

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

24^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du vendredi 16 octobre 2020

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. HUGUES RENSON

1. **Projet de loi de finances pour 2021** (p. 7498)

PREMIÈRE PARTIE (SUITE) (p. 7498)

Après l'article 9 (*suite*) (p. 7498)

Amendement n° 1910

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

M. Olivier Dussopt, ministre délégué chargé des comptes publics

Amendements n°s 2509, 2381

Amendement n° 143

Amendement n° 544 et 560

Rappel au règlement (p. 7500)

M. Éric Coquerel

M. le président

M. Olivier Dussopt, ministre délégué

Après l'article 9 (*suite*) (p. 7500)

Amendements n°s 187 et 787, 676, 760

Amendement n° 770

Amendement n° 166

Amendements n°s 179, 765

Amendement n° 1487

Amendements n°s 161, 174

Amendements n°s 767, 1491

Rappel au règlement (p. 7501)

Mme Caroline Fiat

Après l'article 9 (*suite*) (p. 7502)

Amendements n°s 1380 rectifié, 1616, 1850

Amendement n° 163, 176, 768 et 1493

Amendements n°s 175, 769

Amendement n° 1492

Amendements n°s 1379 rectifié, 1615 et 1841 rectifié, 772 et 773, 778, 777

Amendements n°s 2677, 2817

Amendement n° 1415, 167, 180, 775 rectifié, 1496 rectifié, 168, 170, 776 et 1497

Amendement n° 2818

Amendements n°s 1416, 1604 et 2296, 596

Amendements n°s 2196, 226 rectifié

Amendement n° 2819

Amendement n° 595, 1417, 1605, 2249 et 2301

Amendement n° 598 et 2250

Amendements n°s 456, 2306, 164

Amendements n°s 177, 779, 1495, 2638, 2625, 2707, 1007

Amendement n° 89

Amendement n° 784

Amendements n°s 45, 235

Amendement n° 792, 794, 951

Amendement n° 320

Amendements n°s 555, 793

Amendement n° 1452, 1593

Amendement n° 1310

Amendements n°s 842, 1311, 90, 237, 795, 1509, 242

Amendement n° 2537 et 2540

Amendements n°s 2627, 2636 et 1217, 1979

Amendement n° 250

Amendements n°s 811, 855

Article 10 (p. 7510)

Amendements n°s 2820, 953

Article 11 (p. 7510)

Article 12 (p. 7510)

Mme Lise Magnier

Mme Véronique Louwagie

M. Fabien Roussel

Amendement n° 804

Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique

Amendements n°s 683 rectifié, 856 rectifié

Amendement n° 967 rectifié, 2821 et 1606

Amendements n°s 679, 761

Amendement n° 808 et 965

Amendements n°s 762 et 812, 966

Amendements n°s 815, 1793, 2962 (sous-amendement)

Amendement n°

Amendement n° 976, 975 et 974

Amendements n°s 296, 818, 319

Amendement n° 822, 1772 et 280

Amendement n° 1130

Amendement n° 1531

Après l'article 12 (p. 7515)

Amendement n° 838 et 857

Amendement n°

Amendements n°s 1632, 96

Amendement n° 840, 851, 2038 et 1053

Amendement n° 1368

Amendement n° 1432

Amendement n° 11 rectifié

Amendements n°s 1962, 2480, 2180

Amendements n°s 1214 et 2188, 2175

Amendement n° 820, 826 et 817

Amendement n° 1982

Amendement n° 2798

Suspension et reprise de la séance (p. 7518)

Article 13 (p. 7518)

Mme Christine Pires Beaune

M. Christophe Jerretie

M. Charles de Courson

M. Fabien Roussel

M. Jean-René Cazeneuve

M. Olivier Dussopt, ministre délégué

Amendements n°s 858, 864

Amendements n°s 1046, 1433, 1710, 2720, 2724

Amendement n° 2716

Amendements n°s 2349, 2751

Amendement n° 2030

Amendements n°s 2747, 1786, 1038

Article 14 (p. 7524)

M. Christophe Jerretie

Mme Marie-Christine Dalloz

Mme Danièle Obono

M. Charles de Courson

M. Fabien Roussel

Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique

Amendements n°s 131, 1001, 1002, 1131, 2966 (sous-amendement)

Amendements n°s 545, 984, 1466, 1132

Amendements n°s 1983, 1225, 1954, 2454, 2576, 2567

Amendements n°s 431, 998

Amendements n°s 1457, 2430

Amendements n°s 146 et 1022, 149

Amendement n° 1024, 148 et 1025

Amendements n°s 147 et 292, 1004, 1012, 1026, 1032, 1450, 1455, 145, 1023, 293, 1003, 1033, 1449, 1277

2. Hommage à la victime de l'attentat de Conflans-Sainte-Honorine (p. 7539)

3. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 7539)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. HUGUES RENSON

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2021

Première partie (suite)

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la première partie du projet de loi de finances pour 2021 (n^{os} 3360, 3399).

Ce matin, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n^o 1910 portant article additionnel après l'article 9.

Après l'article 9 (suite)

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n^o 1910.

M. Jean-Paul Lecoq. Pour favoriser la transition vers un parc automobile plus propre, la convention citoyenne pour le climat a proposé notamment d'aider les ménages à acquérir des véhicules propres via une augmentation du bonus pour les véhicules peu polluants. Nous y sommes bien sûr favorables.

Le présent amendement, que nous vous avons déjà proposé lors de l'examen des projets de loi de finances – PLF – précédents, c'est-à-dire avant même la création de la convention citoyenne, s'inscrit dans cette perspective. Il vise en effet à améliorer encore l'efficacité des dispositifs de prime à la conversion et de bonus écologique en appliquant un taux réduit de TVA aux opérations de vente et de location des véhicules neufs les moins polluants. Il s'agit non seulement de permettre aux constructeurs d'afficher un prix d'acquisition de ces véhicules plus attractif pour les particuliers mais également de les inciter à investir de nouveau le marché des petites voitures peu polluantes.

Si cette évolution est souhaitable, elle impose aux constructeurs de revoir leur stratégie. En effet les petites voitures, qui ont représenté 58 % des ventes intervenues dans notre pays au cours des cinq premiers mois de l'année, sont quasiment toutes produites hors de France, de sorte que les primes à la casse sont autant de primes à la délocalisation. La relocalisation de la production des petites voitures légères et peu

émettrices, qui constituent une perspective d'avenir plus sûre que le développement des SUV, ou véhicules utilitaires de sport, est un enjeu primordial qui suppose que l'État joue pleinement son rôle de stratège dans le maintien de notre industrie.

Vous allez me répondre, monsieur le rapporteur général de la commission des finances, monsieur le ministre délégué chargé des comptes publics, qu'il ne suffira pas de réduire le taux de la TVA applicable à ces voitures pour réduire leur prix de vente et que le gain risque au contraire d'aller dans les poches des actionnaires. Au cours de mon premier mandat de député, qui était aussi le vôtre, monsieur le ministre, le PDG de Renault Carlos Ghosn, recevant le Président de la République à l'usine de Sandouville, lui avait expliqué qu'il fallait supprimer la taxe professionnelle parce qu'elle augmentait le prix des Laguna de 350 euros. Il a obtenu gain de cause...

M. le président. Merci de conclure.

M. Jean-Paul Lecoq. Je veux expliquer au ministre délégué...

M. Charles de Courson. C'est pour sa culture!

M. le président. Je pense qu'il a compris...

M. Jean-Paul Lecoq. ... que ces 350 euros étaient alors considérés comme un frein à l'attractivité des véhicules français. Le même raisonnement vaut aujourd'hui pour la TVA.

M. le président. La parole est à M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, pour donner l'avis de la commission.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. On ne peut que saluer votre volonté d'accompagner la transition écologique en soutenant l'acquisition de véhicules propres. C'est exactement l'objectif du bonus écologique et de la prime à la conversion, qui permettent de cumuler jusqu'à 12 000 euros d'aides. Ces deux outils directement incitatifs me semblent plus efficaces qu'une baisse de la TVA. Avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé des comptes publics, pour donner l'avis du Gouvernement.

M. Olivier Dussopt, ministre délégué chargé des comptes publics. Même avis.

(L'amendement n^o 1910 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n^o 2509.

M. Jean-Paul Lecoq. Mise en place par l'association Pro France, fondée par l'ancien sénateur Yves Jégo, la certification « Origine France garantie » vise à valoriser les produits fabriqués sur le sol français. Georges Marchais, en son temps, défendait déjà la nécessité de soutenir la production française comme un symbole national. Comme vous voyez, notre volonté de relocaliser la production en France, qui nous faisait alors traiter partout de « ringards » au nom de la mondialisation, est aujourd'hui considérée comme une vérité universelle.

Concernant les véhicules automobiles, il faut pour obtenir cette certification que le véhicule soit assemblé en France et que la majorité des pièces soient usinées dans notre pays. Tenant compte des menaces qui pèsent aujourd'hui sur nos sites de production automobile – c'est le cas dans ma circonscription – et de la vigilance croissante de nos concitoyens quant à l'origine des produits qu'ils consomment, le présent amendement propose de favoriser l'achat ou la location de véhicules neufs fabriqués en France. La mesure vise notamment à stimuler la relocalisation de la production des véhicules, en particulier celle des véhicules légers les moins polluants.

Cet amendement allant tout à fait dans le sens de la politique gouvernementale, je ne doute pas que le rapporteur général et le ministre donneront un avis favorable.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je ne sais pas si tout ce que Georges Marchais a pu dire s'est vérifié,...

M. Jean-Paul Lecoq. Pas mal de choses...

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. ... mais ce qui est sûr, c'est que votre amendement pose une vraie difficulté : il me paraît difficile, voire dangereux, d'instaurer une réduction de la TVA sur les produits labellisés par un organisme de certification privé. L'avis est donc défavorable.

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

M. Olivier Dussopt, ministre délégué. Même avis.

M. le président. Vous souhaitez réagir, monsieur Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Je n'ai pas bien compris, monsieur le président, si le rapporteur général proposait qu'on mette en place une certification publique pour pouvoir mettre en œuvre ce que nous proposons avec l'amendement ou s'il y était complètement défavorable et voulait que ce type de certification reste privé.

(L'amendement n° 2509 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 2381.

M. Jean-Paul Lecoq. Nous proposons par cet amendement de fixer le taux de la TVA sur l'acquisition de tous types de vélos à 5,5 %. Plébiscité par les usagers depuis la sortie du confinement, l'usage du vélo connaît un essor de grande ampleur tant en zone rurale, où le nombre de déplacements en vélo a augmenté de plus de 16 %, qu'en zone périurbaine, où il a augmenté de 17 %, et à plus forte raison en milieu urbain : la fréquentation des pistes cyclables a augmenté de 67 % à Paris, de 26 % dans la métropole de Lille, de 24 % à Lyon ou encore 23 % à Dunkerque. On constate d'ailleurs

que la gratuité des transports urbains dans cette ville n'a pas empêché l'usage du vélo de s'y développer : cela prouve que les deux ne s'opposent pas.

Il convient d'encourager cette dynamique aussi bénéfique à l'environnement qu'efficace sur le plan de la mobilité puisqu'elle permet de réduire significativement les temps de déplacement en milieu dense en comparaison des voitures et des autres véhicules motorisés.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Avis défavorable pour des raisons similaires.

(L'amendement n° 2381, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n°s 143, 544 et 560, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 544 et 560 sont identiques.

L'amendement n° 143 de M. Dino Cinieri est défendu.

Les amendements identiques n°s 544 de M. Julien Dive et 560 de M. Éric Pauget sont également défendus.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Défavorable.

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

M. Olivier Dussopt, ministre délégué. Même avis.

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

M. Éric Coquerel. Je profite de la discussion autour de ces amendements qui visent, si j'ai bien compris, à aider les plus modestes, pour poser au ministre délégué la question que je n'ai pas eu le temps de lui poser lors de la séance précédente.

Je suis de ceux qui pensent que M. Castex aurait dû venir expliquer à l'Assemblée les mesures prises à la suite des déclarations du Président de la République, explications qui me semblent susceptibles de vous intéresser tous, chers collègues. Nous pensons par exemple que le plan de relance oublie les plus pauvres. Le Président de la République a semblé un moment vouloir aller dans ce sens, en annonçant une aide exceptionnelle de 150 euros en faveur des allocataires de l'aide personnalisée au logement – APL –, notamment les jeunes de 18 à 25 ans. Or, comme je l'ai dit tout à l'heure, nous avons appris par une dépêche de l'AFP que selon l'entourage du Premier ministre, cette aide ne bénéficierait pas aux allocataires de l'APL, ce qui est une information importante pour ces jeunes. Cela laisse penser que toute proposition en faveur des plus pauvres est retirée aussitôt qu'annoncée.

Pouvez-vous, oui ou non, confirmer cette information de l'AFP, monsieur le ministre ? Je pense qu'une réponse rapide s'impose dans l'intérêt de nos travaux.

M. le président. Merci, monsieur Coquerel, pour cette intervention qui n'avait pas vraiment de lien avec les amendements que je vais maintenant mettre aux voix.

M. Éric Coquerel. La question se pose, tout de même !

(L'amendement n° 143 n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n^{os} 544 et 560 ne sont pas adoptés.)

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, pour un rappel au règlement. Sur quelle base et à quel propos, monsieur Coquerel ?

M. Éric Coquerel. Sur le fondement de l'article 53 de notre règlement. Le Parlement a le droit d'être informé sur les faits que je viens d'évoquer. Tous les bancs de l'hémicycle ont intérêt à savoir, avant de poursuivre nos travaux sur des amendements qui concernent les plus pauvres de nos concitoyens, ce qui est vrai : l'annonce du Président de la République ou l'information de l'AFP. Le ministre délégué, qui est bien placé pour cela, peut-il nous dire ce qui est vrai : les propos de Matignon ou la déclaration du Président de la République ? Je pense que le Parlement a le droit d'avoir une réponse.

J'avais demandé que M. Castex vienne nous répondre. Il n'est pas venu mais il y a là un ministre qui peut nous répondre. J'aimerais donc qu'il le fasse.

M. le président. L'article 53, monsieur Coquerel, dispose qu'avant de passer à l'ordre du jour, le président donne connaissance à l'Assemblée des communications qui la concernent : il ne me semble pas qu'il puisse constituer une bonne base juridique pour votre rappel au règlement. C'est un premier point.

Deuxième point, c'est la deuxième fois que vous fondez un rappel au règlement sur ces faits, que vous aviez déjà évoqués à l'occasion des amendements examinés précédemment. Il ne m'appartient évidemment pas de juger vos propos ; je note simplement que votre rappel au règlement n'en était pas un et que c'était le deuxième de votre part sur le même fondement. Vous comprendrez donc que je n'accepterai plus de rappel au règlement sur cette base.

La parole est à M. le ministre délégué.

M. Olivier Dussopt, ministre délégué. Ce sujet ne concerne pas le PLF en cours d'examen puisqu'il s'agit de mesures sociales dont le financement sera prévu par le véhicule législatif le plus approprié, soit un quatrième projet de loi de finances rectificative – PLFR –, soit le projet de loi de financement de la sécurité sociale – PLFSS. M. le Premier ministre aura l'occasion demain de préciser quelles mesures seront prises en faveur des plus précarisés, notamment les plus jeunes, au travers de dispositifs spécifiques. Ces mesures sont en cours d'arbitrage et trouveront donc une traduction soit dans le PLFSS, soit dans le PLFR 4.

M. Éric Coquerel. Vous connaissez la réponse ou pas ? C'est extraordinaire ! Nous avons le droit de savoir, quand même ! Quelle majorité paillasson ! *(Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)*

M. Christophe Jerretie. Des serpillières, plutôt !

M. le président. Mes chers collègues, les choses ont été dites et aucun nouveau rappel au règlement ne sera accepté sur cette base.

M. Jean-René Cazeneuve. Les rappels au règlement, ça suffit !

M. Éric Coquerel. C'est incroyable ! Le Parlement ne sert vraiment à rien !

Après l'article 9 (suite)

M. le président. Les amendements identiques n^{os} 187 de M. Marc Le Fur et 787 de M. Dino Cinieri sont défendus.

(Les amendements identiques n^{os} 187 et 787, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Lise Magnier, pour soutenir l'amendement n^o 676.

Mme Lise Magnier. Cet amendement vise à clarifier les taux de TVA applicables aux produits de biocontrôle. Il s'agit d'inscrire clairement dans le code général des impôts que l'ensemble de ces produits bénéficient d'un taux intermédiaire de 10 %.

Aujourd'hui les micro-organismes, médiateurs chimiques ou substances naturelles d'origine végétale, animale ou minérale bénéficient bien de ce taux intermédiaire de 10 % mais les interprétations diffèrent quant à la possibilité que les macro-organismes, mais aussi les produits à base de phéromones utilisés en biocontrôle sous forme de piégeage de surveillance bénéficient de ce même taux.

