

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

22^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du mercredi 17 octobre 2018

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE MME CAROLE BUREAU-BONNARD

1. **Projet de loi de finances pour 2019** (p. 10161)

PREMIÈRE PARTIE (SUITE) (p. 10161)

Rappel au règlement (p. 10161)

Mme Véronique Louwagie

Suspension et reprise de la séance (p. 10161)

Article 19 (*appelé par priorité*) (p. 10161)

M. Thibault Bazin

Mme Lise Magnier

M. Jean-Baptiste Djebbari

M. Matthieu Orphelin

M. Patrick Hetzel

M. Arnaud Viala

M. Jean-Paul Dufrègne

M. Damien Abad

Mme Valérie Lacroute

M. Jean-Louis Bricout

M. Charles de Courson

M. Jean-Louis Masson

M. Éric Coquerel

M. Jean-Noël Barrot

M. Éric Alauzet

M. Pierre-Henri Dumont

M. Marc Le Fur

Mme Émilie Bonnivard

M. Jean-Paul Lecoq

M. Fabien Di Filippo

M. Bruno Millienne

M. Aurélien Pradié

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

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

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances

Rappels au règlement (p. 10172)

M. Marc Le Fur

Mme Véronique Louwagie

Article 19 (*appelé par priorité - suite*) (p. 10172)

Amendements n^{os} 2512, 27, 119, 191, 283, 382, 470, 595, 681, 762, 932, 940, 968, 1212, 1368, 1818, 2048, 2119, 1299, 1664

Amendements n^{os} 34, 528, 682, 978, 1070, 1092, 1148, 1257, 1458, 1466, 1726, 2120

Amendements n^{os} 995, 235, 2208, 1271, 1432, 787, 1912, 763, 2264, 1478, 1479, 1477, 992

Amendements n^{os} 987, 1481, 1476, 1482, 2063, 1928

Amendements n^{os} 1794, 1795, 1433

Amendements n^{os} 1935, 2591

Amendements n^{os} 137, 1665, 389, 1796, 1123, 1124, 2049

2. **Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 10193)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTICE DE MME CAROLE BUREAU-BONNARD

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

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

1

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2019

Première partie (suite)

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la première partie du projet de loi de finances pour 2019 (n^{os} 1255, 1302).

À la demande du Gouvernement, nous examinons par priorité l'article 19, ainsi que les amendements portant article additionnel après cet article.

Rappel au règlement

Mme la présidente. La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour un rappel au règlement.

Mme Véronique Louwagie. Au titre de l'article 58, alinéa 2 du règlement, je demande une suspension de séance de cinq minutes pour que nous puissions faire le point sur le déroulement de nos travaux. Il nous reste 1 800 amendements à examiner. Il s'agirait d'éviter que nous nous retrouvions dans une situation difficile.

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt et une heures trente, est reprise à vingt et une heures quarante.)

Mme la présidente. La séance est reprise.

Nous allons organiser ainsi la présente séance : après les interventions des orateurs inscrits sur l'article, après la présentation de chaque amendement et les avis de la commission et du Gouvernement, nous donnerons la parole à un orateur soutenant l'amendement et à un autre s'y opposant.

Article 19 *(appelé par priorité)*

Mme la présidente. Plusieurs orateurs sont inscrits sur l'article 19.

La parole est à M. Thibault Bazin.

M. Thibault Bazin. Je vous remercie, madame la présidente. Si les marcheurs pouvaient s'asseoir, ce serait bien. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LR. – Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)* C'est une question de respect : soit on commence, soit on ne commence pas.

Mme la présidente. Je suis d'accord, monsieur Bazin, mais quelques députés viennent d'arriver et s'assoient.

M. Thibault Bazin. C'est justement parce qu'ils sont en retard que la discussion de l'article 19 va se prolonger.

Madame la présidente, monsieur le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, monsieur le ministre de l'économie et des finances, monsieur le président de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, monsieur le rapporteur général, mes chers collègues, j'avoue avoir été très heureusement surpris, jeudi dernier, de participer à la suppression de l'article 19 de ce projet de loi. Il me reste à espérer que cet essai sera transformé en séance publique.

En effet, la suppression du taux réduit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques – TICPE – sur le gazole non routier – GNR – aurait une conséquence économique désastreuse dans tout le territoire et sur le secteur du BTP, puisqu'elle entraînerait un surcoût important pour toutes les entreprises utilisant des engins de chantier.

Vous n'êtes pas sans savoir que le marché est tendu et qu'un certain nombre de chantiers sont déjà engagés avec les collectivités locales. Cette mesure, prise brutalement, ne permettrait pas aux entreprises qui dépendent de la commande publique de répercuter la hausse de leurs coûts de production dans les contrats en cours. Une telle mesure ferait passer le litre de gazole de 1 euro à 1,50 euro dès le 1^{er} janvier 2019, et les marges des entreprises pourraient baisser de près de 60 %, dans un secteur qui se caractérise déjà par un très faible taux de marge nette, situé à 2 %.

Une entreprise que je connais bien, puisqu'elle est localisée dans ma commune, a consommé, à la fin du mois de septembre 2018, 500 000 litres de GNR. Une augmentation de 0,46 euro par litre entraîne un surcoût de 230 000 euros en neuf mois et de 307 000 euros dans l'année. À titre de comparaison, son résultat, avant impôt de 2017, était de 497 000 euros. Comment voulez-vous, mes chers collègues, qu'elle puisse répercuter cette augmentation sur ses clients ? C'est intenable.

Si l'article 19 est adopté, vous déstabiliserez toutes les petites et moyennes entreprises du bâtiment et des travaux publics dans nos territoires. Il convient donc, chers collègues, de maintenir l'utilisation du GNR dans l'ensemble des secteurs d'activité aujourd'hui bénéficiaires et, donc, de supprimer purement et simplement l'article 19, particulièrement néfaste pour notre économie. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Lise Magnier.

Mme Lise Magnier. Nous partageons évidemment tous l'objectif de lutte contre les gaz à effet de serre, la pollution et les particules fines, et, à ce titre, l'article 19 serait une bonne idée. Mais nous partageons tous, également, l'objectif affiché par ce Gouvernement d'accompagner les entreprises françaises, de relancer l'économie et de revaloriser le travail. Et, à cet égard, l'article 19 paraît une fausse bonne idée.

Soyons honnête: ce n'est pas en claquant des doigts, comme vous le laissez croire avec cet article, que nous en finirons avec trente ans de politique en faveur du gazole

Mais, surtout, cet article est totalement incompréhensible et orthogonal – comme le dirait notre rapporteur général – avec le virage que vous souhaitez prendre en faveur des entreprises et de l'activité économique de notre pays, pour au moins trois raisons.

Premièrement, cette fausse bonne idée va augmenter le coût du travail et de l'activité dans des secteurs où les marges sont faibles. Vous les mettez face à un mur!

Deuxièmement, cette fausse bonne idée intervient sans aucune consultation préalable et dans un calendrier inadapté. Alors que le secteur du BTP s'est lancé dans une grande opération de communication pour recruter et former des jeunes après des années moroses, comment pourra-t-il créer des emplois si vous augmentez ses charges?

Enfin, cette fausse bonne idée créera des distorsions de concurrence, parce que des entreprises qui réalisent le même type de travaux n'auront pas les mêmes charges, certaines bénéficiant de l'exonération et d'autres non.

Vous auriez dû prévoir une solution moins brutale, une extinction progressive de l'exonération sur les trois ou cinq prochaines années par exemple ou, *a minima*, un accompagnement de la transformation du parc des machines qui fonctionnent au GNR.

Finalement, vous donnez l'impression que, faute d'économies suffisantes réalisées sur les dépenses publiques, vous faites porter l'effort de maîtrise des deniers publics sur les entreprises en cherchant de nouvelles recettes fiscales.

Cet article 19 est une fausse bonne idée. Nous devons le supprimer. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe UDI-Agir.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Avec cet article, nous abordons la question de la fiscalité du gazole non routier qui, vous le savez, concerne essentiellement les activités de la construction, du génie civil, des travaux publics, du secteur ferroviaire ou, encore, du secteur agricole.

La mesure propose de supprimer les régimes spécifiques d'exonération de TICPE pour l'ensemble de ces activités, à l'exception des secteurs ferroviaire et agricole.

Notons qu'aujourd'hui l'écart entre les gazoles, routier et non routier, est de 43 centimes par litre, écart qui est le plus important lorsque l'on compare la fiscalité des deux carburants. En le réduisant, cet article vise à privilégier les sources de carburants non fossiles dans le contexte de l'accélération de la transition énergétique souhaitée par le Gouvernement et soutenue par la majorité.

Par ailleurs, vous le savez, les entreprises en question bénéficieront en 2019 de la transformation du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi – CICE – en allègement de charges, mais aussi du versement du CICE 2018 pour 2019. C'est pourquoi nous soutenons l'article 19.

Mme la présidente. La parole est à M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Je tiens à vous faire partager trois observations.

Avec l'article 19 et les amendements portant article additionnel, nous allons beaucoup parler de la fiscalité écologique et de la montée en puissance de la contribution climat-énergie, dispositif initialement élaboré sous le quinquennat du Président Sarkozy, mis en œuvre sous celui du Président Hollande et poursuivi sous la présidence Macron.

Deuxième observation: aucun d'entre nous, nul économiste ne parvient à prévoir le prix du pétrole. Je vous rappelle que le PLF pour 2018 avait été élaboré avec un prix du baril à 52 dollars et que, en 2018, la moyenne s'est élevée à 72 dollars.

Dernier point: effectivement, lorsque le pétrole est très cher, la question de l'acceptabilité et de la redistribution de la fiscalité carbone se pose dans des termes différents et il semble – nous en discuterons – que nous pourrions trouver des convergences, par exemple, autour du renforcement des mesures de redistribution.

Mme la présidente. La parole est à M. Patrick Hetzel.

M. Patrick Hetzel. Nous avons déjà eu, en commission, un important débat sur cet article, et l'amendement visant à le supprimer a été adopté pour des raisons de fond: tout le monde est évidemment d'accord pour dire qu'il faut préserver notre environnement, mais nous devons aussi tenir compte du contexte économique.

Il est fort dommageable que cet article n'ait donné lieu à aucune concertation avec les milieux professionnels concernés. Cela mérite d'ailleurs une attention toute particulière, parce que le Gouvernement assure régulièrement qu'il a changé de méthode et qu'il lance des concertations, mais, en l'occurrence, les professionnels n'ont pas été sollicités en amont.

Par ailleurs, aucune étude impact n'a été réalisée, alors que les conséquences économiques de cette mesure risquent d'être considérables.

Pour toutes ces raisons, l'adoption de cet article serait éminemment dommageable. Je m'adresse plus particulièrement à M. le ministre de l'économie et des finances: vous nous dites que vous êtes très soucieux de notre économie et de nos emplois, mais vous savez fort bien que le maintien de cet article en l'état, les TPE des territoires ruraux en particulier, comme d'autres entreprises, seront très lourdement

affectées. Vous serez confrontés à un nombre significatif de dépôts de bilan. Est-ce cela que vous voulez ? Est-ce là la *start-up nation* ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Viala.

M. Arnaud Viala. L'article 19, tel qu'il est rédigé, est doublement problématique.

Sur le fond, nous savons tous que nous devons effectuer la transition écologique vers des énergies plus propres et que l'augmentation de la fiscalité est peut-être incitative, mais, pour ce faire, les secteurs économiques touchés n'ont pas de solution alternative. Leur infliger cette peine de cette manière-là, c'est fragiliser leur modèle économique.

Patrick Hetzel a raison : les responsables de PME et de TPE rencontreront des difficultés, en particulier ceux des territoires ruraux qui nous alertent et sont suspendus à la décision que nous allons prendre. Certaines entreprises disparaîtront, d'ailleurs, puisque, en l'absence de marchés, elles ne peuvent répercuter une telle hausse sur leurs clients.

Sur la forme, comment peut-on imaginer qu'une décision aussi lourde de conséquences – il est tout de même question d'une augmentation de 50 % ! – soit prise à la fin de l'année et mise en œuvre dès le 1^{er} janvier 2019, sans qu'il y ait eu de concertation, sans que les entreprises puissent s'y préparer, sans qu'elles puissent adapter leur modèle économique à la nouvelle donne ? C'est inimaginable. Une telle position est intenable.

La commission a voté la suppression de cet article, qui est de retour ce soir en séance, mais nous devons aboutir à une solution cohérente pour que le tissu économique de nos territoires ne soit pas détruit par une décision aussi abrupte.

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

M. Jean-Paul Dufrègne. Nous n'avons pas déposé d'amendement de suppression du présent article qui supprime le taux réduit de la TICPE sur le gazole non routier à l'exception de la profession agricole ainsi que des entreprises ferroviaires. Nous estimons, en effet, que cette niche fiscale ne se justifie pas lorsqu'elle bénéficie à de grandes entreprises du bâtiment ou des travaux publics.

Nous sommes toutefois abasourdis par la brutalité de cette mesure, qui fait totalement abstraction des réalités du terrain, de la situation, par exemple, des milliers de PME du secteur des travaux publics.

M. Thibault Bazin. Il faut la supprimer !

Mme Marie-Christine Dalloz. Il faut être cohérent !

M. Jean-Paul Dufrègne. Pour elles seules, votre mesure entraînera un surcoût de près de 500 millions d'euros, soit l'équivalent de 60 % de leurs marges.

Vous n'avez prévu aucun lissage, aucun seuil. La mesure s'appliquera brutalement dès le 1^{er} janvier prochain : nous sommes dans une caricature de technocratie, de prises de décisions hors sol, décidées au fond d'un bureau de Bercy.

L'environnement, que vous brandissez comme un étendard, n'est qu'un prétexte. Comme en matière de fiscalité du carburant automobile, vous instrumentalisez l'environnement, mais vous n'êtes en réalité guidés que par la volonté de réaliser des économies budgétaires. Le nez sur vos comptes, vous en oubliez d'évaluer les conséquences

sur l'emploi et sur l'activité, mais, aussi, en termes de coûts des travaux pour les collectivités territoriales. C'est une vision comptable à courte vue, le contraire d'une approche économique sérieuse, documentée et réfléchie.

Comment parler d'une politique en faveur de la transition écologique quand seuls 25 % des produits de la TICPE sont fléchés vers l'environnement et quand l'obsession de la réduction des déficits passe avant l'investissement public, qui doit se déployer à grande échelle si l'on veut réussir la transition ?

Il faut enfin sortir de l'illusion que l'on peut faire de l'écologie avec moins de moyens, sans que l'État prenne ses responsabilités ! Le secteur, surendetté, ne le peut pas.

Nous refusons pour notre part de nous laisser enfermer dans une logique où l'État se défausse de sa responsabilité historique, d'un côté en taxant les particuliers et les petites entreprises, de l'autre en cajolant la finance et les plus riches. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Abad.

M. Damien Abad. Cet article assène un coup de massue sans précédent aux entreprises françaises de BTP.

Quelle est la réalité ? Du point de vue de la méthode, force est de constater qu'aucune étude d'impact n'a été réalisée, qu'aucune concertation n'a eu lieu. Manque de chance pour vous : le président de la Fédération française du bâtiment vient de mon département, l'Ain, et il le confirme clairement.

Quelle est la vérité ? Sur le fond, comment peut-on à ce point raser gratis ? On veut récupérer 1 milliard d'euros et on ne se demande pas si cela aura des conséquences sur les entreprises de BTP, si cela aura un impact économique, sur les emplois, sur les PME. Peu importe : ce qui compte, c'est de récupérer 1 milliard sans que cela se voie trop, sans que personne s'en aperçoive.

Quelle est la réalité ? C'est l'économie de la petite et de la moyenne entreprises qui sera victime de cette mesure. La réalité, c'est qu'au-delà des entreprises du BTP, ce sont les collectivités locales qui devront assumer la situation. Nous sommes ici plusieurs élus de la moyenne montagne : les activités de déneigement seront-elles exclues de cette mesure ? Je ne le crois pas.

Ce n'est pas seulement en excluant les activités agricoles ou quelques autres – notamment le secteur ferroviaire – que nous pourrions nous en sortir. Il est grand temps de confirmer la suppression de cet article : il y va de l'avenir du BTP, il y va aussi de l'avenir et de la défense de notre tissu de petites et moyennes entreprises. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Les gazoles non routiers bénéficiaient jusqu'à maintenant d'un tarif réduit de TICPE. Avec ce PLF, le Gouvernement a choisi d'aligner la fiscalité des GNR sur celle des gazoles destinés à la route. Ce n'est pas tant cela que nous lui reprochons, fondamentalement, mais la brutalité de sa décision qui mettra en péril nombre de PME et TPE dans le secteur des travaux publics.

Je vous rappelle quelques chiffres. Aujourd'hui, la TICPE sur les GNR est de 18,82 euros par hectolitre. Dans le cadre de la loi de programmation pluriannuelle, vous avez prévu pour 2019 un tarif de 21,28 euros. Il y a encore quelques semaines, les entreprises concernées s'attendaient donc

simplement à une légère hausse de 2 à 3 euros. Or, monsieur le ministre, cette décision fera grimper le montant de la TICPE à 64,76 euros par hectolitre.

Ainsi, dans moins de trois mois, les entreprises de travaux publics verront le montant de la TICPE non pas seulement augmenter, ou même doubler, mais tripler.

M. Jean-Marie Sermier. C'est insensé!

Mme Valérie Lacroute. Comment voulez-vous que des entreprises dont les outils de travail sont les engins de chantier – qui fonctionnent au carburant – puissent s'adapter d'ici au 1^{er} janvier prochain? Comment les PME et TPE qui constituent ce secteur sont-elles censées absorber une hausse aussi brutale en quelques semaines?

En fait, certaines seront contraintes de déposer le bilan ou de répercuter cette hausse sur le consommateur final, qu'il s'agisse de particuliers ou de collectivités territoriales. Une fois de plus malmenées, celles-ci seront elles aussi indirectement touchées.

Si vous voulez faire de la fiscalité verte, monsieur le ministre, faites-le, mais faites le bien, pas simplement pour augmenter les recettes fiscales de l'État! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Louis Bricout.

M. Jean-Louis Bricout. On peut comprendre qu'un outil fiscal soit nécessaire pour faire avancer la cause écologique, mais on se rend compte que se pose un problème d'acceptabilité de cette fiscalité. Pour les citoyens, l'augmentation du gazole à la pompe soulève déjà de gros problèmes de pouvoir d'achat, et l'on se heurte au mur des réalités sociales. Les collectivités locales, quant à elles, se heurtent à des difficultés budgétaires – désherbage manuel, demain, avec la suppression des emplois aidés. Enfin, les entreprises risquent de se heurter à d'importants changements de métiers.

Plus globalement, nous avons besoin d'une fiscalité écologique beaucoup plus redistributive et qui contribue à rendre les choses acceptables.

En l'occurrence, vous proposez une mesure inacceptable car trop brutale : 43 centimes d'écart par litre, cela a évidemment des incidences importantes sur les marges dans le secteur du BTP : les prix augmenteront pour le consommateur final, collectivités ou particuliers.

C'est un coup dur pour tout le secteur du bâtiment. Une telle situation est inacceptable. Il faut revoir ce principe d'une fiscalité trop punitive, trop dure pour les entreprises, pour les particuliers, pour les collectivités.

Mme la présidente. La parole est à M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. En lisant l'article 19 de ce projet de loi de finances, tout le monde s'est demandé pourquoi le Gouvernement voulait priver une très large partie de ses actuels bénéficiaires du tarif réduit de TICPE sur le gazole, et à hauteur de 1 milliard d'euros – ce qui n'est pas une petite somme!

L'exposé des motifs évoque deux raisons. Premièrement, cette disposition servira à financer les mesures fiscales de la loi pour la croissance et la transformation des entreprises – PACTE. Je ne savais pas que l'on affectait une recette à une dépense! La loi PACTE doit se financer dans le cadre de l'ensemble des recettes publiques, et l'ensemble des mesures

fiscales votées dans la loi PACTE représente environ 1 milliard d'euros. La deuxième raison est d'ordre environnemental : il s'agit de mettre fin à une « dépense fiscale inefficace et peu vertueuse en matière environnementale ».

J'aimerais vous poser quelques questions, messieurs les ministres. Tout d'abord, pourquoi maintenez-vous le taux réduit dans le secteur ferroviaire, qui représente 6 % de la mesure? Chacun sait que les locomotives au diesel sont une catastrophe et les rapports de la Cour des comptes l'ont montré.

M. Jean-Paul Lecoq. C'est vrai!

M. Charles de Courson. C'est l'une des sources de pollution les plus importantes. Or vous maintenez l'exonération dans ce secteur : expliquez-nous la cohérence de ce choix!

Deuxièmement, l'exposé des motifs ne dit presque rien sur les conséquences économiques de cette mesure. On nous explique que ce n'est pas grave, puisque cela ne représente que 0,8 % du chiffre d'affaires de la branche du bâtiment et des travaux publics. En réalité, mes chers collègues, cela représente 500 millions d'euros, alors que le bénéfice après impôt de l'ensemble de la branche est de 900 millions. C'est considérable! Et c'est tout à fait incohérent.

M. Damien Abad. C'est vrai!

M. Charles de Courson. Nous venons en effet de voter une loi pour l'évolution du logement, de l'aménagement et du numérique – ELAN – dans laquelle nous avons pris des mesures pour réduire le coût de la construction. Or, avec cette mesure, vous augmentez ce coût!

Permettez-moi de vous poser une question d'ordre économique. Est-ce que les secteurs impactés pourront répercuter ce surcoût sur des contrats existants, qui sont parfois des contrats pluriannuels? Nous aurons l'occasion de revenir sur cette question à l'occasion de l'examen de nos amendements, mais je crains que la réponse ne soit négative.

Mme la présidente. Merci de conclure, cher collègue.

M. Charles de Courson. Quant à l'absence de concertation, elle est totale, puisque vous avez simplement informé les branches professionnelles de votre décision. Ce n'est pas ce qu'on appelle consulter les gens. La commission des finances a voté contre cette mesure et je souhaite que nous suivions son avis. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UDI-Agir.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Louis Masson.

M. Jean-Louis Masson. Monsieur le ministre de la transition écologique et solidaire, je comprends votre volonté d'accélérer la transition énergétique, mais, avec tout le respect que j'ai pour vous, je vous invite à prendre votre temps. Tenez compte de l'environnement socio-économique et ne faites pas de l'écologie une politique punitive!

