

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

- Suite de l'examen de la première partie du projet de loi de finances pour 2018 (n°235) (M. Joël GIRAUD, rapporteur général) 2
- Présences en réunion 50

Mercredi

11 octobre 2017

Séance de 16 heures 15

Compte rendu n° 9

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

Présidence

**de M. Éric Woerth,
*Président***



La commission poursuit l'examen de la première partie du projet de loi finances pour 2018 (n° 235) (M. Joël Giraud, rapporteur général).

M. le président Éric Woerth. Avant que nous ne reprenions nos travaux, permettez-moi de vous proposer plusieurs solutions afin d'achever notre discussion ce soir, même si l'on ne peut être certain que de l'heure d'ouverture d'un débat parlementaire, et non de sa clôture. Il nous reste donc huit heures utiles à consacrer au débat si nous voulons achever l'examen du texte à 1 heure du matin – quitte à prolonger un peu plus tard si nous sommes près du but, ce que nous déciderons ensemble le moment venu. Quoi qu'il en soit, nous pouvons examiner les quelque 460 amendements qui restent en discussion en huit heures – sachant qu'il faudra accélérer la cadence, car nous n'en avons examiné que quatre-vingt-dix-sept depuis hier soir.

Après consultation du rapporteur général et des *whips* des groupes, j'ai souhaité adopter une méthode qui permette de ne pas tuer le débat : dans un grand pays démocratique, chaque membre de la commission doit en effet pouvoir s'exprimer sur le fond sur des sujets importants. Il reste plusieurs points encore abrasifs sur lesquels les groupes politiques ont des positions différentes : le crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE), la trajectoire carbone, le prélèvement forfaitaire unique (PFU), l'impôt sur la fortune immobilière (IFI), la dotation globale de fonctionnement (DGF) et les taxes affectées. Nous pourrions employer la même méthode que celle que nous avons utilisée ce matin à propos de la taxe d'habitation : le débat général sur les amendements de suppression, qui a permis à chacun de s'exprimer et d'avoir des échanges de bonne qualité, parfois vifs mais nécessaires, a duré une heure, suite à quoi nous avons pu accélérer le débat sur les autres amendements. D'un commun accord – chacun étant tenu de le respecter –, nous pourrions peut-être avoir une sorte de discussion générale sur des amendements de portée globale concernant chacun des sujets que je viens d'évoquer de sorte que ceux qui le souhaitent puissent exprimer le fond de leur pensée, quitte à préciser leur propos en présentant ensuite des amendements.

Je propose que le débat général sur le CITE dure une demi-heure, comme celui sur la trajectoire carbone, puis que les débats sur le PFU et l'ISI durent entre trois quarts d'heure et une heure chacun et que le débat sur la DGF dure trente minutes ; quant à la discussion relative aux taxes affectées, nous déciderons de sa durée en fonction de l'heure. On peut également envisager que les auteurs des amendements limitent leur présentation à une minute et demie, ce qui suffit à en expliquer les motifs et le contenu. Pour ce faire, nous aurons recours au chronomètre, dont je précise ne pas être un utilisateur maniaque car il ne faut pas tuer les débats, mais il faut trouver un équilibre entre faire vivre le débat et le contrôler. Après la présentation des amendements de portée générale, le rapporteur général pourra préciser son point de vue et y revenir lors de l'examen des amendements suivants, quitte à n'indiquer que son avis négatif lorsqu'il l'aura déjà expliqué auparavant, afin d'éviter les redites.

Si nous respectons ces conditions, nous pourrions achever l'examen des amendements vers 1 heure du matin ; dans le cas contraire, nous aviserons et déciderons le cas échéant de nous réunir de nouveau demain matin pour finir nos travaux. Je vous propose d'approuver ces règles de discipline collective et individuelle, qui nécessitent que chacun fasse des efforts.

Article 8 : Prorogation et aménagement du crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE)

La commission examine l'amendement I-CF107 de Mme Véronique Louwagie.

Mme Véronique Louwagie. Cet amendement vise à revenir sur l'article 8. Chacun conviendra qu'il existe un réel besoin de travaux dans les logements, que les questions de rénovation thermique concernent un grand nombre de ménages et que ces aménagements connaissent des failles. Le crédit d'impôt pour la transition énergétique sert utilement à favoriser les travaux nécessaires à la réalisation d'économies d'énergie. La rétroactivité prévue dans cet article est regrettable : il est inacceptable de changer les règles à partir du 27 septembre 2017 car certaines personnes ont envisagé de faire des travaux en fin d'année et s'en trouvent gênées. C'est pourquoi mon amendement vise à revenir sur cette date et à maintenir le dispositif actuel en conservant les taux de crédit d'impôt en l'état.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Plusieurs amendements ont été déposés sur cette mesure. Certains, comme celui que vient de présenter Mme Louwagie, visent à proroger le CITE tel quel jusqu'au 31 décembre 2018. D'autres, ceux de MM. Molac et Cinieri, visent à maintenir l'éligibilité des fenêtres jusqu'au 31 décembre 2018 tout en ramenant le taux du crédit à 15 %. Celui de M. Guy Bricout prévoit de conditionner le bénéfice du CITE pour les fenêtres à la validation d'un thermicien, celui de Mme Rabault au respect des critères énergétiques et celui de M. Hetzel à la réalisation d'autres travaux en parallèle. La commission des affaires économiques et celle du développement durable ont déjà adopté deux amendements très proches qui visent à reporter au 1^{er} janvier 2018 la sortie des chaudières à fioul du CITE et la baisse du taux de 30 % à 15 % pour les fenêtres, sachant que ce nouveau taux s'appliquerait pendant les trois premiers mois de 2018. Les amendements de MM. Guy Bricout et Marc Le Fur poursuivent le même objectif. Enfin, l'amendement I-CF209 déposé par M. Barrot tend à prévoir une sortie en sifflet progressive en reportant, comme les amendements des deux commissions saisies pour avis, la sortie des chaudières à fioul du CITE au 1^{er} janvier 2018 ; la baisse du taux pour les fenêtres serait également décalée au 1^{er} janvier 2018 et le taux de 15 % pour les fenêtres s'appliquerait jusqu'au 30 juin 2018, donc pendant six mois.

Cet amendement permet une sortie progressive des fenêtres, portes et volets du bénéfice du CITE pour un coût d'environ 230 à 250 millions d'euros, sur la base des données de l'évaluation préalable. Nous pourrions nous rassembler autour de cet amendement de M. Barrot, qui me semble le plus conforme à l'ensemble des dispositifs proposés en permettant une sortie progressive intelligente.

M. Gilles Carrez. Le CITE a une longue histoire. Il s'appelait autrefois crédit d'impôt développement durable (CIDD) et figure toujours à l'article 200 *quater* du code général des impôts. En 2007, il représentait 900 millions d'euros. M. Borloo est alors venu ici même expliquer qu'il fallait le développer. Nous avons donc demandé des évaluations, en vain. Deux ans plus tard, le CIDD coûtait 3,2 milliards d'euros. Le dérapage fut tel qu'il fallut refroidir brutalement la mesure en 2010, notamment sur le photovoltaïque, dans les pires conditions. Depuis, le CIDD a été rebaptisé CITE. En 2015, Mme Royal a souhaité à son tour lui donner plus d'ampleur – il coûtait alors 900 millions. Elle nous a expliqué, étude d'impact à l'appui, que son coût augmenterait de l'ordre de 200 à 300 millions mais, de mémoire, il coûte désormais 1,6 milliard, soit un dérapage considérable.

J'appelle donc l'attention de nos collègues sur l'enjeu budgétaire. S'il s'agit en effet d'une dépense fiscale, elle est en tout point semblable à une dépense budgétaire, car il existe une porosité totale entre les crédits budgétaires et ce type de dépense fiscale. La différence, cependant, tient au fait qu'un crédit budgétaire est limitatif : une fois le plafond atteint, il n'est plus possible de dépenser. S'agissant d'un crédit d'impôt, en revanche, il suffit de remplir les conditions pour en bénéficier. Ces dépenses ne sont donc absolument pas maîtrisées. Si nos collègues de la majorité veulent éviter un dérapage trop important des comptes, je les invite, instruit par l'expérience, à prendre garde au fait que l'enjeu du CITE se chiffre en milliards.

M. Philippe Vigier. Mon amendement I-CF351 est assez proche de l'amendement I-CF209 de M. Barrot puisqu'il prévoit une sortie en sifflet du dispositif pour les fenêtres en ramenant le taux à 20 %, et non 15 %, et en repoussant la suppression de l'éligibilité au 28 juin 2018, et non au 28 mars 2018, ce qui permettrait un meilleur amortissement. Je souscris cependant aux propos de M. Carrez : un système en sifflet évite une rupture de charge totale et nous permettra d'appréhender précisément l'impact de la mesure.

Mme Marie-Christine Dalloz. Nous sommes face à deux problèmes. Le premier a trait à la date butoir, ce couperet qui tombe en septembre 2017 : il est assez inédit qu'un dispositif prenne fin lors de la parution d'une loi de finances, aucune anticipation n'étant possible, ce qui est regrettable.

Deuxième difficulté : il eût mieux valu préserver le dispositif dans son ensemble. En effet, on ne peut pas afficher, comme le faisait M. Darmanin tout à l'heure dans l'hémicycle, des dispositions qui sont en lien avec les données environnementales et promouvoir l'Agenda 21, la COP21 et d'autres programmes du même ordre tout en restreignant autant une telle mesure. Sans doute aurait-il mieux valu introduire un plafonnement, qui aurait eu du sens car la dépense aurait été maîtrisée. Aujourd'hui, nous allons couper dans cette dépense en antinomie totale avec le message qu'entend faire passer le Gouvernement.

M. Jean-Noël Barrot. Nous nous réjouissons que le CITE soit prorogé mais aussi recentré, car il nous semble important de consentir cet effort en faveur de l'efficacité de la dépense publique. Cependant, dès lors que des projets ont été engagés sur la base de dispositifs existants, il est quelque peu abrupt de les en priver, d'où la sortie en sifflet que nous proposons par l'amendement I-CF209. Nous défendons également un autre amendement, le I-CF211, qui vise à aménager la sortie du dispositif pour les équipements en bois afin d'envoyer un signal à la filière bois.

M. Paul Molac. La rétroactivité pose un premier problème : certains artisans m'ont ainsi fait savoir que leurs chaudières ne seraient plus éligibles alors qu'ils avaient engagé des projets – sans forcément les avoir signés, car ce n'est pas comme cela que les choses fonctionnent – et se trouvaient donc face à des difficultés. S'agissant des fenêtres, d'autre part, la technique employée s'apparente à celle du *stop and go* : le CITE concerne les portes et les fenêtres – une fermeture hermétique est très importante, en effet – et certains industriels investissent, en particulier des petites et moyennes entreprises (PME) situées en milieu rural ; or, voilà qu'il leur est annoncé qu'elles devront se débrouiller sans crédit d'impôt. J'ai bien entendu qu'un lissage serait assuré jusqu'en décembre 2018 et je m'en réjouis, vu l'importance du sujet. À titre personnel, j'aurais préféré que le taux demeure fixé à 15 % au moins jusqu'en décembre 2018 – c'est l'objet de mon amendement I-CF579.

Mme Christine Pires Beaune. Le problème que pose cet article tient à la rétroactivité de la mesure. Si l'on veut contenir la dépense fiscale – car c'est bien de cela qu'il s'agit, même si cette dépense fiscale est utile puisqu'elle s'accompagne d'économies en termes de fonctionnement –, peut-être pourrait-on également envisager une mise sous condition de ressources du dispositif. Certains foyers, en effet, ne peuvent pas faire ces travaux sans aide, tandis que d'autres les feront quoi qu'il arrive. Ne devrait-on pas réfléchir à la mise sous condition de ce crédit d'impôt, qui est très utile pour une partie de la population pour laquelle les coûts de chauffage sont exorbitants ?

Mme Bénédicte Peyrol. Je ne crois pas, madame Dalloz, qu'il y ait une antinomie entre cette mesure et la politique du Gouvernement. Au contraire, nous recentrons ce CITE aujourd'hui considéré pour partie comme une dépense fiscale qui n'est pas si bénéfique. Cela va dans le sens de notre ambition : une politique pro-environnementale et efficace.

M. Bertrand Pancher. Je vous remercie, monsieur le président, d'accueillir temporairement un membre de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire dans votre commission dans le cadre de nos réflexions sur la transition énergétique dans le domaine du logement. Je ne suis pas spécialiste du budget mais je suis engagé sur les questions de rénovation thermique et de logement depuis un certain nombre d'années. La réussite des politiques énergétiques des pays qui nous entourent repose sur la stabilité totale des dispositifs incitatifs et sur l'existence d'un interlocuteur unique qui en a la charge. En France, au contraire, nous avons un problème : sur le plan national, d'abord, l'État ne veut rien céder et tout faire, et les collectivités en rajoutent. Surtout, le dispositif change quasiment tous les ans, au point qu'il est incompréhensible. Avec la moitié de moyens, chers collègues qui voulez faire des économies, nous parviendrions à de meilleurs résultats à condition que la règle demeure la même dans le temps. Par pitié : si vous adoptez un nouveau dispositif, n'y touchez plus et souvenez-vous de mes remarques lors des prochains budgets, car je suis convaincu que nous continuerons de revenir sur des dispositifs au motif qu'ils sont excessifs ou insuffisants. Je soutiens l'idée selon laquelle il faut réduire l'ampleur du dispositif mais de grâce, cessons d'y toucher sans cesse !

M. Guy Bricout. Comme mon voisin, j'appartiens à la commission du développement durable et je tiens à faire état du fort engouement que suscite ce dispositif qui, en 2015, a concerné plus d'un million de foyers et représenté plus de 6,5 milliards d'euros de travaux et 73 000 emplois. Les travaux sur les fenêtres concernent 34 % des logements et occasionnent une dépense moyenne de 5 200 euros. La suppression du CITE créerait un problème majeur pour les professionnels du bâtiment. Peut-être faudrait-il instaurer un contrôle renforcé, par exemple par un thermicien agréé qui confirmerait ou non la pertinence des travaux ; c'est l'objet de l'amendement I-CF35.

Mme Valérie Rabault. Il est vrai que le ministère des finances a tendance à changer les règles chaque année. En l'occurrence, les chaudières sont soumises à une nouvelle règle. Autrement dit, les artisans se conforment aux exigences fixées par Bercy mais, l'année suivante, doivent recommencer. C'est à croire que Bercy cherche à gagner quelques mois de moindre utilisation du crédit d'impôt...

Je souhaite donc à mon tour qu'une fois les règles convenues, elles ne soient plus modifiées et que le projet de loi de finances ne comporte pas de mesure consistant à supprimer les chaudières à fioul ou autres du champ de la mesure.

M. le président Éric Woerth. Je ne peux qu'être d'accord avec vous : on ne saurait changer les règles en permanence, surtout en matière économique.

M. Michel Lauzzana. Le but de cette disposition consiste tout de même à réorienter certains financements afin de favoriser l'efficacité. En matière énergétique, ce n'est pas l'isolation des fenêtres et des portes qui est la plus efficace, mais l'isolation des combles ou l'installation de chaudières plus performantes. Il est donc nécessaire de bien cibler ces aides. Si elles le sont, elles peuvent être maintenues sur la durée. Il ne s'agit pas de changer sans cesse de règle mais d'optimiser notre dépense fiscale.

Mme Laurianne Rossi, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Permettez-moi, en qualité de rapporteure pour avis, de compléter nos échanges et les propos de mes collègues de la commission du développement durable. Lundi dernier, nous avons eu une longue discussion sur ce recentrage du CITE – et non pas sa suppression brutale, comme on vient de le prétendre. Il s'agit d'un recentrage du dispositif auquel se substituera à terme une nouvelle mesure de prime qui sera plus lisible et plus efficace, et qui répondra à la question de la complexité soulevée à l'instant. De ce fait, la réforme du CITE nous semble tout à fait justifiée et s'impose notamment en raison des éléments d'évaluation que nous avons examinés en commission du développement durable et qui sont issus du rapport de l'Inspection générale des finances et du Conseil général de l'environnement et du développement durable, qui souligne clairement, données à l'appui, le manque d'efficacité énergétique du changement des fenêtres.

L'amendement I-CF701, adopté par la commission du développement durable, vise à améliorer le dispositif de transition prévu en 2018 pour la dernière année du CITE. Il nous semble que le choix de la date du 27 septembre 2017 pour modifier les règles applicables à certaines dépenses, s'il est juridiquement fondé et lié à la présentation du projet de loi de finances en Conseil des ministres, n'est pas des plus lisibles. Il est donc proposé que la suppression des chaudières à haute performance énergétique à fioul du champ d'application du CITE et que la baisse du taux du crédit d'impôt à 15 % pour l'acquisition de matériaux d'isolation thermique des parois vitrées soient appliquées aux dépenses engagées à compter du 1^{er} janvier 2018. Ces deux modifications de date me semblent être de bon sens.

Mme Émilie Cariou. Permettez-moi de rassurer M. Pancher, qui nous fait le plaisir de participer à notre réunion : nous sommes là pour élaborer la loi de finances et non pour déstabiliser quoi que ce soit. Il s'agit de recentrer un dispositif pour le rendre plus efficace tout en le maîtrisant. Il me semble que nous partons sur de bonnes bases. Chacun ici a le souci de la fiscalité écologique.

M. Didier Martin, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Il faut absolument mettre fin à la rétroactivité partielle de la mesure concernant le CITE, prévue pour le 27 septembre. Nous proposons donc, par l'amendement I-CF681, de reporter l'application des restrictions d'éligibilité de la réduction de taux au 1^{er} janvier 2018.