Pour soutenir la transition agroécologique et favoriser l'ensemble des produits et solutions de biocontrôle, ce que nous souhaitons tous, il nous paraît nécessaire d'appliquer le taux intermédiaire de 10 % à tous les produits de biocontrôle.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Défavorable.

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

M. Olivier Dussopt, ministre délégué. Défavorable.

M. le président. La parole est à M. François Ruffin.

M. François Ruffin. Je souhaite intervenir sur la TVA applicable aux produits de biocontrôle.

Excusez-moi, mais je trouve un peu hallucinant qu'on discute de tout ça au moment où on s'apprête, pour la première fois depuis la guerre d'Algérie, à mettre en place un couvre-feu ! À partir de neuf heures du soir, les gens ne pourront plus sortir de chez eux et on n'a aucun lieu pour en débattre !

M. Christophe Jerretie. Quel rapport avec l'amendement ?

M. François Ruffin. Personne n'est venu présenter ces mesures devant l'Assemblée et nous continuons notre discussion comme si de rien n'était, alors que le choix a été fait de porter atteinte aux libertés publiques et aux libertés en général. Nous devrions, à tout le moins, avoir une discussion sur ces mesures – car on peut être pour ou contre, les contester ou les approuver –, mais nous n'avons pas de lieu pour le faire.

Alors que six membres du conseil scientifique, dont son président, Jean-François Delfraissy, ont signé un papier dans *The Lancet* pour dire qu'il faut arrêter d'user du bâton et appliquer désormais des mesures plus démocratiques, moins verticales et moins technocratiques, on nous annonce finalement des mesures plus autoritaires. Du point de vue de

l'intérêt de la France – pas seulement de son intérêt sanitaire, mais de son intérêt démocratique –, l'Assemblée est complètement à côté de la plaque lorsqu'elle continue, amendement après amendement, à parler de TVA – ce qui n'est certes pas rien – comme si de rien n'était quand, pour la première fois depuis la guerre d'Algérie, on s'apprête à instaurer un couvre-feu, sans que nous disposions d'informations délivrées par les scientifiques ni ne puissions discuter des alternatives qui pourraient être proposées. Cela n'a pas lieu ici, et n'y aura pas lieu plus tard – sinon peut-être lors d'un renouvellement du couvre-feu.

M. le président. Monsieur Ruffin, vous nous aviez dit vouloir parler de l'amendement n° 676 relatif à la TVA applicable aux produits de biocontrôle, et j'ai bien noté le rapport très direct qu'il y avait entre votre intervention et cet amendement...

M. François Ruffin. Je vous remercie, monsieur le président !

M. François Pupponi. Il est soumis au couvre-feu, lui ?

(L'amendement n° 676 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. François Pupponi, pour soutenir l'amendement n° 760.

M. François Pupponi. Cet amendement de M. Castellani tend, comme l'amendement suivant, n° 770, à favoriser la construction de logement social en Corse par une réduction du taux de TVA à 5,5 %.

(L'amendement n° 760, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 770 de M. François Pupponi est défendu.

(L'amendement n° 770, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements identiques, n°s 166, 179, 765 et 1487.

La parole est à Mme Émilie Cariou, pour soutenir l'amendement n° 166.

Mme Émilie Cariou. Le taux réduit de TVA initialement réservé aux logements sociaux neufs a été étendu, dans certaines conditions, à des appartements ayant fait l'objet d'une rénovation. Il est ici proposé d'aller plus loin en admettant, de manière générale, que les taux réduits puissent s'appliquer sur les créations de logements sociaux réalisées par la transformation d'immeubles anciens, sous les mêmes conditions et garanties que celles qui sont applicables aux constructions neuves.

M. le président. L'amendement n° 179 de M. David Lorion est défendu.

La parole est à M. François Pupponi, pour soutenir l'amendement n° 765.

M. François Pupponi. Nous avons déposé toute une série d'amendements identiques relatifs à la TVA sur le logement. Il faut en effet nous efforcer de régler les problèmes qui se posent dans des situations atypiques et anormales : lorsqu'on construit du neuf, le taux de TVA est de 5,5 %, mais lorsqu'on rénove des bureaux pour les transformer en logements sociaux, ce taux passe à 10 %. Ce n'est pas

logique ! La construction de logements sociaux doit se voir affecter un taux de TVA de 5,5 %, qu'il s'agisse de neuf ou d'ancien.

M. le président. L'amendement n° 1487 de M. Stéphane Peu est défendu.

(Les amendements identiques n°s 166, 179, 765 et 1487, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements identiques, n°s 161, 174, 767 et 1491.

L'amendement n° 161 de M. Aurélien Taché est défendu.

La parole est à M. Alain Ramadier, pour soutenir l'amendement n° 174.

M. Alain Ramadier. Cet amendement de notre collègue David Lorion propose de rétablir le taux de TVA à 5,5 % pour l'ensemble des opérations de construction de logements locatifs sociaux.

M. le président. L'amendement n° 767 de M. François Pupponi est défendu.

La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n° 1491.

M. Jean-Paul Lecoq. Je défendrai cet amendement, car je n'ai pas compris l'avis défavorable que le rapporteur vient d'émettre sans l'appuyer sur des arguments. Il paraissait en effet évident qu'il fallait appliquer un taux de TVA à la construction de logements sociaux, qu'il s'agisse de constructions neuves, de bureaux transformés ou de vieux bâtiments. De fait, il s'agit toujours de mettre sur le marché des logements sociaux récents – car des bâtiments rénovés sont comme du neuf.

Pourquoi, alors que le besoin est énorme et que les gouvernements avaient jusqu'ici accepté cette réduction de TVA pour les logements sociaux, ne pas élargir ce dispositif, dans le contexte d'un plan de relance de l'activité ? Quels sont les arguments du rapporteur et du Gouvernement qui pèsent pour emporter cette décision de ne pas céder sur ce point ? Cela appelle une explication.

(Les amendements identiques n°s 161, 174, 767 et 1491, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat, pour un rappel au règlement.

M. Jean-René Cazeneuve. Encore ?

Mme Caroline Fiat. Il se fonde sur l'article 48, alinéa 11, de notre règlement. Je viens d'être interpellée par des collègues et des syndicats de soignants à propos des conditions de travail de ces derniers et des alertes qu'ils lancent. Je tiens donc à vous alerter à mon tour, chers collègues, quant au fait que les stocks de gants et de surblouses ne seraient pas à jour, que les démissions de soignants sont nombreuses et que ces professionnels sont inquiets pour les semaines à venir.

Je demande donc, au titre de l'article 48, alinéa 11, que la conférence des présidents soit réunie pour évoquer cette situation catastrophique. On vient de mettre en place un couvre-feu pour protéger les citoyens, mais si nous n'avons plus de soignants dans les hôpitaux et pas de stocks pour protéger les soignants, il y a urgence.

M. le président. Madame Fiat, j'ai bien pris note de votre rappel au règlement.

Après l'article 9 (suite)

M. le président. Nous allons poursuivre la discussion sur le projet de loi de finances pour 2021.

Je suis saisi de trois amendements identiques, n^{os} 1380 rectifié, 1616 et 1850.

La parole est à M. François Pupponi, pour soutenir l'amendement n^o 1380 rectifié.

M. François Pupponi. Je vais m'efforcer de convaincre le rapporteur général et le ministre. L'année dernière, nous avons voté un amendement tendant à appliquer un taux de TVA de 5,5 % en cas de renouvellement urbain dans le cadre de l'ANRU 2, la loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine. Or les logements réalisés dans le cadre de l'ANRU 1, ou programme national de renouvellement urbain, relevaient de conventions de rénovation urbaine. Un seul mot change, mais l'administration applique la règle à la lettre. De fait, lors de l'adoption de l'amendement fixant ce taux de 5,5 %, il n'a pas été précisé que la mesure s'appliquait aussi dans le cadre de l'ANRU 1.

L'amendement n^o 1380 rectifié tend donc à corriger cette situation, car quelques logements sociaux sont encore construits dans le cadre de l'ANRU 1, mais ils le sont, formellement, au titre de conventions de rénovation urbaine, et non de renouvellement urbain. Il s'agit donc d'appliquer, chaque fois que l'on construit dans le cadre de l'ANRU, un taux de TVA à 5,5 %.

M. Charles de Courson. Il a raison !

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n^o 1616.

M. Jean-Paul Lecoq. Je voulais prendre du temps sur cet amendement, mais j'y renonce. Il est défendu.

M. le président. Vous êtes revenu à de meilleurs sentiments, et je vous en remercie. (*Sourires.*)

La parole est à Mme Émilie Cariou, pour soutenir l'amendement n^o 1850.

Mme Émilie Cariou. Je me permets d'insister sur le point que vient d'exposer M. Pupponi. Cette mise en cohérence me paraîtrait essentielle.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. La durée de ma réponse sera inversement proportionnelle à celle de la présentation de votre amendement, monsieur Lecoq. (*Sourires.*) Madame Cariou, monsieur Pupponi, comme vous le savez, les programmes que vous évoquez sont voués à s'éteindre et sont intégrés à d'autres dispositifs. Monsieur le ministre délégué exprimera sans doute son avis sur cette question mais, pour ce qui me concerne, ce que vous proposez ne me semble pas être une priorité.

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

M. Olivier Dussopt, ministre délégué. Monsieur Pupponi, il existe en effet des taux différents, et, au-delà de ce que vient de dire M. le rapporteur, les décisions prises l'an dernier l'ont été en application des discussions du pacte conclu avec les bailleurs sociaux dans le cadre notamment de la clause de revoyure sur la RLS, la réduction de loyer de solidarité. Cela peut avoir pour conséquence que des opérations qui, si elles ne sont pas identiques, se ressemblent quelque peu se voient appliquer des taux différents. Nous sommes attachés à l'équilibre qui a été recherché, même s'il est permis de le considérer comme imparfait. D'autres amendements peuvent soulever des problèmes de droit communautaire, mais je ne m'y attarderai pas. J'émet donc un avis défavorable sur l'ensemble des amendements relatifs à la TVA sur le logement, comme d'ailleurs à la quasi-totalité des amendements portant sur la TVA.

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Monsieur le ministre délégué, je peux comprendre votre position pour ce qui concerne la TVA sur les logements, mais il s'agit ici d'une niche particulière. Dans le cadre de l'accord conclu l'année dernière avec les bailleurs, il a été convenu que les logements construits dans le cadre de la rénovation urbaine, au titre de l'ANRU, se voyaient appliquer un taux de TVA de 5,5 %, et le Gouvernement, en adoptant un amendement en ce sens, respecte cet accord. Or, juridiquement, l'amendement évoque une convention de « rénovation urbaine », alors que l'ANRU 1 emploie le terme de convention de « renouvellement urbain ». Un seul mot change et le problème n'est que formel : l'accord, qui prévoit que tout ce qui est réalisé dans le cadre de l'ANRU bénéficie d'une TVA à 5,5 %, est respecté, mais l'application du texte rend impossible celle de l'accord. Il ne s'agit, finalement, que de rectifier une virgule, et on nous dit maintenant que c'est tant pis pour ceux qui arrivent trop tard, parce qu'on s'est trompé de terme !

Monsieur le rapporteur général, dans les quartiers dont il est ici question, pour un bailleur social, cinq point de TVA, ce n'est pas neutre ! Ce sont des milliers de logements qui sont en jeu, pour la seule raison que la convention signée n'emploie pas le bon mot.

(*Les amendements identiques n^{os} 1380 rectifié, 1616 et 1850 ne sont pas adoptés.*)

M. le président. Les amendements identiques, n^{os} 163 de M. Aurélien Taché, 176 de M. David Lorion, 768 de M. François Pupponi et 1493 de M. Stéphane Peu sont défendus.

(*Les amendements identiques n^{os} 163, 176, 768 et 1493, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.*)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques, n^{os} 175, 769 et 1492.

L'amendement n^o 175 de M. David Lorion est défendu.

La parole est à M. François Pupponi, pour soutenir l'amendement n^o 769.

M. François Pupponi. Nous sommes d'accord pour appliquer une TVA à 5,5 % à la construction de logements sociaux, mais il existe des cas où cette construction ne répond pas tout à fait au texte tel qu'il a été rédigé. Il

s'agit donc, là encore d'un problème rédactionnel, le texte donnant une définition stricte des opérations d'acquisition et d'amélioration. L'amendement ne vise donc pas à la modification du taux, mais à ce que le Gouvernement accepte de préciser quelles sont les opérations éligibles au taux de TVA de 5,5 %.

M. le président. L'amendement n° 1492 de M. Stéphane Peu est défendu.

(Les amendements identiques n°s 175, 769 et 1492, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Les amendements identiques n°s 1379 rectifié de M. François Pupponi, 1615 de M. Stéphane Peu et 1841 rectifié de M. Aurélien Taché sont défendus.

M. Jean-Paul Lecoq. On connaît déjà l'avis du rapporteur général et du ministre délégué : inutile de défendre mon amendement ! Misère démocratique !

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Cela fait quatre heures que nous parlons de TVA !

(Les amendements identiques n°s 1379 rectifié, 1615 et 1841 rectifié, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. Jean-Paul Lecoq. C'est l'heure de la sieste ?

M. le président. La parole est à M. François Pupponi, pour soutenir l'amendement n° 772.

M. François Pupponi. Il procède de la même logique que les précédents : le Gouvernement accepterait-il d'élargir de 300 à 500 mètres la zone d'éligibilité au taux de TVA de 5,5 % pour les logements sociaux qui entourent les quartiers ANRU ? En effet, il peut arriver qu'à 200 mètres près, la moitié d'un immeuble ne se trouve plus dans le périmètre concerné. Ce raisonnement vaut aussi pour l'amendement n° 773, qui est donc défendu.

(Les amendements n°s 772 et 773, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. François Pupponi, pour soutenir l'amendement n° 778.

M. François Pupponi. Je vais me faire, en défendant cet amendement, un petit plaisir ! Je suppose que le ministre délégué et le rapporteur général ont écouté le grand discours du Président de la République sur le séparatisme, dans lequel il a reconnu que si la situation dans notre pays est devenue aussi difficile, c'est parce que nous avons ghettoïsés les quartiers en construisant de grands ensembles peuplés des populations les plus fragiles, au point que certains veulent quitter la République.

Nous expliquons depuis des années qu'il faut construire des logements intermédiaires là où les logements sociaux sont déjà nombreux, pour ne plus ghettoïser ; pourtant nous sommes dans un pays absurde où le taux de TVA est abaissé à 5,5 % pour encourager la construction de logements sociaux mais reste élevé lorsqu'il s'agit d'implanter des logements intermédiaires dans des zones où le logement est majoritairement social ! Au contraire, il faudrait encourager les classes moyennes à s'installer dans ces quartiers ghettoïsés où le séparatisme se développe, et pour ce faire appliquer un taux de TVA qui favorise leur installation. Pourtant, nous en sommes incapables – incapables de se

dire qu'il faut cesser de ghettoïser le ghetto. Je ne fais que me référer aux propos du Président de la République. Banco ! Chiche ! Allons-y, encourageons l'installation de classes moyennes dans ces quartiers et abaissons à 5,5 % le taux de TVA !

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je suis moi aussi élu d'une circonscription où les villes connaissent ce genre de problèmes et je ne crois pas, hélas, qu'abaisser le taux de TVA à 5,5 % suffira à attirer les classes moyennes dans ces quartiers, loin de là. Avis défavorable.

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

M. Olivier Dussopt, ministre délégué. Même avis.

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Le coût de construction d'un logement, monsieur le rapporteur général, détermine son coût de sortie, en particulier son loyer. Plus le coût de construction est élevé, plus le coût de sortie l'est aussi. Si vous voulez inciter les classes moyennes à s'installer dans ces quartiers, les loyers doivent être attractifs. Au contraire, si les loyers y sont aussi chers que dans les beaux quartiers, les classes moyennes préféreront rester dans les beaux quartiers ! Il faut un loyer attractif pour convaincre les classes moyennes de s'installer dans les quartiers plus populaires. Pour cela, il faut baisser le coût de construction des logements. Or la TVA est un levier de cette baisse. Pour un bailleur, cinq points de TVA, ce n'est pas rien ! Une telle baisse lui permet de pratiquer des loyers plus attractifs.

La TVA a toujours été considérée comme un moyen de baisser le prix des logements et d'y attirer les gens. Si vous affirmez le contraire, nous serons en désaccord total.

(L'amendement n° 778 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. François Pupponi, pour soutenir l'amendement n° 777.

M. François Pupponi. Je l'ai déjà défendu.

(L'amendement n° 777, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n°s 2677, 2817, 1415, 167, 180, 775 rectifié, 1496 rectifié, 168, 170, 776 et 1497, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 2817 et 1415 sont identiques, de même que les amendements n°s 167 à 1496 rectifié et 168 à 1497.

La parole est à M. François Jolivet, pour soutenir l'amendement n° 2677.