La suppression du taux réduit de TICPE sur le gazole non routier représente une augmentation d'impôts de près de 700 millions d'euros pour la filière des travaux publics. Les 8 000 entreprises concernées verront, de fait, leur marge baisser de 60 %, alors que ce secteur se caractérise déjà par un faible taux de marge net. Certaines PME risquent de ne pas y survivre.

Par ailleurs, cette mesure fiscale entraînera aussi, à budget constant, une baisse significative du volume d'investissement des collectivités locales dans les infrastructures, si cette hausse

est répercutée sur les prix. Il y a, dans ma circonscription, une carrière et plusieurs entreprises de BTP, dont la survie est menacée par cette hausse brutale de la TICPE.

Pour ces raisons, il me semble nécessaire de supprimer l'article 19 de ce projet de loi de finances. Je rappelle d'ailleurs que, dans sa grande sagesse, la commission des finances a voté la suppression de cet article.

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

M. Éric Coquerel. Chers collègues, vous nous dites que tout cela est trop brutal, qu'il faut que nous prenions notre temps... Vous semblez ne pas vous rendre compte que nous n'avons pas le temps! La terre est en train de brûler sous nos pas et le climat est en train de se dérégler à une vitesse telle que les catastrophes comme celle que l'Aude a connue risquent de devenir habituelles dans les années à venir. On ne peut pas déplorer le dérèglement climatique et, dans le même temps, refuser de prendre des décisions qui, même si elles sont problématiques d'un point de vue économique, ont un caractère d'urgence.

M. Jean-Marie Sermier. C'est l'écologie punitive!

M. Éric Coquerel. L'article 19 n'est pas parfait et nous proposerons des amendements pour taxer le kérosène, pour taxer davantage les entreprises qui polluent davantage, ou pour avantager le fret ferroviaire par rapport au transport routier. Mais supprimer cet article, comme certains d'entre vous le demandent, ce serait reculer, alors qu'il ouvre la voie et doit nous permettre de réduire nos émissions de gaz à effet de serre.

S'agissant des aides aux entreprises du BTP, nous disons depuis longtemps que le CICE, qui a consisté à distribuer des aides aux entreprises sans aucune contrainte et sans aucun fléchage, était une stupidité. Bien sûr qu'il faut aider les entreprises qui sont soumises à la concurrence internationale, bien sûr qu'il faut construire des logements sociaux et fournir des bons de commande au secteur du BTP, mais ne commençons pas à dire que cette taxe sur le gazole est problématique et qu'il faut que nous prenions notre temps! C'est une façon ancienne de faire de la politique, qui ne tient pas compte de l'urgence à laquelle nous faisons face aujourd'hui. Nous voterons cet article et nous proposerons des amendements pour l'améliorer. Nous avons bien conscience qu'il n'est pas satisfaisant, mais, ne pas le voter, ce serait un recul considérable, et un très mauvais signal.

M. Jean-Louis Bourlanges. Très bien!

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Noël Barrot.

M. Jean-Noël Barrot. Le ministre l'a rappelé tout à l'heure : soit la maison brûle, soit elle ne brûle pas. Si elle brûle, nous ne devons pas attendre. Et, comme l'a dit à l'instant notre éminent collègue Jean-Louis Bourlanges, il est déjà plus tard que tu ne le croyais.

Cette mesure aura effectivement des effets économiques. L'étude d'impact indique, cela a été rappelé, que la consommation de gazole non routier représente 0,8 % de la valeur de la production du secteur du BTP. Mais d'où viennent les principales difficultés de ce secteur?

Certes, les variations du prix du pétrole engendrent un certain nombre de difficultés et poussent d'ailleurs ces entreprises à essayer de réduire leur dépendance à ces variations.

Mais ce qui plonge un certain nombre de ces PME et de ces TPE dans les difficultés financières, les menant parfois à la faillite, ce sont avant tout les problèmes de trésorerie.

Qu'avons-nous fait pour régler ces problèmes de trésorerie? Dès la promulgation de la loi PACTE, ce sera la fin des ordres de service à zéro euro, qui ont conduit un certain nombre de TPE et de PME du secteur des BTP à la faillite. Dès la promulgation de la loi PACTE, un système d'affacturage inversé permettra aux PME qui travaillent pour l'État ou pour les collectivités de percevoir immédiatement le fruit de leur travail. Enfin, dès le mois de décembre de cette année, le montant minimal d'avances qui sont versées par l'État aux entreprises avec lesquelles il travaille sera relevé de 5 à 20 %, tandis que la retenue de garantie sera abaissée de 5 à 3 %.

Ces mesures étaient attendues par les PME et les TPE du secteur du bâtiment et des travaux publics. En les prenant, nous les aidons à résoudre les difficultés financières qu'elles pouvaient rencontrer, sans toutefois les décourager de se lancer dans la transition écologique. C'est pour toutes ces raisons que le groupe du Mouvement démocrate et apparentés s'opposera à la suppression de cet article. (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM.*)

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

M. Éric Alauzet. Reconnaissons que les entreprises ont bien plus de difficulté avec l'évolution du prix du baril de pétrole qu'avec la contribution climat énergie, comme elles auront bien plus de problèmes avec les conséquences du changement climatique qu'avec l'augmentation de la contribution climat énergie. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Jean-Marie Sermier. C'est la double peine!

M. Éric Alauzet. Si ce n'est pas demain, ce sera après-demain. Vous êtes d'accord avec nous, mais ce n'est jamais le bon moment! Nous, nous pensons qu'il faut agir maintenant. Si nous ne faisons rien, nous en porterons la responsabilité. Je salue Éric Coquerel pour les propos qu'il vient de tenir. Je critique assez souvent le groupe auquel il appartient pour saluer le courage dont il vient de faire preuve. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*) Demain, personne n'échappera à la contribution climat énergie, pas plus les aéronefs, que les bateaux ou les paysans. Personne n'y échappera, vous le savez. C'est seulement une question de temps.

M. Thibault Bazin. Avec quelle compensation?

M. Éric Alauzet. Ce qu'il faut, c'est trouver les moyens d'accompagner les uns et les autres : c'est sur ces questions que les Français nous attendent. La brutalité n'est que la conséquence de l'incurie et du temps que nous mettons à prendre des décisions. Et la punition sera bien plus sévère que celle que vous contestez aujourd'hui.

La question que nous devons nous poser, c'est celle de l'utilisation de la contribution climat énergie.

M. Jean-Paul Dufregne et M. Jean-Louis Bricout. C'est une vraie question!

M. Éric Alauzet. C'est vrai, monsieur de Courson, qu'il n'y a pas d'affectation, mais si nous avons de nouvelles recettes dans nos caisses, comment allons-nous les utiliser? Il y a trois façons de les utiliser – pour l'économie, pour le social et pour l'environnement –, et ces trois domaines peuvent bénéficier aux entreprises.

Dans le CICE, la contribution climat énergie a permis de financer la baisse de cotisations sociales et salariales. On peut donc faire de l'économie avec la contribution climat énergie, au bénéfice des entreprises, lesquelles, d'ailleurs, ont déjà bénéficié de la contribution climat énergie payée par les ménages.

On peut aussi décider d'une affectation environnementale au bénéfice des entreprises, en les aidant par exemple à renouveler leur matériel, leurs moteurs, leurs camions, en faisant par exemple du sur-amortissement. Voilà un exemple d'affectation écologique.

On peut enfin, à une époque où le prix du pétrole augmente beaucoup, faire de la restitution ou de la compensation. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre-Henri Dumont.

M. Pierre-Henri Dumont. Depuis notre élection il y a presque dix-huit mois, la majorité n'a que quelques mots à la bouche : compétitivité, baisse de charges, baisse d'impôt... Et nous en sommes heureux ! (« Ah ! » *sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

Mme Danièle Obono. Ah ! La droite parle à la droite !

M. Pierre-Henri Dumont. Il y avait urgence à faire des ordonnances pour réformer le code du travail. Il y avait urgence à baisser des seuils. Il y avait urgence à faire la loi PACTE. Et là, tout d'un coup, il y a une urgence différente...

Mme Amélie de Montchalin. L'urgence climatique !

M. Pierre-Henri Dumont. ...celle de faire payer 700 millions d'euros supplémentaires aux entreprises du bâtiment et des travaux publics. Je ne comprends pas très bien ce que vous voulez faire... Vous donnez d'une main aux entreprises ce que vous leur retirez de l'autre, comme le Président de la République, qui dit qu'il ne peut donner que ce qu'il a pris auparavant. Est-ce vraiment ce que vous cherchez à faire avec ce projet de loi de finances ? Je ne l'espère pas, parce que, au cours des années, j'ai vu des entreprises de travaux publics disparaître dans ma circonscription. Certaines de celles qui ont tenu retrouvent le chemin de la croissance. Elles font très peu de marges et ont quelques commandes publiques, de la part des communes, qui sont les principales pourvoyeuses de travaux publics en France, des EPCI et du bloc communal.

Or, avec cette augmentation de taxes, vous allez faire peser une charge supplémentaire sur ces communes, qui, demain, ne pourront plus investir. Et la fin des investissements, c'est la mort des communes. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Bruno Questel. Arrêtez votre cinéma !

M. Pierre-Henri Dumont. C'est la réalité, mes chers collègues. Il y a une urgence écologique, nous ne la nions pas, mais je suis étonné de voir que l'écologie, pour vous, c'est toujours, tout le temps, une écologie punitive. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Nous sommes résolument contre cet article 19, parce que la hausse du gazole non routier est considérable – 40 centimes par litre, soit 50 % d'augmentation –, qu'elle n'a pas été négociée et qu'elle est brutale.

Je donnerai un exemple très concret : dans ma circonscription est établie une PME de 300 salariés. Le coût de cette mesure, pour elle, sera de 3 millions d'euros. Cette entreprise partage son activité entre les travaux publics et les carrières. Dans les carrières, d'énormes machines exigent de l'énergie, qu'on le veuille ou non. On a besoin de pierres, pour la construction, et on ne veut pas qu'elles coûtent trop chères, pour que la construction reste accessible. Vous allez prendre à cette entreprise l'équivalent de 3 millions d'euros. Par ailleurs, il n'y a pas d'alternative à l'utilisation de ces grandes machines : on ne peut pas les remplacer par des moteurs électriques, car ils ne sont pas à l'échelle.

Un autre secteur, dont on n'a pas parlé, va souffrir de votre mesure : je veux parler du secteur agro-alimentaire, et en particulier de la viande. La viande, c'est la filière froid. Or les remorques frigorifiques qui transportent la viande fonctionnent grâce à du gazole non routier : on va donc aussi faire payer l'agroalimentaire, et spécialement la filière viande, qui n'en a pas besoin en ce moment.

Mes chers collègues, pour toutes ces raisons, je vous invite à la plus grande réflexion. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Émilie Bonnivard.

Mme Émilie Bonnivard. Je souhaite appeler votre attention sur les départements et les territoires de montagne dont les charges liées à l'entretien des routes sont déjà beaucoup plus lourdes que celles des collectivités de plaine, en raison des variations de température qui peuvent provoquer des éboulements sur les routes ou bien des affaissements.

Par cet article, vous faites peser une charge supplémentaire considérable sur un service public essentiel, le déneigement assuré par les départements et les communes. Ceux situés le plus en altitude seront les plus pénalisés. Les communes pourraient être alors tentées de se rabattre sur des engins moins performants qui dégraderaient le service de viabilité hivernale et la sécurité de nos concitoyens.

Ainsi, Bonneval-sur-Arc, commune classée défavorisée au cœur du parc de la Vanoise, dispose de l'une des plus grosses fraises à neige du pays, pour ouvrir l'unique route qui la relie au reste de la vallée, dans un secteur avalancheux, où la hauteur à déneiger l'hiver dernier atteignait les sept mètres. Je suis certaine que vous aurez vu des photographies.

Avec cette mesure, vous prenez en otage ces communes de montagne, ces départements, qui rencontrent déjà de nombreux handicaps. Je doute que vous puissiez proposer aujourd'hui des alternatives fonctionnant à l'électricité ou à un autre type d'énergie pour ces machines dont le besoin en puissance est très élevé. Cela représente, pour le département de la Savoie, des centaines de milliers d'euros supplémentaires. L'État compensera-t-il cette inégalité qu'il crée, du fait de cette nouvelle charge pour les territoires de montagne ?

Enfin, je voudrais évoquer un autre secteur économique essentiel à l'attractivité touristique de notre pays et des territoires de montagne, durement touché lui aussi : les domaines skiables. L'augmentation de la facture du gazole pour toutes les activités de damage représente 20 % du bénéfice moyen de ces entreprises que vous allez pénaliser dans un secteur

ultra-concurrentiel. Vos mesures affecteront la compétitivité de ce secteur, sans aucune alternative technologique possible à ce jour.

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

M. Jean-Paul Lecoq. Je suis en général favorable aux actions menées en faveur de l'environnement, car il y a urgence à changer le système. Notre système capitaliste s'oppose à la protection de l'environnement et de la planète. Que tous ceux qui appellent à agir en urgence et s'alarment que la maison brûle, osent enfin changer le système ! Osez changer la course au profit contre une course pour l'environnement. Osez-le !

Je voudrais vous expliquer les conséquences de l'adoption de cet article sur le port du Havre, pour ne citer que cet exemple, à commencer par son coût : 5 millions d'euros par an ! Alors que le port du Havre essaie de soutenir la concurrence du port de Rotterdam, il sera pénalisé par un handicap supplémentaire de 5 millions d'euros. Quand on instaure une telle taxe punitive, c'est pour inciter à utiliser l'alternative des engins vertueux. Le Gouvernement a-t-il seulement prévu de créer des industries qui fabriqueraient des engins susceptibles de remplacer ceux qui existent ? De rouler sans diesel ? M. de Courson posait lui-même la question : a-t-il seulement prévu de taxer ces locomotives diesel qui appartiennent, non pas à la SNCF, mais à des sociétés privées, non contrôlées ? La SNCF dispose de son propre service de contrôle, pas les autres – j'ai vérifié –, mais vous ne les taxez pas.

Sans alternative, vous ne pouvez imposer une telle contribution.

C'est vrai, la maison brûle et il faut changer le système de toute urgence. Il y a quelques mois, la cimenterie du Havre a dû fermer. La craie, extraite de la carrière, était acheminée sur tapis roulant électrique jusqu'à la cimenterie pour fabriquer du clinker, que l'on transformait ensuite en ciment. À présent, le clinker est fabriqué au Maroc, en Grèce et au Portugal ! Il est transporté jusqu'au Havre par des bateaux propulsés par des moteurs diesels, puis transféré dans des camions qui empruntent le pont de Normandie. Est-ce cela, une politique écologique ? Non, mais vous n'avez rien fait pour nous aider à conserver la cimenterie ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Fabien Di Filippo.

M. Fabien Di Filippo. Avec cet article qui tend à supprimer le taux réduit de TICPE pour le gazole non routier, vous offrez un nouvel exemple des incohérences du fameux « en même temps » macroniste et de l'écart abyssal entre votre discours et vos actions. Vous menez la politique des trois *i* : illisible, inefficace et irresponsable.

Illisible en ce que vous, M. Le Maire en tête, n'avez que le terme compétitivité à la bouche. En l'espèce, la hausse de 50 % du prix du gazole non routier représente pas moins de 700 millions d'euros de taxes supplémentaires. Cette mesure pénalisera directement et indirectement un certain nombre de secteurs. C'est irresponsable. Quel secteur pourrait voir ses marges laminées de 60 % sans que soient pénalisés l'activité et l'emploi, notamment dans nos territoires, comme l'a très bien expliqué Mme Bonnard ?

Votre politique est inefficace. Vous prétendez préserver l'environnement : vous êtes tellement malin et vous comprenez tellement mieux que tout le monde ! Hélas, en

explosant la trésorerie et les marges de ces entreprises, vous ruinez l'investissement et empêchez le renouvellement de matériel, ce qui obligera ces entreprises à conserver plus longtemps des véhicules plus polluants.

En pénalisant la compétitivité des entreprises, en particulier celles de travaux publics, vous n'aurez ni les emplois ni réduction d'émission de CO₂. Le pays, son économie et la planète ne vous remercient vraiment pas ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Millienne.

M. Bruno Millienne. Je vous ai tous écoutés avec attention et je comprends la problématique. À bien vous entendre, nous pourrions tout autant proposer cette mesure dans deux mois, dans six mois, dans deux ans, dans cinq ans : il y aura toujours une bonne raison de la refuser.

Or nous ne pouvons plus attendre. Je remercie d'ailleurs M. Coquerel pour son intervention. Je suis désolé, nous ne pouvons plus attendre. Vous trouverez toujours une raison pour ne pas engager la transition énergétique et écologique. Cette mesure sera peut-être contraignante, mais elle le sera pour tout le monde dans très peu de temps. Tout le monde y passera, car nous n'avons plus le choix. Nous ne pouvons plus mentir aux Français, commençons dès maintenant.

M. Fabien Di Filippo. Vous circulez à vélo ? C'est l'Assemblée qui paie votre gazole !

Mme la présidente. La parole est à M. Aurélien Pradié.

M. Aurélien Pradié. Depuis tout à l'heure, vous essayez, mesdames et messieurs de la majorité, de nous convaincre que vous seriez courageux face à l'urgence climatique, et que cette mesure serait courageuse. C'est faux. Au fond, vous vous emparez du sujet par l'angle le plus facile, le plus punitif. Une mesure véritablement courageuse serait...

M. Jean-Paul Lecoq. De changer le système !

M. Aurélien Pradié. ...de mesurer les conséquences économiques et de les compenser, pour tous les secteurs concernés, y compris les collectivités. Opter pour ce choix budgétaire, dans le cadre du budget de la nation, serait une véritable mesure courageuse. Préférer une mesure qui pèse sur les entreprises et les collectivités est lâche.

Ayez le courage d'organiser la transition ! Il est tellement plus facile de surfiscaliser, d'alourdir les pénalités à l'encontre de ceux qui n'ont pas le choix d'agir autrement, que de mettre en place une filière qui permette de remplacer les outils industriels polluants.

Il faut dégonfler cette petite montgolfière que vous faites voler depuis tout à l'heure. Cette mesure n'est pas courageuse, mais lâche.

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Giraud, rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.

M. Joël Giraud, rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Je me permets d'intervenir maintenant, ce qui me dispensera de reprendre la parole lors de la discussion des amendements.

Dans son rapport de septembre 2016, consacré à l'efficacité des dépenses fiscales relatives au développement durable, la Cour des comptes soulignait que « les dispositions de détaxe du carburant restent largement orientées vers le

soutien aux secteurs économiques concernés, au détriment de leur impact sur l'environnement ». Cette dépense fiscale représente certes un coût budgétaire, mais elle a aussi un coût environnemental.

C'est vrai, la mesure proposée dans cet article pèsera sur un certain nombre de secteurs. Certains ont évoqué les dameuses dans les stations de ski, d'autres le problème de la construction et des engins non substituables. Gardez à l'esprit que ces 950 millions d'euros sont à répartir entre plusieurs milliers d'entreprises sur le territoire. Je constate surtout que nous avons tous des idées préconçues. Ainsi, aujourd'hui, des stations comme Val Thorens ou Peyragudes, dans les Pyrénées, ont acquis des dameuses hybrides. Nos voisins, en particulier la Suisse, utilisent des engins de chantier électriques, jusqu'à 800 chevaux ! Nous n'en voyons pas souvent en France.

Il est temps de prendre le virage. La suppression de cet avantage fiscal, qui s'inscrit dans la droite ligne des engagements pris par le Président de la République devant les Français, nous permettra de nous conformer aux exigences européennes en matière d'émission de CO₂.

Je demanderai simplement aux ministres de l'économie et de la transition écologique d'accompagner ce virage technologique, important en termes d'innovation et de recherche, pour que la mutation s'opère dans les meilleures conditions possibles. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le président de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.

M. Éric Woerth, président de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Par cette mesure, vous infligez à l'économie et aux ménages un choc fiscal considérable mais qui n'est pas nécessaire. Nous devons conserver la trajectoire, mais sa pente est trop rude. Compte tenu du contexte, vous devez marquer une pause. Vous voulez prélever, sur deux ans, près de 8 milliards d'euros sur les entreprises et les ménages. S'ils étaient consacrés à la transition énergétique, on pourrait se dire que ça vaut le coup, que c'est une bonne idée, même si la France n'est pas un pays excessivement carboné par rapport à d'autres. Heureusement que nous avons conservé une industrie nucléaire. Nous ne sommes pas les Allemands, ni les Indiens, ni les Américains. Relativisons la part de responsabilité de la France à l'échelle de la planète.

Vous proposez une mesure de rendement budgétaire, et non environnementale. Seuls 25 % des recettes seront alloués à la transition énergétique, tandis que le reste le sera au budget, c'est-à-dire ailleurs. Ce n'est qu'une mesure budgétaire déguisée sous de bons sentiments. Soit vous basculez l'intégralité du produit vers la transition énergétique, et nous pouvons en discuter, soit vous accordez une pause aux contribuables pour alléger ce choc fiscal.

L'objectif de 8 milliards d'euros est excessif. Soyons raisonnables et gelons cette mesure, afin que les ménages et les entreprises respirent enfin, à hauteur de 3,3 milliards d'euros cette année. À défaut, le choc sera contre-productif.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. L'article 19 renvoie à de nombreux sujets qui se rapportent à la fiscalité écologique. Je tiens à

rappeler nos principes d'action. Pour avoir été député durant deux mandats, pour avoir siégé à la commission des finances, pour avoir présidé l'Assemblée nationale, je peux vous assurer que j'ai assisté à de nombreux débats autour de la fiscalité écologique ! Pour en parler, on en a parlé ! D'ailleurs, sous Nicolas Sarkozy, il avait été proposé de créer une taxe carbone, ce que j'avais soutenu, même si j'appartenais à l'opposition. Cette mesure avait été adoptée, avant d'être invalidée par le Conseil constitutionnel en raison des différences de traitement entre les particuliers et les entreprises, et entre les entreprises elles-mêmes. Le projet fut repris par la majorité qui a suivi, laquelle a fixé un taux et le principe de progressivité. L'année dernière, nous avons conforté cette mesure par le vote d'une trajectoire. Il fallait clarifier la situation pour que les Français ou les entreprises puissent anticiper, s'adapter.

Vous dites que cette mesure ne serait que punitive. Ces arguments sont sans fin, comme je l'ai répété hier en commission du développement durable. Bien sûr, dans un monde idéal, nous préférierions tous baisser les impôts, les taxes, voire les supprimer. Hélas, nous n'aurions plus alors de recettes pour financer un certain nombre d'actions.

