° 1127 n'est pas adopté.*)

**M. Fabien Di Filippo.** Vous venez de voter une amnistie!

**M. le président.** La parole est à Mme Sabine Rubin, pour soutenir l'amendement n° 1191.

**Mme Sabine Rubin.** Et que proposez-vous contre les entreprises qui fraudent le fisc? C'est une autre forme de crime.

Cet amendement vise à mieux répartir les réductions d'impôts pour les dons versés aux candidats à l'occasion d'échéances électorales.

Rappelons que les réductions d'impôts pour les dons aux candidats en période d'élections s'élèvent à 56 millions d'euros par an, soit à peu près autant que le financement des partis – 63 millions d'euros par an en moyenne – ou que le remboursement des dépenses de campagnes – 52 millions.

L'inégalité qui justifie notre amendement se niche dans le fait que le taux de cette réduction d'impôt est de 66 %, sur des dons plafonnés à 7 500 euros puisque seuls les ménages assujettis à l'impôt sur le revenu, à savoir les 43 % des ménages les plus fortunés, peuvent bénéficier de cette exonération, captant la quasi totalité de ces réductions d'impôt. Ainsi, si un contribuable se situant parmi les 10 % des Français les plus fortunés fait un don de 7 500 euros, celui-ci ne lui en coûtera finalement que 2 500, les 5 000 euros de différence étant financés par tous les contribuables, notamment les 57 % des ménages les plus modestes, qui supportent indirectement l'intégralité du coût de ce don. Ils se retrouvent donc contraints de financer le coût des dons permettant de satisfaire les préférences politiques des plus riches.

C'est la raison pour laquelle nous défendons cet amendement.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Je l'ai déjà dit en commission, votre proposition est intéressante sur le plan moral, et je pense qu'il faut continuer à rechercher un dispositif qui fonctionne. Le vôtre ne fonctionne pas, puisqu'en renvoyant à un décret, il dessaisit le Parlement de sa compétence. En outre, cette discussion relève de l'examen de la seconde partie du PLF. Je vous demande donc le retrait de cet amendement, faute de quoi l'avis sera défavorable, mais je vous encourage à continuer de creuser cette idée.

(*L'amendement n° 1191, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

**M. le président.** La parole est à M. Laurent Furst, pour soutenir l'amendement n° 2560.

**M. Laurent Furst.** Je voudrais d'abord redire ce que j'ai rappelé hier soir : alors que la filière sylvicole représente 40 000 emplois, la forêt française traverse une crise sans précédent à la suite de deux années de sécheresse et de l'épidémie de scolytes. Les cours du bois sont en train de s'effondrer, ce qui se traduira par une baisse de revenus considérable pour les communes forestières. Cette crise aura des conséquences pour l'ensemble de la filière pendant au moins cinq ans. J'appelle le Gouvernement à prendre à bras-le-corps ce problème majeur, qui est appelé à durer.

Au-delà de cet appel, cet amendement tout simple tend à porter de 10 000 à 18 000 euros le plafonnement des avantages fiscaux du dispositif DEFIL Forêt. Il s'agit d'aller plus loin dans la dynamisation du secteur forestier.

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

**M. Joël Giraud, rapporteur général.** Il s'agit d'un amendement de seconde partie : demande de retrait, sinon défavorable.

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

**M. Gérard Darmanin,** *ministre.* Même avis.

*(L'amendement n° 2560 est retiré.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 2964 et 598, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Xavier Paluszkiwicz, pour soutenir l'amendement n° 2964.

**M. Xavier Paluszkiwicz.** Cet amendement a pour objectif de permettre aux entreprises de trouver les sources de financement disponibles pour leur développement en doublant le montant du plafond de déductions fiscales, c'est-à-dire en le portant de 10 000 à 20 000 euros. Il s'agit de permettre à nos PME non cotées et Start-up de construire l'économie de demain en mettant en place un cadre financier propice au développement de ces entreprises créatrices d'emplois.

**M. le président.** La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 598.

**M. Stéphane Peu.** Cet amendement s'inspire, monsieur le ministre, d'un entretien que vous avez donné au journal *Le Parisien* au mois de février, dans lequel vous proposiez une diminution du plafond global des niches. Nous proposons de faire passer le plafond général des niches fiscales de 10 000 à 8000 euros, sachant que ce plafond s'applique à des niches fiscales telles que le dispositif Pinel ou l'emploi à domicile, dont on sait qu'elles profitent aux Français les plus aisés.

*(Les amendements n° 2964 et 598, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 1533.

**M. Stéphane Peu.** Nous proposons d'instaurer un mécanisme de lutte contre les abus auxquels peut donner lieu le prélèvement forfaitaire unique – PFU. Il vise à limiter les pratiques d'optimisation fiscale, sur le modèle du dispositif qui avait été adopté par le Sénat lors de l'examen du

projet de loi de finances pour 2018 avant d'être rejeté en nouvelle lecture. Il n'est peut-être pas parfait, mais il pourra être amélioré au cours de la navette.

Vous le savez, le PFU a massivement contribué au rebond des dividendes alors que notre pays était déjà champion d'Europe en la matière. Il a tout aussi massivement contribué au creusement des inégalités, puisqu'il profite très majoritairement aux contribuables du dernier décile, les 10 % les plus riches de notre pays captant 72 % de cet avantage fiscal. Enfin, il a également contribué à faire basculer une partie des salaires vers les dividendes, fragilisant d'autant le financement de la sécurité sociale. Il y a là un véritable détournement, que nous souhaitons limiter.

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

**M. Joël Giraud,** *rapporteur général.* Défavorable : cela revient à supprimer le PFU.

*(L'amendement n° 1533, repoussé par 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 discussion de la première partie du projet de loi de finances pour 2020.

La séance est levée.

*(La séance est levée à treize heures.)*

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

SERGE EZDRA