M. François Jolivet. Cet amendement vise à unifier le régime de TVA pour les opérations réalisées en vue de la conclusion d'un bail réel solidaire, que le Gouvernement encourage depuis deux ans déjà et qui consistent à distinguer le bâti de l'assiette foncière. L'amendement a reçu l'avis favorable de la commission des finances.

M. le président. Sur les amendements identiques n°s 2817 et 1415, je suis saisi par le groupe Écologie démocratie solidarité d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. le rapporteur général, pour soutenir l'amendement n° 2817.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. C'est un amendement de la commission des finances auquel je suis favorable.

M. le président. L'amendement n° 1415 de Mme Émilie Cariou est défendu, de même que les amendements n°s 167 de M. Aurélien Taché, 180 de M. David Lorion, 775 rectifié de M. François Pupponi, 1496 rectifié de M. Stéphane Peu, 168 de M. Aurélien Taché, 170 de M. David Lorion, 776 de M. François Pupponi et 1497 de M. Stéphane Peu.

Quel est l'avis de la commission sur l'ensemble de ces amendements en discussion commune ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Avis défavorable à tous, à l'exception des amendements identiques n°s 2817 et 1415.

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

M. Olivier Dussopt, ministre délégué. Même avis favorable à l'amendement n° 2817, qui n'est pas éloigné de celui de M. Jolivet.

(L'amendement n° 2677 n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 2817 et 1415.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	64
Nombre de suffrages exprimés	64
Majorité absolue	33
Pour l'adoption	60
contre	4

(Les amendements identiques n°s 2817 et 1415 sont adoptés ; en conséquence, les amendements n°s 167, 180, 775 rectifié, 1496 rectifié, 168, 170, 776 et 1497 tombent.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n°s 2818, 1416, 1604, 2296, 596, 2196 et 226 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 2818, 1416, 1604 et 2296 sont identiques, de même que que les amendements n°s 596 et 2196.

La parole est à M. le rapporteur général, pour soutenir l'amendement n° 2818.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je laisse Mme Magnier le présenter.

M. le président. La parole est à Mme Lise Magnier.

Mme Lise Magnier. Cet amendement adopté par la commission des finances vise à appliquer un taux réduit de TVA aux opérations de construction et de rénovation concernant les établissements hébergeant des mineurs et des majeurs de moins de 21 ans, là encore dans un souci de clarification fiscale.

M. le président. Les amendements identiques n°s 1416 de Mme Émilie Cariou, 1604 de Mme Lise Magnier et 2296 de M. Paul-André Colombani sont défendus.

La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n° 596.

M. Fabrice Brun. En défendant cet amendement, je défends également les amendements n°s 595 et 598 qui seront appelés plus tard.

Nous avons déjà eu le débat en commission, mais je demande au ministre délégué de nous éclairer sur le statut fiscal des opérations de construction relevant du secteur associatif, dans le domaine de la dépendance des personnes âgées ou handicapées, de l'accompagnement des mineurs, de l'aide sociale à l'enfance. Sur le terrain, les taux de TVA applicables aux travaux donnent lieu à des interprétations divergentes – comme, il y a quelques mois, dans la commune de Saint-Privat que le ministre délégué connaît bien. Il faut clarifier les conditions d'application de l'article 278 sexies du code général des impôts.

M. le président. L'amendement n° 2196 de Mme Christine Pires Beaune est défendu.

Peut-on considérer que vous avez défendu l'amendement n° 226 rectifié, monsieur Brun ?

M. Fabrice Brun. Oui.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Avis favorable aux amendements n°s 2818 et identiques, qui prévoient une mise en cohérence tout à fait bienvenue.

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

M. Olivier Dussopt, ministre délégué. Sagesse.

Mme Christine Pires Beaune. Le gage est-il levé ?

M. le président. En effet, monsieur le ministre délégué : après vous en être remis à la sagesse de l'Assemblée sur ces amendements, levez-vous le gage ?

M. Olivier Dussopt, ministre délégué. Oui.

(Les amendements identiques n°s 2818, 1416, 1604 et 2296, modifiés par la suppression du gage, sont adoptés ; en conséquence, les amendements n°s 596, 2196 et 226 rectifié tombent.)

M. le président. Je suis saisi de six amendements identiques, n°s 2819, 595, 1417, 1605, 2249 et 2301.

La parole est à M. le rapporteur général, pour soutenir l'amendement n° 2819.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je laisse à Mme Magnier le soin de le présenter.

M. le président. La parole est à Mme Lise Magnier.

Mme Lise Magnier. Il s'agit à nouveau de clarifier l'application des taux de TVA, concernant cette fois-ci les centres de soins, d'accompagnement et de prévention en addictologie et les centres d'accueil et d'accompagnement à la réduction des risques pour usagers de drogues.

M. le président. Les amendements identiques n^{os} 595 de M. Fabrice Brun, 1417 de Mme Émilie Cariou, 1605 de Mme Lise Magnier, 2249 de Mme Christine Pires Beaune et 2301 de M. Paul-André Colombani sont défendus.

Quel est l'avis de la commission sur ces amendements identiques ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Favorable.

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

M. Olivier Dussopt, ministre délégué. Le Gouvernement est défavorable à cette série d'amendements. D'une part, les amendements précédents auxquels j'ai émis un avis de sagesse concernaient des locaux d'hébergement. Ce n'est plus le cas ici, raison pour laquelle nous ne traitons pas les deux séries de la même manière. D'autre part, les locaux mentionnés dans ces amendements ne nécessitent pas d'investissements particuliers, contrairement aux locaux déjà éligibles et aux locaux d'accueil et d'hébergement visés par les amendements précédents.

(Les amendements identiques n^{os} 2819, 595, 1417, 1605, 2249 et 2301 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Les amendements identiques n^{os} 598 de M. Fabrice Brun et 2250 de Mme Christine Pires Beaune sont défendus.

(Les amendements identiques n^{os} 598 et 2250, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 456 et 2306.

L'amendement n^o 456 de Mme Lise Magnier est défendu.

La parole est à M. François Pupponi, pour soutenir l'amendement n^o 2306.

M. François Pupponi. Il vise à octroyer un taux réduit de TVA à 5,5 % aux EHPAD afin qu'ils mettent les locaux à la disposition d'un certain nombre de professionnels de santé pour constituer des centres de santé, en quelque sorte, au taux de TVA ordinaire en matière de santé publique.

(Les amendements identiques n^{os} 456 et 2306, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Sur les amendements identiques n^{os} 164, 177, 779 et 1495, je suis saisi par le groupe Écologie démocratie solidarité d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à Mme Émilie Cariou, pour soutenir l'amendement n^o 164.

Mme Émilie Cariou. Cet amendement vise à rétablir le taux de TVA à 5,5 % pour les travaux de rénovation énergétique réalisés dans les logements sociaux existants. Il permettra de soutenir l'effort consenti par les bailleurs sociaux pour accroître la performance énergétique de leur patrimoine et, du même coup, de réduire les charges supportées par les locataires du parc social.

M. le président. L'amendement n^o 177 de M. David Lorion est défendu.

La parole est à M. François Pupponi, pour soutenir l'amendement n^o 779.

M. François Pupponi. Les travaux d'économie d'énergie et de rénovation énergétique des logements sociaux s'inscrivent dans le cadre du plan de relance et nous allons y inciter les bailleurs. Certains travaux d'économies d'énergie peuvent bénéficier du taux de TVA à 5,5 %, d'autres non. L'amendement vise à étendre ce taux réduit à tous les travaux qui permettent de réaliser des économies d'énergie dans les logements sociaux.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n^o 1495.

M. Jean-Paul Lecoq. Notre pays, cela a été dit à d'autres époques, possède une particularité : les populations les plus pauvres, qui habitent dans les logements sociaux parfois les plus dégradés, sont celles qui paient les charges et le prix de l'énergie les plus chers au mètre cube d'air.

Il faut remédier à cette injustice qui creuse le fossé entre les couches dites intermédiaires et les populations les plus pauvres. C'est pourquoi nous vous proposons de contribuer à ramener les travaux de rénovation énergétique dans les logements sociaux à un coût modique en abaissant le taux de TVA à 5,5 % de sorte qu'enfin, des actes concrets soient faits en faveur de ces populations qui souffrent et dont les charges augmentent régulièrement. Plus les hivers sont rudes, plus les charges augmentent et plus elles ont des difficultés à payer, jusqu'à être expulsées au printemps, étant dans l'incapacité d'assumer ces dépenses.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je vais vous faire plaisir, monsieur Lecoq : votre amendement est satisfait. Ce type de dépenses liées à des travaux de rénovation, en effet, bénéficie déjà d'un taux de TVA de 5,5 % car, en l'espèce, ce n'est pas l'article 278 sexies A qui s'applique mais l'article 278-0 bis A, qui prévoit ce taux réduit. L'amendement étant satisfait, j'en demande le retrait.

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

M. Olivier Dussopt, ministre délégué. Même avis.

M. Jean-Paul Lecoq. Si le rapporteur dit vrai, je retire l'amendement.

Mme Cendra Motin. Il dit toujours vrai !

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Vous ne sauriez en douter !

M. Jean-Paul Lecoq. On va quand même vérifier...

(L'amendement n^o 1495 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Si cet amendement a été déposé, c'est parce qu'un certain nombre de bailleurs nous ont alertés pour nous expliquer que les choses, hélas, ne se passent pas ainsi dans la vraie vie. L'administration fiscale applique à un certain nombre des travaux qu'ils effectuent des taux de 10 % voire 20 %. Encore une fois, si cet amendement a été déposé, c'est parce que le problème existe ! La théorie est une chose, la pratique en est une autre. Aujourd'hui, malheureusement, c'est plutôt l'article auquel nous avons fait référence qui est appliqué. Les travaux en question ne bénéficient

cient donc pas du taux réduit à 5,5 %. Peut-être l'article du projet de loi est-il mal rédigé, auquel cas il faut le modifier ; c'est ce que nous proposons.

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

M. Charles de Courson. Je ne comprends rien. Ce dispositif, qui prévoit un taux de TVA à 5,5 %, a existé jusqu'en 2018. Il a été ensuite supprimé, non pas par une décision administrative mais par un vote du Parlement. Je ne comprends donc pas pourquoi vous affirmez que l'amendement est satisfait, puisque le dispositif a été abrogé par une loi que nous avons votée en 2018 ! Nous proposons de le rétablir et de revenir sur ce qui s'est révélé être une erreur – d'autant plus que cela correspond à l'un des axes du plan de relance ! Je ne comprends donc pas du tout, monsieur le rapporteur général, monsieur le ministre délégué. Oui ou non, les travaux de rénovation énergétique sont-ils éligibles à un taux de TVA de 5,5 % ? Vous l'avez affirmé, mais ça n'est pas possible puisque ce dispositif a été abrogé en 2018 ! Je ne comprends pas.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 164, 177 et 779.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	62
Nombre de suffrages exprimés	58
Majorité absolue	30
Pour l'adoption	16
contre	42

(Les amendements identiques n^{os} 164, 177 et 779 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Jerretie, pour soutenir l'amendement n^o 2638.

M. Christophe Jerretie. Je défends l'amendement de M. Duvergé, car chacun sait que la Corrèze est proche du bassin minier du Nord-Pas-de-Calais ! *(Sourires.)* Dans le cadre du contrat partenarial d'intérêt national pour le renouveau du bassin minier, cet amendement propose de faire bénéficier du taux réduit de TVA de 5,5 % les travaux réalisés dans les logements.

(L'amendement n^o 2638, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Jerretie, pour soutenir l'amendement n^o 2625.

M. Christophe Jerretie. Cet amendement déposé par le groupe Dem tend à réduire le taux de TVA appliqué aux travaux visant à modifier la destination de friches commerciales et industrielles pour les aménager en locaux d'habitation. Son objectif est de construire la ville sur la ville, comme nous le souhaitons tous.

(L'amendement n^o 2625, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, pour soutenir l'amendement n^o 2707.

M. Jean-Luc Fugit. Cet amendement vise à appliquer un taux de TVA réduit à 5,5 % pour la rénovation lourde de locaux transformés en locaux à usage d'habitation, par exemple dans le cas de granges transformées en logements. Ce sont en effet des opérations bénéfiques pour nos villages et pour la ruralité. Ce type de rénovation doit être encouragé car il permet également de lutter contre l'artificialisation des sols en évitant certaines constructions neuves.

(L'amendement n^o 2707, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Robin Reda, pour soutenir l'amendement n^o 1007.

M. Robin Reda. Le présent amendement tend à baisser le taux de TVA dans le secteur de l'hébergement touristique qui, particulièrement touché – comme d'autres – par la crise, a besoin de reconstruire ses marges. Cette baisse, qui serait temporaire, est selon nous parfaitement compatible avec les prêts garantis par l'État, les PGE. En effet, les entreprises, notamment du secteur du tourisme, vont devoir rembourser ces prêts dans un contexte qui demeure difficile. Nous pensons donc nécessaire d'accroître les possibilités de les aider.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Cet amendement, monsieur Reda, réduirait la TVA à un taux intermédiaire pour toutes les prestations, et non pas seulement pour le logement. Une telle mesure coûterait la bagatelle de 10 milliards d'euros. Je crois que ça n'est pas tout à fait ce que nous souhaitons. Avis défavorable.

(L'amendement n^o 1007, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 89 et 784.

La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n^o 89.

Mme Marie-Christine Dalloz. En 2014, nous avons débattu pendant des heures sur le taux de TVA à appliquer aux centres équestres, pour les activités de dressage, de formation ou pour les cours. La TVA à 20 % a fortement renchéri les prestations de ces établissements et mis à mal la filière, notamment les centres équestres les plus faibles. Cet amendement constitue un appel pour revenir à une TVA raisonnable dans ce secteur.

M. le président. L'amendement n^o 784 de M. Dino Cinieri est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je suis d'accord avec Mme Dalloz pour dire qu'il est vraiment temps que, dans le cadre des négociations sur la directive relative à la TVA, la question de la filière équine soit enfin résolue.

Mme Marie-Christine Dalloz. Très bien !

Mme Véronique Louwagie. Par conséquent, avis défavorable !

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Nous sommes plusieurs à le demander depuis des années.

M. le président. Vous êtes d'accord avec Mme Dalloz, mais avez-vous un avis favorable sur l'amendement ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Non, avis défavorable.

(Les amendements identiques n^{os} 89 et 784, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de cinq amendements identiques, n^{os} 45, 235, 792, 794 et 951.

La parole est à M. Robin Reda, pour soutenir l'amendement n^o 45.

M. Robin Reda. Je ne sais pas si le fait que les cafés et les bars ferment désormais à vingt et une heures avance l'heure de l'apéritif à seize heures – avec modération ! –, mais, au travers de cet amendement, nous proposons l'abaissement de la TVA sur les boissons alcoolisées à consommer sur place. L'objectif, là encore, est de permettre aux restaurateurs, aux cafetiers et aux responsables de bars de réaliser de meilleures marges et de reconstituer leur trésorerie, fortement touchée par l'épidémie et par la baisse de la consommation – sans inciter bien sûr à la consommation d'alcool, puisque les prix resteraient stables.

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n^o 235.

M. Fabrice Brun. Le présent amendement vise à faire d'une pierre trois coups : soutenir la filière viticole, soutenir les restaurateurs et soutenir le lien social qui, pour des raisons sanitaires, se rétrécit, se contracte, se dessèche depuis plusieurs mois. Il s'agit donc d'un amendement à consommer sans modération !

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Ah !

M. le président. Les amendements n^{os} 792 de M. Charles de Courson, 794 de Marie-Christine Dalloz et 951 de Mme Véronique Louwagie sont défendus.

Quel est l'avis de la commission sur ces amendements identiques ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je note que le même amendement n'est pas défendu de la même façon entre, d'une part, le sérieux de M. Reda, qui le propose avec modération, et, d'autre part, l'enthousiasme de M. Brun, qui loue le lien social ! Dans les deux cas, messieurs, vous défendez un secteur qu'il est très important de soutenir dans cette période, celui de la restauration et des cafetiers, qu'il nous faut aider.

Mme Véronique Louwagie. Par conséquent, avis défavorable !

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je ne reviendrai pas sur l'ensemble des mesures annoncées par le Premier ministre et par le ministre de l'économie, des finances et de la relance. Le fonds de solidarité en premier chef, qui prévoit des aides jusqu'à 10 000 euros, doit absolument être mobilisé. C'est une mesure beaucoup plus efficace que la baisse de TVA qui, au demeurant, n'aurait pas vraiment d'effet sur la filière viticole puisque les marges reviendraient aux restaurateurs – ce qui peut être utile, j'en conviens. En outre, attention : votre amendement n'établissant pas de distinction entre les alcools, tous seraient concernés par cette baisse de TVA, ce qui pourrait soulever des questions de santé publique. Avis défavorable.

Mme Véronique Louwagie. Alors déposez un sous-amendement !