Soulignons aussi qu'aujourd'hui, les travaux de chaudière à haute performance énergétique sont presque systématiques : les chaudières n'appartenant pas à cette catégorie ne se vendent plus. Enfin, le coût du crédit d'impôt pour les volets et les fenêtres revient à 1 350 euros par mégawatt contre 300 euros pour les autres mesures.

La commission rejette l'amendement I-CF107.

Puis elle examine, en discussion commune, l'amendement I-CF701 de la commission du développement durable, l'amendement I-CF579 de M. Paul Molac, l'amendement I-CF35 de M. Guy Bricout, l'amendement I-CF509 de Mme Valérie Rabault, l'amendement I-CF209 de M. Jean-Noël Barrot, l'amendement I-CF242 de Mme Marie-Christine Dalloz, l'amendement I-CF361 de M. Jean-Paul Dufrène, l'amendement I-CF10 de M. Marc Le Fur, les amendements identiques I-CF211 de M. Jean-Noël Barrot et I-CF586 de Mme Amélie de Montchalin, les amendements identiques I-CF681 de la commission des affaires économiques, I-CF36 de M. Guy Bricout et I-CF294 de M. Marc Le Fur et l'amendement I-CF351 de M. Philippe Vigier.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette l'amendement de l'amendement I-CF701.

M. Paul Molac. Concernant les portes et fenêtres, toutes les études ne convergent pas ; on peut donc émettre des doutes sur cette mesure. D'autre part, je propose de proroger la baisse du taux du CITE jusqu'en décembre 2018.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette l'amendement I-CF579, puis l'amendement I-CF35.

Mme Valérie Rabault. L'amendement I-CF509 vise à ramener de 30 % à 15 % le taux du CITE pour les fenêtres, portes et volets en évitant la rétroactivité et à reporter le délai d'entrée en vigueur de la mesure.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette l'amendement.

Puis, suivant l'avis favorable du rapporteur général, elle adopte l'amendement I-CF209.

En conséquence, les amendements I-CF242, I-CF361, I-CF10, I-CF211, I-CF586, I-CF681, I-CF36, I-CF294 et I-CF351 tombent.

Mme Marie-Christine Dalloz. Puisque c'est ainsi, nous pourrions nous porter cosignataires de l'amendement de M. Barrot, quasiment identique à l'amendement I-CF242 que j'ai défendu.

M. le rapporteur général. Dans ce cas, ce sera un amendement œcuménique de la commission des finances.

M. le président Éric Woerth. Autour de M. Barrot.

M. Marc Le Fur. J'avais déposé l'amendement I-CF10 parce que sont prévues de nombreuses mesures très pénalisantes – sur le prêt à taux zéro ou la réduction du dispositif Pinel, par exemple – pour l'ensemble du monde du logement et du bâtiment, une filière économique très conséquente qui rassemble environ la moitié des emplois du secteur industriel. S'y ajoute une mesure redoutable sur les économies d'énergie, alors que les investissements consentis étaient importants et positifs. C'est pourquoi je proposais la suppression de l'alinéa 7 de l'article.

M. Jean-Noël Barrot. Je précise que l'amendement I-CF211 visait à accorder une exception concernant les fenêtres en bois, qui bénéficieraient d'un taux de 20 % au lieu de

15 % jusqu'au 27 mars 2017 et d'un maintien dans le CITE à un taux de 10 % après cette date.

M. Didier Martin, rapporteur pour avis. Dans la mesure où l'amendement I-CF209 de M. Barrot qui vient d'être adopté va au-delà de la demande formulée par la commission des affaires économiques, notre amendement I-CF681 est satisfait.

M. Philippe Vigier. Mon amendement I-CF351 était identique à celui de M. Barrot, qui a été adopté, à une exception près : le taux prévu était de 15 %, et non de 20 %. L'amendement est donc *de facto* tombé.

La commission est saisie de l'amendement I-CF23 de M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Cet amendement porte sur les chaudières au fioul, qui ont été exclues, même lorsqu'elles sont très performantes, du dispositif d'incitation fiscale ; je souhaite les y réintroduire. En effet, sur une bonne partie du territoire qui n'est pas reliée au gaz de ville, restent comme modes de chauffage le bois, éventuellement, ou l'électricité – qui peut être très coûteuse. Il me semble donc qu'il faut maintenir une aide en faveur des chaudières de haute performance énergétique même lorsqu'elles utilisent du fioul.

M. le rapporteur général. Avis défavorable.

M. Marc Le Fur. Pourquoi ?

M. le rapporteur général. L'article vise à exclure du champ du CITE les équipements qui fonctionnent avec des énergies très carbonées. Inciter les contribuables à recourir à des chaudières au fioul, fussent-elles à haute performance énergétique, ne me semble donc guère opportun. En outre, il ne faut pas surestimer l'ampleur de l'impact de la mesure : 10 % des chaudières à haute performance énergétique qui sont éligibles au CITE sont au fioul. Autrement dit, l'effet sur les acquisitions de chaudières ne sera pas massif.

M. Marc Le Fur. Je persiste à croire que sur toute une partie du territoire, la solution du gaz naturel est indisponible. Il faut donc pouvoir disposer du fioul. Nous nous enfermons dans une religion anti-fioul – comme l'illustrent également les tarifs – alors que c'est une énergie utile pour bon nombre de nos concitoyens.

Mme Amélie de Montchalin. Sur tout le territoire, il est possible d'installer des pompes à chaleur, des chaudières au bois ou encore à granulats. Il existe donc de nombreuses autres options. L'idée est d'instaurer une incitation fiscale au remplacement des chaudières. Les propriétaires d'une chaudière au fioul pourront continuer à l'utiliser sans difficulté.

M. Marc Le Fur. Peut-être, mais ils ne pourront pas la remplacer !

Mme Amélie de Montchalin. Dans ce cas, ils pourront la remplacer par une chaudière fonctionnant avec l'une des sources alternatives d'énergie qui, nous le savons, sont meilleures pour notre environnement.

La commission rejette l'amendement I-CF23.

Puis elle examine l'amendement I-CF39 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement vise à rendre opérationnel le CITE au raccordement à un réseau de chaleur. On parle généralement de frais de raccordement pour évoquer, quel que soit le mode de raccordement, les coûts de raccordement à un réseau de chaleur. Dans sa rédaction actuelle, l'article 200 *quater* du code général des impôts empêche l'application complète du CITE puisqu'il n'évoque que les dépenses d'acquisition d'équipements et de raccordement. Il convient donc d'évoquer les frais de raccordement de manière globale, et de ne plus faire de distinction entre la facturation directe des équipements et la facturation de frais de raccordement.

Enfin, cet amendement vise à remédier à une omission dans l'article qui, en l'état, ne fait pas référence aux énergies de récupération, dont il faut tenir compte. Aussi, il vise à préciser que les réseaux alimentés majoritairement par des énergies renouvelables ou de récupération donnent bien droit au crédit d'impôt.

M. le rapporteur général. Je précise que les équipements de raccordement aux réseaux de chaleur ou de froid, les équipements privatifs, le poste de livraison et les matériels nécessaires à l'équilibrage de la mesure sont bien éligibles au CITE. Tout ce qui reste correspond à la pose de ces équipements ainsi qu'à des dépenses annexes. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement I-CF39.

La commission examine les amendements identiques I-CF239 de Mme Véronique Louwagie et I-CF354 de Mme Marie-Christine Dalloz.

Mme Véronique Louwagie. Je propose d'élargir l'assiette du CITE à tous les dispositifs qui concernent la chaleur géothermique puisque tout ce qui touche à l'installation même de la pompe à chaleur, en particulier les travaux souterrains, n'est pas pris en compte. Des mécanismes doivent en effet être mis en place pour renouveler les chaudières au fioul. Or, par rapport à 2008 le nombre d'installations de pompes à chaleur géothermiques a été divisé par cinq – nous devons donc soutenir ce marché.

Mme Marie-Christine Dalloz. On sait que l'installation d'une pompe à chaleur géothermique, qu'on utilise la technique du serpentín ou celle du forage – comme en montagne, le plus souvent –, nécessite des investissements bien plus coûteux que l'achat de la chaudière elle-même.

M. le rapporteur général. Je m'en remets à la sagesse de la commission.

La commission adopte ces amendements

Puis elle examine l'amendement I-CF492 de M. Éric Coquerel.

M. Éric Coquerel. La partie du CITE consacrée au changement des fenêtres est la plus utilisée par les Français puisqu'elle représente, en 2016, 800 millions d'euros sur 1,7 milliard d'euros pour la totalité de ce crédit d'impôt. Nous proposons non seulement de maintenir le dispositif mais de le renforcer pour les quatre déciles inférieurs au sens de l'INSEE en le portant à 50 %, de façon à améliorer et la performance énergétique et la justice sociale.

M. le rapporteur général. Le mécanisme du crédit d'impôt n'est pas défavorable aux ménages modestes puisque même s'ils ne sont pas imposés, ils bénéficient de l'avantage fiscal, à la différence de la réduction d'impôt. Donc avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 8 modifié.

Article additionnel après l'article 8 : *Prolongation du taux réduit de TVA pour les autotests de détection de l'infection par les virus de l'immunodéficience humaine*

La commission examine l'amendement I-CF714 du rapporteur général.

M. le rapporteur général. Je vous dois des excuses : lorsque MM. Dufrègne et Roussel ont présenté un amendement relatif au taux de TVA réduit pour les autotests du VIH, je vous ai indiqué par erreur que nous avons déjà adopté un dispositif pérenne alors qu'il s'agissait d'un dispositif expérimental.

Le présent amendement, dont je suis cosignataire avec, précisément, nos collègues Dufrègne et Roussel, reprend celui qu'ils avaient défendu, visant à pérenniser le dispositif.

M. Jean-Paul Dufrègne. Nous remercions le rapporteur général qui nous a écoutés.

La commission adopte l'amendement.

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

La commission examine, en discussion commune, les amendements I-CF688 du président Éric Woerth, I-CF156 de Mme Véronique Louwagie et I-CF383 de Mme Lise Magnier.

M. le président Éric Woerth. Je propose d'en revenir à la trajectoire de la hausse du prix du carbone prévue par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, cela sans abandonner l'objectif consistant à porter le prix du carbone à 100 euros par tonne en 2030.

Le présent amendement vise ensuite à opérer un rapprochement mutuel du tarif de l'essence et de celui du gazole de 1 centime par litre et par an. Voilà qui permettrait à la fois de respecter le principe de la convergence entre le gazole et l'essence et d'absorber sur un temps plus long une hausse de prix, que je considère comme difficile à accepter, de 30 centimes en fin de quinquennat, soit 12 ou 15 euros par plein.

M. le rapporteur général. Votre amendement est cohérent, monsieur le président, mais il propose de revenir à l'ancien système. Souffrez donc que j'émette un avis défavorable et que nous en restions à la trajectoire prévue.

Mme Véronique Louwagie. Mon amendement reprend la convergence prévue par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Il s'agit de garder la même trajectoire concernant la contribution climat énergie (CCE), ce qui a pour effet de ne pas

induire une augmentation relativement importante comme celle proposée par le texte, de 7,6 centimes par litre pour le gazole et de 3,9 centimes par litre pour l'essence en 2018.

Mme Lise Magnier. Mon amendement vise à mettre en cohérence la trajectoire carbone et son périmètre d'application avec l'objectif de sortie des énergies fossiles, tout en préservant une neutralité budgétaire en 2018 par rapport au projet de loi de finances.

Le principe retenu est d'asseoir la part carbone des taxes intérieures de consommation (TIC) sur le seul contenu en carbone fossile des produits énergétiques assujettis, afin d'exclure les produits et énergies issues de la biomasse de la composante carbone des taxes intérieures de consommation sur les énergies.

À cette fin, l'amendement réduit l'assiette de la part carbone de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) au seul carbone fossile que ces derniers contiennent, en excluant le contenu forfaitaire en carbone renouvelable de chaque produit énergétique soumis à la TICPE.

L'objectif est évidemment de favoriser les biocarburants en faisant en sorte qu'ils ne suivent pas la même tendance à la hausse que les carburants fossiles.

M. le président Éric Woerth. Je propose aux cosignataires des trois amendements en discussion de s'exprimer afin que nous puissions, comme nous l'avons fait tout à l'heure à propos du CITE, examiner plus rapidement les amendements suivants.

M. Charles de Courson. L'amendement I-CF383 est, si je puis dire, auto-gagé par une légère majoration de la valeur du carbone par rapport à ce que propose le Gouvernement puisque vous pouvez constater qu'en 2022, en fin de période, nous prévoyons d'atteindre le chiffre de 88,70 euros par tonne au lieu des 86,20 euros prévus par le texte. Cet équilibre est censé asseoir la cohérence de notre politique énergétique. Nous n'allons en effet tout de même pas augmenter la CCE sur des énergies renouvelables.

M. Fabien Roussel. L'objectif est l'aligner le prix du gazole sur celui de l'essence et nous vous proposons de faire l'inverse : aligner l'essence sur le prix du gazole, ce qui permettra de développer les voitures à essence et profitera aux porte-monnaie des milieux populaires.

M. le président Éric Woerth. C'est assez l'esprit de l'amendement que j'ai présenté et qui a obtenu un avis presque favorable du rapporteur, amendement qui consiste à faire un effort dans les deux sens.

Mme Bénédicte Peyrol. Il convient de replacer le dispositif en question dans la perspective plus large de l'ambition gouvernementale de réaliser cette fameuse transition écologique. Il s'agit ici d'augmenter la part carbone des TIC et de procéder au rattrapage entre le prix du gazole et celui de l'essence par le biais d'une hausse du prix du premier. Il ne faut pas oublier toutes les contreparties que le Gouvernement a évoquées pas plus tard que cet après-midi dans l'hémicycle : primes à la conversion des véhicules ou assises nationales de la mobilité. N'oublions pas non plus que le ministre de la transition écologique et solidaire a fixé comme objectif la neutralité carbone en 2050, d'où l'accélération de la mise en place de la taxe carbone.

M. le rapporteur général. Bénédicte Peyrol vient de parfaitement résumer la raison pour laquelle ces trois amendements n'auront pas mes faveurs. J'ajoute que l'adoption de

l'amendement de Mme Magnier conduirait à accroître encore davantage la charge fiscale applicable pour les ménages conduisant un véhicule diesel et ceux se chauffant au fioul.

M. Charles de Courson. Vous n'avez pas bien compris cet amendement, monsieur le rapporteur général, puisque vous raisonnez comme s'il y avait 100 % de pétrole dans les produits concernés ; or ce n'est pas le cas puisque six produits en comprennent entre 5 % et 95 %. Il est complètement aberrant de taxer des énergies renouvelables par le biais de la CCE. Il faut être cohérent et nous, nous sommes des gens responsables. Si vous voulez que l'amendement soit équilibré, il faut bien augmenter légèrement la CCE mais sur la partie carbonée.

M. le rapporteur général. L'amendement dont vous êtes cosignataire prévoit une hausse de la taxation de certains carburants et une baisse pour d'autres ; j'entendais par ma précédente intervention le distinguer des autres, plus mortifères à mes yeux, si j'ose dire.

M. le président Éric Woerth. Je rappelle que le Gouvernement propose, pour 2022, une augmentation de l'essence de 15 centimes par litre et du gazole de 30 centimes par litre, alors que je vous propose une augmentation, respectivement, de 3 centimes et de 16 centimes. Suivre la trajectoire initialement prévue, comme je le souhaite, permet d'aboutir à des chiffres plus raisonnables et respectueux d'un certain nombre de contingences financières dont doit tenir compte l'État.

Mme Véronique Louwagie. J'entends les remarques de plusieurs de nos collègues qui prônent la convergence des prix du gazole et de l'essence. Seulement, on n'est pas obligé d'augmenter les prix à la fois de l'un et de l'autre : on peut très bien définir un point de convergence permettant une bien moindre augmentation – ce que proposent précisément les trois amendements.

La commission rejette successivement les trois amendements.

Puis elle en vient à l'examen, en discussion commune, des amendements I-CF25 de M. Marc Le Fur ainsi que I-CF77 et I-CF78 de M. Julien Dive.

M. Marc Le Fur. L'amendement I-CF25 vise à sortir de la logique du rapprochement des prix de l'essence et du gazole.

Mme Marie-Christine Dalloz. L'amendement I-CF77 est défendu et l'amendement de repli I-CF78 également, qui propose une convergence plus en douceur.

M. le rapporteur général. Tous les amendements qui mettront en place des tarifs spécifiques pour un produit recevront un avis défavorable de ma part au motif qu'ils sont constitutifs d'une rupture d'égalité avec les autres produits énergétiques. Or, cette rupture d'égalité induit une différence de traitement qui n'a pas de rapport avec l'objet de la présente taxe, qui consiste à tenir compte du contenu en dioxyde de carbone d'un produit pétrolier.

Mme Marie-Christine Dalloz. En matière de rupture d'égalité, l'utilisation du gazole comme carburant dans les territoires ruraux n'a rien à voir avec son utilisation en agglomération, où l'on peut prendre des transports en commun propres. Or, dans nos territoires, deux tiers des véhicules fonctionnent au gazole.

M. Marc Le Fur. Nos collègues doivent bien prendre conscience de ce que nous sommes en train de faire et qui aura de très graves conséquences sur le pouvoir d'achat de nos

compatriotes : le Gouvernement propose une augmentation de 30 centimes par litre du gazole d'ici à la fin de la législature. Or on a affaire à des gens qui parcourent chaque jour 30 kilomètres pour aller au travail et 30 kilomètres pour en revenir et qui n'ont pas la possibilité de prendre un transport en commun. On va nous expliquer que les ventes se répartissent à égalité entre les véhicules à essence et ceux au gazole, sauf que ce qui compte, ce ne sont pas les ventes mais le stock : aujourd'hui, plus de 80 % des véhicules – 90 % dans certains départements – roulent au gazole. Si l'on considère cette fois non plus le stock de véhicules mais la distance réalisée, on atteint la proportion de 92 ou 93 % de kilomètres parcourus par ce type de véhicules. Vous êtes donc en train de pénaliser ces automobilistes.