La première partie d'un projet de loi de finances sert à déterminer la finalité des impôts et des taxes. Nous assumons ce que nous avons voté l'année dernière, ici : nous préférons taxer la pollution plutôt que le travail.

Nous avons voté des mesures pour baisser les impôts et taxes sur le travail. Comme le Gouvernement est appuyé par une majorité responsable, il ne promet pas des baisses d'impôts dans tous les domaines,...

M. Jean-Paul Lecoq. Uniquement pour les riches !

M. François de Rugy, ministre d'État. ...qui ne seront jamais compensées, sauf s'il décide de baisser toutes les dépenses.

Certains ont évoqué à juste titre, à propos de l'article 19, le secteur du BTP, que je connais bien pour avoir rencontré ses responsables depuis des années : il vit de la construction grâce à des investissements privés et publics, ou des travaux d'amélioration des logements grâce à des investissements privés soutenus par des mesures comme le crédit d'impôt transition énergétique : 1 milliard d'euros voté l'année dernière. Ce chiffre sera dépassé en 2018 – M. le ministre de l'économie et des finances pourra vous le confirmer –, car le montant initialement prévu des crédits d'impôts est souvent dépassé.

Monsieur le président de la commission des finances, je comprends le jeu de rôles, tout à fait normal, entre la majorité et l'opposition : il faut toutefois que nous nous accordions sur les chiffres. Nous pouvons parler de la fiscalité sur le carbone, les carburants et le gazole non routier. Nous pouvons également parler du nucléaire, mais ce n'est pas le sujet. Vous savez comme moi que l'électricité est moins taxée en France que les carburants, tout simplement parce qu'elle est moins carbonée. C'est un choix tout à fait logique.

Le budget du ministère de la transition écologique et solidaire s'élève à 34 milliards d'euros. La fiscalité qui est prélevée sur la pollution, notamment celle due au carbone, alimente ce budget – elle en alimente d'autres. Or le projet de loi de finances augmente ce budget de 1 milliard. Il n'est pas encore voté, mais je compte bien que vous le voterez. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*) C'est du concret.

La prime à la conversion pour les véhicules, qui a été adoptée il y a exactement un an, connaît un succès inespéré – ne boudons pas notre plaisir, puisqu'on parle plus souvent des dispositifs qui ne fonctionnent pas. Cette mesure, qui avait été annoncée durant la campagne électorale, a été présentée aux Français et débattue. Certains l'ont sûrement critiquée à l'époque. Il se trouve que la majorité qui a été élue sur ce programme l'a mise en œuvre dès le premier exercice budgétaire. Le Gouvernement ne l'a pas remise à plus tard en prétextant son coût. J'en ai vu passer des dispositifs instaurant des primes : pour la première fois, il concerne à la fois les véhicules neufs et d'occasion, afin de permettre aux ménages les plus modestes de changer de véhicule.

M. Jean-Louis Bricout. Vous êtes hors sujet !

M. Marc Le Fur. Parlez de l'article 19 au lieu de nous asséner un discours de politique générale !

M. Fabien Di Filippo. C'est le futur Premier ministre ?

M. François de Rugy, ministre d'État. Nous prévoyons des mesures concrètes pour accompagner la transition écologique. L'objectif visé était de 500 000 véhicules en cinq ans, soit 100 000 par an. Je ne peux pas vous donner de chiffre exact, puisque nous ne sommes pas encore à la fin de l'année, mais il dépassera certainement 250 000. Plus de la moitié de l'objectif est atteint, parce que les Français se sont saisis du dispositif, ce qui signifie qu'il correspond à leur attente. Il permet, en l'occurrence, à plus de 250 000 personnes cette année d'acheter un véhicule moins polluant.

M. Thibault Bazin. Qu'est-ce que votre dispositif offre aux travailleurs du BTP ?

M. Fabien Di Filippo. Les futurs chômeurs vous remercient !

M. François de Rugy, ministre d'État. Une voiture qui pollue moins est une voiture qui consomme moins, et une voiture qui consomme moins est une voiture qui coûte moins cher puisqu'elle permet de verser moins de taxes sur les carburants. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*) Il faut être logique.

M. Aurélien Pradié. Parlez du sujet !

M. François de Rugy, ministre d'État. Monsieur Pradié, cela ne vous plaît pas que j'évoque ce sujet. Je suis prêt à me rendre dans votre département : nous irons faire du porte à porte pour rencontrer les habitants. Je suis certain que nous croiserons des Français qui ont bénéficié de la mesure, puisque 95 % des bénéficiaires habitent en dehors de l'Île-de-France. Il faudra remiser toutes vos accusations habituelles sur les politiques qui sont menées en faveur des bobos parisiens. Il vous faudra changer de disque. Je le répète : 95 % des bénéficiaires de ce dispositif habitent en dehors de l'Île-de-France, 70 % sont des ménages non imposables et 80 % des véhicules qui sont mis à la casse sont de vieux véhicules diesels. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*) C'est du concret, et c'est le concret qui intéresse les Français, même s'il ne vous plaît pas que je vous en parle. Si nous avons été élus, c'est pour conduire cette transformation, et nous l'assurons.

Mesdames et messieurs les députés, je salue le courage de ceux qui ont voté ces mesures l'année dernière en annonçant clairement la trajectoire, sans rien dissimuler de la politique qui serait suivie l'année suivante. C'en est fini du temps où l'on faisait de grands discours, où l'on s'interrogeait sur le prix du carbone, où l'on organisait des colloques, où l'on réfléchissait à d'éventuels quotas, à d'éventuelles taxes, et où,

en définitive, on n'agissait pas. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM. – Exclamations sur les bancs du groupe LR.*) J'en ai vu des colloques, j'en ai vu des débats, j'en ai vu des annonces, et on ne faisait rien ! Nous, nous agissons.

M. Marc Le Fur. Ce n'est pas le débat !

M. François de Rugy, ministre d'État. Monsieur Le Fur, nous nous connaissons depuis longtemps. Vous avez même évoqué, dans votre intervention, ce que vous avez appelé le retour de la taxe poids-lourds. Alors que ce n'est pas le sujet, vous vous employez à agiter les esprits sur cette question en Bretagne. Nous sommes tous les deux bretons : nous savons donc ce qui se passe en Bretagne. Il est normal que je fasse une réponse globale.

M. Thibault Bazin. Il n'est pas normal, en revanche, de faire des attaques personnelles.

M. François de Rugy, ministre d'État. Je ne cherche pas à saucissonner les problèmes. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Aurélien Pradié. Vous faites le numéro pour la majorité !

Mme la présidente. M. le ministre d'État prend le temps qu'il souhaite pour répondre.

M. François de Rugy, ministre d'État. Il faut détendre l'atmosphère, monsieur Pradié. Lorsque j'étais au fauteuil de la présidence, j'ai supporté beaucoup de vos propos : maintenant, supportez les miens. (*Plusieurs députés du groupe LaREM se lèvent et applaudissent. – Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Fabien Di Filippo. Il se met au niveau de sa majorité !

M. François de Rugy, ministre d'État. J'ai déjà évoqué le choix entre taxer le travail ou taxer la pollution : je suis certain, monsieur le président de la commission des finances, que vous confirmerez ces chiffres. Le projet de loi de finances pour 2018 – je le dis aux Français, il n'est pas question de leur mentir –,...

M. Fabien Di Filippo. Surtout vous !

M. Antoine Herth. C'est un expert qui parle !

M. François de Rugy, ministre d'État.

...prévoit 1,8 milliard de recettes supplémentaires en provenance de la taxe carbone et de la TICPE, dont 900 millions pour le gazole non routier. Mais il prévoit également une baisse de la taxe d'habitation à hauteur de 3,2 milliards. Nous aimons mieux taxer la pollution que le logement. C'est important, de se loger : or, qu'on soit locataire ou propriétaire, on paie la taxe d'habitation. Il n'existe aucun trésor caché. Il n'y a pas d'argent sous le tapis.

M. Jean-Paul Lecoq. Sauf pour les riches. Vous avez choisi votre camp : c'est celui des jets privés que vous entretenez.

M. François de Rugy, ministre d'État. Il faut être concret : nous cherchons à équilibrer les budgets, sans y être, du reste, encore parvenus. Nous choisissons les recettes et les dépenses. Lorsque des députés, il est vrai moins nombreux sur ces bancs, affirmaient qu'on n'en faisait pas assez sur le climat, la transition écologique et la transition énergétique, ils évoquaient non seulement le carbone, mais également les niches fiscales anti-écologiques – de nombreux rapports ont été rendus sur le sujet. Ils dressaient une liste, faisaient des

additions, tiraient des sommes : dans la liste figuraient les réductions accordées à certains secteurs, notamment en matière de gazole non routier.

Bien sûr, nous préférierions ne pas avoir à augmenter cette taxe. M. le ministre de l'économie et des finances pourra rappeler toutes les mesures qui ont été prises au bénéfice du secteur du BTP dans le cadre de la loi PACTE – M. de Courson a eu le courage de le reconnaître. Le secteur du BTP, comme d'autres, forme un tout. Mais il faut être concret : si l'on vise les niches fiscales anti-écologiques sans jamais rien faire, elles continuent de perdurer. Nous assumons nos décisions, même si elles ne sont pas faciles à prendre et que nous serions plus populaires si nous ne touchions à rien en la matière

M. Jean-Paul Lecoq. Taxez les fortunes ! Elles se sont constituées en exploitant la planète !

M. François de Rugy, ministre d'État. Vous savez très bien que ce n'est pas ainsi qu'il est possible de trouver l'équilibre budgétaire et de conduire une politique cohérente.

M. Fabien Di Filippo. Vous avez tellement bien géré l'Assemblée nationale !

M. François de Rugy, ministre d'État. Nous assumons cette mesure-là. Pourquoi ne soulignez-vous pas que nous ne l'appliquons pas au secteur agricole, qui est déjà en difficulté ? Ce choix politique coûtera 1 milliard. Nous l'assumons. La fiscalité est toujours le fruit de choix. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Pierre-Henri Dumont. Vous ne parlez toujours pas du sujet !

M. François de Rugy, ministre d'État. Il n'est pas possible de promettre à tout le monde les mêmes baisses de charges et d'impôts et, à la fin, à tout le monde les mêmes dépenses. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Fabien Di Filippo. C'est au Président de la République qu'il faut le dire !

M. Marc Le Fur. Heureusement qu'on nous a demandé d'abrégé nos interventions !

M. François de Rugy, ministre d'État. Ce sont des sujets importants : vous devez accepter qu'on puisse argumenter la réponse.

Plusieurs députés du groupe LR. Mais vous ne parlez toujours pas du sujet !

M. François de Rugy, ministre d'État. Nous présenterons dans quelques mois, à l'Assemblée nationale, un projet de loi de programmation sur les infrastructures de transport. Mesdames et messieurs les députés qui ne voulez pas de fiscalité sur la pollution, je vous attends sur tous les projets d'infrastructures que vous rayez pour réaliser des économies. Dans les régions, vous irez dire aux élus et aux entreprises du BTP que vous ne voulez plus financer d'investissements dans les infrastructures, les transports ferroviaires ou l'entretien des routes. Pour réaliser tous ces investissements, il faudra des financements : c'est pourquoi nous assumons les mesures que prévoient l'article 19 et l'ensemble des projets en matière de fiscalité écologique. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM. – Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'économie et des finances.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Combien de drames faudra-t-il encore pour comprendre que, en matière de réchauffement climatique, il est temps de passer des paroles aux actes ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*) Quelles preuves supplémentaires faudra-t-il apporter ? Combien de morts ?

M. Jean-Paul Lecoq. Ça fait combien de temps que vous gouvernez ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Combien de changements concrets, que nous observons tous ? Combien d'appels des jeunes générations qui exigent de nous que nous passions des paroles aux actes ?

M. Fabien Di Filippo. Mais vous ne luttez pas contre le réchauffement climatique !

M. Bruno Le Maire, ministre. Pour déclarer qu'il faut lutter contre le réchauffement climatique ou pour parler de la misère des ours blancs sur la banquise qui fond, des territoires qui disparaissent, de la pluie qui tombe trop ou du soleil qui chauffe trop, on trouve tout le monde, mais, lorsqu'il s'agit d'avoir le courage d'assumer devant les Français un changement de fiscalité afin de la verdir, il n'y a plus que cette majorité. C'est son honneur et c'est sa fierté d'assumer une fiscalité verte pour lutter contre le réchauffement climatique. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. Fabien Di Filippo. Pour augmenter les impôts, surtout !

M. Jean-Marie Sermier. Votre taxe ne sert pas à la fiscalité écologique !

M. Bruno Le Maire, ministre. Si vous n'êtes pas convaincus, mesdames et messieurs Les Républicains, par l'argument du réchauffement climatique, libre à vous de ne pas avoir le courage de prendre des décisions. Mais ayez au moins le souci de la cohérence budgétaire qui était, par le passé, celui de la droite républicaine. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

Plusieurs députés du groupe LR. Quel aveu !

M. Bruno Le Maire, ministre. Revenez-en au rapport de septembre 2016 de la Cour des comptes, qu'a fort heureusement évoqué le rapporteur général, sur l'efficacité des dépenses fiscales relatives au développement durable. Elle dénonce formellement l'incohérence totale dans la fiscalité française entre des mesures qui visent à lutter contre le réchauffement climatique et celles qui visent à un soutien sectoriel industriel, parce que les unes annulent les autres. Nous, nous remettons de la cohérence dans la fiscalité en la dressant dans la lutte contre le réchauffement climatique.

M. Fabien Di Filippo. Et vous êtes le fossoyeur de la compétitivité !

M. Bruno Le Maire, ministre. Vous êtes le premier, monsieur le président de la commission des finances, à dénoncer les niches, et vous avez raison. Vous étiez les premiers sur ces bancs à dénoncer le nombre excessif des niches fiscales, mais chaque fois que nous voulons en supprimer une, vous en devenez les défenseurs, ainsi que les défenseurs de ceux qui habitent à l'intérieur. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

S'agissant du gazole non routier, revenons à la réalité des chiffres. Je mésestime d'autant moins l'impact que la mesure pourra avoir sur le bâtiment et les travaux publics que, comme ministre de l'économie, j'ai évidemment rencontré les représentants du BTP, notamment ceux de la Fédération nationale des travaux publics, parce que j'ai le courage d'assumer les mesures de transformation que nous prenons.

M. Jean-Paul Lecoq. Ce n'est pas vrai ! Quand vous êtes venu au Havre, vous n'en avez pas parlé !

M. Bruno Le Maire, ministre. Lorsque je demande un effort aux chambres de commerce et d'industrie, en réduisant les dépenses fiscales dont elles bénéficient, je ne le fais pas en douce, en me cachant des présidents de chambres de commerce et d'industrie : je les reçois, je me rends à leurs colloques ou à leurs assemblées générales et je leur dis en face quelle est la politique du Gouvernement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*) Je fais la même chose avec le secteur du bâtiment et des travaux publics, pour lui rappeler tout d'abord que vous, Les Républicains, n'avez pas eu le courage de voter toutes les mesures que nous avons prises dans le cadre de la loi PACTE en faveur du bâtiment et des travaux publics. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*) Vous auriez pu voter la fin des ordres de service à zéro euro pour le bâtiment et les travaux publics : voilà vingt ans que le secteur la réclame. Nous l'avons décidée : elle permettra à ce secteur de réaliser un gain de compétitivité considérable. Si vous aimez autant que vous le dites le bâtiment et les travaux publics, vous auriez dû voter cette mesure. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur plusieurs bancs du groupe MODEM.*)

Si vous aimez tant les PME et les TPE, qu'est-ce qui vous empêchait de voter la baisse du taux de l'impôt sur les sociétés, que nous avons ramené de 33,3 % à 25 % ? (*Mêmes mouvements.*)

M. Thibault Bazin. Quel est le rapport avec l'article 19 ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Qu'est-ce qui vous empêchait de voter la suppression du seuil de vingt salariés, qui va renforcer la compétitivité de toutes les petites entreprises et permettre la création d'emplois ? (*Mêmes mouvements.*)

Je vous en supplie, mesdames et messieurs les députés du groupe Les Républicains : un peu de cohérence idéologique, un peu de cohérence économique ! Vous avez tout perdu. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM. – Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

Mme Marie-Christine Dalloz et M. Marc Le Fur. Vous êtes un exemple de cohérence !

M. Maxime Minot. Cela doit être dur de se regarder dans le miroir !

M. Bruno Le Maire, ministre. Mes arguments semblent vous gêner : c'est la preuve que la vérité blesse toujours.

J'en reviens au gazole non routier. Oui, le bâtiment et les industries extractives vont être les plus touchés.

M. Jean-Paul Lecoq. Le port du Havre !

M. Bruno Le Maire, ministre. Les industries extractives seront les plus touchées puisqu'elles vont perdre 2,48 points de taux de marge – c'est important, je le reconnaissais. La métallurgie perdra 0,43 point, l'industrie chimique 0,5 point.

Comme l'ont rappelé tout à l'heure plusieurs députés, notamment Mme Bonnavard, M. Le Fur et M. Abad, qui a quitté notre hémicycle, ce sont donc les industries d'extraction qui seront les plus touchées.

M. Jean-Paul Lecoq. Les industries portuaires !

M. Bruno Le Maire, ministre. Un orateur a également évoqué les engins de chantier.

Sur les 254 760 entreprises industrielles que compte notre pays, seules 1 920 entreprises seront concernées par cette augmentation de la fiscalité sur le gazole non routier – je le redis juste pour ramener les choses à leur juste proportion.

Allons-nous laisser ces entreprises sans solution ? Non. Pour répondre à Charles de Courson...

M. Aurélien Pradié. Madame la présidente, les ministres parlent depuis une demi-heure !

M. Gilles Lurton. Depuis trois quarts d'heure !

Mme Marie Lebec. Et alors ?

M. Aurélien Pradié. Il faut nous permettre de répondre à leurs conneries !

M. Thibault Bazin. Il faudra nous laisser nous exprimer, madame la présidente, sinon nous allons pourrir la séance ! Nous ferons des rappels au règlement toutes les dix minutes !

Mme la présidente. Mes chers collègues, laissez M. le ministre s'exprimer.

M. Bruno Le Maire, ministre. Mesdames et messieurs les députés de l'opposition, si vous ne voulez pas d'explications, nous pouvons tous aller à la buvette pour prendre un café ou une bière – j'en serais très heureux. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*) Vous ne pouvez pas, d'un côté, nous demander des explications, et de l'autre, hurler lorsqu'on vous les apporte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur plusieurs bancs du groupe MODEM.*)

Mme la présidente. Mes chers collègues, M. le ministre d'État et M. le ministre sont en train de répondre à vos interventions sur l'article. Ensuite, vous pourrez également vous exprimer sur les amendements.

M. Marc Le Fur. Pas du tout !

Mme Véronique Louwagie. Rappel au règlement, madame la présidente !

Mme la présidente. Poursuivez, monsieur le ministre.

M. Bruno Le Maire, ministre. Nous travaillons avec la Fédération nationale des transports routiers, que j'ai reçue et que je recevrai à nouveau, sur deux évolutions essentielles demandées par ces industries.

La première, c'est la révision des indices INSEE, qui doit permettre l'ajustement automatique des contrats en fonction de l'évolution des coûts – cela répond à la question de Charles de Courson. Je souhaite que ces indices INSEE puissent être modifiés au 1^{er} janvier 2019. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*) Je ne peux pas prendre cet engagement immédiatement, mais je m'engage à tout faire pour que le problème soit réglé dans les jours qui viennent et que l'indice INSEE soit modifié au 1^{er} janvier

2019, comme l'ont demandé les députés du groupe La République en marche. (« Très bien ! » sur quelques bancs du groupe LaREM.)

Le deuxième point qui me paraît essentiel concerne les contrats passés à coûts fixes sur plusieurs années, qui représentent environ la moitié des contrats. Je suis prêt à étudier une disposition législative qui permettrait, pour les industries les plus fragiles, la modification de ces contrats en cours. Ainsi, chacun obtiendrait une réponse et les industries les plus fragiles ne seraient pas pénalisées par notre choix de soutenir une fiscalité en faveur de l'environnement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur plusieurs bancs du groupe MODEM.*)

Mme Véronique Louwagie. Rappel au règlement, madame la présidente !

M. Patrick Hetzel. Le rappel au règlement est de droit !

Mme la présidente. Mes chers collègues, M. le ministre d'État François de Rugy s'est exprimé pendant quatorze minutes,...

M. Aurélien Pradié. C'était extrêmement long !

M. Bruno Le Maire, ministre. ... tandis que M. le ministre Bruno Le Maire a parlé dix minutes. Ce n'est pas excessif par rapport à l'ensemble des interventions sur l'article. De toute façon, les membres du Gouvernement peuvent s'exprimer tant qu'ils le désirent. Je ne vous permets pas de leur répondre maintenant. (*Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe LaREM.*) Nous allons examiner des amendements sur lesquels (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)...

M. Marc Le Fur et Mme Véronique Louwagie. Rappel au règlement !

Mme la présidente. Je suis désolée, madame Louwagie, monsieur Le Fur, vous n'avez pas levé la main pour un rappel au règlement. J'appelle donc les amendements de suppression. (*Protestations sur les bancs du groupe LR.*)

Rappels au règlement

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Le Fur, pour un rappel au règlement.

M. Marc Le Fur. Madame la présidente, Véronique Louwagie vous demande la parole depuis cinq minutes pour un rappel au règlement. Vous auriez pu la lui donner. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

Mme la présidente. Monsieur Le Fur, vous savez comme moi comment présider la séance. Votre collègue ne m'a pas demandé la parole pour un rappel au règlement (*Protestations sur les bancs du groupe LR*) mais pour répondre au Gouvernement.

Mme Véronique Louwagie. Non, madame la présidente, j'ai demandé la parole pour un rappel au règlement !

Mme la présidente. Madame Louwagie, je vous rappelle que, pour demander la parole pour un rappel au règlement, vous devez lever un exemplaire du règlement, ce que vous n'avez pas fait. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODEM. – Protestations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Thibault Bazin. Suspension de séance !

Mme la présidente. Monsieur Le Fur, vous avez la parole.

M. Marc Le Fur. Madame la présidente, je vous demande de donner la parole à ma collègue, qui s'exprimera au nom de notre groupe.