M. Fabrice Brun. Rabat-joie !

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

M. Olivier Dussopt, ministre délégué. Même avis.

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Monsieur le rapporteur général, personne ne peut nier l'effort important consenti par le Gouvernement pour les activités visées par ces amendements. Il se trouve que, lorsque ces mesures ont été votées, on espérait que le virus disparaîtrait progressivement au bout de trois, quatre ou cinq mois, et que l'activité reprendrait. Or ce n'est pas malheureusement pas le cas.

Compte tenu du coût des loyers pour un restaurant dans les grandes métropoles, à Paris en particulier, et du coût éventuel de remboursement d'un emprunt, après un investissement, chacun sait que le fonds de 10 000 euros ne suffit malheureusement pas. Certains loyers atteignent 7 000, voire 8 000 ou même 10 000 euros par mois : les restaurateurs qui y consacrent totalement l'aide qu'ils ont perçue du fonds ne peuvent plus payer le reste ! Les amendements proposés sont des amendements d'appel visant à alerter sur le fait qu'en dépit de l'importance de l'effort réalisé, les moyens mis en œuvre ne suffisent pas à sauver des entreprises, et qu'il faut donc inventer autre chose : payer une partie de la perte d'exploitation ou des frais fixes de ces entreprises, sans quoi elles risquent fort de disparaître.

(Les amendements identiques n^{os} 45, 235, 792, 794 et 951 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de cinq amendements identiques, n^{os} 320, 555, 793, 1452 et 1593.

La parole est à Mme Patricia Lemoine, pour soutenir l'amendement n^o 320.

Mme Patricia Lemoine. Au regard de la discussion que nous avons eue ce matin au sujet des mobilités, le présent amendement doit être considéré comme de repli. Il tend en effet à appliquer un taux réduit de TVA à l'ensemble des services de mobilité partagée éligibles au forfait mobilités durables. Il est bien sûr légèrement différent de celui qui avait été proposé ce matin. Rappelons que les services de mobilité partagée accompagnent la transformation des pratiques et des usages de mobilité au service d'une mobilité plus durable et plus responsable.

M. le président. L'amendement n^o 555 de M. Éric Pauget est défendu.

La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n^o 793.

M. Charles de Courson. Ma collègue Patricia Lemoine a déjà excellemment défendu cet amendement.

M. le président. Les amendements n^{os} 1452 de Mme Véronique Louwagie et 1593 de M. Olivier Falorni sont défendus.

(Les amendements identiques n^{os} 320, 555, 793, 1452 et 1593, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n^{os} 1310, 842, 1311, 90, 237, 795 et 1509, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 90 et 237 sont identiques, de même que les amendements n^{os} 795 et 1509.

La parole est à M. Alain Ramadier, pour soutenir l'amendement n^o 1310.

M. Alain Ramadier. Par cet amendement, notre collègue Ian Boucard propose d'abaisser la TVA à 5,5 % jusqu'au 31 décembre 2022 sur les travaux d'amélioration, de transformation, d'aménagement et d'entretien des bâtiments.

M. le président. Les amendements n^{os} 842 de M. Dino Cinieri, 1311 de M. Ian Boucard, 90 de M. Marc Le Fur, 237 de M. Fabrice Brun, 795 de Mme Marie-Christine Dalloz et 1509 de Mme Josiane Corneloup sont défendus.

Quel est l'avis de la commission sur l'ensemble de ces amendements ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je rappelle aux auteurs de tous ces amendements que la TVA est fixée au taux de 5,5 % aujourd'hui et jusqu'au 31 décembre 2021 pour l'ensemble des travaux de rénovation énergétique. Je souhaite que cela demeure ainsi. Avis défavorable.

(Les amendements n^{os} 1310, 842 et 1311, repoussés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n^{os} 90, et 237, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n^{os} 795 et 1509, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n^o 242.

M. Fabrice Brun. Je reviens à la charge sur la baisse de la TVA relative à l'installation des panneaux photovoltaïques sur nos toits pour l'usage domestique, l'autoconsommation. Puisque vous m'avez fait sortir par la porte, je reviens par la fenêtre avec cet amendement !

(L'amendement n^o 242, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. François Jolivet, pour soutenir l'amendement n^o 2537.

M. François Jolivet. Si vous me le permettez, monsieur le président, je défendrai simultanément l'amendement n^o 2540. Pour ma part, je ne reviens pas à la charge, j'y viens simplement. Depuis une quinzaine d'années, les gouvernements successifs encouragent le démembrement de propriétés en distinguant l'usufruit de la nue-propriété, ce qui a d'ailleurs permis de construire des logements sociaux, notamment dans les zones urbaines denses comme la ville dans laquelle nous nous trouvons actuellement.

Or, si depuis trois ans, le Gouvernement encourage la production de logements locatifs intermédiaires, les règles relatives à la TVA devant s'appliquer sont incompréhensibles pour les investisseurs. En effet, les immeubles sont construits avec une TVA à 20 %, mais la production de logements intermédiaires – PLI – est, elle, soumise à un taux de TVA réduit à 10 %. Par conséquent, lorsque le propriétaire cède

ses droits d'usufruit, c'est une TVA à 20 % qui s'applique à la cession, rendant l'opération trop chère, voire impossible, pour celui qui a été agréé pour gérer les logements.

Le démembrement de propriété ne peut donc pas s'appliquer à la production de logements intermédiaires, raison pour laquelle l'amendement n^o 2537 vise, dans ce cadre, à faire de la TVA à 10 % un principe général. Avec l'amendement n^o 2540, de repli, je propose une expérimentation durant cinq ans pour évaluer la capacité du dispositif à débloquer des opérations.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. C'est, là aussi, un débat que nous avons régulièrement, vous en conviendrez, et que vous engagerez à nouveau, je n'en doute pas, lors de l'examen des crédits relatifs au logement, dont vous êtes rapporteur spécial.

Je pense que vous serez d'accord pour dire que l'ouverture du bénéfice de l'usufruit locatif intermédiaire aux personnes physiques déjà nues-propriétaires de leur logement constitue un élément à inscrire dans une réflexion plus globale sur le dispositif. L'adoption de ce seul amendement pourrait manquer de sens – ou être considérée comme une première étape, selon le côté par lequel on envisage la question. Cette mesure me semble nécessiter un débat plus large. Avis défavorable.

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

M. Olivier Dussopt, ministre délégué. Demande de retrait. En complément aux propos du rapporteur général, je précise qu'un certain nombre de discussions sur le sujet ne sont pas tout à fait abouties, et devraient être totalement finalisées dans les semaines à venir – j'aimerais vous dire que c'est une question de jours, mais je préfère parler de semaines. Vous pourriez être associé à ces discussions.

Par ailleurs, je partage l'avis du rapporteur général : il faut penser au dispositif dans sa globalité, et si l'adoption de cet amendement aujourd'hui pourrait être considérée comme un premier pas, c'est au prix du risque de créer une confusion avec les décisions qui seront prises ultérieurement.

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. La commission des finances aurait peut-être intérêt à constituer un groupe de travail pour assurer un toilettage des textes. En effet, nos propositions ne tendent qu'à remédier à des blocages liés à de mauvaises interprétations de textes qui, actuellement, ne fonctionnent pas. La fiscalité en matière de logement est très compliquée, en particulier s'agissant de la TVA, et je pense qu'il est nécessaire que la commission des finances se penche sur le sujet en vue d'un futur PLFR ou du projet de loi de finances de l'année prochaine.

De toute manière, comme le dit régulièrement le président Woerth, vous y viendrez, au grand plan de relance du logement ! Et comme vous allez y venir, autant anticiper.

M. le président. La parole est à M. François Jolivet.

M. François Jolivet. Monsieur le ministre délégué, je donne crédit à vos propos et je suis sûr que nous saurons trouver une solution, peut-être même avant le vote du projet de loi de

finances ou, comme le propose mon collègue François Pupponi, travailler à un autre véhicule législatif pour ce sujet. Je retire mes amendements.

(Les amendements n^{os} 2537 et 2540 sont retirés.)

M. le président. Les amendements n^{os} 2627 et 2636 de M. Jean-Luc Lagleize sont défendus, de même que l'amendement n^o 1217 de M. Philippe Chalumeau.

(Les amendements n^{os} 2627, 2636 et 1217, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat, pour soutenir l'amendement n^o 1979.

Mme Caroline Fiat. Puisqu'il faut quand même faire entrer un peu de sous dans les caisses, cet amendement vise à appliquer un taux de TVA relevé à 33 % à plusieurs biens et services de luxe.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Madame Fiat, je vous félicite d'essayer de faire rentrer de l'argent dans les caisses de l'État : c'est un très bon réflexe, que je vous encourage à conserver ! *(Sourires.)*

Mme Caroline Fiat. Cet argent, on peut ensuite le dépenser !

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Cela étant, je trouve un peu surprenant de trouver dans votre liste des produits de luxe, outre quelques éléments caricaturaux, comme l'équipement de golf – mais je n'y reviens pas –, les arts de la table. Ils y figurent même en première position. Vous conviendrez que ce secteur n'a vraiment pas besoin de cela en ce moment : avis défavorable.

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

M. Olivier Dussopt, ministre délégué. Défavorable également.

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. Ne caricaturez pas, monsieur le rapporteur général !

M. le président. Ce n'est pas son genre... *(Sourires.)*

Mme Caroline Fiat. Nous ne visons que les arts de la table de luxe, bien sûr ! *(Exclamations sur plusieurs bancs.)*

Mme Marie-Christine Dalloz. C'est quoi, « les arts de la table de luxe » ?

M. Charles de Courson. Les coquillettes de luxe !

Mme Caroline Fiat. Mais si c'est le seul point qui vous dérange, monsieur le rapporteur général, pas de problème, nous le retirons ! Sous-amendez pour enlever cette mention, nous accepterons volontiers – tout le reste, on taxe !

M. le président. Comme le rapporteur général n'a pas l'air de vouloir sous-amender, je vais mettre aux voix l'amendement.

(L'amendement n^o 1979 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 250 et 811.

La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n^o 250.

M. Fabrice Brun. Il vise à amplifier l'essor des circuits alimentaires courts, plébiscités par les Français. Je voudrais profiter de cet amendement pour appeler l'attention de notre assemblée sur le coup de poignard que la direction générale de l'alimentation – DGAL – vient de planter dans le dos du dispositif en remettant en cause le principe de remise directe, qui ébranle quarante ans d'organisation des points de vente collective dans notre pays.

Je me permets d'alerter M. le ministre délégué sur ce sujet, afin qu'il mène une action conjointe avec le ministre de l'agriculture et de l'alimentation, que j'ai déjà saisi la semaine dernière. Il est très important qu'on puisse revenir sur cette instruction de la DGAL qui, je le répète, met en péril l'organisation des points de vente collective dans notre pays, au moment même où les circuits courts sont plébiscités par nos concitoyens et alors que l'agriculture doit faire face à beaucoup de problèmes, notamment la conservation de la valeur ajoutée, qui est justement le principe des circuits courts. Monsieur le ministre délégué, je connais votre attachement à ce sujet : nous comptons sur vous.

M. le président. L'amendement n^o 811 de Mme Émilie Bonnavard est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Monsieur Brun, je sais que, comme moi, vous êtes attaché à l'Union européenne. Vous savez donc parfaitement qu'en matière de TVA sur les biens importés, nous sommes soumis à un encadrement communautaire. Nous ne pouvons donc pas l'augmenter. Cela étant, vous nous alertez sur un point important.

Avis défavorable.

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

M. Olivier Dussopt, ministre délégué. Défavorable, mais j'ai bien noté l'alerte de M. Brun sur un point que je découvre à l'instant avec son intervention.

M. le président. La parole est à M. Vincent Thiébaud.

M. Vincent Thiébaud. Je tiens juste à rappeler à mes collègues que le terme de circuit court, qui est relatif au nombre d'intermédiaires, n'est pas synonyme de circuit de proximité. Vous pouvez très bien avoir des bananes en circuit court et des patates cultivées dans nos terres qui ne le sont pas. Je me féliciterai que nous n'adoptions pas ces amendements qui, à mon avis, auront des effets contraires à ceux attendus.

(Les amendements identiques n^{os} 250 et 811 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Mattei, pour soutenir l'amendement n^o 855.

M. Jean-Paul Mattei. Il vise à simplifier le mécanisme de la TVA pour les entreprises, ce qui leur serait bien utile actuellement.

(L'amendement n^o 855, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Article 10

M. le président. L'amendement n° 2820 de M. le rapporteur général est rédactionnel.

(L'amendement n° 2820, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n° 953.

Mme Véronique Louwagie. Si l'article 10 va dans le bon sens en reportant au 1^{er} juillet 2021 l'entrée en vigueur des règles modifiées au régime de TVA du commerce électronique, initialement prévue au 1^{er} janvier 2021, je vous propose pour ma part de la repousser au 1^{er} janvier 2022. En effet, au vu de la crise sanitaire, qui semble se prolonger avec l'arrivée d'une deuxième vague, et de la crise économique qui s'ensuit, les entreprises auront, comme tout au long de l'année 2020, d'autres préoccupations durant les premiers mois de l'année 2021. Il serait donc tout à fait opportun de reporter au 31 décembre 2021 l'entrée en vigueur de cette mesure qui me semble pouvoir attendre six mois de plus. Cela donnerait beaucoup de latitude aux entreprises, qui ont d'autres préoccupations.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. La directive relative à la TVA sur le commerce électronique est communautaire, et nous devons faire attention à la coordination avec les autres États membres. Vous comprendrez que nous ne pouvons pas être les seuls à décaler l'entrée en vigueur de six mois. Avis défavorable.

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

M. Olivier Dussopt, ministre délégué. Le premier décalage de six mois est dû à un souci de transcription de l'accord intervenu au Conseil européen. Par souci de coordination, et parce que les directives communautaires s'imposent à nous, nous nous en tenons à l'accord européen. Demande de retrait, et à défaut, avis défavorable.

(L'amendement n° 953 n'est pas adopté.)

(L'article 10, amendé, est adopté.)

Article 11

(L'article 11 est adopté.)

Article 12

M. le président. La parole est à Mme Lise Magnier.

Mme Lise Magnier. Je ne m'étendrai pas sur l'article 12 et sur ce que vous en faites – ou sur ce que vous n'en faites pas.

En revanche, je veux vous dire combien le groupe Agir ensemble regrette que l'on ne transforme pas les paroles en actes. Depuis le mois de juillet, nous entendons le Premier ministre et la ministre déléguée chargée du logement nous dire que « MaPrimeRénov' » sera ouverte aux neuvième et dixième déciles. Bien entendu, le groupe Agir ensemble s'est réjoui de cette annonce, puisque déjà lors des débats budgé-

taires de l'année dernière, nous avons essayé de vous faire entendre combien il était nécessaire de maintenir l'accompagnement à la rénovation énergétique pour tous les Français.

Et puis, il y a quelques jours, les différents niveaux d'aide de MaPrimeRénov' ont été rendus publics. Quelle déception ! Tout d'abord, parce que pour les neuvième et dixième déciles, seules sept des trente et une lignes d'accompagnement bénéficient effectivement du dispositif MaPrimeRénov', les autres dispositifs de rénovation énergétique des logements n'ouvrant droit qu'aux certificats d'économie d'énergie – CEE. Or, vous savez aussi bien que moi à quel point la procédure d'obtention des CEE est complexe, bien plus que celle permettant de bénéficier de MaPrimeRénov'.

En termes de niveau d'accompagnement, les neuvième et dixième déciles se voient attribuer 39 euros pour le changement d'une fenêtre. Sincèrement, je pense qu'il aurait peut-être mieux valu ne rien faire ! Pire encore, et certainement le plus inquiétant, vous avez choisi de ne pas accompagner financièrement la réalisation de l'audit énergétique, alors même que nous savons à quel point sa réalisation est nécessaire pour que les travaux de rénovation énergétique des logements soient les plus efficaces possible.

La commission des finances a adopté l'amendement qui visait à rendre éligibles les neuvième et dixième déciles à l'ancien CITE – crédit d'impôt pour la transition énergétique –, ce qui permettrait de les rendre tout autant éligibles à MaPrimeRénov', à des niveaux bien plus logiques et bien plus efficaces.

Monsieur le rapporteur général, monsieur le ministre délégué, je sais que vous allez demander à revenir sur l'adoption de cet amendement. Honnêtement, je le comprends mais, pour autant, je vous invite à réfléchir réellement à une véritable politique de rénovation des logements, qui accompagne sincèrement l'ensemble des propriétaires Français. *(M. Fabrice Brun applaudit.)*

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

Mme Véronique Louwagie. L'article 12 maintient un crédit d'impôt destiné à l'acquisition et à la pose de systèmes de recharge pour les véhicules électriques. Alors que le CITE devait être transformé en une prime perceptible dès 2020 par les ménages modestes et très modestes, il s'agit donc d'un revirement du Gouvernement.