Que va-t-il se passer pendant les cinq ans à venir si le dispositif que vous proposez est adopté ? On peut se caramboler avec une augmentation du prix du pétrole qui n'est pas prévue par le texte. Je déposerai donc des amendements pour que, dans l'hypothèse d'une telle hausse, on ne se trouve pas dans la situation que nous avons connue il y a quelques années quand le signal n'avait plus lieu d'être donné par la fiscalité puisqu'il était donné par l'augmentation du prix du pétrole. J'invite vraiment nos collègues à la responsabilité : arrêtons de taper sur les gens qui prennent leur voiture pour aller au travail.

Mme Amélie de Montchalin. On peut entendre les considérations de M. Le Fur ; d'ailleurs, le Gouvernement propose une prime à la conversion automobile, grande innovation concernant des véhicules d'occasion postérieurs à 2006, afin de diminuer la pollution. Il s'agit d'opter pour des véhicules qui consomment moins et polluent moins, et pour cela d'aider à hauteur de 2 000 euros les ménages les plus modestes qui changent leur véhicule. Cette mesure devrait vous satisfaire, monsieur Le Fur, puisque certaines familles n'ont en effet pas le choix : nous devons les aider à consommer moins afin que leurs dépenses en essence ou en gazole diminuent.

M. le président Éric Woerth. Corriger la trajectoire comme je le souhaite, monsieur le rapporteur général, ne crée pas une rupture d'égalité. La rupture d'égalité est déjà dans la différenciation que vous faites entre le gazole et l'essence, ce qui d'ailleurs n'est pas nouveau, mais aussi, plus généralement, dans la trajectoire que vous proposez. Je n'entends pas aller contre le principe mais je veux rendre moins insupportable l'augmentation du gazole de 30 centimes par litre.

M. le rapporteur général. Je rappelle que la logique du texte consiste à adapter les tarifs en fonction du contenu en dioxyde de carbone des produits pétroliers. Or, si nous prévoyons des différences de traitement qui ne sont pas en rapport avec ce niveau de dioxyde de carbone, on se trouvera dans une impasse juridique. Amélie de Montchalin a rappelé que nous avons prévu plusieurs dispositifs destinés à favoriser le pouvoir d'achat des Français. Je pense à l'intégration des véhicules essence les plus anciens dans le périmètre de la prime à la conversion et à l'ouverture de la prime pour tous sans conditions de ressources, avec un doublement de la prime pour les ménages non imposables. Ne nous éloignons pas de notre objectif, cessons de toujours repousser les décisions au lendemain – et c'est un conducteur de diesel qui vous le dit...

M. le président Éric Woerth. Je ferai tout de même observer que la trajectoire en question est toute récente.

M. François Pupponi. On aborde ici un point crucial. Il y a certes les Français des zones rurales un peu isolées mais aussi les habitants de banlieue et, parmi eux, ceux qui n'ont pas les moyens de s'acheter un véhicule. Je vous invite à vous rendre à 20 kilomètres d'ici, où

les gens achètent deux ou trois carcasses à la casse et bricolent sur le parking du quartier pour essayer de reconstituer un véhicule comme ils peuvent et avec lequel ils iront travailler le lendemain. Et, j'y insiste, cela se passe à 20 kilomètres de Paris.

La plupart du temps, il n'y a pas de transports en commun pour sortir de ces quartiers : il n'y a toujours pas de tramway pour sortir de Clichy ou de Montfermeil, à 25 kilomètres de Paris. Je suis moi-même à 8 kilomètres de Roissy et il n'y a pas de transports en commun pour y aller. Nous espérons que la ligne 17 du Grand Paris arrive en 2024 mais le Gouvernement songe à la supprimer.

Il y a des réalités sociales qu'il faut prendre en compte. Il faut inventer des systèmes pour que ces populations aient des voitures moins polluantes. Or, vous pouvez bien donner une prime à quelqu'un, s'il n'a pas les moyens d'acheter une nouvelle voiture, il continuera à bricoler.

Trouvons donc un système pour que les populations les plus fragiles, qui sont parfois celles qui polluent le plus parce qu'elles n'ont pas les moyens de s'acheter des véhicules propres et qui sont obligées de bricoler des véhicules anciens et polluants, sortent de cette situation – mais cela est coûteux.

M. Jean-Louis Bricout. Je rejoins François Pupponi, qui vient d'évoquer les banlieues. Je m'attarderai pour ma part sur la ruralité, à laquelle on a l'impression que vous en voulez. Les emplois aidés ? Les territoires en décrochage trinquent. La taxe d'habitation ? On voit bien qu'on n'injecte pas le même pouvoir d'achat dans ces territoires. Les dispositions sur le logement ? La ruralité trinque encore.

Quand nous passons par la pompe à essence, combien de personnes voyons-nous prendre du carburant pour seulement 10 ou 20 euros ? C'est très révélateur de la difficulté qu'elles ont à faire leur plein. La fiscalité que vous voulez instaurer, de plus, est vicieuse parce que payée par petits morceaux, si bien que les gens s'en rendent moins compte. En tout cas je vous le dis, les gens, dans nos territoires, n'en peuvent plus de ces politiques très dures. Ce budget manque d'humanité.

M. le président Éric Woerth. Pour une Peugeot 307 diesel, voiture bien commune, la taxation prévue par le Gouvernement représentera quasiment 5 euros par plein l'année prochaine et, si son détenteur garde cette voiture jusqu'en 2022 et si l'on suit la trajectoire envisagée, on en sera alors à 18 euros par plein, ce qui n'est pas négligeable.

Mme Bénédicte Peyrol. Nous avons bien conscience des difficultés dans les milieux les plus ruraux. Je suis moi-même élue dans la troisième circonscription de l'Allier et je sais bien qu'à certains endroits, il n'y a pas de transports en commun. Mais, précisément, nous voulons montrer la direction à prendre, nous voulons que les constructeurs, nous voulons que chacun se mobilise pour que le covoiturage se développe et pour que les transports en commun se développent. Si la fiscalité que nous entendons mettre en place est lourde, pensons à demain : quand il va falloir créer des zones humides artificielles ou augmenter les dépenses de santé, tout cela nécessitera un alourdissement de la fiscalité ou l'aggravation du déficit. Il faut donc penser à l'avenir.

M. le président Éric Woerth. J'entends bien que vous vouliez montrer la direction à prendre, madame, mais il faut tenir compte des gens...

M. Marc Le Fur. Eh oui !

M. le président Éric Woerth. ...c'était le sens des interventions précédentes.

M. Marc Le Fur. Mme de Montchalain nous explique très justement que certaines aides de l'État visent à renouveler le parc automobile. Cela a d'ailleurs été le moyen pour que les constructeurs de voitures ne disent rien. Il n'empêche qu'il y a un reste à charge considérable. Des gens ont acheté leur véhicule il y a deux, trois, quatre ou cinq ans et ils ne vont pas le renouveler immédiatement.

Dans ma circonscription, il y a deux abattoirs de 3 000 salariés chacun. Allez voir aux pompes à essence : les gens discutent du prix du diesel. À partir du 20 du mois, ils paient tout par chèque afin de retarder le moment où leur compte sera débité. Eh bien, ça, c'est la vraie vie des gens, et vous allez la compliquer. La pente que vous évoquez est théorique et eux vont subir immédiatement la hausse de la fiscalité que vous souhaitez instaurer.

M. Éric Alauzet. Il faut traiter chacun en fonction de sa situation. Il est assez nouveau qu'on puisse acheter un véhicule d'occasion de 4 000 euros en bénéficiant de 2 000 euros d'aide. On a par le passé donné des primes de 1 000 euros pour des véhicules de 6 000 ou 7 000 euros – afin, surtout, de relancer le marché automobile. La présente mesure, elle, s'adresse vraiment aux personnes modestes, qui peuvent changer leur véhicule de quinze ans d'âge pour un véhicule vieux de quatre ou cinq ans pour un coût total de 2 000 euros – c'est assez exceptionnel.

Ensuite, de qui parle-t-on ? Principalement de celui qui se déplace au quotidien, à savoir le salarié plutôt que le retraité. Le salarié est parfois plus intelligent que ce qu'on croit. Bien sûr que dans la ruralité, il n'y a pas de transports collectifs, mais on voit fleurir autour des villes et des agglomérations des parkings spontanés qui montrent que nos concitoyens ont bien compris ce qui se passait : ils s'organisent, en tout cas ceux qui le peuvent, pour faire du covoiturage et là, pour le coup, l'économie va bien au-delà du surcoût du gazole.

Troisièmement, chacun devrait se regarder dans la glace car cette affaire du diesel, voilà tout de même vingt ans qu'on en parle. Alors que ceux qui n'ont pas bronché, qui n'ont pas levé le petit doigt, qui ont même défendu corps et âme le diesel, prennent leurs responsabilités sur les difficultés que les ménages vont rencontrer.

Mme Marie-Christine Dalloz. Et la vôtre, de responsabilité !

M. Éric Alauzet. Dernier point, ces salariés sont aussi ceux qui vont bénéficier de la baisse de la taxe d'habitation, de la baisse des cotisations sociales et profiter de la prime pour l'activité.

Mme Marie-Christine Dalloz. Allez-vous baisser la CSG dans votre élan ?

M. Matthieu Orphelin. La prime à la conversion est vraiment une nouveauté, qui permettra aux ménages les moins aisés de bénéficier de 2 000 euros. Elle permettra de financer jusqu'à 50 % de l'achat d'un véhicule d'occasion récent. J'ajouterai que puisque les voitures consomment moins, la hausse de la TICPE s'en trouvera plus que compensée.

M. Saïd Ahamada. J'entends bien les observations de nos collègues sur le fait que dans le monde rural et dans les quartiers difficiles, la hausse de la fiscalité va avoir un coût. Ce que nous savons également, c'est que le coût global de la pollution, pour la société, se

compte en vies humaines – le renoncement aux soins concerne un Français sur quatre – et ceux qui subissent la pollution sont d’abord les plus pauvres. Plutôt que de laisser ces derniers s’intoxiquer avec le diesel parce qu’ils n’ont pas les moyens de s’en passer, nous devons faire en sorte qu’ils aient précisément les moyens d’acheter des véhicules propres et c’est exactement ce que nous faisons avec les mesures sur le pouvoir d’achat et en tâchant de stimuler la création de richesses.

M. Stanislas Guerini. Vous avez raison, monsieur le président, de rappeler qu’au-delà de la direction que nous aurions à prendre, il y a des gens. Vous avez raison, mes chers collègues, de rappeler qu’il y a la vraie vie des gens. Mais la vraie vie, c’est aussi les 40 000 morts par an en raison de la pollution de l’air – aussi, je dirai qu’il ne s’agit pas seulement de prendre en compte la vraie vie des gens, mais la vraie mort des gens.

M. Philippe Vigier. On ne peut ignorer, plusieurs de nos collègues l’ont mentionné, qu’il n’y a pas partout des transports en commun. Et certes, monsieur Alauzet, le covoiturage existe, mais, quelquefois, il faut parcourir 30 ou 40 kilomètres pour trouver une structure adaptée, et encore faut-il que ceux qui s’y réunissent puissent partir à la bonne heure pour arriver à temps au travail.

Ensuite, allez-y, installez des bornes électriques ! Nous l’avons fait dans notre département. Aide de l’État : zéro.

Par ailleurs, je suis curieux de connaître la consommation du fameux véhicule d’occasion que vous avez évoqué, monsieur Alauzet, car 4 000 euros au bout de cinq ans... Je suis prêt à en débattre avec vous mais Besançon n’est pas la France, mon cher collègue.

Enfin, créons donc des transports en commun ; mais j’appelle l’attention de nos collègues sur les contrats de plan État-régions : tous les chantiers qui n’ont pas démarré ne le pourront plus, ce qui signifie que, jusqu’en 2022, il n’y aura pas de nouvelles infrastructures ferroviaires, pas de nouveaux transports en commun collectifs ou de transports en site propre dans les agglomérations parce qu’il n’y aura plus de financement de l’État.

M. Fabien Roussel. Vous proposez une prime d’un côté et vous augmentez dans le même temps le gazole. Ceux qui utilisent ce carburant ne le font pas pour le plaisir de polluer ; il est utilisé à la campagne, mais aussi par les ouvriers, par des gens qui ont un petit salaire. Et c’est encore eux qui vont être pénalisés ! Il faut en tenir compte et c’est pourquoi, si vous voulez que nous utilisions davantage des véhicules propres ou des véhicules à essence, il faut baisser le prix de l’essence et ne pas toucher au gazole. Il faut par ailleurs investir dans les véhicules électriques, et dans les véhicules à hydrogène.

Ce matin, quand nous avons évoqué la TVA sur les transports en commun, nos propositions ont été balayées d’un revers de la main. Or si vous voulez que l’on n’utilise plus les véhicules personnels, il faut investir dans les transports en commun.

Je dirai un dernier mot sur les porte-conteneurs. Puisqu’ils polluent plus que tous les véhicules du monde, c’est donc eux qu’il faut taxer : quand on délocalise en Chine, non seulement on tue l’emploi mais on pollue le monde. Pendant ce temps nous nous battons ici sur la question de savoir dans quelles proportions augmenter les taxes sur le gazole et sur l’essence, et nous allons encore faire du mal à ceux qui ont le pouvoir d’achat le plus faible.

M. Éric Coquerel. La question du climat est pour nous d'intérêt général et le fait de pouvoir continuer de respirer fondamental. Mais cet article est insupportable dès lors que seuls les particuliers seraient pénalisés, cela d'autant qu'il s'inscrit dans une politique globale dure, puisqu'elle revient à rogner des deux côtés le pouvoir d'achat de la plupart des Français : qu'il s'agisse des salaires ou de la dépense publique et de l'imposition. Il serait plus supportable de taxer tous les grands consommateurs de gazole : nos entreprises, qui sont exonérées. D'après le Réseau action climat, les niches fiscales concernant les énergies fossiles représentent 7 milliards d'euros par an. Il n'est pas normal, par ailleurs, que le kérosène ne soit pas taxé. Donc, j'y insiste, il n'est pas admissible que seuls les particuliers paient notre dette à l'égard du climat et de l'environnement.

M. Vincent Ledoux. S'il faut lutter contre les effets négatifs de la pollution sur la santé publique et améliorer l'environnement, pour autant il ne faut pas oublier quelle est la réalité dans nos régions. C'est pourquoi le président de la région des Hauts-de-France a lancé un dispositif qui prévoit l'octroi d'une voiture pour 2 euros par jour, assurance comprise, à un chômeur ayant obtenu une promesse d'embauche car, bien souvent, il n'a pas les moyens d'acquérir un véhicule et est contraint de décliner cette offre. Je suis sûr que chacun connaît autour de soi quelqu'un qui a des difficultés à retrouver un emploi à cause de problèmes de mobilité.

J'entends bien l'impératif, mais il faut accompagner la transition énergétique de manière beaucoup plus rationnelle.

La commission rejette successivement les amendements I-CF25, I-CF77 et I-CF78.

Elle étudie ensuite l'amendement I-CF24 de M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. L'augmentation de la fiscalité va également porter sur le fioul domestique, autrement dit sur le chauffage de nos compatriotes, qui représente un coût d'autant plus important qu'ils sont modestes. Ils vont vite s'apercevoir que les professionnels – transports, usines – sont épargnés par l'augmentation du prix du gazole, alors qu'ils vont subir de plein fouet la hausse du prix du fioul. Et ce sera pour eux la double peine puisque nous venons de voter la suppression de l'avantage fiscal qui leur permettait d'investir dans une chaudière au fioul plus performante.

Il convient donc de faire une exception, quitte à la réserver aux catégories les plus modestes.

M. le rapporteur général. Vous dites que l'augmentation de la fiscalité sur le fioul domestique représente un coût pour les ménages les plus modestes, et je suis sensible à cet argument. Mais le projet de loi prévoit précisément la généralisation du chèque énergie, qui permettra d'aider 4 millions de ménages aux revenus modestes à payer leur facture d'énergie et à remplacer leur vieille chaudière au fioul par une chaudière utilisant des énergies renouvelables.

Je suis donc défavorable à cet amendement.

Mme Christine Pires Beaune. Il est indiqué, dans le dossier de presse du Gouvernement du 19 septembre, que la calibration actuelle du chèque énergie ne fait que des perdants jusqu'à 14 000 euros de revenus puisque ce chèque énergie sera d'un montant de 227 euros, alors que les tarifs sociaux actuels permettent d'atteindre 316 euros.

M. Marc Le Fur. Il se trouve que le chèque énergie a été testé dans mon département. Seuls les gens très modestes, ceux qui sont au chômage et en fin de droits, y ont droit, pas l'ouvrier payé au SMIC.

M. le rapporteur général. Je le répète, ce sont bien les 4 millions de ménages les plus pauvres qui peuvent bénéficier du chèque énergie.

M. François Pupponi. Confirmez-vous que l'aide accordée aux 4 millions de ménages les plus pauvres sera moins élevée ?

M. le rapporteur général. J'avoue que je ne vois pas où est la baisse.

Mme Christine Pires Beaune. Je répète qu'il est indiqué, dans le dossier de presse du Gouvernement du 19 septembre 2017 que, pour un couple avec deux enfants ayant un revenu fiscal de référence de 14 000 euros, le chèque énergie serait de 227 euros en 2018, à comparer aux tarifs sociaux actuels qui permettent, pour ce même couple, d'atteindre 316 euros.

M. le rapporteur général. Le chèque énergie est utilisable pour tous les types d'énergie, tandis que les tarifs sociaux ne concernaient que l'électricité et le gaz. Le périmètre n'est donc pas du tout le même.

Comme le nombre de bénéficiaires sera plus élevé pour un même volume, il y aura effectivement des baisses dans certains cas. Cela dépend de la consommation.