Mme la présidente. La parole est donc à Mme Véronique Louwagie, pour un rappel au règlement.

Mme Véronique Louwagie. Je vous ai demandé la parole plusieurs fois, madame la présidente, et je regrette que vous ne m'ayez pas entendue. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

Sur le fondement de l'article 58, alinéa 2, de notre règlement, mes chers collègues, je voudrais vous appeler à reprendre nos débats dans le calme. (*Rires et exclamations sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

Mme la présidente. S'il vous plaît, mes chers collègues, laissez Mme Louwagie s'exprimer.

Mme Véronique Louwagie. Monsieur le ministre d'État, c'est la première fois que vous vous exprimez devant nous dans le cadre de l'examen d'un projet de loi de finances. Or le fait de citer un certain nombre de nos collègues et de pointer du doigt les comportements qu'ils peuvent avoir dans leur circonscription n'est pas de nature à apaiser les débats. Je regrette votre comportement, vos propos et votre attitude dans cet hémicycle. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. Laurent Saint-Martin. Dites la même chose à M. Pradié !

Article 19 (appelé par priorité - suite)

Mme la présidente. Je suis saisie de dix-huit amendements identiques, n° 2512, 27, 119, 191, 283, 382, 470, 595, 681, 762, 932, 940, 968, 1212, 1368, 1818, 2048 et 2119, tendant à supprimer l'article 19.

La parole est à M. le rapporteur général, pour soutenir l'amendement n° 2512 au nom de la commission des finances.

M. Joël Giraud, rapporteur général. Dans la mesure où cet amendement a été adopté par la commission des finances malgré l'avis défavorable du rapporteur général, je préfère qu'il soit défendu par l'un de ses auteurs – par Mme Dalloz, par exemple.

Mme la présidente. La parole est donc à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n° 2512.

Mme Marie-Christine Dalloz. Monsieur le ministre d'État, monsieur le ministre, à travers l'article 19, vous préservez fort heureusement les secteurs ferroviaire et agricole. Je vous en remercie. Cependant, nous regrettons que, à partir de 2021, ces deux secteurs soient traités différemment s'agissant de leur utilisation des produits pétroliers.

Il n'est pas normal que vous sacrifiez la construction, le génie civil et les travaux publics.

M. Jean-Paul Lecoq. Le port du Havre !

Mme Marie-Christine Dalloz. Il n'y a aucune concertation. Monsieur le ministre, vous dites que vous avez parlé avec les acteurs de ces secteurs, mais la concertation ne consiste pas

seulement à expliquer ce que vous allez faire – certains secteurs bénéficient d'une concertation beaucoup plus approfondie.

Par ailleurs, cette mesure n'a fait l'objet d'aucune étude d'impact réelle. D'après le rapport de M. le rapporteur général, les dernières mesures sur ce sujet datent de 2015 : les produits pétroliers représentaient alors 89 % de l'énergie consommée dans le secteur de la construction. Nous ne savons pas si ce chiffre a évolué depuis trois ans.

Certains ont parlé de transition énergétique avec des tremolos dans la voix – c'est également votre cas, monsieur le ministre d'État. Mais soyez un tant soit peu sérieux ! Les 980 millions d'euros que vous prenez aux entreprises du bâtiment, des travaux publics et du génie civil n'iront pas à la transition énergétique ni au développement des infrastructures, mais au budget général.

M. Jean-Marie Sermier. Le tonneau des Danaïdes de l'État !

Mme Marie-Christine Dalloz. Or vous savez comme moi que le budget général se caractérise par une augmentation de 25 milliards d'euros des dépenses de fonctionnement que vous n'êtes pas capables de maîtriser. Arrêtez de nous donner des leçons d'écologie ou d'environnement lorsque vous prenez 980 millions d'euros dans la poche de nos entreprises du bâtiment et des travaux publics !

Pour toutes ces raisons, nous demandons la suppression de l'article 19. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Viala, pour soutenir l'amendement n° 27.

M. Arnaud Viala. Je me suis déjà exprimé sur l'article 19, mais je souhaite ajouter un élément d'explication. Monsieur le ministre d'État, vous défendez l'idée selon laquelle la fiscalité peut servir à contraindre les acteurs à de nouveaux usages.

M. François de Rugy, ministre d'État. C'est vrai !

M. Arnaud Viala. Nous pouvons éventuellement y souscrire, mais quelles sont les possibilités technologiques disponibles au 1^{er} janvier 2019 que pourront mettre en œuvre les secteurs visés par cet article ? Après tout, si des solutions étaient disponibles au 1^{er} janvier 2019, pourquoi ne pas utiliser la fiscalité comme une menace ? Mais ce n'est pas le cas. L'article 19 est donc profondément injuste. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Thibault Bazin, pour soutenir l'amendement n° 119.

M. Thibault Bazin. Monsieur le ministre d'État, nous vous avons écouté pendant quatorze minutes. Vous avez été complètement hors sujet. Vous nous avez parlé de tout sauf de l'article 19, qui pénalisera les utilisateurs de gazole non routier, à qui vous n'avez rien à proposer pour les accompagner dans cette transition. À aucun moment au cours de ces quatorze minutes, vous n'avez évoqué les victimes de cette taxation brutale, qui représentera 1 milliard d'euros. Ce faisant, vous envoyez un message lamentable qui ne fera pas aimer davantage l'écologie.

Mme Amélie de Montchalin. La pollution au gazole cause 50 000 morts par an !

M. Thibault Bazin. Nous parlons ici d'activités non délocalisables. En détruisant toutes ces activités économiques, vous n'assurez pas de transition. Ce qui est en marche, c'est bien la destruction d'un certain nombre d'emplois sur nos territoires.

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 2512 et les amendements identiques, je suis saisie par le groupe Les Républicains d'une demande de scrutin public. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

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

La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 191.

Mme Sophie Auconie. Dans cet hémicycle, personne n'a le monopole de la défense de l'environnement. Nous sommes tous conscients de l'importance, pour notre société, d'avancer dans ce domaine, mais pas à n'importe quel prix !

Monsieur le ministre d'État, monsieur le ministre, certaines entreprises sont confrontées à des difficultés, car cette mesure a été prise sans concertation, de façon brutale, alors que l'on aurait pu prévoir une mise en œuvre progressive. Certaines entreprises connaissant un frémissement de leur activité économique sont de nouveau confrontées à des difficultés compte tenu de cette décision brutale.

Monsieur le ministre d'État, j'entends vos projets et vos principes. Toutefois, la fiscalité environnementale a déjà connu, en deux ans, une augmentation de 6, 7 ou peut-être 8 milliards d'euros – nous regarderons les chiffres avec plaisir, monsieur le ministre d'État. Or le budget de votre ministère a augmenté, sur la même période, de 1 milliard d'euros. Où sont passés les 6 ou 7 milliards manquants ?

Je veux bien prendre des mesures visant à la protection de notre planète, mais nous devons aller jusqu'au bout. Quand les entreprises et les collectivités locales se voient imposer une fiscalité de façon extrêmement brutale, nous devons aussi prévoir des incitations afin que chacun d'entre nous soit encouragé à mettre en œuvre ces mesures environnementales.

Mme la présidente. La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n° 283.

Mme Véronique Louwagie. Monsieur le ministre d'État, vous avez évoqué ce qui était rendu aux Français en matière de taxe d'habitation, et vous avez raison. Mais je veux vous rappeler un chiffre : selon l'INSEE, le pouvoir d'achat des Français a diminué de 4,5 milliards d'euros en 2018.

M. Philippe Vigier. Eh oui !

Mme Véronique Louwagie. Monsieur le ministre, vous vous êtes un peu dévoilé ce soir. Vous avez commencé votre intervention en parlant de transition écologique, puis vous avez évoqué la niche fiscale. Ainsi, nous comprenons tout à fait que vous avez besoin de mesures pour votre budget.

Quand nous parlons de la compétitivité des entreprises, nous sommes tous d'accord, mais vous n'intervenez pas sur les taxes de production, vous ne diminuez pas la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises – CVAE – et vous ne réduisez pas les charges jusqu'à un niveau de trois SMIC, alors que vous en faites par ailleurs la promotion.

En revanche, lorsque vous pouvez prendre des mesures pour diminuer la compétitivité des entreprises, qu'il s'agisse du cinquième acompte de l'impôt sur les sociétés ou de la trajectoire de taxe carbone, vous ne vous en privez pas. Or la compétitivité de nos entreprises est un véritable enjeu.

Sur la forme, on note un indéniable manque de concertation avec la filière. Vous parlez régulièrement de stabilité de la fiscalité, mais comment pouvez-vous l'obtenir alors que, en quelques mois, vous bouleversez la situation des entreprises en changeant des règles relativement importantes, ces modifications se traduisant pour elles par un poids de près de 1 milliard d'euros.

Il s'agit donc véritablement ici d'une mesure à caractère budgétaire et à effet de rendement, que vous prenez pour accroître les recettes du budget. Je me contenterai de rappeler que les prélèvements obligatoires ont atteint un niveau inédit.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre-Henri Dumont, pour soutenir l'amendement n° 382.

M. Pierre-Henri Dumont. Le ministre chargé des relations avec le Parlement vient de nous rejoindre : nous avons du monde avec nous ce soir ! J'ai écouté les interventions de chaque ministre, mais il y a quelque chose que je n'ai pas compris. J'ai bien compris, en l'entendant de la bouche de M. le ministre d'État, que chacun devait faire des efforts pour améliorer notre bilan carbone et apporter sa petite pierre à l'édifice de la sauvegarde de notre planète – et j'en suis d'accord –, mais les hélicoptères qu'empruntent les ministres pour aller voir lâcher des ours seront-ils concernés par les extensions et la suppression de la taxe ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR. – Protestations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Pauget, pour soutenir l'amendement n° 470.

M. Éric Pauget. Messieurs les ministres, cet article relève typiquement de la technique du rabot, pour trouver 1 milliard d'euros. Je ne comprends pas que, après deux semaines où nous avons travaillé sur le plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises – loi PACTE –, vous proposiez une mesure qui affaiblira tout un pan de notre économie et mettra en difficulté des milliers d'entreprises, notamment les petites, car elle n'était ni annoncée ni concertée et que, arrivant au mois d'octobre, elle produira ses effets dès le mois de janvier 2019. Je ne comprends ni la cohérence ni la forme de votre action.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n° 595.

M. Marc Le Fur. Je salue le ministre chargé des relations avec le Parlement. Les ministres sont venus en nombre : c'est dire l'importance qu'ils attachent à l'article 19 !

M. Fabien Di Filippo. Et leur inquiétude !

M. Marc Le Fur. Mes chers collègues, il y a quelques années encore, pour justifier l'augmentation de l'impôt, il suffisait de dire que c'était nécessaire pour financer la dépense publique. Aujourd'hui, il faut trouver un coupable, auquel on intente un procès de Moscou.

C'est un affreux. Au nom de je ne sais quelle justification environnementale, on le montrera du doigt et il devra battre sa coulpe avant de payer sa contribution fiscale. Bercy est devenu une espèce d'ange qui contribue à je ne sais quel succès collectif.

Or, monsieur Le Maire, nous avons besoin d'impôts, car le texte que vous nous avez présenté il y a quelques semaines n'est pas financé : c'est pour cela que nous prenons cette mesure, qui est tellement évidente en termes environnementaux que vous ne l'imaginiez même pas voilà trois semaines ! Vous l'avez créée uniquement parce qu'il fallait financer un dispositif non financé : les mesures Le Maire, que nous avons débattues et qui présentent par ailleurs d'autres intérêts – mais ce n'est pas le débat.

Je ne suis pas non plus convaincu en termes environnementaux. Je comprends certes l'intérêt du signal prix, qui se justifierait pour éviter le gâchis si le prix de la matière première pétrolière était faible. Or la matière première pétrolière est chère et le signal prix n'est donc plus nécessaire, même s'il pouvait l'être il y a quelques mois ou quelques années. Aujourd'hui, les prix pétroliers, à eux seuls, doivent enclencher une évolution dans les comportements des entreprises et permettre de faire progresser des alternatives.

Le mauvais signal que vous allez envoyer, mes chers collègues, c'est le signal emploi. Il est un secteur qui pâtira de votre décision en termes d'emploi : le secteur du bâtiment tout entier, qui souffre déjà de la fin du prêt à taux zéro, de la réduction du zonage Pinel et des réductions des budgets des collectivités pour les travaux publics.

Mme la présidente. Monsieur Le Fur, veuillez conclure, je vous prie.

M. Marc Le Fur. Permettez-moi de terminer : les ministres nous ont entretenus, l'un pendant quatorze minutes, l'autre pendant dix minutes (*Protestations sur les bancs du groupe LaREM. – Exclamations sur les bancs du groupe LR.*), et j'imagine que vous allez aussi donner la parole au nouveau ministre, qui a l'air sympa ! Il n'était donc pas illégitime de leur répondre.

Mme la présidente. La parole est à M. Jérôme Nury, pour soutenir l'amendement n° 681.

M. Jérôme Nury. L'article 19 est tout bonnement anti-économique, anti-emploi et anti-rural. De très nombreuses entreprises du BTP, que l'on retrouve sur l'ensemble du territoire, se trouveront dans une situation financière terrible, alors qu'elles sortaient d'une crise destructrice qui aura duré quasiment dix ans.

Vous dites que cette suppression du GNR a été décidée au nom de l'écologie. Cela pourrait s'entendre s'il existait des alternatives propres et écologiques. Or il n'en existe pas : les camions-bennes, les tractopelles et les pelles mécaniques électriques ne sont aujourd'hui pas performants.

Monsieur le rapporteur, au lieu d'aller voir ce qui se fait en Suisse, interrogez plutôt les entrepreneurs du BTP. Ces matériels étant indispensables, ils ne pourront demain tourner qu'au gazole. Il n'y aura donc aucun gain écologique, car il faudra bien faire des travaux, mais il y aura des gains financiers pour l'État – ce qui est, en fait, la motivation première du Gouvernement.

Une mutation de la fiscalité au fil du temps, à mesure que le matériel évolue, verdit et s'électrifie d'une manière performante, ne poserait pas de problème, mais il n'est pas raisonnable, pour les PME et entreprises du BTP et pour les collectivités locales, de supprimer le taux réduit de TICPE sur le GNR sans solution de substitution. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Fabien Di Filippo, pour soutenir l'amendement n° 762.

M. Fabien Di Filippo. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Patrick Hetzel, pour soutenir l'amendement n° 932.

M. Patrick Hetzel. Il est également défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Maxime Minot, pour soutenir l'amendement n° 940.

M. Maxime Minot. L'adoption de cet article entraînera inévitablement un séisme économique pour toutes les autres entreprises, notamment celles du bâtiment et des travaux publics. À l'heure où les infrastructures de notre pays ont un besoin urgent d'entretien, cette mesure est à contre-courant.

Mme la présidente. La parole est à Mme Émilie Bonnavard, pour soutenir l'amendement n° 968.

Mme Émilie Bonnavard. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 1212.

Mme Valérie Lacroute. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Louis Masson, pour soutenir l'amendement n° 1368.

M. Jean-Louis Masson. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à Mme Sylvia Pinel, pour soutenir l'amendement n° 1818.

Mme Sylvia Pinel. Messieurs les ministres, après avoir entendu votre argumentaire, je n'ai pas exactement compris vos arguments. J'ai l'impression que vous prenez le sujet à l'envers.

M. Patrick Hetzel. Excellent ! Elle a raison !

M. Fabien Di Filippo. Ils sont déçus. Ils avaient l'illusion d'être intelligents !

Mme Sylvia Pinel. Vous nous dites en effet qu'il faut faire des efforts pour lutter contre le réchauffement climatique, et on peut souscrire à cette idée, mais pour ce qui concerne la filière du BTP, vous nous parlez de conversion. Or, si vous aviez écouté et entendu, vous sauriez que, pour les engins de chantier, cette conversion présente une difficulté technique.

M. Patrick Hetzel. Eh oui !

Mme Sylvia Pinel. Il était donc préférable d'accompagner la filière, avec ses TPE et ses PME, pour qu'elle aille vers cette transition écologique avec des engins de chantier propres, mais ces engins, actuellement, n'existent pas.

Pour ce qui est du bâtiment et de la construction, avec vous, c'est la double peine. Dans le budget de l'année dernière, en effet, pour faire des économies budgétaires, vous avez considérablement sabré les mesures d'aide au secteur de la construction, qui connaît aujourd'hui un ralentissement, ce qui signifie que, en termes d'emploi et de croissance sur nos territoires, les résultats ne sont pas là.

Finalement, vous nous parlez régulièrement de compétitivité, alors que vous allez fragiliser et déstabiliser un grand secteur, pourvoyeur de croissance et d'emplois.

M. Fabien Di Filippo. Très bien ! Elle défend nos territoires !

Mme Sylvia Pinel. Sur tous nos territoires, on voit que les entreprises du BTP sont aujourd'hui en difficulté et on commence à voir des redressements et des liquidations judiciaires de PME qui étaient pourtant solides grâce aux mesures du plan de relance. Vous avez supprimé ces mesures et vous devez maintenant assumer l'impact des dispositions que vous avez prises sur la croissance, sur l'emploi et sur l'ensemble de nos territoires. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LR.)*

Mme la présidente. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour soutenir l'amendement n° 2048.

Mme Emmanuelle Ménard. J'ai assisté – un peu estomaquée, je vous l'avoue – au grand numéro que nous a fait, la main sur le cœur et des trémolos dans la voix, M. le ministre de l'écologie. Ah, il était bon ! Quatorze minutes pour expliquer que vous incarnez la modernité, le progressisme – bref : le camp du bien. Évidemment, les incohérences et les contradictions ont été soigneusement laissées de côté. Vous êtes pour l'environnement, mais, cet après-midi, vous avez refusé d'aider fiscalement les producteurs de bio en France. Avouez que c'est cocasse – ou à pleurer, au choix. En réalité, en effet, vous n'avez rien à proposer pour remplacer l'usage du gazole non routier, et c'est tout le secteur du BTP qui va souffrir.

Dans le même ordre d'idées, on m'a opposé hier, pour expliquer que vous ne vouliez pas supprimer la niche fiscale des journalistes, l'argument qu'il n'y avait pas eu de concertation avec la profession. Or, y a-t-il eu ici concertation avec le secteur du BTP pour supprimer ce régime spécial ?

M. Patrick Hetzel. Bien sûr que non !

Mme Emmanuelle Ménard. Non, et prétendre le contraire, c'est se moquer du monde et mentir aux Français, car cette mesure a un coût direct de 980 millions d'euros et, avec elle, vous empêcherez les investissements dans les recherches et le développement pour trouver des solutions décarbonées, et cela se répercutera à très court terme sur le consommateur. Voilà la réalité. Cessez les effets de manches. Soyez cohérents et stop à l'hypocrisie !

Mme la présidente. La parole est à Mme Christine Pires Beaune, pour soutenir l'amendement n° 2119.

Mme Christine Pires Beaune. Le groupe Socialistes présente lui aussi un amendement de suppression de l'article 19, qui représente une menace pour les entreprises, notamment dans la filière du BTP, avec 8 000 entreprises pour les travaux publics, dont 1 200 dans la région Auvergne-Rhône-Alpes. Que vous le vouliez ou non, cette décision brutale aura des conséquences tout aussi brutales pour ces entreprises. Alors que la suppression du taux réduit aurait pu être progressive, vous allez l'imposer d'un coup, dès le 1^{er} janvier.

Comme vous tous, je veux moi aussi, bien sûr, lutter contre le réchauffement climatique et diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Le premier secteur émetteur, c'est le transport. J'ai donc envie de vous dire : chiche, allons-y, mettons le paquet sur le transport du quotidien et sur l'entretien des lignes de trains d'équilibre du territoire ou sur le fret ferroviaire !

Le deuxième secteur émetteur est celui du logement. On compte encore en France plus de 7 millions de passoires thermiques. Le dérapage, par rapport à la feuille de route sur le logement, est important : il s'élève à 11 %. Or, en

matière de logement, vous voulez au contraire restreindre le champ du crédit d'impôt transition énergétique – CITE. Ce choix me semble incohérent.

Vous avez choisi de vous attaquer brutalement au GNR. Pourquoi ne pas avoir prévu, comme nous l'avons fait par exemple à propos de la taxe générale sur les activités polluantes – TIGAP –, une trajectoire sur plusieurs années? Mais non : c'est brutal et c'est tout de suite.

Enfin, quelle hypocrisie! Si l'on voulait vraiment lutter contre le réchauffement climatique, on affecterait l'ensemble des recettes des taxes écologiques à la transition énergétique. *(M. Jean-Louis Bricout applaudit.)*

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission?

M. Joël Giraud, rapporteur général. Ces amendements sont clairement identiques à celui qui a été adopté par la commission contre l'avis du rapporteur.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement?

M. François de Rugy, ministre d'État. L'avis est défavorable sur ces amendements. Je ne referai pas le débat, puisque nous avons donné les arguments qui sont les nôtres dans la réponse aux inscrits sur l'article. Nous aurons d'autres occasions de revenir sur les sujets de fiscalité écologique.

Mme la présidente. Avant de procéder au scrutin, il y a quelques demandes de parole. Je vous propose d'entendre un intervenant par groupe.

La parole est à Mme Émilie Cariou.

Mme Émilie Cariou. Je ne reviendrai pas sur le fondement même de cette mesure de l'article 19, qui est avant tout la transition de notre modèle vers un modèle de production plus écologique; chacun a eu l'occasion de s'exprimer abondamment sur ce sujet. En revanche, je ne peux vous laisser dire qu'il n'y a pas eu de concertation, alors que le ministre, M. Le Maire, a fait ce soir des annonces fortes. *(Exclamations sur les bancs du groupe LR.)*

M. le ministre a consulté les entreprises, puisqu'il vous a communiqué l'impact de ces mesures par secteur d'activité, avec des chiffrages très précis, activité par activité. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)*

Nous savons bien que certaines PME se sont engagées dans des contrats parfois pluriannuels, dans lesquels les prix sont déjà fixés; le ministre ne méconnaît pas ce sujet, puisqu'il vous en a parlé lui-même. C'est pourquoi nous accueillons tout à fait favorablement les deux annonces qui ont été faites ce soir, et que vous n'avez pas reprises par la suite. Je vous les rappelle donc : travailler sur l'indice INSEE, qui nous permet de revaloriser les contrats, et réfléchir à un dispositif permettant de mettre en œuvre des clauses de révision de prix de manière plus systématique dans certains cas de figure. *(Exclamations sur les bancs du groupe LR.)*

Moi aussi, je suis élue d'un territoire très rural, avec des PME travaillant dans le BTP, qui font d'ailleurs des travaux d'excellence. Elles m'ont demandé très clairement ce type d'aménagement, en me disant : « Nous comprenons que l'on nous demande un effort sur la fiscalité écologique, mais laissez-nous le temps de nous adapter. » Il me semble que la solution apportée ce soir par le ministre consiste justement à donner le temps de s'adapter. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

C'est pourquoi nous voterons contre les amendements de suppression de l'article 19. *(Mêmes mouvements.)*

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

M. Jean-Paul Lecoq. Vous avez pris beaucoup de temps pour répondre, messieurs les ministres, mais aucun de vous n'a parlé de la logistique portuaire : c'est donc que vous ne vous êtes pas concertés avec la communauté portuaire, que vous ne savez pas quel impact cela aura – et que vous ignorez quelles en seront les conséquences.