Or, si le CITE a finalement été prorogé d'un an pour certains ménages, cela n'a pas été le cas pour les neuvième et dixième déciles. Aujourd'hui, le bilan de MaPrimeRénov' est en demi-teinte, sinon un échec : alors que 210 000 demandes étaient attendues pour 2020, seuls 90 000 dossiers ont été déposés au 1^{er} septembre 2020. Dans le cadre du plan de relance, le Gouvernement a donc modifié les conditions d'accès à MaPrimeRénov', avec un effet rétroactif au 1^{er} octobre 2020.

Mais je voudrais appeler votre attention, monsieur le ministre délégué, sur les difficultés que rencontrent encore les artisans. La semaine dernière, lors de l'assemblée générale de la CAPEB – confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment – de mon département de l'Orne, les artisans m'ont fait part des grandes difficultés qu'ils rencontrent pour percevoir les paiements des clients ayant recours à MaPrimeRénov'. Les versements se font souvent avec de longs mois de retard, et je tenais à appeler votre attention sur cette difficulté rencontrée par le monde artisanal.

M. le président. La parole est à M. Fabien Roussel.

M. Fabien Roussel. Un mot de cet article qui touche aux aides relatives à la rénovation des logements. Je fais miens les propos de ma collègue Véronique Louwagie : selon de nombreuses associations et organisations, nous devrions avoir l'ambition d'aider à la rénovation de 700 000 logements par an jusqu'en 2040. Nous sommes donc très, très loin du compte !

Je sais, parce que nous en parlons souvent ici depuis trois ans, que tout est fait pour trouver le meilleur dispositif à instaurer, celui le plus adapté, qui permette aux gens de bénéficier d'une aide, que ce soit sous forme d'un crédit, d'un chèque, ou d'autre chose.

Toujours est-il qu'aujourd'hui, nous sommes loin du compte : ce budget ne prévoit pas de moyens suffisants pour atteindre cet objectif. Afin de rénover 700 000 logements par an, il va falloir recruter, former et, par conséquent, accompagner et soutenir les entreprises du bâtiment, les artisans, les commerçants qui le feront. Là aussi, les moyens font défaut, alors que ce projet devrait être le grand chantier de notre pays et permettrait énormément d'embauches dans les années qui viennent.

M. le président. Nous en venons à l'examen des amendements.

La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 804.

M. Charles de Courson. Cet amendement vise à élargir aux propriétaires bailleurs et aux locataires le bénéfice du CITE, en vigueur jusqu'au 31 décembre 2020. Le groupe Libertés et territoires est très favorable à l'ouverture de MaPrimeRénov' aux propriétaires bailleurs et aux syndicats de copropriété : nous regrettons que celle-ci n'ait lieu qu'à compter de 2021.

L'article 12 confirme l'éligibilité au CITE des foyers fermés et des inserts à bûches ou à granulés, pour un montant forfaitaire de 600 euros au titre des dépenses engagées en 2020 ; mais cette mesure ne peut bénéficier aux locataires ni aux propriétaires bailleurs. L'amendement vise donc à intégrer ces derniers au dispositif.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je répondrai tout d'abord aux orateurs inscrits sur l'article. MaPrimeRénov' est le dispositif par excellence à destination des ménages, en vue de la rénovation énergétique des bâtiments, contenu dans le plan de relance. Lors de l'examen des précédents amendements, des précédents articles, je vous ai souvent renvoyés à MaPrimeRénov'. Soyons cohérents : c'est l'outil que nous voulons employer avant tout autre. En discutant des prochains amendements, nous verrons comment on peut, ou non, assouplir un certain nombre de critères et de délais.

Monsieur de Courson, la version « relance » de MaPrimeRénov' est opérationnelle depuis le 1^{er} octobre, notamment pour ce qui est d'inclure les propriétaires bailleurs, mesure dont vous avez reconnu l'importance. Quant aux occupants à titre gratuit ou aux locataires, jetons un coup d'œil dans le rétroviseur : en 2019, 95 % des bénéficiaires du CITE étaient des propriétaires, ce qui se comprend aisément. Dès lors, il apparaît inutile d'intégrer les autres catégories à MaPrimeRénov', qui doit succéder au CITE et a donc la même cible.

J'ajouterai un dernier mot au sujet de l'ensemble des amendements : modifier le CITE, que nous voulons éteindre au profit de MaPrimeRénov', le ferait rentrer dans le jeu et compromettrait donc l'application de celle-ci. C'est pourquoi, dans ce cas de figure, l'avis de la commission sera systématiquement défavorable. Pour laisser place à MaPrimeRénov', le CITE doit mourir de sa belle mort.

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

Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique. Comme l'a dit le rapporteur général, MaPrimeRénov' est une mesure emblématique que nous voulons promouvoir, dans le cadre du plan de relance, en tant qu'outil permettant aux particuliers de rénover massivement et complètement leur logement, ce qui entraînera un saut qualitatif de notre parc immobilier.

Monsieur de Courson, l'avis du Gouvernement sera défavorable à cet amendement, pour des raisons qui se rapprochent beaucoup de celles exprimées par le rapporteur général. L'exclusion du CITE des locataires et des occupants à titre gratuit était notamment motivée par des raisons de gestion, l'Agence nationale de l'habitat, l'ANAH, n'étant pas en mesure de verser la prime à ces ménages dès le 1^{er} janvier 2020.

M. Charles de Courson. Ce n'est pas mal, ça !

Mme Barbara Pompili, ministre. De plus, les locataires et les occupants à titre gratuit ont pu bénéficier d'autres aides financières à la réalisation de travaux de rénovation énergétique dans leur logement. Je pense, entre autres, au « coup de pouce chauffage » de l'ANAH.

Les propriétaires bailleurs peuvent quant à eux déduire de leurs revenus fonciers les dépenses d'amélioration réalisées pour les logements qu'ils mettent en location, sans parler d'autres dispositifs fiscaux incitatifs en matière de travaux. La réduction d'impôt Denormandie, par exemple, s'applique également aux travaux de rénovation en faveur de l'efficacité énergétique.

De ce fait, étendre le CITE à cette catégorie de propriétaires risquerait de faire en partie double emploi et de nuire à la lisibilité des initiatives gouvernementales en faveur de la rénovation énergétique des logements locatifs. Une telle extension aux dépenses réalisées en 2020 aurait en outre un coût important et un pur effet d'aubaine.

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Madame la ministre, pour paraphraser encore une fois le président Woerth, vous y viendrez. Dans certains territoires, certains quartiers, si vous saviez combien de propriétaires sont à la limite du marchand de sommeil ! Ils achètent un pavillon de banlieue, en font quatre appartements et y logent autant de familles. Ce ne sont pas des habitations insalubres, mais des passoires thermiques : nous en avons des centaines, des milliers d'exemples. Le propriétaire concerné n'a d'intérêt que pour l'argent qu'il encaisse ; la rénovation énergétique, il n'en a rien à faire. En plus de loyers élevés, les occupants paient leur chauffage cher, puisque le logement est une passoire. Ce sont eux qu'il faut aider.

Je suis tout à fait favorable à MaPrimeRénov', et je salue l'action du Gouvernement, qui va dans le bon sens ; pour autant, il y a des trous dans la raquette. Peut-être conviendrait-il de modifier l'amendement, de le cibler de manière un

peu plus précise, mais il vise aussi à lutter contre les marchands de sommeil. Si le locataire peut dépenser son argent en travaux plutôt qu'en loyer, cela va faire mal au propriétaire, et il préférera peut-être prendre les devants. Il faut trouver le moyen d'améliorer MaPrimeRénov', afin que les victimes de propriétaires indécents, qui paient très cher pour habiter des passoires thermiques, puissent également bénéficier de ce dispositif et combattre le réchauffement climatique.

(L'amendement n° 804 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de cinq amendements, n° 683 rectifié, 856 rectifié, 967 rectifié, 2821 et 1606, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 683 rectifié, 856 rectifié et 967 rectifié sont identiques.

L'amendement n° 683 rectifié de Mme Lise Magnier est défendu.

La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n° 856 rectifié.

Mme Marie-Christine Dalloz. Le Gouvernement affiche et réitère très régulièrement sa promesse d'un grand plan de réfection de 500 000 logements par an. La réalité diffère quelque peu de la volonté gouvernementale : lorsqu'on parle avec des professionnels du bâtiment, comme l'a rappelé Mme Louwagie, on constate que personne ne s'y retrouve. Les locataires n'arrivent pas à faire instruire leur dossier ; l'ANAH ne verse rien ; les entreprises doivent décaisser en attendant des paiements à très longue échéance.

Avec cet amendement je vous propose une disposition très simple. Vous êtes dans la logique du plan de relance, vous voulez des mesures efficaces à la fois pour le secteur du bâtiment et des travaux publics, auquel il faut redonner du travail, et au titre d'un plan de rénovation énergétique des bâtiments. Recondusez donc le CITE jusqu'à la fin de l'année 2021 ! Ce dispositif fonctionnait bien ; son extinction est pur dogmatisme. Les politiques publiques ont besoin de stabilité. Avec vous, il n'y a aucune stabilité, mais beaucoup de communication.

M. le président. Les amendements n° 967 rectifié de Mme Véronique Louwagie, 2821 de M. le rapporteur général et 1606 de Mme Lise Magnier, sont défendus.

Quel est l'avis de la commission sur ces amendements en discussion commune ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je demande leur retrait, y compris, à titre personnel, pour le n° 2821 de la commission des finances ; à défaut, avis défavorable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Même avis.

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

Mme Christine Pires Beaune. J'avais hésité à m'inscrire sur l'article 12 ; je me décide à intervenir maintenant.

Cet article prévoit la suppression d'un crédit d'impôt et, corrélativement, la création d'une prime directe. Cela nous convient très bien. Je crains malheureusement que MaPri-

meRénov' ne change rien à la situation tant que l'on ne changera pas de calibre, d'échelle, et que nous ne manquions le coche des objectifs climatiques.

Je saisis donc cette occasion pour vous rappeler l'existence de la proposition de loi portant création d'une prime pour le climat et de lutte contre la précarité énergétique, qui a dû vous être soumise, madame la ministre. Élaborée par Boris Vallaud et Jean-Louis Bricout, cette prime couvrirait le reste à charge, qui, malgré le CITE et MaPrimeRénov', demeure trop élevé pour certains. Elle repose sur un système d'avances remboursables, si bien que les ménages n'auraient rien à verser au moment des travaux, le remboursement étant renvoyé à la mutation du bien s'il ne peut avoir lieu dans les années suivantes. Cette prime, elle, nous aurait permis d'atteindre notre objectif de neutralité carbone en 2050.

(Les amendements n° 2821 et 1606 sont retirés.)

(Les amendements identiques n° 683 rectifié, 856 rectifié et 967 rectifié ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements identiques, n° 679, 761, 808 et 965.

L'amendement n° 679 de Mme Lise Magnier est défendu.

La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n° 761.

Mme Marie-Christine Dalloz. Depuis ce matin, nous constatons des incohérences. Cet amendement, simple, vise à remédier à l'une d'entre elles en alignant le niveau des aides concernant les inserts et les foyers fermés sur celui des aides concernant les poêles de leur catégorie. On demande à ces appareils les mêmes caractéristiques de production ; leur technicité est la même ; ils répondent aux critères du label « Flamme verte » et du règlement européen portant sur l'écoconception. La différence de traitement en matière d'aides constitue donc une grande injustice, qu'il conviendrait de faire cesser.

M. le président. Les amendements identiques n° 808 de M. Fabrice Brun et 965 de Mme Véronique Louwagie sont défendus.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Qu'il s'agisse d'inserts, de poêles ou autres, l'on peut tout à fait comprendre que vous souhaitiez augmenter les barèmes ; mais il faudrait alors, pour ce faire, agir sur le CITE, ce qui entraînerait des effets d'aubaine jusqu'à la fin de 2020 ou la prolongation du dispositif en 2021. Avis défavorable, pour les considérations générales exposées tout à l'heure.

J'en profite pour répondre aux inquiétudes de Mme Dalloz au sujet de MaPrimeRénov'. Le Gouvernement, et en particulier la ministre Emmanuelle Wargon, sont attachés à la simplifier autant que possible afin de la faire descendre rapidement dans les foyers. Vos appréhensions sont donc bien prises en compte.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Le Gouvernement partage pleinement votre préoccupation : améliorer les modes de chauffage des ménages. En revanche, il reste défavorable à une augmentation du crédit d'impôt forfaitaire applicable aux inserts et aux foyers fermés.

D'une part, dans le cadre de la transformation progressive du CITE en prime, les montants en vigueur au 1^{er} janvier 2020 ont fait l'objet d'études approfondies de la part de nos services. Il ressort de celles-ci que le forfait de 600 euros constitue le soutien le plus efficace pour les ménages aux revenus intermédiaires qui y sont éligibles.

D'autre part, le crédit d'impôt de 600 euros s'applique aux dépenses effectuées en 2020. Aussi, pour l'essentiel des acquisitions réalisées depuis le 1^{er} janvier, votre mesure susciterait uniquement un effet d'aubaine. J'en demande le retrait; à défaut, mon avis sera défavorable.

Tout est fait pour que MaPrimeRénov' soit aussi accessible que possible. Ainsi, nous organisons les réseaux FAIRE – Faciliter, accompagner et informer pour la rénovation énergétique – en vue de constituer des guichets uniques dans les territoires; nos concitoyens y trouveront des interlocuteurs pour répondre à leurs questions. Un numéro de téléphone unique et un site internet ont également été créés. Ces trois points d'entrée permettront à chacun d'obtenir toutes les informations nécessaires pour entreprendre dans les meilleures conditions son projet de rénovation.

(L'amendement n° 679 est retiré.)

(Les amendements identiques n°s 761, 808 et 965 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques, n°s 762, 812 et 966.

Les amendements n°s 762 de Mme Marie-Christine Dalloz et 812 de M. Fabrice Brun sont défendus.

La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n° 966.

Mme Véronique Louwagie. Il vise à différencier les pompes à chaleur géothermiques des pompes à chaleur air-eau dans les parties communes des immeubles collectifs, comme cela se pratique dans les logements individuels.

La géothermie de surface est une énergie renouvelable locale, permanente, capable de produire à la fois de la chaleur, du froid et du frais, de manière quasi gratuite et sans accentuer le phénomène d'îlots de chaleur urbains, à l'inverse des climatiseurs conventionnels. C'est une réponse incontournable à la problématique thermique du bâtiment. Mon amendement vise donc à soutenir l'installation de pompes à chaleur géothermiques.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Ma réponse sera la même, pour les pompes à chaleur, que pour les inserts et les poêles. Votre proposition ayant pour effet de prolonger le CITE, j'émet un avis défavorable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Même avis.

(Les amendements identiques n°s 762, 812 et 966 ne sont pas adoptés.)

Mme Marie-Christine Dalloz. C'est dommage !

M. le président. L'amendement n° 815 de Mme Marie-Christine Dalloz est défendu.

(L'amendement n° 815, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Vincent Thiébaud, pour soutenir l'amendement n° 1793, faisant l'objet d'un sous-amendement n° 2962 du Gouvernement.

M. Vincent Thiébaud. Il a pour objet d'étendre aux résidences secondaires le crédit d'impôt pour l'installation de bornes de recharge de voitures électriques. Il est insuffisant de réserver ce crédit d'impôt à l'acquisition et à la pose de systèmes de charge dans les résidences principales. Ce n'est pas ainsi que nous atteindrons les objectifs ambitieux de la loi d'orientation des mobilités.

L'un des freins à l'achat d'un véhicule électrique tient à la crainte de ne pas pouvoir effectuer de longs trajets, notamment pour se rendre dans une résidence secondaire. La mesure que nous proposons vise à y remédier. Elle permettra en outre de soutenir le secteur du véhicule électrique et de contribuer à l'essor d'une industrie dédiée aux mobilités propres et à l'écologie.

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir le sous-amendement n° 2962.

Mme Barbara Pompili, ministre. Je conçois parfaitement qu'il soit utile d'installer des bornes de recharge dans les résidences autres que principales, qui ne sont pas louées à des tiers. L'élargissement du crédit d'impôt que vous proposez doit toutefois être limité à une résidence secondaire par contribuable, pour des raisons d'équité et de modération de la dépense fiscale. Tel est l'objet de ce sous-amendement.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je suis très favorable à la proposition de M. Vincent Thiébaud, qui relève du bon sens. Si nous voulons privilégier l'usage du véhicule électrique, nous devons favoriser l'installation de bornes de recharge, y compris dans les résidences secondaires. Mon avis est donc favorable à l'amendement n° 1793, tel que sous-amendé par le Gouvernement.

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

M. Charles de Courson. Vous nous soumettez un sous-amendement « anti-Cadet Rousselle », madame la ministre ! Si Cadet Rousselle dépose une demande de crédit d'impôt chaque année, comment contrôlerez-vous qu'elle ne porte pas sur plusieurs maisons ?