Mme Perrine Goulet. Les tarifs de l'énergie dépendent de la consommation, puisqu'il s'agit d'un abattement sur la consommation. Ce n'est donc ni une augmentation, ni une diminution par rapport aux tarifs sociaux qui existent aujourd'hui.

Comme l'a dit le rapporteur général, jusqu'à présent seules les personnes qui sont à EDF ou à Engie pouvaient bénéficier des tarifs de solidarité. L'avantage du chèque énergie, c'est que les ménages qui se chauffent au fioul pourront aussi y avoir droit.

M. le président Éric Woerth. Je pense que l'exemple pris par le Gouvernement concernait une consommation donnée pour une famille donnée.

La commission rejette l'amendement.

Puis, suivant l'avis défavorable du rapporteur général, elle rejette successivement l'amendement I-CF26 de M. Marc Le Fur, les amendements I-CF85 et I-CF84 de M. Julien Dive ainsi que l'amendement I-CF331 de M. Fabien Roussel.

Elle étudie, en discussion commune, les amendements I-CF86 et I-CF87 de M. Julien Dive ainsi que et l'amendement I-CF626 de M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. La directive communautaire 2009/28/CE prévoit d'atteindre 10 % d'utilisation d'énergie renouvelable dans le secteur des transports. Mon amendement vise à appliquer au B10 une TICPE diminuée de 2 centimes par rapport à celle appliquée au gazole classique, de façon à favoriser le basculement vers le B10 des transporteurs routiers, qui roulent actuellement à 99 % au diesel.

M. le rapporteur général. Avis défavorable aux trois amendements.

Le gazole couramment vendu contient jusqu'à 7,7 % de biocarburants, dont 7 % d'huiles végétales et 0,7 % d'huiles animales. Si ces proportions ne sont pas atteintes par les distributeurs de carburants, ceux-ci sont redevables d'une taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) sanction à due concurrence.

Le biodiesel émet tout autant de particules fines et d'oxyde d'azote que le diesel classique, puisque les véhicules particuliers qui roulent au diesel étaient responsables, en 2015, de 88 % des émissions de microparticules (PM10), contre 11 % pour les voitures essence, et de 96 % des émissions d'oxyde d'azote.

Enfin, le coût est potentiellement important, puisqu'une hausse de 1 centime sur le gazole représenterait près de 400 millions d'euros de recettes fiscales. Baisser de 2 centimes le tarif du B10 représenterait environ 120 millions d'euros de pertes de recettes dès 2018, dans le cas où le B10 ne représenterait que 15 % du gazole vendu.

M. Charles de Courson. Je ne comprends pas l'argumentaire.

Si le B10 représentait 100 % et non plus 15 % du gazole vendu, cela correspondrait *grosso modo* à une réduction de 8 % des émissions de particules. Cette petite incitation vise à faire basculer plus vite qu'actuellement vers le B10. Je rappelle qu'aujourd'hui, nous n'avons aucune solution de substitution pour le transport de marchandises – avec 200 000 kilomètres par an, le diesel reste économiquement plus intéressant.

La commission rejette successivement les amendements.

Puis elle est saisie, en discussion commune, des amendements I-CF90 et I-CF88 de M. Julien Dive.

Mme Marie-Christine Dalloz. La transition énergétique ne doit pas être que punitive. Aussi est-il proposé dans l'amendement I-CF90 une incitation forte pour les véhicules roulant au gaz de pétrole liquéfié (GPL). L'amendement I-CF88 est un amendement de repli.

M. le rapporteur général. L'adoption d'une telle mesure créerait une rupture d'égalité. En l'occurrence, il s'agit de taxer le contenu en CO₂ d'un produit pétrolier.

La commission rejette successivement les amendements.

Elle étudie ensuite, en discussion commune, les amendements I-CF644 et I-CF645 de M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Le présent amendement vise à soumettre progressivement à la part carbone de la TICPE le GPL utilisé comme combustible pour des usages non résidentiels.

M. le rapporteur général. Contrairement aux amendements précédents, vous mettez fin à une rupture d'égalité, ce qui est intéressant. Votre proposition est pertinente sur le plan écologique et son impact financier est positif, puisqu'elle rapporterait environ 30 millions d'euros en 2018. Je vous remercie donc pour cet « amendement de recettes » I-CF644, sur lequel j'émetts un avis favorable.

La commission adopte l'amendement I-CF644.

En conséquence, l'amendement I-CF645 tombe.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette successivement les amendements I-CF89, I-CF91, I-CF92 et I-CF93 de M. Julien Dive.

Elle étudie, en discussion commune, les amendements identiques I-CF72 de M. Martial Saddier et I-CF94 de M. Julien Dive ainsi que l'amendement I-CF95 de M. Julien Dive.

Mme Émilie Bonnivard. Les transporteurs routiers ont fait le choix du gaz naturel carburant dans les vallées alpines pour contribuer à l'émergence d'une mobilité propre qui préserve la qualité de l'air, sujet important dans nos territoires. Il serait incohérent qu'ils soient financièrement désavantagés par rapport à leurs concurrents qui conservent le gazole.

L'amendement vise donc à geler le taux de TICPE associée au gaz naturel pour véhicules (GNV) et au biométhane carburant (bioGNV) pour éviter de rendre ce carburant moins compétitif que le diesel au 1^{er} septembre 2018.

Parallèlement au maintien de l'avantage fiscal dont disposent les transporteurs routiers de marchandises et de voyageurs roulant au gazole, l'accélération de la trajectoire carbone aura pour conséquence, au 1^{er} janvier 2018, de rendre ce carburant plus compétitif que le GNV et le bioGNV pour le secteur des poids lourds de plus de 7,5 tonnes, solution pourtant encouragée car identifiée comme meilleure alternative propre au diesel pour ce secteur.

L'amendement fige la valeur de taxation du GNV à hauteur du taux fixé pour 2017. L'objectif est bien de signaler le risque et d'inviter les pouvoirs publics à prendre les mesures adéquates pour rétablir la logique de compétitivité du GNV et du bioGNV face au diesel et donc l'avenir d'une filière alternative et propre.

M. le président Éric Woerth. Il me semble que c'est une bonne idée.

M. le rapporteur général. Avis défavorable aux trois amendements. Le GNV bénéficie déjà d'un taux inférieur à ce qu'il devrait être, puisqu'il s'établit à 5,80 euros, au lieu de 6,50 euros pour 100 mètres cubes en 2017, cet écart étant maintenu pour la période 2018-2022. Le coût pour les finances publiques de ce taux dérogatoire est évalué à 156 millions d'euros environ pour 2018. Il ne me semble donc pas nécessaire de renforcer davantage le différentiel de tarif.

La commission rejette successivement les amendements.

La commission examine les amendements identiques I-CF267 de Mme Marie-Christine Dalloz, I-CF291 de M. Éric Alauzet et I-CF643 de M. Charles de Courson.

Mme Marie-Christine Dalloz. Le biométhane est une énergie renouvelable issue de l'économie circulaire s'inscrivant dans un cycle court de carbone qui se substitue progressivement au gaz d'origine fossile. Alors que l'affichage du Gouvernement est

important en la matière, il semblerait paradoxal de ne pas favoriser le bioGNV qui est une énergie propre.

M. Éric Alauzet. Effectivement, le bioGNV est une énergie renouvelable incorporée progressivement dans le GNV. Il émet quatre fois moins de gaz à effet de serre. Les repères que donnent les distributeurs montrent une incorporation de 15 % de bioGNV dans le GNV. Il est donc assez facile de pondérer la part de bioGNV par rapport au GNV et, du coup, de caler le taux de TICPE au taux respectif de chacune des deux énergies.

M. Charles de Courson. Actuellement, le GNV est effectivement composé de 85 % de gaz dit naturel et de 15 % de bioGNV – celui-ci étant produit à partir d’ordures, de déchets agricoles, etc. Nous considérons qu’il est incohérent que le bioGNV soit traité comme le GNV issu du gaz dit naturel. Cet amendement, dont le coût est de 14 millions d’euros, vise donc à arrêter de taxer les énergies renouvelables et à se concentrer sur la fiscalité des énergies non renouvelables. Monsieur le rapporteur général, 14 millions, cela ne doit pas vous impressionner !

M. le président Éric Woerth. Il faut renouveler les flottes de camions si l’on veut qu’ils roulent au bioGNV.

M. le rapporteur général. Je ne reviendrai pas sur le fait que le GNV bénéficie déjà d’un taux inférieur à ce qu’il devrait être. J’ajouterai que la méthanisation de gaz naturel fait déjà l’objet d’un soutien financier assez important de la part de l’État. En effet, l’Agence de l’environnement et de la maîtrise de l’énergie (ADEME) finance depuis maintenant dix ans les projets de méthanisation au travers d’un fonds déchets et d’un fonds chaleur. Le biométhane injecté sur le réseau bénéficie également de tarifs d’achat garantis. Enfin, des appels d’offres pour les installations de cogénération ont été lancés en 2016.

Outre le fait qu’il est parfois difficile de distinguer le bioGNV du GNV injectés dans les réseaux, il convient pour le moment d’en rester à la situation actuelle.

M. Jean-Louis Bricout. Les transporteurs qui s’engagent dans le bioGNV sont confrontés à la difficulté de trouver des pompes d’alimentation, celles-ci coûtant très cher.

M. le président Éric Woerth. Je crois que Total a prévu d’investir dans une centaine de pompes.

M. Jean-Louis Bricout. L’ADEME accorde-t-elle des aides pour investir dans les stations de distribution ?

M. le rapporteur général. Je ne le sais pas. Je vous donnerai une réponse ultérieurement.

La commission rejette ces amendements.

Puis, suivant l’avis défavorable du rapporteur général, elle rejette successivement les amendements I-CF96 et I-CF97 de M. Julien Dive.

Elle étudie ensuite l’amendement I-CF628 de M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Il convient dès à présent de prévoir la fiscalité de ce nouveau carburant qu’est le B100, puisqu’un arrêté autorisant ce dernier a été notifié à la

Commission européenne le 7 juillet dernier, et qu'il devrait ainsi être adopté très rapidement en France – la réponse devait arriver le 9 ou le 10 octobre.

Je propose donc d'introduire le B100 dans la nomenclature de l'article 265 du code des douanes en créant un nouvel indice 57, et de lui appliquer un taux de TICPE limité à sa seule composante correspondant à la CCE, sur le même modèle de ce qui a été fait pour l'ED95.

M. le rapporteur général. Monsieur de Courson, vous abordez une question fort intéressante, puisqu'il s'agit de soumettre à un tarif réduit de TICPE le B100, biocarburant fabriqué intégralement à partir d'huiles usagées et utilisé à titre expérimental par quelques flottes captives de poids lourds.

Toutefois, votre amendement pose un problème : il convient de fixer directement le tarif de TICPE applicable dans votre amendement, ce qui n'est pas le cas, plutôt que de faire référence à la composante carbone qui en découlerait.

Je vous propose donc de retirer votre amendement et je vous invite à présenter une nouvelle rédaction en séance publique, de façon que les tarifs de TICPE soient directement fixés.

M. Charles de Courson. Monsieur le rapporteur général, cette ouverture vous honore. C'est avec plaisir que retire mon amendement pour le rédiger conformément à vos souhaits.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement I-CF490 de Mme Muriel Ressiguiier.

Mme Muriel Ressiguiier. Cet amendement vise à mettre fin à l'absence de taxation du kérosène aérien à usage commercial et donc à supprimer son remboursement selon le principe du pollueur-payeur pour que ce secteur contribue aussi à la transition énergétique.

M. le rapporteur général. Je rappelle que les négociations en cours devraient permettre que le transport aérien soit soumis au principe d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne. C'est intéressant car, comme vous le savez, un avion ne fait pas nécessairement le plein sur un territoire national plutôt que sur un autre, ce qui crée une distorsion de concurrence. Il convient donc de privilégier le système de quotas d'émission soit mis en place.

L'adoption de votre amendement aurait un impact direct en 2018 sur la profession, puisqu'il représenterait un choc fiscal de 3 milliards d'euros.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Cet amendement est une fausse bonne idée. D'abord, il conduirait à taxer tout le territoire national, y compris les outre-mer qu'il conviendrait de subventionner immédiatement. Ensuite, cela reviendrait à taxer essentiellement les compagnies françaises, ce qui ne résoudrait pas leurs problèmes de compétitivité. Enfin, il manque son but puisqu'il n'incite pas à un report modal. On dit dans ce cas que la demande est inélastique au prix.

Cela étant, il s'agit là d'un vrai sujet, qui devra être débattu dans le cadre des Assises du transport aérien, qui auront lieu au cours du premier trimestre de 2018.

Par ailleurs, il faudra bien s'intéresser un jour à la politique de distribution du biofuel qui représente aujourd'hui en France 0 %, contre 5 % aux Pays-Bas.

M. Charles de Courson. L'ancien rapporteur spécial des transports aériens qui sommeille toujours en moi, puisque j'ai exercé cette fonction pendant dix ans, tient à souligner que ce sujet est un marronnier. En l'occurrence, cet amendement pose un problème en droit international puisque l'accord de Chicago prévoit une disposition qui n'est pas compatible. Si une mesure doit être prise, elle doit intervenir au minimum dans un cadre européen. C'est donc un mauvais amendement, même s'il est plein de bonnes intentions. Mon groupe votera contre.

M. Matthieu Orphelin. Effectivement, cela fait plusieurs années que ce sujet revient sur la table. Toutefois, nous pouvons le traiter de façon différente et faire preuve d'intelligence collective. Une contribution forfaitaire kérosène sur les vols intérieurs où il existe une alternative ferroviaire pourrait être une première étape, sachant que la compagnie nationale et les compagnies *low cost* pourraient être concernées. Il faut poursuivre notre réflexion en la matière car il est anachronique de payer une contribution lorsque l'on prend le train pour aller au Croisic, tandis qu'il n'y a pas de taxe sur le kérosène sur les petits vols intérieurs. On peut sans doute trouver une solution dans le cadre des prochaines assises.

M. Éric Alauzet. Il va falloir sortir de l'ornière dans laquelle nous sommes, mais pas uniquement sur ce sujet. Je pense au transport routier, aux chalutiers, etc. Des exonérations ont été décidées pour ne pas fragiliser des filières extrêmement sensibles.

L'idéal serait de leur demander de contribuer et de le leur redonner d'une autre manière, c'est-à-dire que la mesure serait neutre pour le professionnel pour ne pas le fragiliser. Il est indispensable de donner, y compris à l'ensemble des acteurs économiques, le signal de la sortie de l'énergie fossile, sinon on n'y arrivera jamais. Je n'ai pas la solution, et je sais que ce n'est pas facile, ni techniquement ni juridiquement. Mais si l'on s'en donne la peine, on peut trouver une solution.

M. le rapporteur général. Quelle que soit la solution retenue, elle devra être européenne et non franco-française. Essayons donc plutôt de peser sur les travaux de l'Union européenne.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle en vient à l'amendement I-CF491 de M. Éric Coquerel.

M. Éric Coquerel. Vous dites qu'il faut attendre que l'Europe veuille bien accepter ce genre de choses. En résumé, c'est courage attendons ! Il est paradoxal de demander des efforts aux particuliers et pas aux compagnies aériennes, alors que les avions sont parmi les plus polluants.

Notre amendement vise à remettre en question l'exonération des entreprises électro-intensives de la taxe carbone au prétexte qu'elles seraient soumises à la concurrence internationale. On se réfère au fait qu'elles paient la bourse du carbone au niveau européen qui est en fait un vrai marché du droit à polluer. Ces entreprises représentent 1 140 des sites majeurs en termes de pétrole, électricité, acier et ciment qui ont juste la particularité de participer à hauteur de 50 % des émissions de gaz à effet de serre.

J'espère que l'un de nos amendements finira par être adopté, sinon il sera très difficile d'expliquer que pour les particuliers, il est urgent d'agir, tandis que pour les autres, il est urgent d'attendre.

M. le rapporteur général. Vous soulevez un vrai problème puisque le système d'échange de quotas d'émission qui est applicable au secteur concerné ne fonctionne pas.

Plutôt que d'adopter un tel amendement, mieux vaudrait faire en sorte qu'il fonctionne. Je vois mal comment on peut sortir d'un tel système avec des solutions franco-françaises. Vous risquez d'introduire une distorsion de concurrence avec les industries étrangères, ce qui n'est pas sain pour l'économie.

La commission rejette l'amendement.

La commission est saisie de l'amendement I-CF98 de M. Julien Dive.

Mme Marie-Christine Dalloz. Cet amendement vise à limiter l'augmentation des prix du gaz naturel destiné à être utilisé comme combustible.

M. le rapporteur général. Il s'agit de diminuer le taux de la taxe intérieure de consommation sur le gaz naturel, et de taxer différemment le contenu en CO₂ de produits pétroliers. Or cette logique nous pose problème.

Je rappelle de nouveau que la généralisation du chèque énergie va aider 4 millions de ménages à acquitter leurs factures d'énergie. Sans oublier le « coup de pouce économies d'énergie », qui concernera 25 000 ménages chaque année, et qui représente 60 millions d'euros.

Je donnerai donc un avis défavorable à cet amendement.

La commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement I-CF458 de Mme Muriel Ressiguier.

Mme Muriel Ressiguier. Cet amendement propose de supprimer une niche fiscale dont bénéficient les transporteurs routiers. La logique est toujours la même : ne pas faire peser la majorité du coût de la transition écologique sur les ménages.

M. le rapporteur général. Outre les distorsions de concurrence avec les entreprises européennes qui, pour la plupart, traversent la France sans forcément faire le plein et sans s'acquitter de la TICPE, cet amendement provoquerait pour la profession un choc fiscal d'environ 1,14 milliard d'euros en 2018, et ce sans période transitoire. Le moment ne me paraît pas bien choisi.