M. Patrick Hetzel. C'est ce que l'on appelle de l'impréparation!

M. Jean-Paul Lecoq. Moi, je sais quelles conséquences cela aura : la taxe sur les travaux publics et sur le bâtiment. La conséquence, c'est que ce seront soit les communes, soit les départements, soit les régions – en ce qui concerne les travaux publics – qui paieront à la fin! *(Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LR et UDI-Agir.)* Pour les logements et la construction, ce seront les propriétaires de maisons, les locataires des bailleurs sociaux! (« *Il a raison!* » sur plusieurs bancs du groupe LR.)

Le pouvoir d'achat des Français va donc diminuer du fait de cette « taxe verte ». Une taxe verte n'a d'intérêt que si elle incite les gens à changer leur comportement.

M. Erwan Balanant. C'est reculer pour mieux sauter!

M. Jean-Paul Lecoq. En l'occurrence, elle incitera à facturer aux Français les conséquences. Pour changer de comportement, il faut avoir une alternative. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LR. – M. Philippe Vigier applaudit également.)*

Monsieur le ministre de l'écologie, lorsque vous étiez écologiste et que nous siégeons sur ces mêmes bancs du groupe GDR, j'avais signé avec une de vos collègues une proposition de loi instaurant une planification écologique de l'économie.

M. François de Rugy, ministre d'État. Non, vous confondez avec Martine Billard!

M. Jean-Paul Lecoq. C'était Martine Billard – ce n'était déjà plus une de vos collègues! Vous étiez quatre écolos à l'époque; il n'y en a plus! *(Applaudissements sur les bancs du groupe LR.)*

M. Erwan Balanant. C'est nous, les écolos, maintenant!

M. Jean-Paul Lecoq. À l'époque, nous avons déposé cette proposition de loi. La planification écologique de l'économie, cela veut dire qu'il faut laisser un peu de temps.

Pour conclure, depuis un an, monsieur le ministre – même si vous n'étiez pas encore ministre –, qu'a fait le Gouvernement pour désenclaver le port du Havre au niveau du fret ferroviaire? (« *Rien!* » sur plusieurs bancs du groupe LR.) Pour l'instant, aucune décision! Depuis un an, qu'a fait le Gouvernement pour favoriser le transport massif sur le fluvial? (« *Rien!* » sur les bancs du groupe LR.) Pour l'instant, aucune décision n'a encore été prise! À un moment donné, il faut que les choses avancent! Nous en avons besoin! Plutôt que de faire une taxation punitive, cette punition collective qui, en fait,...

Mme la présidente. Merci, monsieur Lecoq!

M. Jean-Paul Lecoq. Je termine, madame la présidente.

Mme la présidente. Rapidement !

M. Jean-Paul Lecoq. Elle n'a comme vertu que de renflouer le budget et vous ferez payer la totalité des Français. Il y a des décisions que vous ne mettez pas dans la case « augmentation de la fiscalité pour les Français » mais que vous faites passer par le biais des entreprises : voilà ce que je voulais démontrer. *(Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.)*

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Rabault.

Mme Valérie Rabault. Monsieur le ministre, j'entends bien les aménagements que vous proposez sur le changement d'indice mais, à la fin des fins, il y a toujours quelqu'un qui paye ! (« *Eh oui !* » sur plusieurs bancs des groupes LR et UDI-Agir.)

Même si les contrats ne sont pas verrouillés et n'affectent pas directement les entreprises, il y a toujours quelqu'un qui paye ! Et, en l'occurrence, il paiera une somme assez hallucinante : sur la durée du quinquennat, le montant total de l'augmentation – uniquement l'augmentation : je ne parle pas des taxes au départ – s'élève à 55 milliards d'euros – 55 milliards d'euros en plus sur le quinquennat ! *(Exclamations sur les bancs du groupe LR.)*

Vous nous avez dit avoir des plans, vouloir renforcer la transition énergétique...

M. Bruno Le Maire, ministre. D'où sortez-vous ce chiffre ?

Mme Valérie Rabault. J'additionne les montants supplémentaires payés chaque année !

M. Bruno Le Maire, ministre. Vous additionnez des choux et des carottes !

Mme Valérie Rabault. Même si ce sont des choux et des carottes, c'est toujours de l'argent payé par les Français ! 55 milliards d'euros en plus sur le quinquennat ! Or les plans que vous proposez pour aménager la transition énergétique ne représentent pas le dixième de ce surplus – et il ne s'agit que d'un surplus ! Alors, monsieur le ministre, il faut avoir un peu d'honnêteté...

M. Bruno Le Maire, ministre. Vous en manquez singulièrement avec ce chiffre, madame la présidente !

Mme Valérie Rabault. Vous avez augmenté cette fiscalité pour faire rentrer de l'argent dans les caisses de l'État. Chaque année, vous vous attaquez au gazole non routier ! Pour notre part, nous voterons bien sûr ces amendements de suppression de l'article ; nous en avons même déposé un. Encore une fois, il faudrait que l'équation soit juste entre la hausse que vous proposez et les financements pour la transition énergétique que vous mettez sur la table. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LR. – Mme Jeanine Dubié applaudit également.)*

Mme Marie-Christine Dalloz. 55 milliards, on s'en rappellera !

Mme la présidente. La parole est à Mme Virginie Duby-Muller.

Mme Virginie Duby-Muller. Je m'exprimerai au nom du groupe Les Républicains pour dire que nous souhaitons revenir sur la suppression du tarif réduit de la TICPE – taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques – sur le gazole non routier. Il s'agit finalement, ni plus ni moins, d'une mesure de rendement, qui engendrera un triplement de la TICPE et sera lourde de conséquences

dans un certain nombre de secteurs. Je pense au secteur des travaux publics, qui subira une charge supplémentaire de 700 millions d'euros, au secteur des carrières, avec 100 millions d'euros, et au secteur de la pêche. Cela générera également une casse sociale importante, un coup d'arrêt sur la R&D – recherche et développement – et, bien sûr, se traduira *in fine* par une hausse des prix.

Je voulais aussi souligner la brutalité de cette mesure, prise de façon unilatérale, alors que l'évolution de cette taxe fait habituellement l'objet d'une programmation pluriannuelle. Je tiens à rappeler que, pour l'instant, aucune compensation financière n'est prévue, ni aucun étalement de cette mesure dans le temps : c'est la raison pour laquelle, avec mes collègues, nous voterons ces amendements de suppression. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LR.)*

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

M. Philippe Vigier. Messieurs les ministres, cette mesure, cela a été dit par nos collègues, est une mesure de rendement fiscal. Je pose la question à François de Rugy : en quoi cette mesure accélère-t-elle la transition écologique ? En quoi ? (« *En rien !* » sur plusieurs bancs du groupe LR.)

Demain, les engins de bâtiment travaux publics continueront de travailler : oui ou non ? Ou alors, vous tablez sur une chose : moins d'activité, et donc moins de consommation, moins de croissance et moins d'emplois ! Et là, Bruno Le Maire commence à avoir le sourcil qui se raidit !

Qu'est-ce que cela signifie, monsieur le ministre d'État de Rugy ? Franchement, avec cette mesure, et vous le savez très bien, vous vous attaquez uniquement au secteur du bâtiment et des travaux publics, en laissant de côté le ferroviaire, l'agriculture – cela ne représente pas 1 milliard, d'ailleurs, mais 240 millions d'euros : lisez la page ! –...

M. François de Rugy, ministre d'État. Non, c'est plus !

M. Philippe Vigier... et le transport routier. Vous savez très bien que nous sommes tous favorables à cette transition écologique. Simplement, il faut un système de glissement et d'accompagnement. Où sont les mesures d'accompagnement pour que les secteurs du bâtiment et des travaux publics utilisent demain d'autres engins ? *(Applaudissements sur les bancs des groupes UDI-Agir et LR. – Mme Jeanine Dubié et Mme Sylvia Pinel applaudissent aussi.)*

Enfin, pour faire court, je mets au défi notre collègue Émilie Cariou : si on perd 500 millions d'euros de marge dans le bâtiment et travaux publics, est-ce que les contrats seront augmentés à la même hauteur ? La réponse est non ! Par ailleurs, qui paiera ?

M. Jean-Paul Lecoq. Le contribuable !

M. Philippe Vigier. L'utilisateur, le consommateur, le département, les régions, les intercommunalités ! Donc le pouvoir d'achat diminuera ! Merci pour la démonstration. *(Applaudissements sur les bancs des groupes UDI-Agir et LR. – Mme Jeanine Dubié et Mme Sylvia Pinel applaudissent aussi.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Patrick Mignola.

M. Patrick Mignola. Monsieur le ministre d'État, monsieur le ministre, chers collègues, nous avons exprimé des convictions fortes. Travaillant moi-même comme entrepreneur du BTP, vous me permettez de saluer les échanges vifs qui, au fond, ont repris la même question : si on fait de la fiscalité écologique, c'est pour aller vers une transition. Quel est

l'aboutissement de cette transition? Les alternatives aux enjeux industriels ne sont en effet pas immédiates. Vous me permettrez de rappeler une cohérence. Nous devons aujourd'hui, à travers cette fiscalité écologique, mettre la pression non pas sur les entreprises, mais sur les industriels, afin que demain, ceux-ci leur proposent de nouvelles carburations. (*M. Erwan Balanant applaudit.*)

M. Fabien Di Filippo. Ce ne sont pas eux qui payent la taxe!

M. Patrick Mignola. Elles existent à l'étranger, elles n'existent pas encore en France, mais en attendant, nous devons, les uns et les autres, rappeler les mesures que nous avons prises en faveur des entreprises : la loi PACTE – loi relative à la croissance et la transformation des entreprises –, la loi ELAN – loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique –, les ordonnances réformant le code du travail ont permis de libérer et d'alléger les entreprises dans ce pays. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM. – Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

Pour autoriser la transition, pour permettre aux industriels de mieux s'organiser, pour permettre demain aux PME des travaux publics et des ports de s'équiper avec des engins industriels plus propres, nous devons les accompagner! Une décennie immobile s'est écoulée sans que nous n'avancions beaucoup vers la transition écologique. Nous sommes la première majorité à offrir des solutions aux entreprises pour que la mutation s'exerce.

M. Patrick Hetzel. Il vaut mieux être sourd qu'entendre ça!

M. Jean-Paul Lecoq. Ce n'est pas vrai! Vous ne proposez pas de solution!

M. Patrick Mignola. Il faut saluer les efforts de cette majorité pour que les entreprises puissent enfin adopter cette transition. (*Applaudissements sur les bancs des groupes MODEM et LaREM.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 2512, 27, 119, 191, 283, 382, 470, 595, 681, 762, 932, 940, 968, 1212, 1368, 1818, 2048 et 2119.

(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	172
Nombre de suffrages exprimés	170
Majorité absolue	86
Pour l'adoption	51
contre	119

(*Les amendements identiques n^{os} 2512, 27, 119, 191, 283, 382, 470, 595, 681, 762, 932, 940, 968, 1212, 1368, 1818, 2048 et 2119 ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente. Sur l'amendement n^o 1299, je suis saisie par le groupe Les Républicains d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. Éric Woerth, pour soutenir l'amendement n^o 1299.

M. Éric Woerth. Je voulais juste dire au ministre que personne n'a attendu ce gouvernement pour prendre des mesures dans le domaine de l'écologie! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*) La France n'en était pas au degré zéro quand vous êtes arrivés!

Les instruments que vous utilisez existaient déjà : les bonus, les malus, la TGAP – taxe générale sur les activités polluantes –, la TICPE, qui a changé de nom, tout cela figure évidemment dans la boîte à outils utilisée par l'ensemble des gouvernements jusqu'à présent. Nous n'avons pas découvert la lutte contre le réchauffement climatique lorsque le Président de la République est arrivé : cette lutte était engagée, sur le plan national comme sur le plan international.

M. Patrick Hetzel. Très bien!

Un député du groupe GDR. On a vu le résultat!

M. Éric Woerth. Avec cet amendement, je vous propose de réduire la vitesse de progression de cette trajectoire. Vous allez prélever sur l'économie française – et quelqu'un paiera, comme cela a été dit – 46 milliards sur la TICPE ; j'imagine que le chiffre de Mme Rabault intégrait la TGAP. Concernant la TICPE, en cinq ans, vous prélèverez 46 milliards d'euros sur l'économie et sur les ménages. C'est évidemment tout à fait considérable! De plus, ce sont des mesures budgétaires, contrairement à ce que vous nous avez dit, car moins d'un quart financera des politiques publiques en faveur de la transition énergétique. Cela pose donc une vraie question.

En regardant ce que vous voulez faire dans le secteur du bâtiment, je me demande en réalité qui seront les prochains, après le bâtiment.

Mme Marie-Christine Dalloz. Très bonne question!

M. Éric Woerth. S'agira-t-il des taxis, du transport routier, des bateaux de pêche, des agriculteurs?

M. Marc Le Fur. Pour le transport routier, c'est déjà prévu!

M. Éric Woerth. Qui sont les prochains sur votre liste? Vous devez répondre à cette question! Sinon, vous devez geler la trajectoire de TICPE pendant l'année 2019 pour permettre à l'économie de se ressaisir, avant de reprendre, tranquillement, cette augmentation.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission?

M. Joël Giraud, rapporteur général. Défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement?

M. Bruno Le Maire, ministre. Défavorable, mais je voudrais faire deux remarques en réponse à M. Woerth.

Premièrement, c'est vrai, depuis plusieurs années, une politique de lutte contre le réchauffement climatique est menée quel que soit le Président de la République. Nous accélérons cette transition, parce qu'il y a aujourd'hui une prise de conscience sans précédent de l'urgence climatique. Il y a toujours un moment où une prise de conscience se cristallise dans l'opinion publique, notamment chez les nouvelles générations. Je pense que ce moment est venu et qu'il nous permet de prendre des décisions difficiles.

L'exemple des bateaux de pêche illustre parfaitement le manque de courage qui a été le nôtre. Moi qui ai été ministre de l'agriculture et de la pêche pendant trois ans,

je peux vous dire que nous avons sans cesse repoussé le moment de prendre les décisions radicales – je le dis sous le contrôle de M. Lurton, qui connaît parfaitement ce sujet – qui auraient été susceptibles d’inciter les pêcheurs à recourir à des motorisations qui consomment moins de carburant, cela sous le prétexte qu’elles auraient été trop pénalisantes. Nous avons donc laissé nos pêcheurs avec des bateaux de pêche dont la consommation de gazole représente une part extraordinairement importante de leurs coûts de production.

Les avons-nous aidés? Leur avons-nous rendu service en n’accéléralant pas la transition? Je ne crois pas. Ne répétons pas cette erreur pour d’autres secteurs d’activité!

Mme Auconie, M. Viala et d’autres parmi vous, jusque sur les bancs de la gauche, m’ont demandé s’il n’y avait pas une alternative. Il n’y a jamais d’alternative sur l’étagère.

M. Jean-Christophe Lagarde. On peut agir progressivement!

M. Bruno Le Maire, ministre. On ne fait jamais de transition avec une alternative déjà disponible. C’est en fixant un cap, une direction soutenue par une fiscalité, qu’on trouve des solutions. Peut-on travailler sur d’autres mesures d’incitation, au-delà de celles qui ont été rappelées tout à l’heure? Je suis tout à fait prêt à envisager des mesures de sur-amortissement spécifiques...

Mme Sophie Auconie. Pourquoi ne l’avez-vous pas proposé?

M. Bruno Le Maire, ministre. ...concernant les engins d’extraction. C’est tout le mérite de notre débat. Je suis toujours prêt à améliorer nos propositions pour mieux accompagner les industries et les entreprises.

M. Jean-Christophe Lagarde. Déposez un amendement!

M. Bruno Le Maire, ministre. En revanche, je ne reculerai jamais sur la nécessité absolue de lutter contre le réchauffement climatique et de prendre les mesures fiscales nécessaires. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre d’État.

M. François de Rugy, ministre d’État. Je ne vais pas faire durer ce débat, mais on ne peut pas laisser tenir des propos qui ne sont pas honnêtes.

Madame Rabault, vous faites des additions sur cinq ans – et si vous pouvez le faire, c’est parce que nous annonçons la couleur.

Mme Valérie Rabault. Je le reconnais bien volontiers!

M. François de Rugy, ministre d’État. Deuxièmement, vous qui avez été députée sous la précédente législature, comme moi, et apparteniez alors à la majorité, comme moi, vous qui avez même été rapporteure générale du budget, vous savez très bien que les chiffres que vous avancez résultent en partie de décisions prises sous la précédente législature ou l’année dernière pour le quinquennat. Si vous voulez tout multiplier par cinq, on peut aussi dire que le budget de l’État est de 1500 milliards! On peut tout multiplier de cette façon pour faire peur aux Français – puisque c’est ça le but! Car il ne faut pas se raconter d’histoires: le but est bien de faire peur aux Français en agitant des chiffres énormes!

M. Fabien Di Filippo. Ce sont eux qui vont payer!

M. François de Rugy, ministre d’État. Monsieur le président de la commission des finances, vous dites qu’on n’a pas attendu 2017 pour agir. Évidemment que non, et je l’ai appelé moi-même! Il y a eu la tentative de fiscalité carbone en 2007, abandonnée en 2012. Bien que député de l’opposition entre 2007 et 2012, j’y étais favorable – ce n’est pas parce qu’on est dans l’opposition qu’on est obligé d’être contre! J’étais également pour le Grenelle de l’environnement: j’y ai participé, et quand on nous proposait des mesures qui visaient à le mettre en œuvre, je les votais.

Après 2012, cela s’est poursuivi et nous continuons, mais, vous le savez comme moi, l’action en faveur de l’écologie comme dans d’autres domaines, la compétitivité, l’éducation, la santé, est d’autant plus efficace qu’elle s’inscrit dans la durée et qu’elle est prévisible. Et c’est notre objectif.

Je finirai par un chiffre. Vous prétendez qu’un quart de la fiscalité écologique sert à la transition écologique – je ne sais pas d’où vous sortez ce chiffre.

Mme Valérie Rabault. Un quart de l’augmentation!

M. François de Rugy, ministre d’État. Non, vous dites un quart. C’est simple: pour 2019, la fiscalité des carburants, contribution climat énergie comprise, c’est 34 milliards; le budget du ministère de la transition écologique et solidaire, c’est 34 milliards. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODÈM.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Patrick Hetzel.

M. Patrick Hetzel. Vous êtes en train, messieurs les ministres, de faire comme si le prix du baril n’avait pas augmenté, alors qu’il est passé de 40 à 60 dollars en un an! Voilà la réalité! Le prix du baril, et par voie de conséquence le prix à la pompe, augmentent mécaniquement. Le dispositif que vous nous proposez va encore aggraver ce phénomène.

Ce que nous voulons vous dire au travers de cet amendement, c’est que cela va trop vite et va créer un choc si brutal qu’il entraînera la destruction d’un nombre considérable d’emplois. Cet amendement a pour objectif de lisser cet effet.

Ne nous faites donc pas dire ce que nous ne disons pas. Nous ne sommes pas en train de prétendre qu’il n’y a pas de problème environnemental. Ce que nous disons, c’est que vous instrumentalisez la thématique environnementale à des fins fiscales. Et vous ne l’assumez même pas! Là est le vrai problème!

Cette proposition permet de concilier la dimension environnementale et la dimension économique, donc de se préoccuper de la compétitivité de nos entreprises, ce que vous ne faites pas. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-René Cazeneuve.

M. Jean-René Cazeneuve. Avec tout le respect que j’ai pour vous, monsieur le président Woerth, je voudrais vous dire que les entreprises n’ont pas non plus attendu le PLF 2019 pour adapter leurs comportements. C’est vraiment méconnaître le monde de l’entreprise qu’imaginer qu’elles vont être surprises par la décision prétendument trop rapide et trop brutale que nous prenons aujourd’hui.

M. Raphaël Schellenberger. C’est pourtant ce qu’elles disent!

M. Jean-René Cazeneuve. Ce n'est pas vrai. Je suis allé voir les sites de deux entreprises où chacun pourra vérifier ce que j'avance : la première consacre cette année 48 % de son budget de recherche et développement au développement durable ; la seconde a prévu de réduire de 15 % ses émissions de gaz à effet de serre entre 2017 et 2020. Aujourd'hui, les entreprises ont bel et bien engagé cette transition énergétique !

Deuxième point : il n'y a pas de risque anticoncurrentiel. Les entreprises qui vont construire un bout d'autoroute dans le Cantal vont le faire exactement dans les mêmes conditions que leurs concurrents.

M. Philippe Vigier. Il n'y a pas d'autoroutes dans le Cantal !

M. Jean-René Cazeneuve. Il n'y a donc pas de risque de suppression d'emplois ! Faites confiance aux entreprises : elles sont beaucoup moins conservatrices que vous ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Dominique Potier.

M. Dominique Potier. Je voudrais proposer une règle extrêmement simple : on ne devrait comptabiliser dans les crédits de la transition écologique que ceux effectivement consacrés à cette transition, et on ne devrait pas mélanger mesures budgétaires et mesures de transition écologique. On y gagnerait en sincérité.

Il n'y a pas ici des écolos et des non écolos : nous sommes tous convaincus de l'urgence climatique, mais il y a des choix politiques à faire pour déterminer sur qui on doit faire porter l'effort. Le choix des socialistes est clair : il faut le faire porter sur ceux qui peuvent le porter.