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Nous procéderons de la même manière que lorsque nous contrôlons le respect des conditions d'éligibilité à tous les crédits d'impôt, ce à quoi s'ajouteront des contrôles fiscaux.

M. Charles de Courson. Oui, mais à quelle fréquence ?

(Le sous-amendement n° 2962 est adopté.)

(L'amendement n° 1793, sous-amendé, modifié par la suppression du gage, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n^{os} 976, 975, 974, 296, 818, 319, 822, 1772 et 280, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 296 et 818 sont identiques, ainsi que les n^{os} 822 et 1772.

Les trois amendements n^{os} 976, 975 et 974, peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour les soutenir.

Mme Véronique Louwagie. L'article 12 crée un nouveau crédit d'impôt au titre des dépenses engagées pour installer une borne de recharge électrique. Si ce crédit d'impôt a un taux inhabituellement élevé – 75 % des dépenses – son plafond est en revanche assez bas – 300 euros par système de recharge. Nos concitoyens seront attirés par un taux attractif, sans se rendre compte au départ qu'il ne couvre qu'une somme assez faible.

Comme l'a précisé Charles de Courson en commission des finances, le coût moyen d'acquisition et d'installation d'un système de charge pour véhicules électriques est de 1 090 euros. Il ne nous semble pas pertinent de retenir un taux élevé avec une limite basse : 75 % de 300 euros ne font que 225 euros.

Par mes trois amendements, je propose d'élever le plafond du crédit d'impôt à 1 000 euros, montant bien plus proche des dépenses engagées par nos concitoyens pour installer une borne. Chacun des amendements soumet une proposition de taux : 50 % pour l'amendement n^o 974 – solution qui a ma préférence ; 30 % pour l'amendement n^o 975 – ce qui revient au plafond que vous avez fixé dans l'article 12 ; et 20 % pour l'amendement n^o 976.

M. le président. L'amendement n^o 296 de M. Fabrice Brun est défendu.

La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n^o 818.

M. Charles de Courson. J'ai déjà soulevé le problème en commission : le plafond de 300 euros est trop faible. Selon l'étude d'impact, la dépense en question est de l'ordre de 1 000 euros. Et un taux de 75 %, c'est un véritable « amendement Coluche » : ce taux est parfaitement dérogatoire, bien trop élevé ! Mieux vaut remonter le plafond, comme le propose Véronique Louwagie, et baisser le taux. On peut choisir 20 %, 30 % voire 50 %, le tout est de rester cohérents avec les autres crédits d'impôts. Rares d'ailleurs sont ceux qui atteignent 50 % : un taux de 30 % ou 40 % paraîtrait plus cohérent et raisonnable. Bref, je soutiens la proposition de ma collègue d'abaisser ce taux, mais mon propre amendement ne prévoit que de relever le plafond de ce crédit d'impôt.

M. le président. La parole est à Mme Patricia Lemoine, pour soutenir l'amendement n^o 319.

Mme Patricia Lemoine. Dans la continuité des propositions qui viennent d'être faites, l'amendement n^o 319 vise à porter le plafond du crédit d'impôt à 800 euros. Au cas où cette proposition était rejetée, l'amendement de repli n^o 1772, qui viendra un peu plus loin, visera à porter le plafond à 500 euros.

M. le président. L'amendement n^o 822 de Mme Marie-Christine Dalloz est défendu. Le n^o 1772 est celui que vous venez de défendre, madame Lemoine. Et l'amendement n^o 280 de M. Fabrice Brun est défendu.

Quel est l'avis de la commission sur l'ensemble de ces amendements soumis à discussion commune ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. D'abord, les modalités que nous proposons sont exactement identiques à celles du CITE. Rien n'a changé. Le CITE étant supprimé, il s'agit simplement d'un transfert d'adossement.

Ensuite, sur ce sujet, il faut sortir des taux et des plafonds. Ce que nos concitoyens doivent savoir, c'est surtout que l'État accorde une aide de 300 euros. Le taux de 75 % ne les concerne que s'ils installent une borne à un prix inférieur à la moyenne, qui est de 1 090 euros. En d'autres termes, pour une dépense moyenne, ils percevront une aide de 300 euros, mais le but n'est pas de calculer en fonction du plafond de 75 %. Il n'est donc guère utile de baisser le taux. Mieux vaut annoncer une aide de 300 euros. Avis défavorable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Même avis.

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

M. Charles de Courson. Je ne partage pas les arguments du rapporteur général.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Ah bon ?

M. Charles de Courson. Les citoyens auront le sentiment d'être trompés. Ils retiendront qu'ils ont droit à un crédit d'impôt de 75 % – formidable ! Autant dire qu'ils seront déçus quand ils recevront la douloureuse, et verront que l'aide se limite à 75 % de 300 euros... De plus, cela incitera les entreprises qui installent des bornes à faire une publicité pour le moins biaisée du dispositif. Cela s'est vu dans d'autres domaines !

Mme Marie-Christine Dalloz. C'est vrai !

M. Charles de Courson. Votre argument ne tient donc pas, monsieur le rapporteur général. Il serait plus sage de fixer un taux de 30 % ou 50 %, et de se caler sur le coût moyen de l'équipement. Nos concitoyens y verront une proposition honnête, sans penser qu'on a essayé de les tromper. Si nous votions le texte du Gouvernement en l'état, il y aurait un vrai risque de tromperie.

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

Mme Véronique Louwagie. J'aimerais obtenir une précision, monsieur le rapporteur général : la limite de 300 euros concerne-t-elle le crédit d'impôt ou le montant des dépenses ?

M. Charles de Courson. Elle concerne le montant des travaux.

Mme Véronique Louwagie. Ce n'est pas ce que vient d'expliquer M. le rapporteur général. Je pensais que les dépenses éligibles étaient plafonnées à 300 euros, et que le crédit d'impôt correspondait à 75 % de ce montant, soit 225 euros. Or, monsieur le rapporteur général, vous avez mentionné une aide de 300 euros. Qu'en est-il ?

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Cette demande de précision de Mme Louwagie est très pertinente. Je lui confirme qu'il s'agit bien de 300 euros de dépenses.

Mme Véronique Louwagie. Donc de 225 euros d'aides au maximum ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Nous parlons de 300 euros de dépenses remboursés : c'est le montant de l'aide, comme je le disais tout à l'heure. (*Exclamations sur les bancs des groupes LR et LT.*)

(Les amendements n^{os} 976, 975 et 974, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n^{os} 296 et 818 ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n^o 319 n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n^{os} 822 et 1772 ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n^o 280 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n^o 1130 du rapporteur général est rédactionnel.

(L'amendement n^o 1130, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. L'amendement n^o 1531 de M. Jérôme Lambert est défendu.

(L'amendement n^o 1531, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 12, amendé, est adopté.)

Après l'article 12

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements portant article additionnel après l'article 12.

Les deux premiers, n^o 838 de M. Dino Cinieri et n^o 857 de Mme Marie-Christine Dalloz, peuvent être soumis à une discussion commune. Ils sont tous les deux défendus.

(Les amendements n^{os} 838 et 857, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de six amendements, n^{os} 1632, 96, 840, 851, 2038 et 1053, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 96, 840, 851 et 2038 sont identiques.

L'amendement n^o 1632 de M. Pierre-Henri Dumont est défendu.

La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n^o 96.

M. Fabrice Brun. Cet amendement vise à soutenir concrètement les artisans du BTP et, à travers eux, l'activité économique de notre pays, mais aussi les projets des ménages qui, notamment sous l'effet du confinement, sont de plus en plus

nombreux à investir dans une résidence secondaire, parfois en vue d'en faire un jour leur résidence principale – il s'agit donc d'un enjeu majeur de l'aménagement du territoire.

Notre proposition consiste à rendre éligibles au dispositif MaPrimeRénov' les travaux effectués dans les résidences secondaires en zone rurale – en suivant le zonage des zones de revitalisation rurale. Elle permettrait ainsi de toucher des habitations souvent anciennes, qui sont de véritables passoires thermique.

M. le président. Les amendements n^{os} 840 de M. Dino Cinieri, 851 de Mme Marie-Christine Dalloz, 2038 de Mme Isabelle Valentin et 1053 de M. Fabien Di Filippo sont défendus.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je suis défavorable à ces amendements qui ont pour objet de modifier les barèmes du crédit d'impôt pour la transition énergétique.

J'en profite pour revenir un instant sur l'alinéa 13 de l'article 12, afin de préciser à Mme Louwagie et aux autres députés qui m'ont interrogé à ce sujet que « le crédit d'impôt est égal à 75 % du montant des dépenses mentionnées au 1, sans pouvoir dépasser 300 euros par système de charge. » Ces 300 euros correspondent donc bien à l'aide versée au contribuable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Le CITE est avant tout une mesure de soutien aux ménages qui réalisent des travaux améliorant la performance énergétique de leur logement. Cet avantage fiscal vise à développer la diffusion des équipements les plus performants sur le plan énergétique, et ainsi à rendre le parc de logements plus efficient du point de vue environnemental. C'est pourquoi le champ d'application du crédit d'impôt a volontairement été limité aux équipements installés dans l'habitation principale du contribuable, à l'exclusion de ceux installés dans d'autres locaux, le but assumé de ce ciblage étant de concentrer l'effort budgétaire sur les travaux dont les bénéfices environnementaux sont les plus importants, c'est-à-dire ceux réalisés dans des logements occupés régulièrement.

Le champ actuel du crédit d'impôt est une condition essentielle de l'efficience de la dépense publique, permettant de garantir que ce dispositif atteint son objectif en concentrant l'effort consenti par la collectivité sur les économies d'énergie les plus significatives. L'application de cet avantage fiscal aux résidences secondaires aurait un coût budgétaire sans commune mesure avec les résultats escomptés en matière d'économies d'énergie et de développement des énergies renouvelables, l'impact environnemental étant lié au temps d'occupation effectif de la résidence.

Par ailleurs, toujours au regard de l'objectif du crédit d'impôt, je ne comprends pas votre proposition de zonage, car si le CITE permet de soutenir le secteur du bâtiment, il s'agit avant tout d'une mesure de soutien globale, valable sur l'ensemble du territoire, et je ne suis pas convaincue, notamment sur le plan constitutionnel, de la faisabilité d'une proposition ne visant que certaines zones du territoire – des zones qui, au demeurant, ne sont pas définies en fonction de leurs caractéristiques climatiques. Je donne donc un avis défavorable à ces amendements.

(L'amendement n^o 1632 n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n^{os} 96, 840, 851 et 2038 ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n^o 1053 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n^o 1368 de M. Vincent Rolland est défendu.

(L'amendement n^o 1368, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n^o 1432 de M. Vincent Rolland est défendu.

(L'amendement n^o 1432, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n^o 11 rectifié de M. Pierre Cordier est défendu.

(L'amendement n^o 11 rectifié, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 1962 et 2480.

La parole est à M. Fabien Roussel, pour soutenir l'amendement n^o 1962.

M. Fabien Roussel. Cet amendement de Gabriel Serville, que je vais défendre au nom des députés ultramarins du groupe GDR, vise à élargir le dispositif fiscal des zones franches d'activité nouvelle génération – ZFANG –, aujourd'hui réservé à certaines PME, afin qu'il puisse bénéficier à un plus grand nombre de PME ultramarines qui subissent la crise sanitaire.

Il s'agit d'apporter deux aménagements à ce dispositif de zone franche issu de la loi de finances pour 2019. Premièrement, l'amendement y intègre l'ensemble des TPE-PME réalisant moins de 10 millions d'euros de chiffre d'affaires annuel, alors que jusqu'à présent, seules les TPE-PME éligibles à l'aide fiscale à l'investissement productif en bénéficiaient. Deuxièmement, il intègre également au dispositif les TPE-PME du commerce de détail et de la restauration.

M. le président. La parole est à Mme Patricia Lemoine, pour soutenir l'amendement n^o 2480.

Mme Patricia Lemoine. Cet amendement, proposé par notre collègue Maina Sage, est identique. Je dirai simplement que les territoires ultramarins ont été particulièrement touchés par la crise du covid, alors qu'ils avaient déjà beaucoup souffert de la crise des gilets jaunes. Ces territoires ont vraiment besoin d'être accompagnés, c'est pourquoi cet amendement visant à élargir le dispositif des zones franches d'activité nouvelle génération aux entreprises des secteurs vulnérables est très attendu.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Cette proposition d'élargissement des ZFANG me semble aller un peu loin, pour plusieurs raisons. Je rappelle d'abord que nous avons voté ce dispositif dans le cadre de la loi de finances pour 2019. À l'époque, nous nous étions mis d'accord pour que ce qui n'entrait pas dans le champ des nouvelles ZFANG, mais entré dans le champ des zones franches d'activité – ZFA – d'outre-mer, continue à bénéficier aux entreprises existant à la date du 1^{er} janvier 2019.

Par ailleurs, les ZFANG vont prochainement être évaluées, comme nous l'avions décidé dans cette loi de finances pour 2019. Pour ce qui est des outre-mer, je mets ma casquette « recherche d'efficacité permanente » pour m'interroger sur ce point : faut-il modifier maintenant les critères des ZFANG pour les outre-mer, ou nous concentrer sur les mesures du plan de relance, à hauteur de 1,5 milliard d'euros ? Il me paraît évident que la seconde réponse est la bonne.

Les ZFANG constituent, je le rappelle, un dispositif fiscal extrêmement favorable. J'estime que nous devons le laisser en l'état et l'évaluer, comme l'avait demandé le législateur fin 2018, avant d'envisager de revoir éventuellement certains de ses critères. En l'état actuel des choses, il me semble qu'avec les mesures d'aides du plan de relance, nous avons ce qu'il faut pour faire face à la crise. Avis défavorable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Le livre bleu des outre-mer, remis au Président de la République le 23 juin 2018, à l'issue des assises des outre-mer, avait recommandé la rénovation du dispositif des zones franches d'activité dans la perspective d'optimiser le financement du cycle d'exploitation des entreprises et d'améliorer leur compétitivité. C'est pourquoi le champ d'application du régime de faveur a été resserré afin de mieux cibler les entreprises exerçant leur activité dans les secteurs prioritaires, particulièrement exposés à la concurrence. La proposition que vous faites serait contraire à cet objectif largement partagé et aboutirait à une dilution de l'aide, réduisant l'efficacité du dispositif.

En revanche, de nombreuses mesures mieux calibrées ont déjà été prises pour soutenir, face à la crise économique et sanitaire, les secteurs visés par le présent amendement, ainsi que les TPE-PME. Je pense notamment à l'ouverture du fonds de solidarité jusqu'à la fin de l'année 2020 et à son élargissement à des entreprises de plus grande taille – jusqu'à vingt salariés et 2 millions d'euros de chiffre d'affaires –, au large recours à l'activité partielle jusqu'à la fin de l'année, et à l'exonération de cotisations sociales pour les TPE-PME pendant la période de fermeture ou de très faible activité.

À cela s'ajoute le dégrèvement exceptionnel des deux tiers de la cotisation foncière des entreprises 2020 sur ces secteurs, que les collectivités qui le souhaitent ont pu instaurer en délibérant avant le 31 juillet dernier. Enfin, une évaluation du dispositif, qui n'est en place que depuis 2019, doit être conduite dans les prochains mois et permettra d'en tirer un premier bilan. Dans ces conditions, je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement ; à défaut, j'en demanderai le rejet.

M. le président. Souhaitez-vous retirer votre amendement, monsieur Roussel ?

M. Fabien Roussel. Mme la ministre a fait référence au livre bleu des outre-mer et M. le rapporteur général a rappelé la création des ZFANG dans le cadre de la loi de finances pour 2019. Nous avons soutenu ce dispositif, afin que les entreprises ultramarines puissent bénéficier d'un accompagnement face à une situation déjà difficile. Depuis, elles ont dû faire face à une double crise, sanitaire et économique, qui frappe très durement les territoires ultramarins.

Vous refusez l'élargissement de ce dispositif, monsieur le rapporteur général, en nous disant préférer trouver le moyen d'aider les entreprises concernées dans le cadre du plan de relance que nous allons étudier la semaine prochaine. Si tel

est le cas, peut-on envisager que cet amendement soit soutenu dans le cadre du plan de relance, auquel cas je serais tout à fait disposé à le retirer aujourd'hui ?

Si je ne peux pas obtenir de réponse, monsieur le président, je le maintiens.

(Les amendements identiques n° 1962 et 2480 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Hélène Vainqueur-Christophe, pour soutenir l'amendement n° 2180.

Mme Hélène Vainqueur-Christophe. Si vous le permettez, je vais défendre également mon amendement n° 2188, qui viendra juste après.

Ces amendements s'inscrivent dans le contexte d'une crise économique et sociale dont chacun mesure les effets sur son territoire.

En outre-mer, et singulièrement en Guadeloupe, cette crise frappe tous les secteurs d'activité sans distinction, alors que ces territoires sont déjà exsangues, meurtris par le chômage, plus que jamais enclavés du fait des restrictions touristiques, et qu'ils ne peuvent désormais compter que sur la production locale pour relancer l'activité.