Mme Muriel Ressiguier. On peut s'attaquer à l'évasion fiscale !

M. le rapporteur général. Certes, mais votre amendement, en tant que tel, ne le permet pas. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

La commission examine ensuite l'amendement I-CF559 de Mme Amélie de Montchalin, qui fait l'objet du sous-amendement I-CF718 de M. Charles de Courson.

Mme Amélie de Montchalin. Cet amendement vise à rétablir une certaine égalité entre les transporteurs routiers. Bénédicte Peyrol expliquera les aspects techniques de cet amendement. L'idée est de favoriser la transition vers le gaz d'un certain nombre de transporteurs routiers en prévoyant une incitation fiscale similaire, ou en tout cas comparable dans leur esprit.

Mme Bénédicte Peyrol. Cet amendement s'inscrit dans la même philosophie que ceux de mes collègues de Courson et Bonnivard concernant le GNV et le bioGNV : atténuer son déficit de compétitivité par rapport au diesel, pour qu'il soit reconnu comme un carburant professionnel.

Comme vous le savez, les transporteurs routiers sont aujourd'hui remboursés pour partie de leur TICPE quand ils prennent du diesel, mais pas pour le GNV. Donc, il n'y a pas d'incitation à aller vers ces nouveaux véhicules – le dispositif de suramortissement que vous avez voté l'an dernier prenant fin cette année.

M. Charles de Courson. Nous sommes favorables à l'amendement de Mme de Montchalin. Simplement, nous souhaiterions, par ce sous-amendement, le compléter et étendre le dispositif au biocarburant ED95.

M. le rapporteur général. L'amendement I-CF559, qui propose d'étendre le remboursement existant pour le gazole au GNV, dans le secteur routier de marchandises, me semble très intéressant. Malheureusement, son adoption se heurte à un obstacle d'ordre européen. En effet, le remboursement du gazole pour le transport routier est prévu spécifiquement par la directive européenne sur les droits d'accise. Le gaz naturel pour véhicules n'est donc pas concerné. Pour ce carburant, elle impose un principe d'uniformité du taux applicable pour les professionnels sur l'ensemble du territoire national.

Cela étant, cet amendement est intéressant. Je vous propose donc de le retirer, pour nous laisser le temps de le retravailler d'ici à la séance. Nous verrons alors s'il est possible de le rendre « eurocompatible ».

Mme Amélie de Montchalin. Je le retire.

M. le président Éric Woerth. Il y aurait une autre solution que le dégrèvement. Elle consisterait à ne pas appliquer de TICPE au gaz naturel pour véhicule, en échappant aux griffes de la directive. Il faudrait vérifier, mais je reconnais que cet amendement est intéressant et mériterait d'être retravaillé.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Je vois deux inconvénients à introduire le GNV comme carburant professionnel : on se heurtera au droit européen et on créera une nouvelle niche fiscale. Nous sommes d'accord pour retravailler l'amendement d'ici à la séance. Mais à mon sens, le dispositif le plus efficace serait de plafonner la TICPE pour l'ensemble des carburants évoqués, y compris le GNV.

L'amendement I-CF559 est retiré. En conséquence, le sous-amendement I-CF718 n'a plus d'objet.

La commission est saisie de l'amendement I-CF281 de M. Éric Alauzet.

M. Éric Alauzet. Je retire cet amendement, qui a le même objet que le précédent.

L'amendement est retiré.

La commission est alors saisie de l'amendement I-CF562 de Mme Amélie de Montchalin, qui fait l'objet du sous-amendement I-CF717 de M. Charles de Courson.

Mme Amélie de Montchalin. Mon amendement a le même objet pour le transport public routier en commun de voyageurs (bus et autocars). Je le retire.

L'amendement est retiré.

En conséquence, l'amendement I-CF717 n'a plus d'objet.

La commission est saisie de l'amendement I-CF283 de M. Éric Alauzet.

M. Éric Alauzet. Je retire également cet amendement.

L'amendement est retiré.

La commission examine les amendements identiques I-CF673 de la commission des affaires économiques et I-CF702 de la commission du développement durable.

M. Didier Martin, rapporteur pour avis. Il s'agit d'explicitier la trajectoire carbone au sein de la loi de transition énergétique pour une croissance verte, en remplaçant les valeurs prévues par la loi de finances rectificative pour 2015 par des valeurs actualisées.

L'amendement propose également d'augmenter l'objectif de coût de la tonne de carbone à l'horizon 2030, à raison d'une hausse d'un peu plus de 10 euros par an, soit 170 euros par tonne.

M. le rapporteur général. Ces amendements sont intéressants, dans la mesure où ils proposent d'explicitier la trajectoire carbone au sein de la loi de transition énergétique pour une croissance verte, afin de remplacer les valeurs prévues par celles qui sont retenues dans le cadre du projet de loi de finances.

Mais ils prévoient également de rehausser de 100 à 170 euros l'objectif cible de 2030. Ce nouvel objectif, qui est tout de même très ambitieux, ne me semble pas complètement en adéquation avec les objectifs actuels. Je crois qu'il convient, pour le moment, de rester sur la cible prévue par le projet de loi de finances, qui est de 86,20 euros par tonne de carbone en 2022.

Je vous invite donc à retirer ces amendements et à les retravailler pour la séance, de manière à les mettre en conformité avec la trajectoire du projet de loi de finances.

Les amendements sont retirés.

La commission adopte alors l'article 9 modifié.

Après l'article 9

La commission est saisie de l'amendement I-CF638 de M. Charles de Courson.

M. le rapporteur général. Le débat vient d'avoir lieu. Avis défavorable, pour les raisons déjà exposées.

La commission rejette l'amendement.

Elle est alors saisie de l'amendement I-CF629 de M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Il s'agit d'exonérer les opérateurs devant s'acquitter de la taxe intérieure de consommation de la part de la contribution climat-énergie perçue sur le CO₂ provenant des biocarburants.

M. le rapporteur général. Cet amendement est similaire à un autre, déposé un peu plus haut, sur lequel j'avais émis un avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine les amendements identiques I-CF394 de Mme Lise Magnier et I-CF402 de Mme Véronique Louwagie.

M. Charles de Courson. L'objectif reste toujours le même : étendre le remboursement de TICPE à d'autres carburants.

Mme Véronique Louwagie. Les exploitants de transport public routier en commun de voyageurs peuvent bénéficier d'un remboursement partiel de la TICPE sur le seul gazole. Mais il n'existe pas de dispositif analogue pour les carburants alternatifs utilisés dans les véhicules à faible émission promus dans la loi de transition énergétique pour la croissance verte. Or, si l'on veut faire la promotion des énergies renouvelables, il faut que les transporteurs trouvent un intérêt à les utiliser.

M. le rapporteur général. Avis défavorable, pour les mêmes raisons que précédemment.

La commission rejette les amendements.

La commission est ensuite saisie de l'amendement I-CF631 de M. Charles de Courson.

M. le rapporteur général. Même objectif que les amendements précédents. Même avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie des amendements identiques I-CF70 de M. Martial Saddier, I-CF102 de Mme Valérie Lacroute et I-CF703 de la commission du développement durable.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit là encore de permettre aux professionnels qui ont fait le choix du GNV de bénéficier de la récupération de TICPE prévue pour le gazole.

M. le rapporteur général. Les arguments sont les mêmes. Même avis défavorable.

La commission rejette les amendements.

Elle est alors saisie des amendements identiques I-CF395 de Mme Lise Magnier et I-CF404 de Mme Véronique Louwagie ainsi que l'amendement I-CF630 de M. Charles de Courson, pouvant faire l'objet d'une discussion commune.

M. le rapporteur général. Pour les mêmes raisons que précédemment, je donne un avis défavorable à ces trois amendements.

La commission rejette successivement les amendements.

La commission est saisie de trois amendements identiques, I-CF71 de M. Martial Saddier, I-CF101 de Mme Valérie Lacroute et I-CF704 de la commission du développement durable.

M. le rapporteur général. Même avis défavorable, pour les mêmes raisons que celles évoquées précédemment

La commission rejette les amendements.

Elle examine alors l'amendement I-CF227 de M. Jean-Paul Mattei.

M. Jean-Paul Mattei. Cet amendement vise à soutenir le secteur agricole, en lui ouvrant les mêmes facilités que celles qui existent déjà pour les installations industrielles. En effet, à usage égal, les installations industrielles bénéficient d'un taux réduit de 2 euros par mégawattheure de la taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité (TICFE), alors que les installations agricoles doivent s'acquitter d'un taux de 22,50 euros, soit près de cinquante fois plus.

À l'heure où le secteur agricole connaît d'importantes difficultés, en participant pourtant pleinement à la transition énergétique, cet amendement enverrait un signal positif, et pourrait s'intégrer dans le cadre de la réflexion nationale sur le secteur agricole, qui a été lancée sous l'impulsion du Président de la République.

M. le rapporteur général. Je ne comprends pas l'objectif de cet amendement. Si les exploitations agricoles exploitent une installation industrielle électro-intensive, elles sont déjà éligibles au taux réduit de TICFE – entre 2 et 7,50 euros par mégawattheure – au regard du tarif commun, qui est à 22,50 euros. Je ne vois donc pas la nécessité de créer une sous-catégorie spécifique au milieu agricole.

M. Jean-Paul Mattei. Il s'agit de faire bénéficier du dispositif de l'article 266 *quinquies* C du code des douanes les installations électro-intensives des coopératives et exploitations agricoles, qui en sont jusqu'à présent exclues.

M. le rapporteur général. Encore une fois, si les exploitations agricoles exploitent une installation électro-intensive, elles bénéficient déjà d'un taux réduit de TICFE.

M. le président Éric Woerth. Je vous propose de clarifier les choses d'ici à la séance publique et de retirer votre amendement en attendant.

L'amendement I-CF227 est retiré.

La commission examine l'amendement I-CF607 de M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Cet amendement est un peu technique. La loi de finances rectificative pour 2015 a réformé la contribution au service public de l'électricité (CSPE) : nous l'avons fusionnée avec la TICFE, et nous avons élargi l'assiette de la contribution à toute l'électricité consommée – sauf dans les cas de l'électricité autoproduite et totalement autoconsommée chez les petits producteurs de moins de 240 gigawattheure par an – y compris celle produite dans le cadre de cogénérations à haut rendement.

Une réduction de la nouvelle CSPE-TICFE sur l'électricité autoproduite dans le cadre des cogénérations à haut rendement par des industries électro-intensives au sens de l'article 266 *quinquies* C du code des douanes éviterait les effets indésirables de cette réforme de la CSPE, tout en optimisant le système électrique français.

La directive du 27 octobre 2003 permet la disposition que nous vous proposons. Plusieurs pays européens l'ont d'ailleurs mise en place pour soutenir les installations de cogénération – la Belgique, le Royaume-Uni, l'Allemagne ou l'Italie par exemple, ce qui pose un problème de compétitivité pour nos industries électro-intensives.

Cette mesure favoriserait les économies de réseau, contribuerait à la sécurité de l'approvisionnement, consoliderait les cogénérations à haut rendement, outil central de la politique d'efficacité énergétique, et économiserait un peu plus de 10 % d'énergie primaire par rapport à une production séparée de gaz et d'électricité.

Cet amendement vise à renforcer la compétitivité de notre industrie électro-intensive.

M. le rapporteur général. En matière de compétitivité, je rappelle ce que je viens de dire à M. Mattei. Les exploitations en question bénéficient de taux de TICFE très réduits – de 2 à 7,50 euros au lieu de 22,50 euros, ce qui n'est pas négligeable.

Par ailleurs, je m'interroge sur ce que recouvre juridiquement cette notion de « cogénération à haut rendement », et j'ai du mal à identifier les industriels qui seraient concernés.

Enfin, la directive européenne encadre fermement les possibilités de mettre en place des dérogations à la TICFE. Dans le cas présent, l'exonération est justifiée par le caractère environnemental de l'électricité produite. Or cela créerait un précédent fâcheux. En effet, on pourrait exonérer de TICFE toutes les méthodes de production d'électricité renouvelable. Je ne crois pas que ce soit l'objectif de votre amendement.

Pour ces raisons, je donnerai un avis défavorable.

M. Charles de Courson. Monsieur le rapporteur général, cet amendement propose simplement de remettre les industries électro-intensives françaises en situation de

compétitivité par rapport à leurs concurrents allemands, belges et britanniques. Si nous ne le faisons pas, il se produira ce que l'on a constaté dans d'autres domaines : on fermera les unités en France et les biens seront produits à l'étranger ; on devra les importer.

M. le rapporteur général. J'ai déjà répondu. Et si le taux dérogatoire de TICFE n'est pas déjà un beau geste, je veux bien être le Pape ! Mais je ne le suis pas.

La commission rejette l'amendement I-CF607.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements I-CF561 de Mme Amélie de Montchalin et l'amendement I-CF707 de la commission du développement durable.

Mme Amélie de Montchalin. L'amendement I-CF561 porte sur les fluides hydrofluorocarbures (HFC) qui sont utilisés dans les climatiseurs, les réfrigérants et les réfrigérateurs.

Cet amendement est né d'un accord qui a été signé à Kigali en octobre 2016 et qui, dans la suite des accords sur le climat, enjoint aux 197 parties du Protocole de Montréal de faire disparaître progressivement ces gaz.

Il faut savoir qu'en Europe, on a pris l'engagement de réduire l'usage des HFC de 10 % d'ici à 2019, et de les supprimer progressivement à horizon 2050. Dans cette optique, nous souhaitons créer une taxe sur les HFC, qui serait prélevée auprès des producteurs et importateurs de ces fluides.

M. Matthieu Orphelin. L'amendement I-CF707 est très important. Il vient compléter la trajectoire carbone pour ces gaz HFC qui, je vous le rappelle, ont un pouvoir de réchauffement climatique 14 000 fois plus important que le CO₂.

Ce n'est pas une approche punitive, puisque la taxe que nous souhaitons créer serait accompagnée d'un mécanisme de suramortissement destiné à aider les entreprises à investir dans d'autres machines utilisant d'autres fluides frigorigènes, moins impactants pour le climat, et d'ores et déjà disponibles – comme l'ammoniac et le CO₂. C'est un dispositif de type bonus-malus, incitatif, dont l'objet est d'accélérer cette transition vers des fluides moins émetteurs de gaz à effet de serre.

En outre, cet amendement ne concerne que les installations fixes. Cela nous permet de ne pas prendre en considération les camions frigorifiques, qui sont soumis à la concurrence internationale. Dans un second temps, il nous faudra trouver des dispositifs qui leur soient plus adaptés.

M. le rapporteur général. Cet amendement est extrêmement intéressant. Il propose de créer une TGAP sur les fluides hydrofluorocarbures, prélevée auprès des producteurs et des importateurs, et également, en compensation, de mettre en place un mécanisme de suramortissement pour inciter les entreprises à investir dans les machines *ad hoc*.

Malheureusement, je m'inquiète de l'impact qu'il pourrait avoir sur la filière, surtout si on devait l'appliquer rapidement. Je crains qu'on ne la déstabilise. Je vous suggère donc, pour lui donner le temps de s'adapter, de repousser d'un an l'entrée en vigueur de l'amendement – soit au 1^{er} janvier 2019. Vous pourriez le retirer et le redéposer en seconde

partie. Je donnerai cette fois-ci un avis favorable, dans le respect du plan climat et de la filière, qui pourra ainsi s'adapter.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Nous sommes effectivement favorables à une nouvelle rédaction. Mais je voudrais soulever un autre problème, que nous aurons à résoudre. Il existe bien un règlement européen sur le sujet, qui est d'ailleurs un peu timide. La taxation se superposerait à ce règlement européen. Voilà pourquoi, d'ici à la seconde partie du projet de loi de finances, nous devons réfléchir sur l'intrication de ces deux dispositifs.

Mme Véronique Louwagie. L'application d'une telle disposition représenterait un vrai risque pour l'industrie française – dont 40 % de la production est exportée. Je crains qu'une taxe supplémentaire ne fasse faire fuir la production hors de France. Et comme il existe par ailleurs des quotas européens de mise sur le marché des HFC, cela ne changera rien en Europe. Ce n'est donc pas une très bonne idée.

J'ai un autre argument à faire valoir contre cet amendement. Aujourd'hui, les industriels pourraient se précipiter vers d'autres dispositions. Mais il faut savoir que le fluide est très important pour l'efficacité énergétique des machines. En matière de froid et de climatisation, 90 % de l'impact en effet de serre des équipements provient directement de la consommation énergétique de la machine ou de la production. Avec des fluides moins performants, l'impact en effet de serre pourrait atteindre 100 % ! Il est donc risqué de ne pas laisser à la filière le temps de réagir. Et selon moi, un an ne suffira pas.

M. Matthieu Orphelin. Je réagis sur la demande de report d'un an formulée par le rapporteur général : d'accord s'il s'agit de permettre aux industriels d'anticiper. Mais il ne faudrait pas qu'au bout d'un an, la question soit encore remise à plus tard. S'agissant de l'environnement et de la transformation de notre modèle économique, on a déjà trop longtemps attendu, et on en paie les conséquences.

M. Jean-Baptiste Djebbari. S'agissant du règlement européen, un système de quotas a effectivement été mis en place, mais le prix est tellement bas qu'il ne régule en rien la quantité de gaz.

Par ailleurs, j'appelle votre attention sur les exemptions qui existent aujourd'hui, notamment dans le secteur médical ; par exemple, pour la Ventoline qui contient de tels gaz, il n'existe pas encore de produits de substitution. Lorsque nous discuterons de la mesure, il faudra donc être attentif à ce point.

Les amendements I-CF561 et I-CF707 sont retirés.

La commission examine, en discussion commune, les amendements I-CF560 de Mme Amélie de Montchalin et I-CF706 de la commission du développement durable.