Je me contenterai de vous indiquer deux pistes de réflexion à explorer, monsieur le ministre – peut-être pas immédiatement, mais dans les semaines et les mois qui viennent. Il faudrait, premièrement, mesurer l'effet de la baisse de l'IS qui, si elle est vertueuse pour la majorité des entreprises, à qui elle peut permettre de faire des bonds technologiques vers la transition écologique, constituera un cadeau inespéré pour les entreprises d'extraction pétrolière et de l'industrie fossile en général, alors qu'elles réalisent déjà de super bénéfices. Elles vont ainsi être encouragées à poursuivre leur activité alors qu'elles devraient en engager la conversion.

Deuxième piste : on pourrait obliger les entreprises pétrolières, comme on l'a fait pour les phytosanitaires ou via les certificats d'économie d'énergie, à proposer des solutions de réduction de la consommation en accompagnant les entreprises clientes, notamment du BTP, vers la transition. Ce même milliard, mis au service de l'innovation technologique et de la transition de ces entreprises, aurait pour effet de soutenir un secteur en difficulté, de pénaliser ceux qui font des bénéfices dans un secteur qui devrait engager sa transition et de consolider en même temps notre économie et l'écologie. Ce n'est absolument pas ce que vous faites aujourd'hui. (*M. Jean-Paul Lecoq applaudit.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. Ma collègue Virginie Duby-Muller a eu tout à fait raison, monsieur le ministre de l'économie, d'évoquer le problème de la pêche dans son intervention. C'est vrai, les pêcheurs auraient dû bénéficier de la mesure dont vont bénéficier les agriculteurs. J'estime en effet que la décision que nous venons de prendre va définitivement tuer la flottille de pêche qui subsiste dans notre pays.

M. Thierry Benoit. Il a raison !

M. Gilles Lurton. Les pêcheurs sont prêts à opérer cette transition énergétique, et ils le sont depuis longtemps. Beaucoup de jeunes pêcheurs auraient voulu pouvoir changer leurs bateaux pour des bateaux plus puissants, moins polluants et moins consommateurs d'énergie, mais ils ne le peuvent pas parce que la Commission européenne les oblige à reconstruire des bateaux strictement identiques à ceux qui ont été détruits. Nous devons trouver les moyens de sortir de cette impasse. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LR et UDI-Agir.*)

M. Thierry Benoit. Excellent !

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Rabault.

Mme Valérie Rabault. Je voudrais revenir sur les propos que le ministre d'État vient de tenir.

Je n'ai parlé que de l'augmentation ; je n'ai pas parlé du montant initial. Je ne multiplie rien par cinq, mais je sais faire des additions. Je vais même vous montrer comment on les fait.

L'augmentation sera payée chaque année. C'est le principe de l'intégrale en mathématiques : on somme tout.

M. Philippe Vigier. Eh oui !

Mme Valérie Rabault. Cela fait 55 milliards d'euros de hausse sur le quinquennat. Appelez-la comme vous voulez, monsieur le ministre d'État : les chiffres ne mentent pas, eux !

M. François de Rugy, ministre d'État. Vous, oui !

M. Fabien Di Filippo. Le ministre d'État n'a pas rempli ses cahiers de vacances !

Mme Valérie Rabault. La seule question que je vous ai posée est celle de savoir combien de crédits supplémentaires vous consacrez à la transition énergétique, et non quelle est la valeur absolue de votre budget. Car vous ne mettez pas 55 milliards d'euros ! Mais chaque année, on paye l'augmentation : si elle est payée en 2018, elle est aussi payée en 2018 plus un incrément, et chaque année, on la paye. C'est donc bien une somme qu'il faut faire ! En revanche, le compte n'y est pas s'agissant du surplus que vous consacrez à la transition énergétique : le ministre Hulot avait annoncé 10 milliards de crédits supplémentaires. 10 milliards, ce n'est pas 55 milliards !

Mme la présidente. La parole est à Mme Bénédicte Peyrol.

Mme Bénédicte Peyrol. J'aimerais qu'on se rende compte de ce que cet amendement propose : il nous propose de bloquer la trajectoire, donc de reculer par rapport à la position extrêmement forte que nous avons prise l'année dernière.

Là aussi, disons la vérité aux Français, prenons de la hauteur. Cette décision aura effectivement un impact sur le prix de l'essence et du diesel, mais aussi sur les investissements privés. La finance n'est pas si gentille : elle se contente de regarder ce qui coûte cher et ce qui ne coûte pas cher. En prenant cette décision, nous envoyons un signal pour que les investissements privés s'orientent vers la transition énergétique.

Pour filer la métaphore de la liturgie de Moscou, je dirais que nous avons fait la révolution fiscale d'octobre l'année dernière et que nous la poursuivons cette année. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODÈM.*)

M. Jean-Paul Lecoq. En voilà assez avec la liturgie de Moscou! Voulez-vous que nous parlions de la liturgie de Donald Trump?

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

M. Éric Woerth, président de la commission des finances. À ce rythme, peut-être aurons-nous terminé l'examen de la première partie du projet de loi de finances en milieu de semaine prochaine! (*Sourires.*)

M. Raphaël Schellenberger. Nous, nous sommes prêts à aller plus loin!

M. Éric Woerth, président de la commission des finances. Monsieur de Rugy, vous contestez que seul un quart de la fiscalité écologique soit fléché vers la transition écologique.

M. François de Rugy, ministre d'État. En effet!

M. Éric Woerth, président de la commission des finances. Les tableaux budgétaires le démontrent. En 2018, le produit de la TICPE s'élève à 33,8 milliards d'euros. Les dépenses financées par le compte d'affectation spéciale « Transition énergétique » s'élèvent à 7,2 milliards d'euros. Quant aux crédits à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France – AFITF –, dont vous considérez qu'ils relèvent de la transition énergétique, ils s'élèvent à 8 milliards d'euros. C'est donc bien un quart de votre budget qui est fléché vers celle-ci, dès lors que vous disposez d'un budget de 33,8 milliards d'euros financé par le produit de la TICPE.

M. Aurélien Pradié. Il faut répéter! Faire un dessin!

M. Éric Woerth, président de la commission des finances. S'agissant de son évolution, c'est encore pire. En 2019, l'augmentation des financements fléchés vers la transition énergétique s'élève à 2 % s'agissant de la TICPE et à 28 % s'agissant du budget général. Il s'agit donc bien de mesures de financement.

M. Marc Le Fur. C'est clair!

M. Éric Woerth, président de la commission des finances. Enfin, l'évocation de votre budget de 34 milliards d'euros est particulièrement trompeuse. En effet, celui-ci comporte les salaires de vos fonctionnaires, les subventions à SNCF Réseau et d'autres postes qui ne concernent en rien la transition énergétique. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 1299.

(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	158
Nombre de suffrages exprimés	155
Majorité absolue	78
Pour l'adoption	50
contre	105

(*L'amendement n° 1299 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 1664.

Mme Valérie Lacroute. Défendu.

(*L'amendement n° 1664, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de douze amendements identiques, n° 34, 528, 682, 978, 1070, 1092, 1148, 1257, 1458, 1466, 1726 et 2120.

La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n° 34.

Mme Marie-Christine Dalloz. Défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n° 528.

M. Marc Le Fur. Monsieur le ministre de la transition écologique et solidaire, il faut bien que nous comprenions les bornes d'application de votre nouveau dispositif. Nous avons bien compris qu'il concernait également la pêche, comme l'a parfaitement rappelé notre collègue Lurton. J'ai rappelé tout à l'heure qu'il avait également des conséquences sur la filière agro-alimentaire. En effet, les remorques destinées au transport de produits réfrigérés, notamment de produits carnés, ont un moteur alimenté au GNR.

Enfin, je m'interroge : les entreprises de travaux agricoles, qui ne sont pas directement des agriculteurs mais qui leur sont utiles, resteront-elles au « rouge », comme on dit, ou supporteront-elles l'augmentation que vous venez de nous imposer, ainsi qu'à l'économie? Ce sont trois questions simples.

Mme la présidente. La parole est à M. Thibault Bazin, pour soutenir l'amendement n° 682.

M. Thibault Bazin. Défendu.

Mme la présidente. La parole est à Mme Nathalie Bassire, pour soutenir l'amendement n° 978.

Mme Nathalie Bassire. Défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Maxime Minot, pour soutenir l'amendement n° 1070.

M. Maxime Minot. Défendu.

Mme la présidente. La parole est à Mme Émilie Bonnard, pour soutenir l'amendement n° 1092.

Mme Émilie Bonnard. Je confirme les propos que j'ai tenus tout à l'heure au sujet des conséquences de cet article sur les activités de damage, lesquelles sont très importantes pour nos domaines skiables et pour le déneigement. Monsieur le ministre de la transition écologique et solidaire, je vous donne rendez-vous. Vous êtes très prompt à supprimer le taux réduit de TICPE sur le GNR, ce qui, en

montagne, aura d'importantes conséquences sur notre économie, ainsi que sur nos contribuables, en raison de la hausse des prix des activités de déneigement.

Par ailleurs, nous attendons depuis longtemps le renouvellement de la concession de l'autoroute ferroviaire alpine, qui consiste à faire circuler les camions sur les trains. L'État a trois ans de retard. Monsieur le ministre, l'écologie vous tient à cœur. Dans nos vallées alpines, nous subissons des pollutions émanant pour l'essentiel de l'habitat, comme vous le savez.

Vous êtes en retard s'agissant de l'autoroute ferroviaire alpine, laquelle permettrait de placer les camions sur les trains en attendant l'ouverture de la ligne Lyon-Turin. Soyons prompts, en matière écologique, à atteindre les objectifs que nous nous donnons, tant la suppression des exonérations que les mesures que nous prenons en vue de limiter la pollution dans nos vallées. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LR.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n° 1148.

M. Michel Castellani. Je souscris aux propos qui viennent d'être tenus. Cet amendement vise à maintenir les tarifs réduits de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, dont bénéficie notamment le gazole non routier utilisé pour le nivellement de la neige. À l'évidence, la suppression de ce tarif réduit serait préjudiciable aux entreprises de damage des pistes des domaines skiables et des routes.

Mme la présidente. La parole est à M. Stéphane Viry, pour soutenir l'amendement n° 1257.

M. Stéphane Viry. Défendu.

Mme la présidente. La parole est à Mme Jeanine Dubié, pour soutenir l'amendement n° 1458.

Mme Jeanine Dubié. Cet amendement vise à maintenir les tarifs réduits de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, dont bénéficie notamment le gazole non routier, utilisé certes par les entreprises de travaux publics, mais aussi pour le nivellement de la neige et le déneigement des routes. La suppression des tarifs réduits pèsera lourdement sur le budget des collectivités territoriales affecté à l'achat de carburant, au premier rang desquelles figurent les départements, pour assurer le déneigement des routes, et sur celui des entreprises publiques et privées qui assurent le damage des domaines skiables.

L'amendement propose que les tracteurs de type agricole ou forestier, ainsi que tout véhicule à moteur, à roues ou à chenilles ayant au moins deux essieux, utilisés par les collectivités territoriales pour des usages autres qu'agricoles ou forestiers, notamment le déneigement, continuent à bénéficier du taux réduit de TICPE sur le GNR.

Si le taux réduit n'est plus appliqué aux engins de déneigement des routes, il en résultera une hausse conséquente du coût du carburant pour les départements. Par exemple, pour le département des Hautes-Pyrénées, 310 000 litres de fioul rouge sont consommés chaque année. Le surcoût induit par la mesure proposée est évalué à un montant compris entre 130 000 et 150 000 euros – autant d'argent qui ne sera pas utilisé pour l'investissement, et dont le manque aggravera la réduction continue des ressources du département et

l'augmentation des charges non compensées. J'ajoute que cet effet se cumule avec la hausse du prix des carburants prévue par la loi de finances pour 2018.

Enfin, j'aimerais répondre à notre rapporteur général Giraud, qui a évoqué le cas de la commune de Peyragudes. Certes, monsieur Giraud, celle-ci s'est dotée d'une dameuse hybride, mais elle en possède huit autres alimentées au diesel. Pour la station de ski, la mesure que vous proposez induit des charges de fonctionnement supplémentaires à hauteur de 200 000 euros. Je suis très étonnée que vous, qui venez d'être réélu président de la commission permanente du Conseil national de la montagne, ne souteniez pas ces amendements. En d'autres temps, au poste que vous occupez, vous l'auriez fait ! *(Mme Sylvia Pinel applaudit.)*

Mme Cendra Motin. Incroyable !

Mme la présidente. La parole est à Mme Frédérique Lardet, pour soutenir l'amendement n° 1466.

Mme Frédérique Lardet. Dans notre département de Haute-Savoie, nous observons chaque année les effets néfastes du changement climatique. Les glaciers reculent et les lacs se vident – cet été, le niveau du lac d'Annecy a baissé de près d'un mètre. L'économie de nos stations de montagne est fragilisée. Nous avons pleinement conscience, et ce depuis longtemps, de la nécessité de prendre les mesures qui s'imposent, mais il faut aussi veiller à ne pas déstabiliser d'un revers de main une économie qui souffre déjà – je parle ici de l'économie de nos stations de montagne.

Une telle mesure appliquée aux activités de déneigement et de damage aura une répercussion immédiate, et sans doute irréversible, sur nos sociétés de remontées mécaniques si elles ne sont pas accompagnées. Je prendrai un exemple concret. Dans une station de ski comme La Clusaz, la facture de gazole passera de 350 000 euros à 500 000 euros, ce qui induira une diminution de 20 % des marges bénéficiaires de nos sociétés de remontées mécaniques. Certaines seront même déficitaires dès la fin de la saison 2018-2019.

Nous prenons le risque de dépôts de bilan dans les plus petites stations, là où nos enfants skient. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous rassurer au sujet de la mise en place d'un accompagnement pour ces entreprises, lesquelles sont au cœur de l'attractivité touristique de la France, qui nous est très chère ? *(Mme Émilie Bonniard et M. Maxime Minot applaudissent.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 1726.

M. Charles de Courson. Que ressort-il des propos qui viennent d'être tenus ? Tel est l'objet de cet amendement d'appel. Premièrement, la brutalité de la hausse n'est pas acceptable. Il faut la lisser dans le temps. Deuxièmement, il faut consacrer une partie du produit à des mesures incitant à recourir à de nouveaux matériels moins émetteurs de CO₂, s'ils existent. À défaut, il s'agit d'une mesure de pur rendement fiscal, non d'une mesure environnementale.

Par ailleurs, j'ai évoqué un point au sujet duquel vous n'avez que partiellement répondu, monsieur le ministre d'État. Les contrats pluriannuels en cours prévoient un forfait et doivent être respectés. Vous affirmiez tout à l'heure que vous feriez en sorte que les collectivités locales en acceptent une modification. Or ils sont garantis par la Constitution, car ils ressortissent au droit de propriété.

Par conséquent, je ne vois pas comment vous y parviendrez. C'est pourquoi il faut procéder progressivement et lentement, en en recyclant une partie. C'est à ces conditions qu'une telle mesure serait acceptable.

Enfin, pourquoi exonérez-vous le secteur ferroviaire ? Je n'ai toujours pas compris pourquoi le secteur ferroviaire était exclu.

Mme Véronique Louwagie. Eh oui !

M. Charles de Courson. Le montant total de la détaxation est de 2 milliards d'euros. Vous ne vous attaquez qu'à 1 milliard d'euros. Pourquoi pas à l'autre – le transport routier, le ferroviaire et l'agriculture ? Il y en a encore ! Pourquoi ne pas s'y attaquer ?

Chacun ici le sait : vous savez que si vous vous attaquez au secteur routier, il en résultera le blocage immédiat de toutes les routes de France. Quant au secteur ferroviaire, il représente une détaxation comprise entre 50 et 60 millions d'euros. Pourquoi ne nous y attaquons-nous pas ?

M. Jean-Paul Lecoq. D'autant plus que la locomotive électrique offre une solution alternative !

M. Charles de Courson. Tout cela mérite une nette amélioration. Je voterai donc la suppression des alinéas 3 et 4 de l'article 19, comme en commission, si vous ne proposez aucune ouverture, monsieur le ministre d'Etat. Pour l'heure, vous restez bloqué. Il faut ouvrir le débat, sinon à quoi servent ces heures de débat ?

M. Jean-Charles Colas-Roy. Déposez un amendement !

M. Charles de Courson. Je viens d'en défendre un !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Louis Bricout, pour soutenir l'amendement n° 2120.

M. Jean-Louis Bricout. Je regrette que notre collègue Battistel soit absente, elle qui voulait défendre la montagne et les engins de déneigement, qui seront concernés par la mesure proposée.

J'aimerais revenir sur l'argumentation de nos collègues. On nous dit qu'il y a urgence climatique, qu'il faut agir très vite, et que parler ainsi, c'est être responsable et courageux. Il me semble que votre argumentation tombe, car votre proposition y déroge. Dans certains secteurs – par exemple le secteur agricole –, la mesure serait fiscalement inacceptable – et n'est d'ailleurs pas acceptée. Il y a là, me semble-t-il, une certaine contradiction.

Par ailleurs, la mesure est inefficace, comme l'a rappelé notre collègue Vigier. En effet, nous continuerons à consommer du gazole non routier dans les mêmes proportions, ce qui ne fera aucune différence du point de vue de l'écologie.

En revanche, comme l'indiquait M. Le Maire, une telle mesure pourrait avoir un sens – il faut en effet avancer en matière écologique – à condition qu'il existe un accompagnement des métiers ainsi que des possibilités de suramortissement et d'accès à l'innovation et à des nouvelles solutions, à condition que le matériel existe, comme le rappelait M. de Courson. En tout état de cause, un effort d'accompagnement est nécessaire. Messieurs les ministres, vous avez l'occasion de faire les deux en même temps. Il faut une

fiscalité qui incite, mais aussi qui accompagne. Vous ne faites pas les deux en même temps, ce qui est un peu incohérent avec les propos que vous tenez.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements ?

M. Joël Giraud, rapporteur général. Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Avis défavorable également.

Monsieur Le Fur, je vous réponds afin qu'il n'y ait aucune ambiguïté ; et vous savez l'importance que j'attache à la pêche. Les exonérations de TICPE sur le gazole dont bénéficient les bateaux de pêche sont maintenues. Quant aux entreprises de travaux agricoles, elles continueront de bénéficier du GNR au taux super-réduit. Il n'y a donc pas de difficulté sur ces points.

Je vous remercie aussi d'avoir comparé Bercy à un ange – je ne sais pas pourquoi, mais cela arrive rarement ! *(Sourires.)*

Mme Valérie Rabault. M. Le Fur est un poète !

M. Jean-Louis Boulanges. Il parlait probablement d'un ange exterminateur...

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde.

M. Jean-Christophe Lagarde. Le groupe UDI, Agir et indépendants a deux priorités.

Tout d'abord, l'argument développé par Charles de Courson me paraît déterminant : il faut trouver une solution pour les contrats existants auxquels nous imposons un surcoût. Celui-ci doit absolument être neutralisé.

Ensuite, M. de Rugy a dit qu'une transition était nécessaire. Tout le monde en est d'accord. Mais transition ne veut pas dire rupture ; transition veut dire progression. Celle-ci peut être rapide ! Mais nous croyons, nous, qu'il faut annoncer les décisions à l'avance aux acteurs économiques. Ils doivent avoir le temps de s'adapter. Les dispositions que vous avez prévues ne le leur permettent pas.

Encore une fois, nous souhaitons cette transition ; mais elle doit être progressive. Le monde économique ne doit pas voir un couperet lui tomber brutalement sur la tête.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. La pêche n'est donc pas concernée par cette funeste augmentation, de même que le secteur des travaux agricoles, quel que soit le statut de l'entreprise – coopérative d'utilisation de matériel agricole, CUMA, ou entreprise de travaux agricoles, ETA, que vous connaissez bien, monsieur le ministre. Je vous remercie de vos réponses.

Mon ultime question porte sur la filière froid. Il existe des remorques qui disposent de moteurs qui créent et entretiennent le froid ; ces moteurs fonctionnent au « rouge », comme on dit, c'est-à-dire au GNR. Sont-ils épargnés ou frappés par la hausse ? S'ils sont concernés, toute la filière viande va être pénalisée. Vous imaginez donc que votre réponse est très attendue.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. S'agissant des remorques, elles seront concernées par la mesure. Je vous ai donné la réduction de marge estimée pour l'industrie agro-alimentaire : elle n'est pas majeure. Bien sûr, si nous ne prenions en considération que les seuls camions frigorifiques, le chiffre serait plus élevé.

M. Marc Le Fur. Les marges sont très étroites dans l'agro-alimentaire !

M. Bruno Le Maire, ministre. Monsieur de Courson, monsieur Lagarde, vous me posez la question des contrats en cours.

S'agissant de ceux qui font l'objet d'une indexation, nous allons modifier l'indice INSEE au 1^{er} janvier 2019, comme Émilie Cariou l'a rappelé tout à l'heure. C'est une mesure importante, qui permettra de réviser la moitié environ des contrats.

Nous ne pouvons pas modifier l'intégralité des contrats qui ne comportent pas de clause d'indexation. Une telle mesure ne serait constitutionnelle que s'il existait un motif impératif de nécessité publique, qui n'est pas avéré en l'état. Au fond, on pourrait considérer que la lutte contre le changement climatique en est un ; mais c'est une base juridique trop fragile à nos yeux.

Si nous restreignons le champ aux 1 689 entreprises que j'ai indiquées et dont la situation de fragilité économique semble nécessiter une mesure particulière, nous estimons que nous pouvons – je n'ai pas de certitude, mais l'analyse de la direction des affaires juridiques du ministère de l'économie et des finances va dans ce sens – travailler pour modifier les contrats qui ne comporteraient pas de clause d'indexation.

Nous nous y efforçons, et j'ai bon espoir de parvenir à un accord.

(Les amendements identiques n^{os} 34, 528, 682, 978, 1070, 1092, 1148, 1257, 1458, 1466, 1726 et 2120 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de sept amendements, n^{os} 995, 235, 2208, 1271, 1432, 787 et 1912, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n^o 995.

M. Marc Le Fur. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Viala, pour soutenir l'amendement n^o 235.

M. Arnaud Viala. Je vais m'exprimer une fois pour toutes sur une série d'amendements qui portent sur des carburants autres que le GNR. Ils subissent eux aussi une hausse très importante, du fait d'abord de l'augmentation du prix du brut, mais du fait surtout des mesures annoncées, en particulier pour le gazole.