Pour notre industrie, doublement exposée – à la concurrence externe des pays voisins et à celle de la France hexagonale – le choc est rude. En 2019, nous avons déjà mesuré les faiblesses structurelles qui touchent nos entreprises industrielles, et cela nous avait conduits à placer ce secteur sous le régime d'exonérations majorées de charges sociales patronales spécifiques outre-mer.

Nous souhaitons aller encore plus loin. Cet amendement propose d'intégrer les secteurs industriels dans la liste des secteurs bénéficiant des abattements fiscaux majorés de la nouvelle ZFANG, créée en 2019.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Le commerce de détail n'était pas inclus dans les anciennes ZFA outre-mer. Comme je l'ai dit à M. Roussel, je ne suis pas favorable à un élargissement du périmètre des ZFANG. Avis défavorable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à Mme Hélène Vainqueur-Christophe.

Mme Hélène Vainqueur-Christophe. Serait-il possible de présenter un amendement sous-amendé dans le cadre de la discussion que nous aurons la semaine prochaine, afin de faire en sorte que la mesure s'applique au moins pendant l'année 2021 ou jusqu'à la fin de la crise sanitaire ?

(L'amendement n° 2180 n'est pas adopté.)

M. le président. Les amendements identiques n° 1214 de M. David Lorion et 2188 de Mme Hélène Vainqueur-Christophe sont défendus.

(Les amendements identiques n° 1214 et 2188, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Hélène Vainqueur-Christophe, pour soutenir l'amendement n° 2175.

Mme Hélène Vainqueur-Christophe. Dans la même ligne, nous proposons d'étendre au secteur de la restauration le bénéfice des abattements dont bénéficie déjà l'hôtellerie outre-mer. La crise sanitaire soumet en effet les restaurateurs à de grosses difficultés.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je vous ferai pour la restauration la même réponse que pour le commerce : je ne souhaite pas ajouter dans les ZFANG, des secteurs qui n'étaient pas inclus dans les ZFA outre-mer.

(L'amendement n° 2175, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n° 820, 826 et 817, pouvant être soumis à une discussion commune.

Peut-être pourriez-vous en faire une présentation groupée, monsieur Pupponi ?

M. François Pupponi. Ces amendements de nos collègues Castellani et Acquaviva proposent d'étendre aux entreprises les bénéficiaires de la zone de développement prioritaire – ZDP – corse, compte tenu des effets de la crise sanitaire sur l'économie de l'île.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Comme M. Pupponi le sait, je serai favorable à la prorogation des ZDP dans le cadre de nos discussions sur la seconde partie du budget. En attendant, je demande le retrait de ces amendements. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Même avis.

M. le président. Monsieur Pupponi, retirez-vous ces amendements ?

M. François Pupponi. Je serais tenté de ne pas le faire car ce sont ceux de mes collègues... Mais bon, je leur transmettrai le message. Je les retire.

(Les amendements n° 820, 826 et 817 sont retirés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 1982 et 2798, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Danièle Obono, pour soutenir l'amendement n° 1982.

Mme Danièle Obono. Cet amendement vise à supprimer le dispositif Pinel, une niche fiscale coûteuse pour l'État...

M. Robin Reda. Scandale ! Scandale !

Mme Danièle Obono. ...et jugée inefficace par nous et nombre d'observateurs. Ce dispositif donne la possibilité de bénéficier d'une réduction d'impôt sur le revenu à l'occasion d'un investissement locatif si l'investisseur s'engage à louer le logement pour une durée minimale de six ans.

En réalité, cette niche fiscale permet aux plus riches d'augmenter leur patrimoine tout en réduisant drastiquement leurs impôts. Il en résulte une perte de recette fiscale pour la collectivité et un enrichissement injustifié des propriétaires.

Ce dispositif est prolongé après 2021 par la ministre déléguée Emmanuelle Wargon, en dépit de critiques qui émanent même des rangs de la majorité. C'est ainsi que l'ancien rapporteur général de la commission des finances, Joël Giraud, a pointé du doigt les nombreux problèmes posés par cette niche fiscale.

Quant à la Cour des comptes, elle relève l'absence d'évaluation du dispositif et son caractère inégalitaire. Elle estime que le coût annuel pour les finances publiques d'un logement de 190 000 euros bénéficiant du dispositif Pinel est deux à trois fois plus élevé que celui d'un logement social comparable. Elle appelle à la suppression de ce dispositif, ce que nous proposons par cet amendement.

Mme Caroline Fiat. Très bien !

M. le président. L'amendement n° 2798 de M. Dominique Potier est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je suis pour l'évaluation des niches fiscales, et je suis même souvent partisan de les borner.

En l'occurrence, le dispositif Pinel agit sur des secteurs – le BTP, la construction, le logement – qui vont jouer un rôle essentiel dans la relance. Il serait donc assez malvenu de supprimer des dispositions fiscales intégrées dans leur modèle économique. Oui à l'évaluation ; non à la suppression brutale de cette niche fiscale. Avis défavorable.

(Les amendements n° 1982 et 2798, repoussés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Mes chers collègues, je vais suspendre la séance pour une durée de dix minutes.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-sept heures dix, est reprise à dix-sept heures trente.)

M. le président. La séance est reprise.

Article 13

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

Mme Christine Pires Beaune. L'article 13 prévoit la suppression de la taxe communale et de la taxe départementale sur la consommation finale d'électricité et leur regroupement au sein de la taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité – TICFE –, qui alimente le budget de l'État et rapporte à elle seule environ 8 milliards d'euros. Ces trois taxes sont aujourd'hui assises sur une même base, mais relèvent d'exonérations et de bénéficiaires différents. Ce

système de taxation est, il est vrai, source de complexité et, d'après le Gouvernement, de risques juridiques vis-à-vis du droit européen.

Si l'on peut comprendre la volonté du Gouvernement de se conformer au droit européen et de simplifier ce maquis fiscal, la gestion unifiée de ces taxes par la Direction générale des finances publiques – DGFIP –, qui intervient aujourd'hui aux côtés des opérateurs locaux et des douanes, aurait pu être décidée sans pour autant supprimer le pouvoir de taux. La taxe d'habitation en est la preuve puisqu'elle est gérée au niveau national par Bercy, mais soumise à des taux différents selon les communes et les départements.

Par ailleurs, si on peut se féliciter que cette harmonisation soit réalisée de manière progressive, en trois ans, la taxe sera alignée par le haut et concernera même les 21 % de collectivités qui appliquent les taux les plus faibles, parfois même un taux zéro. Selon les évaluations, cet alignement devrait générer 100 millions d'euros au profit des collectivités, mais ce sont bien les Français qui devront les payer. Le Gouvernement annonce une hausse maximale de la facture d'électricité de 55 euros pour 0,7 % des ménages, mais c'est une somme importante pour certains d'entre eux.

Monsieur le ministre délégué, j'ai deux questions à vous poser. Les collectivités territoriales qui perçoivent aujourd'hui la taxe sur les impayés continueront-elles de la percevoir demain ? Par ailleurs, des incohérences sont régulièrement constatées entre les taxes déclarées et les taxes à percevoir. Un contrôle est donc exercé par les opérateurs.

M. le président. Merci de conclure, chère collègue.

Mme Christine Pires Beaune. L'État aura-t-il les moyens d'assurer ce contrôle ?

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

M. Charles de Courson. J'avais demandé la parole, monsieur le président !

M. Christophe Jerretie. Le président respecte l'ordre des demandes d'intervention ! *(Sourires.)*

L'article 13 est intitulé « Simplification de la taxation de l'électricité » et procède, en effet, à une harmonisation des taux et des taxes. Si j'ai déposé un amendement d'appel en commission, c'est pour que nous débattions des conditions de redistribution de cette ressource aux syndicats départementaux, aux communes et éventuellement aux fédérations d'énergie lorsqu'elles la perçoivent. En somme, nous aimerions obtenir des précisions sur la mécanique prévue par cet article très technique. C'est important pour l'avenir de la nouvelle taxe.

Je veux par ailleurs exprimer une légère inquiétude : dès lors que les collectivités ne percevront plus une taxe mais des participations, sommes-nous assurés qu'un plafonnement ne sera pas appliqué ? Lorsqu'on regroupe des taxes, elles deviennent généralement des taxes affectées, régies par l'article 24 et soumises à un plafonnement. J'aimerais être certain qu'on évitera le plafonnement cette année et jusqu'à la fin de la législature, et qu'une redistribution totale sera appliquée.

Enfin, d'après mes calculs, entre 200 et 300 communes appliquent un taux zéro. Connaissez-vous le chiffre exact de l'augmentation engendrée par la mesure pour ces communes, puisqu'elles devront désormais appliquer un taux de 8,5 % ?

Vous pouvez bien entendu nous le transmettre ultérieurement – je vous prends peut-être de court avec cette question technique.

En tout état de cause, le groupe Mouvement démocrate MoDem et démocrates apparentés soutiendra l'évolution proposée par l'article 13. Ces différentes taxes permettent aux collectivités territoriales d'abonder des travaux en matière d'aménagement du territoire. Il est très important que la taxation de l'électricité fonctionne parfaitement dans tous les territoires – je peux témoigner, comme Christine Pires Beaufort, des difficultés que rencontrent certains d'entre eux dans ce domaine.

M. le président. Monsieur de Courson, je vous ai laissé deux minutes supplémentaires pour vous permettre de vous préparer (*Sourires*)! Vous avez la parole.

M. Charles de Courson. Je vous remercie de votre bonté, monsieur le président!

L'article 13 soulève deux questions : d'une part, la modernisation du recouvrement de l'impôt, et, d'autre part, l'unification des taux – qui n'est pas seulement une simplification. Il propose de nationaliser les taux pour les départements, les communes et les syndicats intercommunaux. Le rapport de la commission des finances omet de le rappeler, mais de nombreux départements possèdent des syndicats départementaux et la départementalisation du taux est automatique pour les communes de moins de 2 000 habitants.

S'agissant de la modernisation du recouvrement de l'impôt, on ne peut qu'y être favorable. Toutefois, monsieur le ministre délégué, vous risquez de vous heurter, sur le plan technique, au même problème que les syndicats et les départements s'agissant du contrôle de l'exhaustivité.

Quant à l'unification du taux, qui constitue le problème principal, on pourrait parfaitement modifier le mode de recouvrement en maintenant l'autonomie des taux, que ceux-ci soient fixés par les collectivités territoriales ou par leur syndicat. En réalité, deux problèmes découlent de cet article. Tout d'abord, le Gouvernement s'entête dans sa logique hypercentralisatrice : en supprimant l'autonomie fiscale des collectivités territoriales, il confie au Parlement le soin de fixer les taux. Cette mesure aura, ensuite, des conséquences pour le consommateur. L'étude d'impact évoque un montant de 129 millions d'euros,...

Mme Véronique Louwagie. 141 millions!

M. Charles de Courson. ...mais avec la TVA sur les taxes d'électricité, cela donne 171 millions au total, prélevés à 97 % sur les consommateurs. Or 5 % des communes appliquent un taux zéro. L'étude d'impact, qui minimise l'impact de l'article 13 les concernant, mentionne une hausse de la facture d'électricité d'environ 50 euros par foyer, mais, après vérification, ces différents chiffres sont faux. Le chiffre de 50 euros correspond à la consommation d'électricité d'une famille qui n'est pas chauffée à l'électricité. Celles qui le sont devront payer 120 euros pour une maison bien isolée...

M. le président. Merci de conclure, monsieur de Courson.

M. Charles de Courson. ...et 240 euros supplémentaires par an.

J'y reviendrai dans un instant quand je présenterai mon amendement, mais les communes à taux zéro – on le voit quand on regarde une carte de France – sont principalement situées dans le département de la Moselle et de la Meurthe-et-Moselle, c'est-à-dire dans l'est de la France.

M. le président. La parole est à M. Fabien Roussel.

M. Fabien Roussel. Le groupe des députés communistes demande la suppression de l'article 13. Comme l'ont souligné mes collègues, la volonté de simplifier les trois taxes sur l'électricité conduit à la création d'un taux unique et à l'augmentation du taux des communes qui avaient choisi d'appliquer jusque-là un taux situé entre 0 % et 4 %. Cette simplification fragilise l'autonomie fiscale des communes et porte atteinte à leur libre choix de fixer un taux faible ou nul sur l'électricité. Or la taxe communale sur la consommation finale d'électricité pèse sur les ménages et la facture d'électricité n'a cessé d'augmenter depuis la privatisation d'EDF, entre 5 % et 10 % tous les six mois. Le Gouvernement prétend que l'Europe est seule responsable de ces hausses, ce qui n'est pas tout à fait vrai – mais nous n'ouvrirons pas le débat ce soir.

En tout état de cause, les communes qui avaient la liberté de fixer un taux zéro pour cette taxe ne le pourront plus et seront obligées d'appliquer un taux de 8 %. Le Gouvernement affirme que la hausse moyenne par ménage sera de 55 euros, mais notre collègue Charles de Courson l'a souligné : en vérité, elle pourrait atteindre 200 euros pour certains foyers, ce qui est injuste, en particulier dans la période actuelle.

Pour toutes ces raisons, la mesure proposée n'est pas une bonne idée. Nos communes sont très attachées à leur autonomie fiscale.

M. le président. La parole est à M. Jean-René Cazeneuve.

M. Jean-René Cazeneuve. Nous sommes tous attachés ici à l'autonomie financière des collectivités territoriales, mais n'agissons pas toujours ce chiffon rouge et remettons les chiffres dans leur contexte!

M. Fabien Roussel. Un chiffon rouge de 2 % tout de même!

M. Jean-René Cazeneuve. L'autonomie dont nous parlons en ce moment pour le niveau départemental, c'est 1,6 euro, ce qui est tout à fait marginal. Pour les communes, les sommes sont également marginales au regard des ressources dont elles disposent.

Mme Véronique Louwagie. Pas du tout!

M. Jean-René Cazeneuve. Si.

Que partout en France nos concitoyens paient la même taxe sur l'électricité ne me paraît pas un drame. Une fois encore, nous voyons s'exprimer des résistances au changement. Cette simplification est de bon sens! Pour les collectivités territoriales, la mesure représentera un gain net d'environ 100 millions d'euros, ainsi qu'une économie sur les coûts de gestion de l'ordre de 30 millions d'euros. Leur autonomie financière n'est, en outre, que très marginalement remise en cause.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Olivier Dussopt, *ministre délégué*. Le sujet est complexe et je veux apporter des réponses aux différentes questions qui viennent d'être soulevées.

Rappelons, tout d'abord, que la proposition que nous faisons aujourd'hui au Parlement n'est pas à notre seule initiative. Elle résulte d'une harmonisation européenne et s'inscrit dans le cadre d'engagements communautaires. Conformément au droit de l'Union européenne, la taxe sur l'électricité doit faire l'objet d'un taux unique sur l'intégralité du territoire. C'est pour cette raison que nous proposons une harmonisation et que nous revenons sur le pouvoir de taux. D'un point de vue purement technique et administratif, il s'agit d'une bonne nouvelle puisqu'il existe aujourd'hui plusieurs taux et que les situations sont très différentes d'une collectivité à l'autre, même si les collectivités sont nombreuses à appliquer le taux maximal – je vais y revenir. Ce seul pouvoir de taux nécessite le traitement de 8 800 déclarations par an, unissant les collectivités et les opérateurs concernés.

Le cadre communautaire nous porte donc vers un taux unique. Se traduira-t-il par une perte d'autonomie en matière de taux pour les collectivités? La réponse est oui d'un point de vue théorique, mais plus nuancée d'un point de vue pratique. En effet, plus de 80 % des collectivités appliquent soit le taux maximal, soit un taux situé dans une fourchette entre 95 % et 100 % du taux maximal. Par conséquent, l'écart restant à combler pour celles qui veulent faire jouer le taux est extrêmement minime. Seuls treize départements affichent un écart qui pourrait être considéré comme relativement important. Dans 20 % des communes, l'harmonisation pourrait en effet se traduire par une augmentation, étalée sur trois ans, de la facture annuelle d'électricité. Pour la moitié d'entre elles, la hausse se situera entre 80 centimes et 3,20 euros; pour un quart d'entre elles, elle se situera entre 4 et 30 euros; et pour un autre quart, elle se situera entre 10 et 55 euros.

Un peu moins de 1 % des communes connaîtront donc une hausse de la facture annuelle de 55 euros, ce montant étant étalé sur trois ans, je le rappelle. Chacun reconnaît que ce coût sera important pour certains foyers, mais ne laissons pas penser que l'électricité et le chauffage augmenteront partout de 55 euros. Cette estimation, présentée dans les documents qui vous ont été transmis, a été réalisée à partir de l'offre d'électricité la plus souscrite, soit un abonnement annuel de près de 130 euros, et d'une consommation annuelle pour le chauffage au gaz de 2 mégawatts et pour le chauffage électrique de 8 mégawatts. Nous avons donc pris en compte le scénario évoqué par M. de Courson.