M. Matthieu Orphelin. Monsieur le président, je présenterai ces deux amendements ensemble.

Changeons de sujet et parlons d'économie circulaire et de déchets. Au cours de la mandature précédente, vous avez voté à l'unanimité, dans la loi de transition énergétique, la division par deux des quantités de déchets mis en décharge en France en 2025. Mais on n'est pas du tout sur le bon rythme pour y parvenir. La raison en est simple : aujourd'hui, en France, cela coûte beaucoup plus cher de recycler que de mettre en décharge.

Encore une fois, il ne s'agit pas de faire de la fiscalité punitive. Il est prévu de baisser la TVA sur les actions de prévention, donc de réduction des déchets, et sur les actions en faveur du tri et de la revalorisation des déchets – activités permettant de réduire les quantités de déchets résiduels – et, dans le même temps, d'augmenter de façon un peu plus importante que prévu la TGAP sur les décharges et incinérations.

Je précise que les collectivités, qui bénéficieront de la baisse de la TVA, seront gagnantes dès la première année et qu'elles le resteront sur toute la période si elles mettent en œuvre des actions pour accélérer la prévention des déchets et le tri à la source. C'est donc un système de bonus-malus.

M. le rapporteur général. J'émettrai un avis défavorable, pour deux raisons.

Premièrement, la trajectoire actuelle a été fixée par la loi de finances pour 2017, qui a augmenté les tarifs applicables. Or il faut éviter de modifier tous les ans cette trajectoire, qui était déjà qualifiée à l'époque d'ambitieuse, et qui était combattue par beaucoup. Mieux vaudrait pérenniser l'évolution des tarifs actuellement prévus pour donner de la visibilité aux acteurs économiques, qui se sont déjà engagés dans un effort d'investissement.

Deuxièmement, les conséquences pour le secteur ne seraient pas négligeables. La nouvelle trajectoire prévoit déjà l'application de taux élevés, qu'il n'est sans doute pas opportun de relever de nouveau dès aujourd'hui. La baisse de TVA que vous proposez en contrepartie ne touche que les collectivités publiques, et pas du tout les entreprises. On ne serait donc pas sur un système de compensation.

M. Éric Alauzet. Je crois qu'il faut regarder les choses globalement. La TGAP intervient en aval, sur la décharge et l'incinération en fin de circuit, pour tout ce dont on n'a pas fait un meilleur usage. La TVA réduite porte sur tout ce qui est trié avant d'être valorisé. Et si l'on rajoute une taxe en amont, on aura vraiment bouclé l'approche en termes d'économie circulaire.

Malheureusement, de nombreux déchets ne trouvent pas de filière de recyclage, et terminent en incinération ou en décharge, même avec une TGAP. D'où l'intérêt d'instituer une TGAP en amont, sur les déchets qui ne bénéficient pas de recyclage. Je n'ai pas eu le temps de déposer un amendement en ce sens, mais je crois que l'on pourra en discuter en séance publique. Cela permettrait d'avoir un dispositif extrêmement cohérent, allant du berceau à la fin de vie du produit.

Mme Christine Pires Beaune. Je voterai également contre ces amendements.

Il y a deux semaines, le Gouvernement a présenté une feuille de route sur l'économie circulaire, dans le cadre d'une large concertation. Aujourd'hui, on nous propose d'augmenter unilatéralement la TGAP sur le service public. Je ne trouve pas cela très cohérent, et je préférerais que l'on attende les résultats de la mission.

Par ailleurs, le coût pour les collectivités ne serait pas négligeable, puisqu'on l'estime aux alentours de 300 millions d'ici à 2025. Quant à la mesure de compensation de la TVA, elle est estimée à 60 millions.

Enfin, ce que vient de dire M. Alauzet est parfaitement exact. La moitié des déchets mise en stockage aujourd'hui n'a pas de filière de recyclage. Elle est composée de milliers de produits de grande consommation : jouets, matériel de cuisine, ustensiles, matériel de

bricolage, etc. Taxer les collectivités qui éliminent ces produits en fin de vie, mais pas ceux qui les mettent sur le marché, me semble profondément injuste et inefficace.

Enfin, dernière raison, donnée par le rapporteur général : on vient tout juste d'adopter une trajectoire ! Bref, il me semble urgent d'attendre.

M. Éric Coquerel. Je partage une partie des remarques de ma collègue. Certes, il y a une trajectoire et celle-ci ne peut être rectifiée. Le fait est néanmoins qu'aujourd'hui, il revient plus cher de recycler une tonne de déchets que de les incinérer. Voilà un problème sur lequel il faudra bien agir, faute de quoi nous n'aboutirons à rien.

J'ajoute que les incinérateurs sont ceux qui font parvenir les publicités aux communes sur les questions de recyclage. Autrement dit, ceux qui ont intérêt à incinérer, parce que ça leur rapporte de l'argent, sont ceux-là même qui produisent ces publicités. Il y a là un cercle qui n'est pas vertueux.

La trajectoire n'est absolument pas suffisante vu la gravité de la situation.

M. Matthieu Orphelin. En votant contre cet amendement, on s'assure que rien ne change et que l'on ne va pas au rythme. Une étude récente de l'ADEME montre que si l'on veut vraiment diminuer les mises en décharge, il faut avoir une TGAP incitative. Or tel n'est pas le cas. Nous proposons un dispositif cohérent, avec bonus et malus, certes sans doute à compléter avec la taxe amont. Voter contre, c'est voter le *statu quo* et empêcher le progrès sur ces questions-là.

L'amendement I-CF560 est retiré.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette l'amendement I-CF706.

Elle examine ensuite les amendements identiques I-CF393 de Mme Véronique Louwagie et I-CF632 de M. Charles de Courson.

Mme Véronique Louwagie. Il s'agit de corriger un point qui n'avait pas été forcément envisagé, puisque l'objectif de la TGAP était d'inciter à l'incorporation de biocarburants vertueux. On a constaté un détournement de la TGAP dans la filière essence, car des biocarburants dérivés de l'huile de palme ont pris une place importante dans les biocarburants incorporés dans l'essence. Il s'agit de corriger cela, en se recentrant sur les biocarburants produits à partir de céréales et d'autres plantes riches en amidon ou sucrières, en vue d'atteindre l'objectif de 7 % dans l'essence.

M. Charles de Courson. L'on parle d'un détournement de la TGAP, mais certains biocarburants dérivés de l'huile de palme ont simplement pris une place importante dans les biocarburants incorporés dans l'essence, de l'ordre de 1 % sur les 7 %, c'est-à-dire qu'environ 14 % à 15 % de la partie oxygénée vient de l'huile de palme, en profitant d'un effet d'aubaine et sans contrôle possible de sa présence effective dans les essences.

L'objectif de cet amendement est de clarifier que les biocarburants mentionnés à l'article 266 *quindecies* C du code des douanes sont les seuls pouvant entrer dans le champ d'application de la TGAP, notamment les biocarburants produits à partir de céréales et d'autres plantes riches en amidon ou sucrières, pour atteindre l'objectif de 7 % dans l'essence.

Il s'agit d'une TGAP de dissuasion, qui n'est payée que si vous n'atteignez pas les taux d'incorporation. C'est de la fiscalité intelligente. Mais il y a eu des débats, les choses ne sont pas très claires et certains se sont précipités dans cette brèche. Or, l'huile de palme vient d'Indonésie et de Malaisie, où elle a contribué à la déforestation du territoire.

M. le rapporteur général. L'idée principale est d'éviter l'utilisation d'huile végétale hydrotraitee (HVO) pour la réalisation de biocarburants, utilisé en substitution à l'éthanol dans la filière essence.

Cela pose toutefois un certain nombre de problèmes, et d'abord des distorsions injustifiées entre biocarburants : si ces huiles étaient dans l'assiette de la diminution du taux, cela induirait un désavantage injustifié par rapport aux autres filières de biocarburants, sans tenir compte des produits utilisés ou des conditions de fabrication, et notamment pour les huiles oléagineuses répondant au critère de durabilité.

En outre, il y aurait une distorsion entre filières : votre amendement vise la filière essence ; or, à ma connaissance, les huiles oléagineuses ou acides sont également utilisées pour fabriquer du biogazole : pourquoi l'interdire pour la filière essence et pas pour la filière gazole ?

Avis défavorable.

M. Charles de Courson. Il faut en effet appliquer les mêmes règles pour le biodiesel, sinon il sera impossible de défendre cette fiscalité dérogatoire.

M. le rapporteur général. On résoudrait du moins la distorsion entre filières, mais, compte tenu des produits utilisés dans le biogazole, il n'y aurait plus, à terme, de biogazole.

M. Charles de Courson. Sur le biodiesel, l'huile de palme représente, de mémoire, 10 % à 15 %. Mais, sur le fond, le rapporteur général a raison : il y a le même problème sur la seconde filière. Il peut toutefois déposer un amendement pour coordonner les différentes dispositions.

M. le rapporteur général. J'en reste à mon avis défavorable.

La commission rejette les amendements.

Puis, suivant l'avis défavorable du rapporteur général, elle rejette successivement l'amendement I-CF633 de M. Charles de Courson ainsi que et les amendements identiques I-CF391 de Mme Lise Magnier et I-CF397 de Mme Véronique Louwagie.

Article additionnel après l'article 9 : *Exclusion de l'assiette de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) du carburant ED95*

La commission examine ensuite les amendements identiques I-CF392 de Mme Lise Magnier et I-CF399 de Mme Véronique Louwagie, qui font l'objet d'un sous-amendement I-CF715 de M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. L'objectif de ces amendements est d'exclure de l'assiette de la TGAP le carburant ED95 au motif qu'il ne contient aucun carburant fossile, étant composé à 95 % de bioéthanol et de 5 % d'un additif dilué dans de l'eau. Il est totalement

cohérent d'exclure de la taxation un produit qui est entièrement à base d'énergies renouvelables.

M. le rapporteur général. Ces amendements identiques proposent d'exclure de l'assiette de la TGAP « carburant » le carburant ED95, composé de 90 % d'alcool éthylique d'origine agricole, tout en le gardant éligible à la minoration de TGAP.

En l'état actuel du droit, les opérateurs mettant à la consommation uniquement de l'ED95 doivent s'acquitter de la TGAP « carburant » alors même qu'il s'agit d'un biocarburant d'avenir utilisé par les poids lourds comme substitut au gazole. La situation est d'autant plus absurde qu'elle n'incite pas ces derniers à développer leurs activités de productions vers de l'éthanol de seconde génération.

Je suis donc favorable à ces amendements identiques de bon sens.

M. Charles de Courson. Le sous-amendement apporte une précision : dans leur rédaction initiale, les amendements ne concernaient que la TGAP de base.

M. le rapporteur général. C'est cohérent avec le reste. Avis favorable aux amendements ainsi sous-amendés.

La commission adopte le sous-amendement, puis adopte les amendements ainsi sous-amendés.

Après l'article 9

L'amendement I-CF634 de M. Charles de Courson est retiré. En conséquence, le sous-amendement I-CF719 n'a plus d'objet.

Article additionnel après l'article 9 : *Inclusion dans l'assiette de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) du gazole B10*

La commission examine ensuite l'amendement I-CF625 de M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Il s'agit d'une mesure de bonne rédaction du code des douanes.

M. le rapporteur général. Je suis favorable à cet amendement.

La commission adopte l'amendement.

Après l'article 9

La commission examine ensuite l'amendement I-CF627 de M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Il s'agit aussi d'un amendement de bonne rédaction.

M. le rapporteur général. Dans la mesure où votre amendement I-CF648 instituant un tarif de TICPE spécifique pour le B100 n'a pas été adopté, je suis contraint d'émettre un avis défavorable au présent amendement.

L'amendement est retiré.

Puis la commission examine les amendements identiques I-CF73 de M. Martial Saddier, I-CF100 de Mme Valérie Lacroute et I-CF532 de M. Éric Alauzet.

Mme Valérie Lacroute. L'amendement a pour objectif de favoriser l'investissement des entreprises de transport routier dans des solutions de mobilité plus respectueuses de l'environnement et de la qualité de l'air. Il est ainsi proposé de prolonger le dispositif d'amortissement fiscal mis en place au 1^{er} janvier 2016 pour les véhicules fonctionnant au GNV ou au biométhane carburant. Il s'agit d'inciter les entreprises à se tourner vers des énergies propres.

M. Éric Alauzet. Il va s'écouler du temps avant que nous n'ayons des camions électriques. La solution intermédiaire, c'est le gaz et, mieux encore, le biogaz. Il est vrai que le dispositif de suramortissement qui a été mis en place en 2016 a peu laissé de temps aux entreprises pour s'en servir. Les véhicules concernés accusent cependant un surcoût de 40 %. Le suramortissement permet précisément de combler ce surcoût et de rendre ces camions compétitifs avec ceux roulant au gazole. En outre, cela correspond à l'objectif de la programmation pluriannuelle de l'énergie d'aller vers 40 000 véhicules au gaz, même si la loi de transition énergétique était un peu faible à cet égard.

M. le rapporteur général. L'efficacité d'un dispositif de suramortissement tient essentiellement à son caractère temporaire pour inciter les entreprises à faire un effort immédiat vers un type d'investissement ; la prolongation jusqu'à 2023 de l'amortissement me paraît excessive et conduirait à un effet d'aubaine trop important. Avis défavorable.

La commission rejette les amendements.

Puis elle examine les amendements identiques I-CF705 de la commission du développement durable, I-CF400 de Mme Véronique Louwagie et I-CF635 de M. Charles de Courson.

Mme Véronique Louwagie. Il s'agit du même sujet que celui que nous venons d'évoquer, mais au lieu de prolonger jusqu'en 2023, ce qui paraît long au rapporteur, ce serait jusqu'en 2018.

M. le rapporteur général. Il faut savoir mettre un terme à toutes les bonnes choses, y compris aux avantages fiscaux temporaires. Avis défavorable.

M. Jean-Louis Bricout. Les stations de distribution de gaz sont-elles incluses dans le champ de ce dispositif de suramortissement ? C'est un vrai sujet, car l'investissement est très lourd pour que les flottes de véhicules puissent profiter du biogaz. Tient-on donc compte des équipements « connexes », pour ainsi dire ?

M. le rapporteur général. La réponse est non.

M. le président Éric Woerth. La logique ne serait-elle pas cependant de prolonger ce dispositif, compte tenu de ce qui a été dit auparavant ? N'est-il pas bon d'aider les véhicules à se transformer ?

M. le rapporteur général. Il existe aussi d'autres dispositifs de suramortissement, qui étaient prévus dans la loi dite « Macron », et que nous devrions alors prolonger aussi, alors qu'ils se sont éteints. L'on ferait ainsi chaque année des dispositifs incitatifs, que l'on prolongerait l'année suivante... Arrêtons les dégâts !

Mme Véronique Louwagie. Aujourd'hui, seulement 13 000 équipements industriels sont entrés dans le plan de soutien, comme l'indique notre collègue Valérie Lacroute : 0,2 % du parc, c'est peu. Comme nous l'avons évoqué ce matin, l'instabilité des dispositions fiscales ne permet pas de faire la promotion et de valoriser des objectifs ou des orientations que nous nous donnons.

La commission rejette les amendements.

Article 10 : *Rehaussement des plafonds des régimes d'imposition des micro-entreprises*

La commission examine les amendements identiques I-CF53 de M. Éric Pauget, I-CF311 de M. Jean-Paul Dufrègne, I-CF355 de Mme Marie-Christine Dalloz, et I-CF484 M. Éric Coquerel.

M. Éric Pauget. Mon amendement prévoit de supprimer le doublement des plafonds de chiffres d'affaires des micro-entreprises, tel qu'il est prévu par cet article, afin d'éviter une distorsion de concurrence et d'empêcher un affaiblissement de l'artisanat sur le moyen et le long termes.

M. Fabien Roussel. Mes raisons sont les mêmes. Doubler le chiffre d'affaires des auto-entrepreneurs, c'est accroître une concurrence déloyale avec nos très petites entreprises (TPE), nos PME et nos artisans. Il faut au contraire soutenir ce secteur fortement créateur d'emplois. D'ailleurs, ces petites entreprises ont subi de plein fouet les baisses de dotations aux collectivités ces dernières années. Elles vont encore les subir les cinq prochaines années, alors que beaucoup de communes, notamment dans la ruralité, font travailler ces petites entreprises.

Permettre à ces auto-entrepreneurs d'avoir un chiffre d'affaires plus important, c'est l'ubérisation de la société, c'est faire de salariés des micro-entreprises, alors que nos PME et TPE pourraient travailler.

M. le rapporteur général. Je crois sincèrement qu'il y a une mauvaise compréhension du dispositif prévu par cet article 10.

Le rehaussement des plafonds de chiffre d'affaires rendant éligible aux régimes micro-fiscaux est une mesure permettant aux travailleurs indépendants d'accroître leur activité sans crainte de basculer dans un régime réel, si tel n'est pas leur intérêt, mais aussi d'accroître la simplification des obligations administratives pesant sur ces travailleurs. Il n'entraînera pas un entrepreneuriat à plusieurs vitesses, une distorsion de concurrence ou une précarisation accrue.

D'une part, les plafonds de la franchise en base de TVA sont maintenus – leur rehaussement uniquement pour les travailleurs indépendants aurait en revanche posé un problème, mais tel n'est pas le cas.

D'autre part, la mesure concerne les personnes qui sont déjà travailleurs indépendants mais imposées au réel et qui pourront, désormais, relever d'un régime « micro ». Il n'y aura donc pas de précarisation : ces personnes sont déjà exploitants individuels et il s'agit juste de simplifier, si elles le souhaitent, leur régime fiscal et social.

C'est d'ailleurs le principe même de cette réforme : rien n'est imposé, les redevables ont toujours le choix, soit de relever d'un régime « micro », soit de rester au régime réel.