La pente est vertigineuse. Les Français sont aujourd'hui totalement désemparés, en particulier ceux qui doivent parcourir de longues distances. Mais j'avoue que je suis désabusé. Je n'ai pas obtenu de réponse des ministres à cette question centrale : comment peut-on infliger aux Français une fiscalité dissuasive, dans le but de les faire changer de mode de transport, sans qu'il existe de technologie alternative valable ?

Les véhicules électriques aujourd'hui disponibles ne sont pas adaptés aux besoins de nos concitoyens qui parcourent chaque jour de longues distances. Dans les territoires ruraux, il n'y a pas de bornes de recharge. Nous ne sommes tout simplement pas prêts ! Monsieur de Rugy, je vous vois froncer les sourcils, mais c'est la vérité. Venez en Aveyron, vous verrez qu'il n'y a pas de bornes, ou très peu. Les gens ne peuvent pas se déplacer en voiture électrique.

Nous avons une usine Bosch où 1 500 salariés travaillent exclusivement sur les technologies diesel – ils fabriquent des injecteurs diesel. Aujourd'hui, pour remplacer cette fabrication qui va nécessairement décroître, il n'y a rien. Il y a de la recherche, mais ces technologies n'existent pas encore.

Vous prenez ces mesures de façon beaucoup trop rapide. Vous annoncez d'ailleurs que le gazole serait plus cher que l'essence en 2020 ; nous sommes en 2018, et c'est déjà le cas presque partout.

Mme la présidente. La parole est à Mme Pascale Boyer, pour soutenir l'amendement n^o 2208.

Mme Pascale Boyer. Cet amendement vise à lisser la hausse du gazole non routier. Les entreprises sont pour la plupart liées par des contrats conclus avant l'annonce de cette mesure, et cette hausse les plongera dans de grandes difficultés financières. Le lissage de cette hausse sur quatre ans permettrait d'atténuer le choc et limiterait le risque, élevé, de dépôts de bilan parmi nos entreprises locales.

L'objectif de l'amendement est donc de soutenir une trajectoire carbone conforme à l'objectif de réduction des gaz à effets de serre tout en permettant aux acteurs économiques de s'adapter à cette évolution afin qu'elle ne pèse pas outre mesure sur leur compétitivité-prix. *(M. Jean-Louis Bricout applaudit.)*

Mme la présidente. La parole est à Mme Agnès Firmin Le Bodo, pour soutenir l'amendement n^o 1271.

Mme Agnès Firmin Le Bodo. Tout comme ma collègue, je propose un lissage dans le temps.

Je voudrais également aborder le sujet de la croisière fluviale. Ce secteur sera également touché par cette mesure. Je rejoins sur ce point mon collègue Jean-Paul Lecoq.

M. Raphaël Schellenberger. Eh oui ! Alexis Kohler en sait quelque chose !

Mme Agnès Firmin Le Bodo. Je parle de croisière fluviale, mon cher collègue... *(Sourires.)*

Les acteurs découvrent progressivement cette mesure brutale, et les acteurs portuaires, en particulier, commencent à en mesurer les conséquences.

Un lissage dans le temps permettrait un accompagnement.

M. Jean-Christophe Lagarde. Il faudrait même les exonérer, ceux-là !

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Bruneel, pour soutenir l'amendement n^o 1432.

M. Alain Bruneel. À rebours des orientations du Gouvernement, nous proposons avec cet amendement de diminuer graduellement la fiscalité sur les carburants applicable aux particuliers ; cette baisse devra bien sûr être compensée par une hausse de la fiscalité des entreprises les plus émettrices de

CO₂. Nous proposons donc d'annuler la mesure votée l'an dernier, qui n'est pas motivée par des préoccupations environnementales mais par le rendement budgétaire.

À chaque interpellation sur le sujet, vous nous affirmez la main sur le cœur que l'augmentation du prix des carburants est nécessaire à la lutte contre le changement climatique, et que vous augmentez les aides à la conversion des véhicules pour que davantage de Français aient accès à des véhicules électriques ou à des véhicules moins polluants.

M. Fabien Di Filippo. Foutaises !

M. Alain Bruneel. Je me permets de rappeler que 8,3 millions de nos concitoyens – la majorité des actifs – utilisent la voiture au quotidien et ne disposent aujourd'hui d'aucune solution alternative, un déplacement en transport en commun par exemple. La hausse du carburant ne les incite à rien du tout.

Qui peut croire par ailleurs que les Français vont se mettre à acheter massivement des véhicules électriques ? Il y a l'obstacle du prix, mais aussi celui de l'autonomie. Ces véhicules ne répondent pas aux besoins qui excèdent le trajet domicile-travail. Quant à la performance des moteurs thermiques, elle s'améliore, mais pas au point d'annuler les effets de la hausse du carburant.

Vous êtes d'autant plus favorables à la transition écologique qu'elle rapporte de l'argent à l'État ; vous êtes beaucoup moins entreprenants dès lors qu'elle coûte de l'argent public. Comment justifiez-vous la diminution de 800 millions du crédit d'impôt pour la transition écologique, alors que le secteur du bâtiment représente 27 % de nos émissions de gaz à effet de serre ? Cette incohérence jette la plus grande suspicion sur vos motivations. *(Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Fabien Di Filippo, pour soutenir l'amendement n° 787.

M. Fabien Di Filippo. Je voudrais partager avec vous quelques réactions recueillies sur ma page Facebook.

En voici une. « Pour moi qui suis nommé par le ministère de l'éducation nationale, pas d'autre choix que d'aller à Haguenau : un plein et demi par semaine ; 700 euros de plus par an ! »

M. Raphaël Schellenberger. Mais il a l'honneur d'aller en Alsace ! *(Sourires.)*

M. Fabien Di Filippo. Une autre. « Je suis toujours perdante en allant travailler, entre le péage, le gazole, le périscolaire, la cantine de mes filles... Des fois, ça désespère d'aller au boulot. »

Une autre encore. « Travaillant à Nancy, je fais un plein par semaine. Je vais devoir songer à démissionner de la fonction publique hospitalière. Plus de la moitié de mon salaire juste pour les pleins ! Je vivrais malheureusement mieux des aides sociales. Triste constat. »

Mes chers collègues, il faut mesurer les effets de ces mesures, qui s'empilent sans résoudre en rien le problème du climat. Seules les alternatives technologiques permettront de lutter vraiment contre le changement climatique ! Mais vos décisions ont des conséquences lourdes sur la vie de nos concitoyens dans les territoires. Il n'y a pas toujours d'alternative à l'automobile.

Cette mesure est anti-travail, anti-rurale.

Mme Cendra Motin. Mais non, pas du tout !

M. Fabien Di Filippo. Ce n'est pas moi qui le dis ; ce sont nos concitoyens qui en témoignent. Il faut avoir conscience que 700 euros, c'est un réveillon de Noël avec des cadeaux, c'est une semaine de vacances. Petit à petit, vous découragez tous ces gens qui ont encore le mérite de se lever le matin pour aller travailler alors que les aides sociales seraient plus intéressantes.

M. Xavier Paluszkiwicz. Ce n'est pas vrai !

M. Fabien Di Filippo. C'est mortifère pour notre pays ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe LR.)*

Vous parlez de voitures électriques comme si tous nos concitoyens allaient utiliser la prime à la conversion pour s'acheter des Tesla. Mais dans nos territoires, il n'y a pas encore de borne de rechargement à chaque coin de rue, sur tous les parkings, sur tous les lieux de travail.

M. Alain Bruneel. Eh oui !

M. Fabien Di Filippo. Dans de nombreux territoires montagneux, que certains de mes collègues connaissent bien, vous ne pouvez pas faire 250 kilomètres avec une voiture électrique.

En outre, vous n'êtes pas capables de nous présenter un bilan carbone fiable s'agissant de la production et du retraitement des batteries électriques. Il n'est même pas sûr qu'il soit plus favorable que celui des véhicules thermiques.

Il faut revenir sur terre et se reconnecter à la réalité, messieurs les ministres. En prenant une telle mesure, vous faites monter une colère inédite dans notre pays. *(Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.)* Si vous ne la ressentez pas aujourd'hui, vous la mesurerez pleinement dès le 1^{er} janvier ! *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LR.)*

Mme Cendra Motin. C'est vous qui l'attisez !

Mme la présidente. La parole est à M. Thierry Benoit, pour soutenir l'amendement n° 1912.

M. Thierry Benoit. Monsieur le ministre d'État, je m'adresse exclusivement à vous...

M. Bruno Le Maire, ministre. Je suis un peu déçu... *(Sourires)*

M. Thierry Benoit. ...précisément car vous êtes ministre d'État, un ministre d'État souhaité par le Président de la République et le Premier ministre...

M. Fabien Di Filippo. C'est le seul qui ait accepté !

M. Thierry Benoit. ...qui, à juste titre, ont fait de la question de l'environnement une des priorités de cette législation.

Je partage totalement les propos tenus à l'instant par M. Di Filippo. J'ai déposé cet amendement afin de figer le prix de l'énergie, car je suis très préoccupé par les retours des habitants de ma circonscription concernant le prix du carburant.

M. Alain Bruneel. Oui !

M. Thierry Benoit. Si vous me permettez l'expression, monsieur le ministre d'État, cette affaire va nous pêter à la figure.

À juste titre, vous avez interpellé Marc Le Fur, député breton, comme moi et comme vous, sur la question de la mise en œuvre d'une vignette poids lourds d'ici à quelques mois. Le préalable à l'acceptabilité d'une telle taxe est *a minima* de figer le coût du carburant, non seulement pour les particuliers, mais aussi pour les entreprises, notamment de transport.

Les enjeux, je le concède, sont nombreux – financement de nos infrastructures, empreinte carbone, dérèglement climatique. Or je suis loin d'avoir été convaincu par les explications qui ont été les vôtres il y a une heure, lorsque vous avez pris la parole quatorze minutes. L'enjeu, c'est la transition de la fiscalité actuelle vers une fiscalité écologique.

Vous êtes le ministre d'État. Je vous ai connu sur ces bancs, il y a dix ans, aux côtés de Noël Mamère, puis de Cécile Duflot.

M. Jean-Paul Lecoq. Et de nous !

M. Thierry Benoit. L'écologie est votre ADN. C'est votre priorité !

M. Jean-Paul Lecoq. Comme nous !

M. Thierry Benoit. Et votre rôle, monsieur le ministre d'État, est de nous dire à quelles taxes se substitue la nouvelle fiscalité écologique que vous souhaitez appliquer. C'est là votre mission pour cette législature. (*Mme Sophie Auconie applaudit.*)

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Joël Giraud, rapporteur général. Avis défavorable pour tout ce qui modifie la trajectoire de la TICPE ou du gazole non routier – GNR –, comme pour les cas particuliers des engins non substituables, en particulier les dameuses, car ils peuvent tout de même être substitués.

Je souhaiterais toutefois entendre M. le ministre d'État sur la possibilité d'un suramortissement de ces équipements, puisqu'ils peuvent être transformés en engins hybrides.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. François de Rugy, ministre d'État. Nous en venons à des amendements qui portent pour certains sur le gazole non routier et pour d'autres, sur la TICPE pour les particuliers. Vous voyez, mesdames, messieurs les députés, que j'ai bien fait d'en parler tout à l'heure, lors de la discussion sur l'article.

M. Viala a posé la même question que vous, monsieur Benoit. Quant à M. Di Filippo, il a ajouté des chiffres et des témoignages de certains de ses concitoyens, que je suis tout prêt à examiner.

Pour ce qui me concerne, j'ai procédé à un calcul simple. Soyons concrets. Prenons le cas d'un automobiliste qui possède une voiture consommant 6 litres aux 100 kilomètres, avec un réservoir de 60 litres, ce qui est à peu près la norme. Un plein lui permet donc de rouler 1 000 kilomètres.

M. Jean-Paul Lecoq. Tout dépend de la vitesse à laquelle il roule !

M. Alain Bruneel. Et de la force du vent !

M. François de Rugy, ministre d'État. Je prends une consommation moyenne, monsieur Lecoq.

Je vais parler en toute transparence car, de toute façon, cela a été dit, les Français le voient bien lorsqu'ils payent leur plein ou qu'ils calculent leur consommation annuelle.

M. Jean-Louis Bricout. Ils n'achètent plus un plein, ils ne mettent que 20 euros d'essence !

M. François de Rugy, ministre d'État. Sur le gazole, l'augmentation liée à la hausse de fiscalité depuis 2017 s'élève à 7,6 centimes d'euros. Avec la hausse des prix du pétrole sur le marché mondial – vous le voyez, je mets tout sur la table –, l'augmentation est de 22 centimes de plus, soit environ 30 centimes d'euros.

M. Thierry Benoit. Tout à fait !

M. François de Rugy, ministre d'État. Pour un plein, l'augmentation liée à la seule fiscalité est de 4,56 euros ; si on prend l'ensemble, cela représente une hausse de 18 euros. Un automobiliste qui parcourt 15 000 kilomètres par an, ce qui est le cas de nombreux Français, verra donc son budget annuel augmenter de 68,40 euros pour la seule fiscalité, et de 270 euros pour l'ensemble.

M. Thierry Benoit. C'est énorme !

M. Jean-Charles Colas-Roy. C'est un tiers de l'exonération de taxe d'habitation !

M. François de Rugy, ministre d'État. Il nous faut raisonner avec des chiffres concrets.

M. Di Filippo a évoqué le cas d'un actif qui roule pour se rendre à son travail. Il verra sa consommation mensuelle augmenter de 22,50 euros. Je ne dis pas que ce n'est rien – ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit ! Je donne simplement les chiffres de l'augmentation constatée entre 2017 et 2019.

M. Jean-Louis Bricout. Et pour quelqu'un qui est au RSA ?

M. François de Rugy, ministre d'État. Faisons maintenant un autre calcul. M. Viala a objecté que cet automobiliste ne pouvait pas forcément s'acheter une voiture électrique.

La prime à la conversion, qui sera utilisée cette année par 250 000 Français, ne servira pas, pour la plus grande part, à acheter des véhicules électriques. Bien que nous ayons ouvert cette possibilité d'acheter des véhicules électriques dont les prix sont tout à fait abordables en occasion, les Français achètent surtout des véhicules de catégorie 1 et 2, moins polluants, qui consomment moins.

Nous pourrions tout à fait imaginer que cet automobiliste achète un véhicule qui consomme 5 litres aux 100 kilomètres.

M. Loïc Prud'homme. Avec quel argent ?

M. François de Rugy, ministre d'État. Dans ce cas, l'économie de carburant réalisée sur l'année annulerait en grande partie la hausse des taxes.

Cet exemple est concret. En raisonnant dans un cadre qui ne bouge pas, on se prend la hausse des prix de plein fouet, ce que personne ne souhaite.

Plusieurs députés, tant de la majorité que de l'opposition, ont souligné que le but est d'accompagner cette phase de transition. D'ailleurs, dans le domaine automobile, nous sommes tout le temps en transition, car les voitures, même si on les garde longtemps – douze ou quinze ans, ce qui pousse loin le véhicule, surtout si l'on roule 15 000 kilomètres par an – sont un bien que l'on renouvelle. À chaque fois que l'on change son véhicule, on bénéficie des dernières avancées en termes de consommation, donc des économies de carburant qu'elles génèrent.

Tel est bien le but : faire converger l'intérêt général – avoir moins d'émissions de CO₂ – et l'intérêt particulier des Français, qui auront moins d'argent à sortir de leur poche au moment de faire le plein.

La réalité est simple. Si nous ne faisons rien en matière fiscale, nous ne ferons rien non plus sur la prime à la conversion. Cette année, 250 000 Français n'auraient donc pas pu changer de voiture, car cette mesure n'est pas gratuite. Elle coûte tout de même 400 millions d'euros aux finances publiques !

Près de 2 millions de véhicules neufs par an, qui permettent aussi une baisse de la consommation moyenne, sont achetés chaque année. Tous ces automobilistes se protègent ainsi de la hausse du prix des carburants, qu'elle soit liée à la hausse de la fiscalité ou à la volatilité des prix du pétrole sur le marché mondial.

Voilà notre politique. Vous avez bien fait, monsieur Di Filippo, de donner des témoignages concrets de ce que vivent les Français. En retenant 6 litres aux 100 kilomètres, je n'ai pas pris pour exemple les plus gros véhicules, mais ceux que les Français achètent réellement aujourd'hui.

Enfin, M. Viala a dit que la voiture électrique n'était pas faite pour le milieu rural. Je veux tordre le cou à cette idée.

J'ai rencontré récemment le syndicat d'électrification de Vendée, qui déploie une politique de soutien à la voiture électrique. Selon son président, qui est d'ailleurs un ancien député de votre sensibilité, monsieur Viala, la voiture électrique est plus adaptée aux territoires ruraux qu'à la ville, car les Français de ces territoires qui peuvent faire jusqu'à 100 kilomètres par jour pour aller travailler – 50 à l'aller, 50 au retour, ce qui est beaucoup – l'amortiront davantage que quelqu'un qui ne parcourt que 20 kilomètres par jour.

De plus, ils ne seront pas limités par l'autonomie de leur véhicule, qui dépasse très largement 100 kilomètres pour de nombreux modèles.

Mme Amélie de Montchalin. La Zoé peut aller jusqu'à 300 kilomètres !

M. Thierry Benoit. C'est bien la seule !

M. Loïc Prud'homme. Et elle vaut 20 000 euros !

M. François de Rugy, ministre d'État. Certains véhicules de notre production nationale, de notre leader sur le segment des véhicules électriques, vont même jusqu'à 300 kilomètres d'autonomie.

Je suis donc dans le concret, et je veux que nous puissions en discuter calmement. Il ne faut surtout pas dire à nos compatriotes habitant la campagne que la voiture électrique n'est pas pour eux parce qu'elle requiert une borne de recharge.

Lorsque l'on habite une maison, avec un garage, il suffit de brancher le véhicule sur une prise extérieure. Je sais de quoi je parle, puisque j'ai moi-même une voiture électrique. On n'a pas besoin de borne de recharge. Il n'y a pas de surcoût, ni de travaux d'aménagement pour l'automobiliste. Il suffit d'effectuer le branchement le soir, et la voiture est rechargée le lendemain matin.

Je veux que nous ayons des dispositifs concrets pour les Français, qui leur permettent de se protéger contre les hausses des prix de l'énergie, en l'occurrence du carburant pour les voitures. (*Applaudissements sur de nombreux bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Sans refaire la démonstration économique que le ministre d'État a présentée, je souhaiterais montrer l'intérêt des véhicules électriques en zone rurale avec deux chiffres.

Aujourd'hui, en France, la distance moyenne entre le domicile et le lieu de travail en zone rurale est de 18 kilomètres, soit un peu moins de 40 kilomètres pour un aller-retour. Le véhicule électrique est donc parfaitement adapté.

Par ailleurs, nous avons évoqué le bilan carbone de la voiture électrique par rapport aux véhicules thermiques. Il y a quelques mois, une étude de la Fondation pour la nature et l'homme et de la Fondation européenne pour le climat, la *European Climate Foundation*, en partenariat avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie – ADEME –, établissait que le bilan carbone de la voiture électrique était plus favorable que celui du véhicule thermique. En effet, sur tout son cycle de vie, recyclage et fin de vie des batteries inclus, un véhicule électrique émet aujourd'hui deux à trois fois moins de gaz à effet de serre qu'un véhicule thermique.

Mme la présidente. La parole est à Mme Véronique Louwagie.

Mme Véronique Louwagie. Monsieur le ministre d'État, malgré l'exemple que vous avez donné, les chiffres sont têtus. Je rappellerai ainsi que la trajectoire carbone, votée l'année dernière, aura pour effet une augmentation de 31 centimes sur le diesel et de 15,5 centimes sur l'essence au cours du quinquennat. Comme le disait le président de la commission des finances, cela représente un total de 46 milliards d'euros sur ces cinq années.

Parallèlement, le prix du baril a flambé, ce que vous n'aviez pas imaginé en dépit de nos alertes. Il est passé à 80 dollars, soit une hausse de 45 %. La situation devient insoutenable pour nos concitoyens.

La preuve en est que M. Orphelin, qui vient de s'exprimer, se rendant compte de la difficulté de la situation pour les Français, avait déposé en commission un amendement visant à atténuer l'effet brutal de ces mesures et à réfléchir à une redistribution.

Je regrette par ailleurs que l'Assemblée n'ait pas adopté l'amendement présenté tout à l'heure par Éric Woerth, qui proposait une pause en 2019. C'est ce que nous vous demandons, monsieur le ministre d'État : une pause pour reprendre ensuite la trajectoire.

Cet amendement, qui a été rejeté, aurait pourtant été de bon augure pour réfléchir à l'augmentation du prix du baril car la situation devient très difficile sur les territoires.

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Bruneel.

M. Alain Bruneel. Tout le monde est d'accord sur le fait que l'intérêt général consiste à réduire les émissions de CO₂.

Sans inciter les particuliers à laisser leur voiture au garage, le Gouvernement doit cependant être cohérent. Il ne peut pas fermer les petites lignes de chemin de fer, ne rien faire pour le fret, laisser le tout-camion s'installer et ne pas déployer l'autoroute ferroviaire dont il a été question pendant des années. La cohérence, c'est de mettre des moyens sur le ferroviaire.

La gratuité des transports doit aussi être encouragée. Avec mon groupe, j'avais présenté une proposition de loi sur la gratuité des transports scolaires. M. Chassaing et les autres membres du groupe avaient aussi proposé la gratuité des transports pour l'ensemble des citoyens. C'est une solution pour qu'il y ait moins de pollution, moins de CO₂.

Enfin, si les salaires avaient suivi l'évolution du prix du carburant depuis 1990, le SMIC brut mensuel s'élèverait aujourd'hui à 3 103 euros. *(Mme Danièle Obono applaudit.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Fabien Di Filippo.

M. Fabien Di Filippo. Je remercie M. le ministre d'État d'avoir pris le temps d'exposer les calculs qui ont été faits par son équipe. Cependant, trois points majeurs de désaccord persistent.

Premièrement, le budget de l'État est un vaste pot commun. Vous ne pouvez donc pas prétendre que ce que vous prenez là sert à financer d'autres mesures. Cette année, vous creusez encore les dépenses publiques de 25 milliards d'euros pour atteindre un déficit de 100 milliards d'euros. Les choses ne s'équilibrent pas. Vous continuez d'augmenter les dépenses de l'État, et la hausse du prix du carburant et le développement des radars servent d'abord à limiter cette hausse.

Deuxièmement, le prix du carburant a augmenté de 7 centimes l'année dernière du seul fait des taxes. En ajoutant la hausse de 7 centimes prévue au 1^{er} janvier, la progression est de 14 centimes. Pour un réservoir de 55 litres, comme celui de ma Mégane, cela représente 7,7 euros par plein. En comptant un plein par semaine pendant cinquante-deux semaines, la perte de pouvoir d'achat s'élève à 400 euros. Pour des personnes dont le salaire se situe entre le SMIC et 1 500 euros, c'est réellement douloureux.

M. François de Rugy, ministre d'État. Vous faites 50 000 kilomètres par an ?

M. Fabien Di Filippo. Troisièmement, malgré toutes les aides que vous proposez, une partie de la population, notamment les petits salaires, n'aura jamais accès aux véhicules propres. Ces personnes-là conserveront leur voiture afin de l'amortir le plus longtemps possible. Ce sont elles qui subissent de plein fouet les hausses de taxes. C'est leur voix que je souhaitais porter ce soir.

(Les amendements n° 995, 235, 2208, 1271, 1432, 787 et 1912, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Émilie Bonnivard, pour soutenir l'amendement n° 763.

Mme Émilie Bonnivard. Il est défendu.

(L'amendement n° 763, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Panonacle, pour soutenir l'amendement n° 2264.

Mme Sophie Panonacle. Il est défendu.

(L'amendement n° 2264, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 1478.

M. Charles de Courson. Vous le savez, il existe désormais un fioul domestique contenant 10 % d'ester méthylique d'acide gras, dit « F10 ». L'amendement prévoit de doter ce nouveau carburant d'un statut fiscal adapté et de diminuer de 5 centimes par litre la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques – TICPE – qui lui est applicable afin de tenir compte des 10 % d'énergie renouvelable que celui-ci contient.

Trois raisons justifient un tel amendement : il facilitera la transition énergétique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre ; ce nouveau type de fioul a vocation à anticiper la réduction de la teneur en soufre dans le fioul, puisque ces 10 % en sont dépourvus – l'État français s'est engagé à réduire cette teneur de 1 000 parties par millions à 50 à l'horizon 2024 ; enfin, l'amendement permettra d'accompagner les ménages les plus modestes, encore dépendants du chauffage au fioul, dans la transition énergétique tout en préservant leur pouvoir d'achat.

(L'amendement n° 1478, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 1479.

M. Charles de Courson. Un deuxième produit est apparu : le « F30 », qui est oxygéné à 30 %. Les justifications de cet amendement sont les mêmes que pour le précédent. Il serait bon que les ministres motivent leur avis défavorable, car en adaptant la fiscalité à ce nouveau carburant, cette proposition va tout à fait dans le sens de la transition énergétique qu'ils prônent.

(L'amendement n° 1479, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 1477.

M. Charles de Courson. Vous connaissez tous le « B10 », ce nouveau produit mis sur le marché qui est un gazole oxygéné à 10 %. Notre système fiscal ne permet pas de tenir compte de ce pourcentage d'oxygénation. L'amendement propose de doter ce carburant d'un statut fiscal cohérent avec la nature d'énergie renouvelable des 10 % de biodiesel qu'il contient.

(L'amendement n° 1477, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre-Henri Dumont, pour soutenir l'amendement n° 992.

M. Pierre-Henri Dumont. Il est défendu.

(L'amendement n° 992, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n°s 987 et 1481.

La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n° 987.

Mme Véronique Louwagie. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 1481.

M. Charles de Courson. Cet amendement vise à figer le tarif de la TICPE pour le GPL utilisé comme carburant, ainsi que nous l'avions voté pour le gaz naturel dans la loi de finances pour 2018. Il s'agit d'être cohérent avec les mesures adoptées l'année dernière et de réparer un oubli.

(Les amendements identiques n°s 987 et 1481, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. Loïc Prud'homme. Les arguments du rapporteur général et du ministre sont pertinents!

Mme la présidente. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 1476.

M. Charles de Courson. On ne cesse de créer de nouveaux carburants. En cohérence avec ce qui a été voté l'an passé, cet amendement prévoit d'appliquer au bio-GPL un taux de TICPE correspondant à son facteur d'émissions. C'est encore un oubli, me semble-t-il. Dans la dernière loi de finances, nous avons essayé d'harmoniser la taxation des différents carburants en fonction de leur caractère renouvelable ou pas.

(L'amendement n° 1476, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 1482.

M. Charles de Courson. Cet amendement a pour objet de fixer la TICPE du butane et du propane utilisés comme combustible à 25,73 euros par kilo en 2022, et ainsi de revoir pour la période 2019-2021 son application progressive destinée à limiter l'impact pour le consommateur. J'espère que le ministre donnera un avis favorable, puisqu'il s'agit de corriger une erreur de calcul dans un amendement que j'avais déposé.

(L'amendement n° 1482, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Panonacle, pour soutenir l'amendement n° 2063.

Mme Sophie Panonacle. Cet amendement s'inscrit dans le cadre de la transition énergétique engagée dans le secteur maritime. Il vise à alléger la taxation du bio-GNL afin d'inciter les armateurs à recourir à ce carburant vertueux.

Le bio-GNL est un bio-méthane porté à l'état liquide par condensation. Ce carburant ajoute aux avantages du GNL que sont déjà la réduction des émissions de CO₂ ainsi que des oxydes de soufre, d'azote et des particules fines, celui d'une meilleure décarbonation.

Il convient donc de lui imposer une taxation adéquate, similaire à celle déjà appliquée aux autres formes de gaz naturel ou bio-méthane utilisés comme carburant. En effet, le bio-GNL utilisés est aujourd'hui classé par le code des douanes parmi les « autres gaz de pétrole liquéfiés » et sa taxation est environ trois fois supérieure à celle du gaz naturel. Ce régime fiscal est difficilement compréhensible : il génère une recette fiscale dérisoire et il est peu vertueux sur le plan environnemental.

Cette mesure sera peu coûteuse, puisque les volumes de bio-GNL utilisés par les navires en 2019 seront très faibles. L'objectif est de lutter contre la pollution du transport maritime en promouvant le recours à des modes de propulsion plus propres.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Joël Giraud, rapporteur général. Défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Je soutiens cet amendement. Notre fiscalité énergétique souffre d'un problème de cohérence. Les amendements que j'ai proposés, comme celui de Mme Panonacle, y remédient. Vous ne pouvez pas vous contenter de dire « défavorable ». Monsieur le ministre d'État, vous nous avez fait un grand numéro sur la transition énergétique, mais ne pensez-vous pas qu'il faut de temps en temps en tirer les conséquences ? C'est ce que propose Mme Panonacle et ce que j'ai suggéré pour d'autres produits. Un peu de cohérence intellectuelle!

Mme Marie-Christine Dalloz. Vous avez raison!

Mme la présidente. La parole est à M. Raphaël Schellenberger.

M. Raphaël Schellenberger. La position du Gouvernement sur cet amendement, comme sur ceux de M. de Courson, démontre ce que nous soulignons depuis le début de l'examen de l'article 19, à savoir que vous prônez une transition dont la valeur réside dans le mouvement intrinsèque et non dans la destination. Vous ne savez pas où vous voulez aller. Si vous le saviez, votre position serait différente à l'égard de ces amendements qui visent à corriger l'incohérence de la politique de taxation des carburants. Vous devez clarifier vos ambitions, qu'elles concernent le véhicule électrique, les modalités techniques des gros transports, maritimes ou terrestres, ou encore les choix technologiques qui n'existent pas encore ou ne sont pas prêts à être mis sur le marché. Tant que nous ne connaissons pas votre cap, tant que vous refuserez de soumettre au débat dans cette nouvelle assemblée la programmation pluriannuelle de l'énergie, nous ne pourrions pas vous accompagner dans la transition énergétique. Vous ne savez pas où vous voulez nous emmener.

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

M. Bruno Le Maire, ministre. Je suis tout à fait prêt à tous les débats que vous souhaitez sur ce sujet. Je voulais vous épargner les éléments techniques, mais si vous voulez que nous entrions dans les détails, il n'y a aucun souci.

Un régime de TVA spécifique, dénommé régime « pétrole », s'applique aux carburants issus du pétrole.

Je suis tout à fait opposé à ce que l'on encourage les navires, notamment ceux qui transportent des marchandises, à utiliser des carburants qui ne soient pas respectueux de l'environnement. Je souhaite au contraire – je l'ai dit lors du baptême du *Saint-Exupéry* de CMA-CGM au Havre – que l'on favorise l'utilisation de carburants propres.

Toutefois, l'amendement ne tient pas du point de vue juridique : nous ne pouvons pas étendre le régime « TVA pétrole », qui est plus favorable, au GNL, car celui-ci relève d'une autre catégorie de carburants au titre du droit européen. Nous travaillons avec la Commission européenne à la mise au point d'un dispositif spécifique pour le GNL, qui serait plus favorable, en cohérence avec les positions que nous avons défendues sur le recours à des carburants plus propres.

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Panonacle.

Mme Sophie Panonacle. Je retire l'amendement.

(L'amendement n° 2063 est retiré.)

Mme la présidente. Je vous donne à nouveau la parole, madame Panonacle, pour soutenir l'amendement n° 1928.

Mme Sophie Panonacle. Il s'inscrit lui aussi dans le cadre de la transition énergétique engagée dans le secteur maritime. Il vise à inciter les armateurs à recourir au GNL. Ce carburant est certes une énergie fossile, mais il apparaît aujourd'hui comme la solution transitoire la plus propre : son utilisation permet de réduire de 25 % les émissions de dioxyde de carbone, de 90 % celles de dioxyde d'azote et presque intégralement celles de soufre et de particules fines.

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a engagé une dynamique : son article 52 prévoit le soutien de l'État à l'installation de systèmes de distribution de GNL et d'alimentation électrique à quai dans les ports. La loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue a précisé cette ambition : son article 86 dispose qu'un nombre approprié de points de ravitaillement en GNL et de bornes d'alimentation électrique à quai doivent être implantées dans les ports français d'ici à 2025.

Il est nécessaire de lever les obstacles à l'utilisation du GNL. C'est pourquoi nous proposons d'inscrire le GNL au tableau B de l'article 265 du code des douanes. Il s'agit d'une mesure de simplification administrative, qui n'entraînerait aucun coût ni aucune perte de recettes pour l'État. En effet, le régime applicable aux navires propulsés au GNL resterait inchangé.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Joël Giraud, rapporteur général. Je demande le retrait de l'amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Il est particulièrement important de s'intéresser aux carburants alternatifs pour les navires. Les études montrent que les gros navires émettent autant de gaz à effet de serre et de polluants locaux que plusieurs centaines de milliers de voitures. Il convient d'envoyer des signaux fiscaux comme celui-ci ou de mettre en place des

mécanismes de suramortissement pour rendre les navires moins polluants. Nous devons être cohérents et aller dans cette direction.

Mme Sophie Auconie. Bravo !

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Panonacle.

Mme Sophie Panonacle. L'année dernière, le Premier ministre a fait des annonces fortes concernant une politique maritime ambitieuse. J'espère que nous pourrions poursuivre dans cette voie cette année et que le comité interministériel de la mer nous annoncera de bonnes nouvelles. Je retire l'amendement.

Mme Sophie Auconie. Je reprends l'amendement, madame la présidente !

(L'amendement n° 1928 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n° 1794, 1795 et 1433, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Danièle Obono, pour soutenir l'amendement n° 1794.

Mme Danièle Obono. Compte tenu de l'ampleur des émissions toxiques liées à l'usage commercial du kérosène aérien, nous proposons de mettre fin, par cet amendement, au remboursement de TICPE actuellement pratiqué pour ce carburant. Selon le ministère de l'écologie, les exemptions de taxes sur les produits énergétiques au profit des acteurs de l'aviation commerciale ont représenté un manque à gagner de 2,8 milliards d'euros en 2015, et ce chiffre devrait dépasser 3 milliards en 2018.

L'avion est pourtant le moyen de transport le plus polluant. Son impact sur le climat a doublé en vingt ans et pourrait tripler d'ici à 2050. Par ailleurs, la France occupe l'avant-dernière place en Europe en termes de recettes issues de la fiscalité environnementale. Il nous paraît donc nécessaire d'ajuster la contribution de ce secteur à la transition écologique à hauteur de sa responsabilité dans les changements climatiques. *(Applaudissements sur les bancs du groupe FI.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 1795.

M. Loïc Prud'homme. Il s'agit d'un amendement de repli, au cas où l'excellent amendement brillamment défendu par Danièle Obono ne serait pas adopté. Il vise à mettre fin, en 2025, au remboursement de TICPE sur le kérosène aérien. Il prévoit en outre l'instauration d'un « prélèvement climat » sur les vols nationaux. Cela permettrait d'appliquer une fiscalité environnementale au transport aérien, selon une trajectoire qui irait jusqu'en 2025, date de la suppression du remboursement de TICPE.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Dufrègne, pour soutenir l'amendement n° 1433.

M. Jean-Paul Dufrègne. Les dispositions fiscales s'appliquant au secteur aérien suscitent légitimement de nombreuses interrogations au regard de l'impact de cette activité sur l'environnement. Il y a lieu d'adapter notre législation fiscale aux urgences environnementales et de favoriser les modes de transport vertueux, notamment le transport public ferré de voyageurs. Nous proposons de supprimer l'exonération de TICPE pour les vols intérieurs proposés par les compagnies aériennes.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces trois amendements ?

M. Joël Giraud, rapporteur général. Cette exonération a été instaurée pour les vols internationaux par l'article 24 de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, lequel a été repris dans la directive européenne de 2003 sur la taxation de l'énergie. Il serait effectivement possible de prévoir une dérogation pour les vols intérieurs, mais cela risquerait de provoquer une augmentation des tarifs de ces vols, y compris vers l'outre-mer, ce qui poserait un problème. J'émet donc un avis défavorable.

(Les amendements n^{os} 1794, 1795 et 1433, repoussés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n^{os} 1935 et 2591, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Laurianne Rossi, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour soutenir l'amendement n^o 1935.

Mme Laurianne Rossi, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Par cet amendement, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire vous propose deux mesures complémentaires.

La première vise à exonérer de TICPE le transport public fluvial de voyageurs, une telle exonération existant déjà pour le transport fluvial de marchandises. Cela correspond aussi à un souci d'équité modale avec le transport ferroviaire, qui est pour partie exonéré de TICPE, comme nous l'avons vu précédemment.

La seconde mesure, qui tend à compenser la première, consisterait à supprimer l'exonération de TICPE pour le transport maritime privé de passagers. Rappelons que les paquebots de croisière émettent autant de particules fines qu'un million de voitures. Compte tenu de la réglementation européenne et à défaut d'accords bilatéraux avec d'autres États européens, seuls les transports maritimes domestiques seraient concernés par cette taxation.

Ce double dispositif vise à accompagner le développement des transports collectifs les moins polluants et à encourager une mobilité propre et vertueuse.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'économie et des finances, pour soutenir l'amendement n^o 2591.

M. Bruno Le Maire, ministre. Il vise à étendre l'exonération de TICPE à l'ensemble de la navigation fluviale. L'exonération ne s'applique actuellement qu'au transport fluvial de marchandises.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Joël Giraud, rapporteur général. Je demande le retrait de l'amendement n^o 1935 au profit de l'amendement n^o 2591 du Gouvernement, sur lequel je donne un avis favorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n^o 1935 ?

M. Bruno Le Maire, ministre. Je demande également son retrait.

Mme la présidente. Le retirez-vous, madame la rapporteure pour avis ?

Mme Laurianne Rossi, rapporteure pour avis. Oui, madame la présidente.

(L'amendement n^o 1935 est retiré.)

(L'amendement n^o 2591 est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n^{os} 137, 1665 et 389, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 137 et 1665 sont identiques.

La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir l'amendement n^o 137.

M. Jean-Marc Zulesi. Il vise à orienter la consommation de gazole vers les gazoles paraffiniques de synthèse pour les usages concernés par la hausse de la TICPE. Cette mesure fiscale d'accompagnement s'inscrirait dans le cadre de la loi relative à la transition énergétique et serait conforme à l'article 8 de la directive européenne 2003/96/CE, qui prévoit des niveaux minimum de taxation de l'énergie.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n^o 1665.

Mme Valérie Lacroute. Il vise à appliquer une taxation moindre sur les gazoles propres – gazoles paraffiniques de synthèse ou gazoles obtenus par hydrotraitement – que sur le gazole classique. Il importe d'envoyer ce signal fort dans le cadre de la transition énergétique. Si nous n'adoptons pas cet amendement, les gazoles « propres » seront plus chers que le gazole « sale » – je caricature volontairement pour être aussi simple et claire que possible.

Cette mesure permettrait à tous nos concitoyens qui ne possèdent pas encore de véhicule électrique de continuer à utiliser leur voiture diesel, mais avec un gazole propre au même tarif que le gazole classique. Je vous demande, monsieur le ministre, de l'étudier attentivement. Elle ne coûterait pas très cher et permettrait d'adresser un signal fort à nos administrés. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LR.)*

Mme la présidente. La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n^o 389.

Mme Véronique Louwagie. Il est défendu.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces trois amendements ?

M. Joël Giraud, rapporteur général. Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. François de Rugy, ministre d'État. Je tiens d'abord à apporter des précisions techniques. Nous sommes souvent prompts à accoler le qualificatif « propre », mais il faut être rigoureux. En l'espèce, les gazoles de synthèse ne sont pas considérés comme des agrocarburants ou des biocarburants, ce qui est logique puisqu'ils sont produits à partir de gaz naturel et qu'ils sont à l'origine des mêmes émissions de dioxyde de carbone que le gazole normal. Cet argument de fond plaide contre une différence de taxation.

Par ailleurs, si l'on appliquait cette mesure au gazole non routier, comme vous le proposez, cela soulèverait des problèmes pratiques très compliqués, sachant que seuls de très petits volumes seraient concernés. Comme l'a relevé un orateur précédent, nous aurions l'obligation de garantir une traçabilité, ce qui impliquerait de colorer les carburants en question. J'émetts donc un avis défavorable sur les trois amendements.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Je ne suis pas une grande technicienne, mais j'ai le sentiment que vous non plus, monsieur le ministre d'État, car je n'ai pas très bien compris vos explications techniques. Il est regrettable que vous n'acceptiez pas un amendement de ce type, d'autant que vous venez d'affirmer que seuls de petits volumes seraient concernés. Il faut inciter à produire du gazole plus « propre » – j'emploie des termes simples pour que les Français et la représentation nationale comprennent, et nous n'allons pas entrer dans une discussion technique, puisque vous êtes probablement aussi peu renseigné que moi sur les détails techniques de ces gazoles. Je trouve dommage de ne pas adresser ce signal fort à tous nos automobilistes – même en Île-de-France, nos concitoyens sont souvent obligés d'utiliser leur voiture pour rejoindre une gare.

(Les amendements identiques n^{os} 137 et 1665 ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n^o 389 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Danièle Obono, pour soutenir l'amendement n^o 1796.

Mme Danièle Obono. Un rapport de la Cour des comptes estime que les dépenses défavorables à l'environnement sont de 13 milliards annuels, dont une partie sous forme de coups de pouce version niches fiscales. Un certain nombre d'activités parmi les plus polluantes profitent de celles-ci, à commencer par le transport routier.

Pourtant, nous ne tenons pas nos objectifs de diminution des émissions de gaz à effet de serre, par rapport auxquels on constate même un écart de 6,7 % en 2017. Les émissions de gaz à effet de serre du transport dépassent de 10,6 % l'objectif de 2017, dont un dépassement de 3 % pour le fret routier et le transport de marchandises. L'article 19 est donc insuffisant. Il prévoit une petite économie d'un milliard d'euros qui épargne le transport routier. Pourquoi protéger celui-ci ?

Déjà, en 2018, l'impact de la hausse de la composante carbone et du rattrapage gazole-essence se répartissait à hauteur de 60 % pour les ménages et de 40 % pour les entreprises, principalement du secteur tertiaire. Maintenir ces exonérations et dégrèvements ferait à nouveau peser le poids de la transition écologique sur les ménages, alors même que, selon un récent rapport de la Cour des comptes européenne, l'Union européenne ne protège pas assez la santé des citoyens en matière de pollution de l'air. Le *statu quo* constitue donc une double peine.

C'est pourquoi nous demandons à ce que soit mis fin à la niche fiscale bénéficiant au transport routier de marchandises, qui se traduit pour l'État par un manque à gagner de 1137 millions d'euros en 2018. *(Applaudissements sur les bancs du groupe FI.)*

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Joël Giraud, rapporteur général. Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. François de Rugy, ministre d'État. Avis défavorable.

M. Loïc Prud'homme. Quels sont vos arguments ?

(L'amendement n^o 1796 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre-Henri Dumont, pour soutenir l'amendement n^o 1123.

M. Pierre-Henri Dumont. Il est défendu.

(L'amendement n^o 1123, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre-Henri Dumont, pour soutenir l'amendement n^o 1124.

M. Pierre-Henri Dumont. Il est défendu.

(L'amendement n^o 1124, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour soutenir l'amendement n^o 2049.

Mme Emmanuelle Ménard. Je ne me fais pas beaucoup d'illusion sur le sort de cet amendement, puisque lorsque M. de Courson défend une proposition qui tend à corriger une erreur de calcul, elle est rejetée !

Cet amendement est de repli. La suppression du tarif réduit de la TICPE met immédiatement en danger les entreprises qui bénéficient de ce dispositif. Vous les exposez à une insécurité financière exponentielle. Comment celles du bâtiment, par exemple, pourraient-elles faire face à une telle augmentation du prix de leur carburant ?

La filière extractive des minéraux – les exploitations de carrières –, composée à 80 % de PME, devrait à la suite de cette mesure voir augmenter de 315 % en cinq ans le prix des produits énergétiques concernés.

Cette augmentation aura forcément une répercussion immédiate sur les filières du bâtiment ou des travaux publics. Dans cet exemple, si ces exploitations de carrières sont les premières victimes, les usagers ou les contribuables seront forcément les victimes collatérales. C'est la raison pour laquelle, à défaut de supprimer l'article 19, il faut envisager une sortie progressive du tarif réduit de la TICPE.

(L'amendement n^o 2049, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Prochaine séance, ce matin, à neuf heures trente :

Suite de la discussion de la première partie du projet de loi de finances pour 2019.

La séance est levée.

(La séance est levée, le jeudi 18 octobre 2018, à une heure cinq.)

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

SERGE EZDRA