Ce choix sera dicté uniquement par leur volonté et leur intérêt. Les régimes « micro » ne sont en effet pas forcément plus avantageux. À titre d'exemple, en 2014, 40 % des personnes éligibles au « micro-BIC » avaient opté pour le réel.

Cet article offre donc la liberté de choisir à un plus grand nombre de redevables et un bol d'air et de simplification aux travailleurs indépendants, sans pour autant nuire aux autres catégories. D'ailleurs, la principale organisation représentant les artisans et les professions libérales nous a fait savoir en audition qu'elle accueillait bien la mesure proposée.

Il y a donc un malentendu.

Avis défavorable à ces amendements de suppression.

Mme Olivia Gregoire. Effectivement, il s'agit de simplifier la vie des entrepreneurs, sans distinction, que l'on soit artisan, commerçant ou tout autre. En l'occurrence, l'objectif majeur de cette mesure est de faciliter et de simplifier la vie des entrepreneurs. En réalité, même les artisans pourront bénéficier du doublement du plafond des microentreprises – ils sont sans doute même les principaux bénéficiaires de cette mesure. Personne n'est obligé de prendre le statut de micro-entrepreneur, et personne n'en est exclu. Il n'y a donc pas de concurrence déloyale, il n'y a rien d'« inacceptable », car c'est simplement un choix fiscal, libre et offert à tous.

Il faut d'ailleurs rappeler que le statut de microentreprise, ce n'est pas à coup sûr l'assurance de payer moins de charges ; quand on se rapproche du plafond, c'est même l'inverse.

Le doublement devrait même avoir un effet stimulant sur l'économie : un plafond trop bas poussait jusqu'à maintenant les entrepreneurs à limiter leur activité, par peur des complexités administratives à subir en cas de dépassement. En 2016, seuls 5 % des entrepreneurs étaient concernés par le dépassement du plafond... Ce n'est pas un hasard : cela traduit la crainte des personnes concernées et illustre ces cas où l'entrepreneur réduit de lui-même son activité, ce qui pénalise l'économie dans son ensemble.

Il faut enfin remettre cette disposition dans son contexte. Nous voulons une politique économique moins complexe pour les entrepreneurs. Le doublement fait partie d'un train de mesures qui simplifie la vie des Français qui travaillent, avec le train de mesures annoncées par le Premier ministre, qui sera complété par une loi relative aux entreprises l'année prochaine.

Mme Émilie Cariou. Rappelons seulement ce qu'est un auto-entrepreneur. Le régime de l'auto-entrepreneur simplifie les obligations fiscales et sociales, à savoir, sur le plan fiscal, l'imposition du résultat et la TVA, et, sur le plan social, la manière de cotiser aux systèmes sociaux.

Le régime de franchise de TVA a toujours existé ; il est vieux comme Hérode. Il doit remonter aux années 1970... Autrefois, avant les régimes de micro-bénéfices industriels et commerciaux (BIC) ou micro-bénéfices non commerciaux (BNC), il existait des régimes de forfait de TVA. En fait, le régime d'auto-entrepreneur a cumulé le forfait de TVA avec le

régime de « micro-BIC » et une simplification des cotisations sociales, pour offrir un allègement des obligations administratives aux personnes qui se lancent dans l'entrepreneuriat.

Ce régime n'empêche personne de croître et de passer au réel quand il le souhaite. Un artisan ou un commerçant qui aurait un très petit chiffre d'affaires peut encore choisir le régime de l'auto-entrepreneur quand il est encore en dessous du seuil.

Un rapport conjoint de l'Inspection générale des finances (IGF) et de l'Inspection générale des affaires sociales (IGAS) de 2013 a conclu qu'il n'y a pas de concurrence entre les micro-entrepreneurs et les autres, même si la question se pose bien sûr différemment quand il y a détournement de la procédure au profit de travail dissimulé.

Le doublement du plafond va donc permettre de faire profiter à tout le monde de cette simplification administrative. Parfois, il n'est d'ailleurs pas avantageux d'être en régime de franchise TVA, l'impôt ne pouvant alors être déduit au titre de l'amortissement. De même, le régime des « micro-BIC » n'est pas avantageux si vous ne faites pas de bénéfices, mais accusez au contraire, dans un premier temps, un déficit. Le régime de l'auto-entrepreneur n'est alors pas intéressant.

C'est un arbitrage à faire en fonction de son activité, mais cela offre une belle simplicité pour un lancement d'activité.

Mme Véronique Louwagie. En ce domaine, le tableau n'est ni blanc ni noir.

Effectivement, l'intérêt est d'avoir et de faire exister cette liberté d'entreprendre, grâce à une simplification pour les personnes qui veulent se lancer dans l'entreprise, avec des règles dérogatoires en matière de TVA, en matière fiscale et en matière sociale.

Vous dites, monsieur le rapporteur général, que cet article n'a pas beaucoup d'effet. Mais lorsqu'on augmente les seuils en passant les activités de vente de 82 800 euros à 170 000 euros, c'est tout de même une augmentation importante. Pour les prestations de services, cela passe de 33 200 à 70 000, ce qui est aussi un doublement.

Cela peut être intéressant pour un certain nombre d'entreprises. Mais quand j'entends qu'il n'y a pas de concurrence déloyale des micro-entrepreneurs avec les entreprises du bâtiment, je peux vous dire que si : les devis ne sont pas au même niveau. Les chiffres que vous donnez sortent de rapports. Mais, sur le terrain, la réalité est différente.

Derrière, il y a la question qui sera évoquée dans le cadre du débat sur le projet de loi de financement de la sécurité sociale (PLFSS), celle du Régime social des indépendants (RSI). Il existe en effet des distorsions en matière de calculs de cotisations sociales et le RSI va évoluer, ce qui inquiète chefs d'entreprise qui ne seront pas soumis au régime des auto-entrepreneurs.

En fait, il faudrait diminuer l'écart, notamment au niveau des cotisations sociales, entre les auto-entrepreneurs et les travailleurs non salariés qui ne sont pas affiliés à un régime dérogatoire.

En tout état de cause, le régime des auto-entrepreneurs a des impacts à la fois positifs et négatifs.

Mme Olivia Gregoire. Je salue votre esprit de mesure. Même si je suis députée de Paris, je connais aussi le terrain. Les questions que vous évoquez, en parlant de distorsions de concurrence dans le bâtiment, relèvent plutôt de la problématique du travail dissimulé, qui constitue un sujet à part entière. Quant au RSI, il sera examiné dans le cadre du débat sur le PLFSS.

Le présent article est multisectoriel et ne s'adresse pas seulement aux gens du bâtiment, secteur particulier sur ce sujet. Cette mesure n'est pas une mesure *ad hoc*, mais sera complétée. La question fera aussi l'objet de discussions lors de nos débats sur la loi relative aux entreprises.

M. Daniel Labaronne. Cette disposition n'est pas une surprise, car c'était une promesse du candidat Emmanuel Macron. Je le sais pour avoir défendu cette proposition devant des syndicats professionnels, notamment d'artisans du bâtiment.

J'attire cependant l'attention sur le fait que les auto-entrepreneurs ne paient pas le même taux de taxes pour frais de chambres de métiers ou chambres de commerce, mais ont tout de même, en contrepartie, les mêmes avantages que les artisans et les commerçants. Il y a peut-être une réflexion à avoir. Ils ne sont pas non plus tenus de prendre en leur sein des apprentis.

En tous les cas, cette disposition s'inscrit dans notre démarche visant à favoriser l'entrepreneuriat dans l'économie.

M. Jean-Louis Bourlanges. Cet article me semble très significatif et il a une véritable portée. Quel est le défaut principal de la société française dans ses rapports à l'État ? Un vieux dicton voudrait qu'en France, tout ce qui n'est pas interdit est obligatoire. Ici, nous démontrons le contraire : on a le choix entre deux régimes, autorisés dans des limites bien déterminées. C'est peut-être ce qui gêne. Il est extrêmement positif de laisser les acteurs choisir entre deux systèmes qui ont chacun leurs avantages et leurs inconvénients. Habitons-nous à la liberté !

M. Marc Le Fur. Le concept d'auto-entrepreneur a été lancé par notre famille politique, s'identifiant en particulier à Hervé Novelli lorsqu'il était ministre.

Cela a permis d'offrir des possibilités à des personnes qui étaient pour certaines dans la misère. Cela leur a donné la possibilité de créer, un peu, leur activité. Cela a suscité des réactions diverses dans le monde du commerce et de l'artisanat. Il n'empêche que nous atteignons aujourd'hui le chiffre d'environ un million d'auto-entrepreneurs. La gauche, une fois arrivée au pouvoir, s'est bien gardée de supprimer ce régime, car elle a compris qu'il contribuait à un certain équilibre économique et social. Mais elle a laissé le statut s'éroder, en le compliquant.

De ce point de vue, redonner, comme vous le faites, quelques espaces de liberté, ne me paraît pas mal. Mais nous allons être désormais confrontés à deux seuils, à savoir un seuil social et un seuil de TVA. C'est moins simple que d'en avoir un seul, comme c'était le cas jusqu'à aujourd'hui.

Je proposerai donc, avec l'amendement I-CF74, que nous allons examiner ensuite et que je me permets de défendre dès à présent, de ne plus raisonner en termes de commerçants, d'artisans ou d'auto-entrepreneurs, mais à partir de seuils, pour appliquer les mêmes

dispositions sociales et fiscales quel que soit le statut. Cela mettra un terme à la guerre de religions entre artisans, commerçants et auto-entrepreneurs, puisqu'ils auront tous les mêmes avantages. Cela permettra surtout à des artisans ou à des commerçants de créer leur activité et leur entreprise.

M. Xavier Roseren. La concurrence existe déjà entre les artisans, et elle peut d'ailleurs avoir du bon. L'objectif principal de cet article est de mettre le pied à l'étrier, grâce à ce concept de micro-entreprise, à des personnes qui ont l'impression que créer son entreprise est trop complexe.

Pour répondre ensuite aux amendements qui portent sur le plafond à retenir, je pense que doubler le plafond actuel est une bonne solution.

M. Éric Coquerel. Si j'étais gentil, je dirais que l'article 10 est un article Bisounours ; si je suis moins gentil, je dirai qu'il est cynique. Parce que le monde que vous décrivez, un monde de plein emploi où chacun décide de son statut, n'existe pas ! La plupart des jeunes aujourd'hui qui entrent sur le marché du travail se voient d'abord proposer un statut d'auto-entrepreneur. Ce n'est pas leur choix, mais c'est le moyen qu'ont trouvé les entreprises de contourner les contrats de travail et la protection sociale pour revenir au travail à la tâche du XIX^e siècle. Cet article complète parfaitement vos ordonnances : d'un côté vous attaquez le contrat à durée indéterminée, de l'autre vous favorisez l'auto-entrepreneuriat, qui laisse l'individu seul, sans rapport contractuel, sans protection sociale, face à un chef d'entreprise qui l'emploie à la tâche. C'est cela la réalité.

M. Saïd Ahamada. J'ai travaillé pendant une quinzaine d'années dans un organisme de microcrédit qui faisait notamment de l'appui à la création d'entreprise par des personnes en situation difficile. Je connais donc relativement bien les problématiques liées à la création d'activité, et je voudrais rappeler quelle a été l'origine de ces nouveaux statuts. Il s'agissait, notamment avec la création du statut d'auto-entrepreneur, de permettre à des personnes dotées de certaines compétences de pouvoir, d'une part, créer leur activité de manière simple – car nous restons un pays où il est assez compliqué de créer son activité – et, d'autre part, de tester le potentiel de leur entreprise avant de « se lancer dans le grand bain ». Cela s'adressait essentiellement à des personnes qui, malheureusement, ne parvenaient pas à trouver d'emploi et qui, du coup, créaient leur emploi en créant leur propre activité, ce qui est encore une situation très répandue.

Je voudrais également dire à M. Coquerel qu'il y a certes des chefs d'entreprise qui font un usage abusif du statut d'auto-entrepreneur, mais que le droit français sanctionne le salariat déguisé.

Ce que nous proposons avec cet article, c'est de faciliter la transition entre la micro-entreprise et l'entreprise « classique », entre lesquelles il existe aujourd'hui un fossé lié au régime de TVA, qui rend compliqué le passage de l'une à l'autre. La phase de transition entre l'ancien et le nouveau plafond permettra d'éprouver les incidences sur la marche de l'entreprise de l'assujettissement à la TVA. Cela me semble une très bonne idée.

M. le président Éric Woerth. La question est plutôt celle de la concurrence entre deux statuts. Or, en augmentant les plafonds, vous absorbez une partie des personnes inscrites sous d'autres régimes juridiques et qui sont déjà organisées en conséquence. Mieux vaudrait essayer de simplifier l'environnement juridique et fiscal des artisans.

Mme Émilie Cariou. Il me paraît délicat d'augmenter le plafond de franchise de TVA pour tout le monde, car cela concernerait une masse d'entreprises beaucoup plus importante, dans la mesure où la franchise de TVA ne fonctionne pas que pour les auto-entrepreneurs.

En ce qui concerne la réforme de 2013, elle n'a en rien complexifié le régime mais a servi à boucher quelques trous dans la raquette, en matière notamment de cotisations sociales, car un certain nombre de personnes ne cotisaient pas et étaient en train de fabriquer du minimum vieillesse.

Enfin, monsieur Coquerel, il est en effet scandaleux de voir les pratiques de certains secteurs. Dès lors qu'existe un lien de subordination, on ne peut normalement avoir recours à l'auto-entrepreneuriat. Mais il s'agit là de dérives qu'il appartient à l'inspection du travail de faire cesser, cela n'a rien à voir avec le régime en soi.

Mme Amélie de Montchalain. Le doublement du plafond était une des mesures de notre programme. Bruno Le Maire et Benjamin Griveaux travaillent à l'élaboration d'un projet de loi sur l'entreprise pour le premier trimestre 2018. Nous prendrons en compte les propositions faites par M. Le Fur dans son amendement, avec l'idée, tout d'abord, de simplifier la terminologie, afin qu'il soit bien compris qu'il ne s'agit pas de développer la concurrence mais d'organiser un régime fiscal pouvant s'appliquer à différents types de formats juridiques. Pour l'instant, nous agissons sur les seuils mais, en temps voulu, nous repenserons la manière dont se présentent et se formulent ces dispositifs dans leur articulation ; en d'autres termes nous simplifierons leur emballage marketing.

La commission rejette les amendements identiques.

Puis elle en vient à l'amendement I-CF517 de M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Étant un homme modéré, je propose que l'on commence déjà par augmenter les seuils de 50 %, mais je pense que l'on n'échappera pas à la coordination avec le régime de TVA, partagé pour l'heure entre ceux qui sont au réel et ceux qui sont au forfait – on a connu mieux en termes de simplification...

Cela étant, je trouve un peu excessifs les propos de ceux qui s'opposent à cette mesure, et cette augmentation des seuils n'aurait pas déplu aux « poussins », qui sont parvenus à faire reculer la gauche lorsqu'elle a voulu, au contraire, abaisser les plafonds de revenus pour les auto-entrepreneurs.

M. le rapporteur général. On pourrait discuter à l'infini de l'ampleur du relèvement de ces seuils, que certains trouvent trop importante et d'autres trop faible. Pour ma part, je me bornerai à rappeler que cette mesure met en œuvre un engagement du Président de la République.

Elle a par ailleurs le mérite d'être simple : les seuils sont un peu plus que doublés pour atteindre des montants ronds, facilement identifiables. Elle offre également à davantage de contribuables la possibilité de choisir entre le régime du micro-entrepreneur et le régime réel.

Pour ces motifs de lisibilité, de prévisibilité et de simplicité, il me paraît préférable d'en rester là. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle en vient à l'amendement I-CF74 de M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Ces nouveaux seuils me conviennent, à condition que l'on offre la possibilité à tout un chacun, quel que soit le statut de son entreprise, de profiter de ce régime d'imposition. Cela permettra de sortir des fausses querelles, le statut d'auto-entrepreneur sera renforcé, et les artisans et commerçants ne pourront plus faire état d'une concurrence déloyale.

M. le rapporteur général. Changer le nom du régime d'imposition, puisque c'est de cela qu'il s'agit dans votre amendement, ne me paraît pas apporter plus de clarté, au contraire : ce régime, créé par la « loi Pinel » de 2014, n'est entré en vigueur qu'à compter de 2016. Changer de nouveau les terminologies, moins de deux ans après, ne me paraît pas être un gage de lisibilité.

Le terme « simplifié » que vous voulez utiliser risque d'entraîner plus de confusion que de clarté, car il existe déjà un régime réel simplifié, pour l'imposition des BIC. Avec votre appellation, il y aurait un « régime fiscal simplifié » qui devrait être distingué du « régime réel simplifié » dont, par nature, on peut considérer qu'il correspond à ce que l'on entend, dans le langage courant, par régime fiscal simplifié. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 10 sans modification.

Après l'article 10

La commission est saisie de l'amendement I-CF212 de M. Mohamed Laqhila.

M. Mohamed Laqhila. Il s'agit de donner un coup de pouce aux jeunes qui créent leur entreprise et achètent un fonds de commerce. Depuis le 1^{er} janvier 2016, les normes comptables autorisent l'amortissement des fonds de commerce des petites entreprises. Puisqu'il est désormais possible de comptabiliser l'amortissement d'un fonds de commerce, nous proposons qu'il puisse également être déduit de l'impôt sur les sociétés, dans la limite d'un plafonnement à 500 000 euros. Il s'agit bien évidemment d'aider les TPE et PME.

M. le rapporteur général. Sans juger du fond de votre amendement, je vous indique que l'article 38 *sexies* du code général des impôts (CGI) n'a pas de valeur législative. Il a été codifié par décret et revêt depuis une valeur réglementaire, ainsi qu'en témoigne son placement à l'annexe 3 du CGI. La modification proposée n'est donc pas opportune, puisque la loi n'a pas à modifier les décrets.

Je vous invite donc à retirer votre amendement. Vous pourrez saisir le Gouvernement du sujet, pour lui demander de modifier le décret.

L'amendement I-CF212 est retiré.

Article additionnel après l'article 10 : *Extension de l'exonération d'impôts commerciaux applicable dans les zones de revitalisation rurale (ZRR) à la première transmission familiale d'une entreprise*

La commission examine ensuite, en discussion commune, les amendements I-CF413 de Mme Valérie Rabault et I-CF720 du rapporteur général.

Mme Valérie Rabault. À la suite de la réforme des zones de revitalisation rurale l'an dernier, les commerçants, artisans, pharmaciens ou médecins peuvent bénéficier pendant cinq ans d'une exonération de l'impôt sur les sociétés ainsi que d'exonérations sociales. Mais cette disposition ne s'applique pas lorsque vous transmettez votre commerce ou votre fonds de commerce à un membre de votre famille. Or, dans nos campagnes, ce sont souvent les enfants qui reprennent les commerces, faute de volontaires. Cet amendement vise donc à inclure la transmission familiale dans le dispositif.

Un rapport de l'Inspection générale de l'administration a chiffré l'ensemble des coûts du dispositif dans sa forme existante à 70 millions d'euros. Un calcul simple permet d'évaluer son extension à 3 ou 4 millions d'euros. C'est assez modique pour supprimer une restriction que certains vivent comme une forme d'injustice.

M. le rapporteur général. Je suis évidemment sensible à l'amendement de Valérie Rabault, qui comporte néanmoins l'inconvénient de favoriser une forme d'optimisation, dès lors que, au sein d'une même famille, on procéderait tous les cinq à huit ans à des transmissions pour bénéficier de façon permanente des exonérations temporaires.

C'est pourquoi j'ai proposé à Valérie Rabault une réécriture de son amendement, avec l'amendement I-CF720, lequel est un compromis entre l'état du droit et l'amendement I-CF413. Il permet de faire bénéficier d'exonérations d'impôt sur le revenu ou sur les sociétés les entreprises qui font l'objet d'une transmission familiale, pour la première transmission uniquement.

C'est un amendement équilibré, qui n'est pas cher – son coût est inférieur à 3 millions d'euros – et qui permettra de freiner le déclin de l'activité dans les territoires ruraux. Je vous suggère donc, madame Rabault, de retirer votre amendement I-CF413 au profit du I-CF720, que nous avons cosigné.

Mme Valérie Rabault. Je vous remercie, monsieur le rapporteur général. Vous avez raison d'introduire dans le dispositif des conditions qui évitent l'optimisation abusive. Je retire donc mon amendement.

L'amendement I-CF413 est retiré.

M. Marc Le Fur. Cet amendement est d'autant plus le bienvenu que ce projet de loi de finances ne contient pas une seule mesure en faveur du monde rural !

M. Jean-Paul Mattei. C'est en effet un très bon amendement mais s'applique-t-il aux transmissions familiales à titre gratuit ou à titre onéreux ?

M. le rapporteur général. Les deux.

M. Jean-Paul Mattei. Il me semble qu'il aurait été préférable de ne l'appliquer qu'aux transmissions à titre onéreux, car la donation engendre moins de coûts.

M. le rapporteur général. Compte tenu du coût global assez faible de cette mesure, il est préférable de ne pas complexifier le système.

La commission adopte l'amendement I-CF720.

Après l'article 10

Suivant l'avis défavorable du rapporteur général, la commission rejette l'amendement I-CF326 de Mme Marie-Christine Dalloz.

Article additionnel après l'article 10 : Assouplissement des conditions d'utilisation de la déduction pour aléas

La commission examine, en discussion commune, l'amendement I-CF47 de Mme Lise Magnier ainsi que les amendements I-CF689 et I-CF690 du président.

M. Charles de Courson. Il s'agit d'adapter la fiscalité agricole à la variabilité du revenu agricole, en permettant aux agriculteurs de constituer des réserves les bonnes années pour les moins bonnes années. Ce mécanisme d'atténuation des fluctuations du marché est une vieille demande.

M. le président Éric Woerth. Les deux amendements que nous présentons relèvent de la même logique que le précédent. La déduction pour aléas (DPA) est de moins en moins adaptée aux réalités du secteur agricole, confronté aujourd'hui à des incertitudes – climatiques, sanitaires, économiques – de plus en plus fortes, qui provoquent des crises récurrentes dans l'ensemble des filières. Il importe donc de permettre aux agriculteurs d'amortir les chocs, ce qui était la vocation de la DPA. Mais celle-ci ne remplit pas son rôle, du fait d'une série de contraintes qui la rendent quasiment inutilisable. Nous proposons donc, au travers de l'amendement I-CF689 d'assouplir au maximum les conditions de son utilisation. L'amendement I-CF690 est un amendement de repli par lequel nous supprimons simplement les conditions de reconnaissance de l'aléa par le préfet.

M. le rapporteur général. L'amendement défendu par M. de Courson entend revenir aux dispositions disparues en 2012, puisque la loi de finances rectificative pour 2012 avait supprimé la possibilité d'étendre la déduction pour investissement aux acquisitions d'immobilisations amortissables. Le rapport de la mission d'information de la commission des finances sur la fiscalité agricole rappelait d'ailleurs que cette suppression reposait sur le fait que les agriculteurs avaient investi outre-mesure pour minorer leur bénéfice imposable, au détriment d'une stratégie d'investissement cohérente.

En ce qui concerne le passage de sept à dix ans de la durée de réintégration de la DPA, que vous demandez pour revenir à la situation antérieure à 2012, il ne se justifie pas : le passage de dix à sept ans a en effet été adopté en contrepartie d'un assouplissement de la DPA. Il ne paraît pas utile d'y revenir.

L'amendement I-CF689 entend revenir sur la notion d'aléa, ce qui aboutit en quelque sorte, monsieur le président, à imaginer une DPA sans aléa, soit une déduction tout court ! Cela risque d'induire un réel dérapage car, si la DPA – dont le coût actuel, avec l'encadrement, est de 13 millions d'euros – est faite sans aucun encadrement, j'ai quelques craintes sur l'envol des coûts.

Quant à l'amendement I-CF690, il est certes moins maximaliste que le précédent, mais vous élargissez tellement la notion d'aléa que les aléas se multiplient et que l'on risque d'aboutir à une déduction pour aléas sans aléas !

J'émettrai donc un avis défavorable aux trois amendements.

M. le président Éric Woerth. En fin de compte, l'agriculteur paiera bien ses impôts, mais je persiste à penser que la notion d'aléa aujourd'hui en agriculture est extrêmement large.

M. Charles de Courson. Avec ces trois amendements, les bénéficiaires restent imposés. Ils proposent simplement des mécanismes de lissage. S'ils ne vous conviennent pas, monsieur le rapporteur général, faites une contre-proposition, mais qu'on en termine avec cette DPA assortie de telles conditions qu'elle est inutilisable.

Vous parlez d'un coût de 13 millions d'euros, mais c'est une plaisanterie : le coût est nul, puisqu'il sera compensé sur une autre année. Et, compte tenu du niveau de revenu des agriculteurs, dont un quart est en déficit et dont un tiers gagne moins de 350 euros par mois, j'ai du mal à concevoir qu'il existe un risque considérable de dérapage. Un peu de bon sens !

Mme Émilie Cariou. Nous sommes d'accord sur la nécessité de réformer la fiscalité agricole, qu'il s'agisse de la DPA ou des mesures d'amortissement, qui ont induit des comportements ayant contribué à endetter les agriculteurs. C'est un fait que la DPA n'est plus adaptée aux conditions de travail et de marché qui existent aujourd'hui. Nous proposons donc de lancer une mission spécifique sur la fiscalité agricole, pour retravailler en profondeur tous ces mécanismes, afin d'élaborer un système dans lequel les risques agricoles seront couverts de manière plus pérenne, sachant qu'il faut également revoir tout l'aspect assurantiel attaché aux risques, qui fait actuellement l'objet d'un groupe de travail.

M. le président Éric Woerth. Madame Cariou, tout le monde sait que la DPA ne fonctionne pas et que l'agriculture française rencontre quelques difficultés. Or, puisqu'elle ne fonctionne pas, on peut peut-être essayer d'y remédier avant d'envisager une révision générale de la fiscalité agricole.

Et je répète que, si j'ai voulu étendre la notion d'aléa, c'est qu'aujourd'hui, dans le domaine agricole, il existe un faisceau d'aléas qui conduisent à une situation de crise permanente.

M. Nicolas Forissier. Notre agriculture traverse une crise majeure, qui dure depuis des années. La multiplication des aléas climatiques et économiques a pour conséquence de détériorer la situation d'un grand nombre de filières et de beaucoup d'agriculteurs. Le Président de la République a fait des annonces sur l'inversion du calcul des prix et le partage de la valeur ajoutée, mais si l'on a des ambitions pour notre agriculture, le sujet dont nous discutons est tout aussi essentiel. La DPA était une bonne idée mais elle ne marche pas, et notre commission s'honorerait à adopter l'un des amendements de son président, quitte à réfléchir ensuite, mais rapidement, à la mise en place d'une réserve de précaution qui permette de lisser les bonnes et les mauvaises années. Ce n'est que du bon sens et ce n'est guère différent du bas de laine de nos fermes d'antan.

Il faut agir vite car ce qui va sortir des États généraux de l'alimentation en matière d'inversion du calcul des prix et de répartition de la valeur ajoutée sera insuffisant si l'on ne dote pas nos exploitations d'une réserve conséquente et facilement utilisable.

Mme Anne-Laure Cattelot. Une mission va en effet être créée l'année prochaine, qui s'appuiera sur les travaux réalisés sous la précédente législature, notamment par M. de Courson et M. Potier. Nous nous pencherons sur la question des aléas et sur celle des critères à retenir pour que la DPA fonctionne mieux et soit plus efficace, afin de permettre une vraie résilience des exploitations. C'est un enjeu important, que les états généraux de l'alimentation ont également inscrit à leur agenda. L'idée est de parvenir à un dispositif vraiment efficace, adapté aux évolutions climatiques et aux aléas fréquents qu'elles entraînent.

M. le président Éric Woerth. Les agriculteurs peuvent-ils attendre ? Revoir l'ensemble de la fiscalité agricole prend du temps, mais il s'agit ici d'intervenir sur un dispositif précis qui ne requiert pas de changements très lourds.

M. Jean-Louis Boulanges. Je suis à nouveau perplexe devant le raisonnement consistant à dire qu'on ne fait pas aujourd'hui quelque chose de limité mais d'utile, voire de nécessaire, sous prétexte que l'on va, demain, entreprendre quelque chose de plus complet et de plus parfait.

Nous devons nous mettre en marche ! Nous avons la possibilité de faire quelque chose pour le monde agricole, qui est dans une situation d'extrême inquiétude et d'extrême désespoir. Le chaos des aléas de revenus qui frappe le monde agricole, même si ce n'est pas le seul problème que rencontrent les agriculteurs, exige que nous lui apportions une réponse, et nous pouvons le faire. Ma seule perplexité, est de savoir lequel des trois amendements il faut choisir. Il me semble – mais il faudrait que nous nous entendions là-dessus – que c'est l'amendement I-CF690. Quoi qu'il en soit, personne ne pourra reprocher à un député des Hauts-de-Seine de faire de la démagogie en défendant les agriculteurs.

M. le rapporteur général. Je vous propose de donner un avis de sagesse sur l'amendement I-CF690, en invitant ceux qui le soutiendront à se rencontrer avant la séance pour préciser le dispositif.

M. le président Éric Woerth. Merci pour cette évolution, monsieur le rapporteur général.

M. Marc Le Fur. Face à la crise qui secoue le monde agricole, nous devons obtenir des résultats à la hauteur des attentes que nourrissent les agriculteurs. La DPA que Bercy a imaginée ne fonctionne jamais. On peut multiplier les missions, mais nous devons aller vite et être ambitieux. C'est pour cela que je préfère l'amendement I-CF689 à l'amendement I-CF690.

M. Jean-Louis Bricout. La crise dure depuis si longtemps que les exploitations connaissent de graves problèmes de trésorerie. Un mécanisme de lissage des charges est donc une bonne solution pour parer à l'urgence, même si, à plus long terme, on peut envisager une mission d'information sur des questions plus globales.

Mme Cendra Motin. Les agriculteurs, dont certains sont en effet dans une situation dramatique, ont besoin qu'on leur apporte une réponse globale qui ne se limite ni à un

symbole dans un budget ni à une mesure d'urgence, mais bien une réponse sur le fond qui leur permette enfin de sortir des difficultés qu'ils rencontrent – pas seulement depuis hier, mais depuis des décennies pendant lesquelles leur situation a empiré d'année en année. Je prône une solution responsable consistant à attendre quelques mois s'il le faut, afin de leur apporter une réponse réelle et globale.

M. le président Éric Woerth. En l'occurrence, il leur est apporté une réponse efficace.

Mme Cendra Motin. Mais partielle !

M. le président Éric Woerth. Cela peut se dire de tous les éléments qui composent la loi de finances... Il ne s'agit pas ici d'une loi sur l'agriculture, madame Motin.

Mme Émilie Bonnivard. Peut-être certains de nos collègues députés ne le savent-ils pas avec la même acuité que d'autres... (« *Assez !* » *sur plusieurs bancs du groupe La République en Marche*). Ne le prenez pas mal ! Ce n'est qu'une réalité : le paiement des aides du Fonds européen agricole pour le développement rural accuse deux années de retard. J'entends parler d'« approche globale » et d'attente de « quelques mois » ; nous disposons ici d'une solution d'application immédiate qui constitue un levier d'action sur lequel nous pouvons agir ensemble et maintenant.

M. le président Éric Woerth. À la demande de Mme de Montchalin, je suspends la séance pour 5 minutes.

(Suspension de séance)

Mme Amélie de Montchalin. Le groupe majoritaire s'est réuni et a pris le parti de suivre l'avis de sagesse prôné par le rapporteur général concernant l'amendement I-CF690. Nous proposerons en séance publique un amendement plus complet et plus juste qui permettra de rendre cette mesure juridiquement plus solide. Ce travail ne préjuge pas du fait que nous continuerons de nous employer avec le ministère à trouver une solution beaucoup plus systémique, qui prendra en compte tous les types de risques et d'aléas, sur laquelle le ministre et l'ensemble des partenaires de la profession travaillent actuellement, pour renforcer un mécanisme de lissage dans le temps qu'il convient d'améliorer, comme on le constate dans un certain nombre de professions telles que la viticulture ou le secteur de la pomme de terre, qui connaît cette année de graves difficultés. En attendant, nous adoptons la position de sagesse du rapporteur général.

M. le président Éric Woerth. Peut-être ceux qui sont à l'origine de cet amendement peuvent-ils être associés au travail que la majorité envisage de conduire ? Majorité et opposition peuvent de temps en temps travailler ensemble...

Mme Amélie de Montchalin. Je n'y vois aucun inconvénient.

M. Charles de Courson. Je retire l'amendement I-CF47 et me rallie au I-CF690, car il faut avancer ; nous ne pouvons continuer de tergiverser ainsi.

M. le président Éric Woerth. Quant à moi, contraint et forcé, je retire l'amendement I-CF689, qui est un amendement de liberté.

Les amendements I-CF47 et I-CF689 sont retirés.

La commission adopte l'amendement I-CF690.

*

* *

Membres présents ou excusés
Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

Réunion du mercredi 11 octobre 2017 à 16 heures 15

Présents. - M. Saïd Ahamada, M. Éric Alauzet, M. Jean-Noël Barrot, Mme Émilie Bonnivard, M. Jean-Louis Bourlanges, M. Jean-Louis Bricout, Mme Émilie Cariou, M. Gilles Carrez, M. Michel Castellani, Mme Anne-Laure Cattelot, M. Jean-René Cazeneuve, M. Philippe Chassaing, M. Éric Coquerel, M. Charles de Courson, Mme Marie-Christine Dalloz, M. Olivier Damaisin, Mme Dominique David, M. Jean-Paul Dufrègne, Mme Stella Dupont, Mme Sarah El Hairy, M. Nicolas Forissier, M. Olivier Gaillard, M. Joël Giraud, Mme Perrine Goulet, M. Romain Grau, Mme Olivia Gregoire, M. Stanislas Guerini, Mme Nadia Hai, M. Alexandre Holroyd, M. Christophe Jerretie, M. François Jolivet, Mme Aina Kuric, M. Daniel Labaronne, Mme Valérie Lacroute, M. Mohamed Laqhila, M. Michel Lauzzana, M. Vincent Ledoux, M. Marc Le Fur, M. Fabrice Le Vigoureux, Mme Véronique Louwagie, Mme Marie-Ange Magne, Mme Lise Magnier, M. Jean-Paul Mattei, M. Patrick Mignola, Mme Amélie de Montchalin, Mme Cendra Motin, Mme Catherine Osson, M. Xavier Paluszkievicz, M. Jean-François Parigi, M. Hervé Pellois, M. Pierre Person, Mme Bénédicte Peyrol, Mme Christine Pires Beaune, M. François Pupponi, Mme Valérie Rabault, Mme Muriel Ressiguier, M. Xavier Roseren, M. Fabien Roussel, M. Laurent Saint-Martin, M. Benoit Simian, Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas, M. Jean-Pierre Vigier, M. Philippe Vigier, M. Éric Woerth

Excusé. - M. Olivier Serva

Assistaient également à la réunion. – Mme Marie-Noëlle Battistel, M. Guy Bricout, M. Jean-Baptiste Djebbari, M. Didier Martin, M. Denis Masségli, M. Paul Molac, M. Matthieu Orphelin, M. Bertrand Pancher, M. Éric Pauget, M. Alain Perea, Mme Laurianne Rossi, M. Denis Sommer