Nous veillerons à ce que la nouvelle taxe unifiée et harmonisée soit perçue dans les meilleures conditions. Dans le cadre des travaux plus larges que nous avons engagés sur le recouvrement des prélèvements et des taxes, nous proposons donc que la DGFIP assure le recouvrement de l'intégralité de la taxe.

En plus de ses effets tarifaires, cette mesure permettra aux communes et aux départements de se voir restituer les frais de gestion, pour un montant total de 30 millions d'euros – 10 pour les départements et 20 pour les communes.

Comment cette nouvelle taxe harmonisée sera-t-elle répartie, redistribuée entre les communes – je réponds ainsi à l'interrogation de M. Jerretie? Il n'y aura qu'une seule taxe, mais elle comprendra des fractions correspondant à la répartition actuelle entre communes et départements, et surtout assises sur la consommation d'électricité constatée sur le

territoire concerné. Cela signifie qu'en dehors de « l'effet taux » que j'ai évoqué – tout en rappelant que le taux de l'écrasante majorité des collectivités est déjà situé entre 95 et 100 % du maximum –, l'intéressement de la collectivité à la consommation d'électricité sur son territoire est maintenu par la prise en compte du mécanisme de répartition proposé.

Nous allons aussi faire en sorte que l'intégralité des dispositions qui prévalent jusqu'à présent en matière de reversement aux communes – je réponds là à Mme Pires Beune – soit maintenu, puisque nous voulons garantir la neutralité pour les collectivités; cette neutralité est même favorable, comme vous l'avez souligné, même s'il faut bien concéder que l'effet favorable se produit presque contre notre gré – il est lié au fait même d'harmoniser la taxe sur l'électricité, qui est une contrainte mais aussi un engagement que nous respectons.

L'effet sur l'autonomie fiscale – l'autonomie des taux – est donc très limité; l'effet sur le tarif est lui aussi limité, malgré tout, même si je ne sous-estime pas les chiffres qui ont été annoncés: pour l'essentiel des consommateurs – 80 % d'entre eux –, il s'agira de moins de 80 centimes d'euros par an. Enfin, pour les collectivités, la mesure est à la fois positive, de par ce que je viens d'exposer, et surtout très protectrice au regard des modalités de répartition de la taxe.

Voilà pourquoi nous vous proposons cet article. J'ai été un peu long et vous prie de m'en excuser, mais cela servira de justification à la quasi-totalité des avis que je donnerai sur les amendements.

M. le président. Nous passons à l'examen des amendements.

Je suis saisi de plusieurs amendements identiques, n^{os} 858, 864, 1046, 1433, 1710 et 2720, tendant à supprimer l'article 13.

Sur ces amendements, je suis saisi par le groupe Les Républicains d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n^o 858.

M. Charles de Courson. Vous n'avez pas de chance, monsieur le ministre délégué: c'est moi – avec les services compétents – qui ai fait la réforme de la taxe sur l'électricité, il y a dix ans. La taxe en question, calculée selon un pourcentage du chiffre d'affaires, était alors anti-communautaire. C'est le plus gros amendement de mon histoire parlementaire – treize pages! (*Sourires.*)

M. Laurent Saint-Martin, *rapporteur général*. Ça devrait fonctionner au poids!

M. Charles de Courson. L'argument selon lequel la situation actuelle n'est pas conforme au droit communautaire est faux; il n'est d'ailleurs même pas évoqué dans l'étude d'impact. À l'époque, à la suite de longues discussions avec la Commission, nous avons rendu la taxe euro-compatible. Par conséquent, monsieur le ministre délégué, ce premier argument tombe.

Votre deuxième argument consiste à dire que l'impact est limité. Mais pas du tout! Prenez les départements de la Moselle et de la Meurthe-et-Moselle: pratiquement toutes les communes – qui sont dans la plupart des cas adhérentes

des syndicats départementaux d'électricité – sont à taux zéro. Les chiffres que vous avez indiqués dans l'étude d'impact sont faux. Je les ai fait vérifier par mon syndicat d'électricité : je pèse mes mots, et je vous dis qu'une famille – papa, maman, deux enfants – chauffée à l'électricité – votre consommation d'électricité dépend surtout du fait que vous le soyez ou non – et vivant dans un bâtiment de classe énergétique B ou C connaîtra une majoration de 120 euros par an ; si elle vit en classe E ou F, le montant pourra même doubler, pour atteindre 240 euros. Quand vous dites que c'est négligeable, ce n'est pas vrai.

Quant aux 5,2 % des communes – il y en a 1 800 – qui sont à taux zéro, savez-vous combien d'habitants elles représentent ? Nous n'avons toujours pas réussi à le savoir. L'effet sera très concentré sur quelques territoires, et pénalisera les familles. Qu'avez-vous à gagner dans cette affaire, monsieur le ministre délégué ?

M. Jean-René Cazeneuve. Une simplification !

M. Charles de Courson. Laissez les collectivités territoriales fixer leur taux !

Je vais prendre un exemple, celui de Saint-Brice-Courcelles, une petite ville de la Marne, située dans la banlieue de Reims. Elle est à taux zéro ! Pour une famille chauffée à l'électricité qui a deux voire quatre enfants, le coût de cette réforme s'élèvera à 200, voire à 240 euros. Pourquoi vous acharnez-vous à unifier les taux ? Laissez les élus locaux en décider !

M. le président. La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n° 864.

Mme Marie-Christine Dalloz. Il vise à supprimer l'article 13, qui va nationaliser 2,3 milliards d'euros de taxe sur la consommation finale d'électricité. J'entendais tout à l'heure un de nos collègues affirmer que la mesure ne changerait pas grand-chose pour le bloc communal, mais je vous rappelle que la collecte nationale représente pour celui-ci une somme totale de 906 millions d'euros ! D'ici à 2023, les communes ne pourront plus du tout délibérer sur le montant du produit à percevoir. Je considère le chiffre de 55 euros d'augmentation maximale de la facture annuelle, qui nous est annoncé par le ministre délégué, comme un chiffre insincère, et les exemples pris par Charles de Courson pour différents types de consommation me semblent assez parlants. Il existe des variations importantes en matière de consommation d'électricité ; je crois qu'il faut en tenir compte.

Vous dites modifier les modalités de recouvrement de cet impôt au profit d'une uniformisation des taux ; je dirais pour ma part que la mesure va à l'encontre d'une telle uniformisation. Elle aura inévitablement un impact sur les ménages. Pour toutes ces raisons, je considère qu'il faut supprimer l'article 13.

M. le président. L'amendement n° 1046 de Mme Émilie Bonnavard est défendu.

La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n° 1433.

Mme Véronique Louwagie. Vous présentez l'article 13 comme le fruit d'une volonté de simplifier la taxation de l'électricité. Nous pourrions vous suivre dans cette voie, d'autant que M. le ministre délégué vient de nous présenter un argument supplémentaire en sa faveur, en nous disant qu'il était nécessaire de se conformer aux dispositions européennes.

Je note cependant, à la page 482 du rapport fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire sur le projet de loi de finances, que « si la structure composite actuelle de l'accise sur l'électricité est compatible avec le droit de l'Union européenne, cette réforme s'inscrit tout de même dans l'objectif général d'harmonisation et de bon fonctionnement du marché intérieur. » Le dispositif actuel est donc bien compatible avec les règles européennes.

Vous êtes finalement en train de transformer une imposition qui était facultative en une imposition obligatoire, ce qui revient à priver les collectivités territoriales de certaines de leurs facultés. Au nom de la simplification, vous allez soumettre à une nouvelle taxe 1 754 communes dont les habitants, les ménages ne payaient jusqu'alors rien.

Vous indiquez également qu'il s'agira d'une recette complémentaire pour les collectivités territoriales. Mais qui dit recette complémentaire dit que quelqu'un, à un moment donné, doit payer. C'est donc une nouvelle charge fiscale pour les contribuables. Le Gouvernement a promis qu'il n'y aurait pas d'impôts nouveaux ; je suis désolé, mais c'en est un, que vous mettez à la charge des ménages, notamment ceux des 1 754 communes qui appliquent pour le moment un taux zéro.

Il est donc nécessaire de supprimer l'article 13. Cette volonté de centralisation, d'unification et de mise sous contrôle des taux n'est pas acceptable.

Mme Marie-Christine Dalloz. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Fabien Roussel, pour soutenir l'amendement n° 1710.

M. Fabien Roussel. Nous demandons bien entendu la suppression de l'article 13. L'argumentaire de mon collègue Charles de Courson est intéressant : s'il nous dit, lui, europhile convaincu, que la Commission européenne ne nous oblige pas à prendre une telle mesure, je lui fais entièrement confiance, et je le remercie de nous avoir fourni cet argument.

Ensuite, pour nous, députés communistes, en période de crise sanitaire et économique, quand la pauvreté et le chômage augmentent dans notre pays, il n'est pas l'heure de prendre des mesures fiscales – mêmes petites, comme celle-ci –, qui contribueront à augmenter les factures de certains de nos concitoyens. C'est leur pouvoir d'achat qui sera attaqué. Quand bien même la très grande majorité de nos concitoyens ne serait pas touchée, il s'agit de quelques dizaines, voire de centaines de milliers de personnes, et il faut en tenir compte !

Vous évoquiez treize départements ; celui du Nord, par exemple, n'en fait pas partie, mais je sais que, dans ma commune de Saint-Amand-les-Eaux, la taxe sur l'électricité est faible – 4 %. Nous refusons donc de contribuer à une réforme qui la fera augmenter ; sinon, mes concitoyens amandinois viendront me voir et ils me demanderont : « Encore une facture qui augmente ! Pourquoi ? Les pensions et les salaires n'augmentent pas mais nos factures augmentent, ce n'est pas normal, que se passe-t-il ? » Si, comme vous le dites, vous ne voulez pas augmenter les impôts des Français, n'engagez pas cette réforme cette année. Reportez-là, au moins ! Nous sommes en pleine crise ; nous pourrions avoir cette discussion dans deux ans, si vous voulez, mais pas maintenant.

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas. Serez-vous là, dans deux ans ?

M. Fabien Roussel. Et vous ?

M. le président. La parole est à Mme Christine Pires Beaune, pour soutenir l'amendement n° 2720.

Mme Christine Pires Beaune. Je voulais remercier M. le ministre délégué pour les éléments de réponse qu'il a commencé à donner. Nous avons des arguments, et nous voyons que la justification par la nécessité de conformité au droit européen n'est pas pertinente.

Ce que je retiens surtout, c'est que nous aurions pu procéder à une simplification – quand on regarde le maquis des tarifs, on se dit que ce serait bien –, tout en laissant la possibilité aux collectivités de voter un taux : il aurait donc fallu faire autrement. C'est pour cette raison que nous maintenons notre amendement de suppression.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. C'est un avis défavorable. Je ne vais pas répéter les arguments que le ministre délégué a très bien exposés, mais je pense que Charles de Courson est un peu partagé au sujet de cet article. Vous connaissant, je suis certain que vous reconnaissez l'intérêt qu'il y a à harmoniser le recouvrement et à améliorer l'efficacité administrative en regroupant tout à la DGFIP ; c'est aussi, à mon sens, ce que disait Mme Pires Beaune. Mais vous voulez conserver une sorte de « pouvoir de taux » local. Le problème avec cette solution intermédiaire que vous appelez de vos vœux, c'est que si l'on veut conserver ce fameux pouvoir de taux – qu'il faut relativiser, étant donné que 80 % des communes sont au plafond –, il faudra que les taxes restent locales. Il ne sera donc plus possible de les fusionner en une seule taxe, et on perdra l'efficacité du dispositif proposé à l'article 13.

Je ne dis pas que la – relative – perte de pouvoir de taux local est nécessaire pour mettre en œuvre cette mesure visant à rendre plus efficace le recouvrement de la taxe sur l'électricité, mais c'est tout de même un peu la manière dont je vois les choses. Vous évoquez le problème de l'harmonisation européenne : malgré ce que vous dites, elle est nécessaire ! Ne pas l'entreprendre ne nous ferait pas forcément aller au-devant de graves problèmes, mais elle doit être encouragée, car elle est utile. Mais au-delà de cette question, je crois vraiment que l'article améliore l'efficacité de l'administration française en matière de recouvrement fiscal.

Les augmentations de la taxe qui en résulteront pour les ménages sont relatives ; peu de ménages paieront davantage, et cela dans des proportions tout à fait acceptables, voire très faibles – le ministre délégué l'a souligné.

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

M. Olivier Dussopt, ministre délégué. Je ne reviendrai pas sur les différentes évaluations possibles ; nous avons là un point de désaccord avec Charles de Courson, dont je prends acte, et je maintiens les chiffres que nous avons transmis au Parlement.

Je voudrais faire un point sur ce que j'ai appelé la contrainte européenne. La dernière version de la directive européenne relative au régime général d'accise date du 19 décembre 2019 – c'est encore très récent : elle rappelle l'objectif impératif d'harmonisation de la fiscalité et des taxes sur les produits soumis au droit d'accise. Il faut avoir en tête

que la Cour de justice de l'Union européenne – CJUE – a rendu trois décisions visant successivement l'Autriche, l'Italie et l'Estonie – pour cette dernière, en 2013 – pour condamner l'existence de taxes locales sur des produits soumis aux droits d'accise, donc concernés par la directive.

Ces trois décisions amènent donc à considérer que la jurisprudence de la CJUE s'oppose au maintien en ce domaine d'une taxe locale soumise à un pouvoir de taux. Cet objectif d'harmonisation est d'ailleurs rappelé dans la dernière version de la directive, validée en décembre 2019. C'est bien pourquoi je peux dire que ce sujet se situe dans un cadre européen et que nous pensons avoir trouvé une solution qui permette de préserver la répartition et le produit de cette taxe sur les mêmes bases qu'aujourd'hui, selon des modalités que j'ai rappelées en réponse à l'intervention de M. Jerretie. Certes, le cadre européen pose la question du pouvoir de taux au niveau local, mais j'ai démontré qu'il fallait la relativiser, puisque l'immense majorité des communes appliquent déjà au moins 94 % du taux maximal. L'avis sur ces amendements de suppression est bien sûr défavorable.

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

M. Charles de Courson. Je veux revenir sur vos trois arguments.

Premier argument : la Cour de justice de l'Union européenne nous obligerait à prendre une telle disposition. Or, même dans votre étude d'impact, vous n'osez pas l'affirmer, monsieur le ministre délégué, reconnaissant même que le système actuel est euro-compatible. Puisque c'est un de mes amendements qui a été, je le répète, à l'origine de la réforme de la taxe d'électricité en 2010, je suis bien placé pour savoir que l'on a alors bien vérifié que cette réforme était euro-compatible. Je connais le sujet par cœur. La France a-t-elle d'ailleurs reçu une injonction sur ce sujet de la part de la Commission européenne depuis dix ans ? ... Nullement. Votre argumentaire communautaire tombe – il ne pourrait de toute façon en être autrement puisque 97 % de la part locale de cette taxe pèse sur les particuliers.

Second argument : l'unification pour la simplification. Faites bien attention aux arguments que vous utilisez, monsieur le rapporteur général, car si l'on suit votre logique, pourquoi ne pas unifier aussi le taux du foncier bâti ou celui de la cotisation foncière des entreprises ? Vous communiquez avec la haute fonction publique – je la connais de l'intérieur puisque j'en ai été membre –, en l'occurrence celle de Bercy – direction du budget, direction du trésor, etc. – qui veut détruire toute autonomie fiscale locale. Bercy a d'ailleurs beaucoup progressé en trente ans ! Sous couvert de simplification, vous continuez dans cette voie.

Troisième argument : l'impact de cette réforme serait mineur. Or je maintiens mes estimations sur ses conséquences. Les communes appliquant aujourd'hui le taux zéro représentent tout de même 2,2 millions de Français et elles sont hyperconcentrées au plan géographique : Moselle et Meurthe-et-Moselle – et quelques autres communes dans d'autres départements. Comme toujours, monsieur le ministre délégué, vous établissez votre hypothèse sur des moyennes, mais je maintiens qu'un foyer composé de quatre personnes – papa, maman et leurs deux enfants –, vivant dans un logement classé F et chauffé à l'électricité – hélas pour lui ! – devra payer presque 240 euros de plus par an !

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 858, 864, 1046, 1433, 1710 et 2720.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	75
Nombre de suffrages exprimés	75
Majorité absolue	38
Pour l'adoption	21
contre	54

(Les amendements identiques n^{os} 858, 864, 1046, 1433, 1710 et 2720 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Christine Pires Beaune, pour soutenir l'amendement n^o 2724.

Mme Christine Pires Beaune. C'est un amendement de repli. J'appelle l'attention de M. le ministre délégué, après la dernière intervention de Charles de Courson, sur le sens des moyennes auxquelles il se réfère. Car il y a des départements plus riches que d'autres. En Meurthe-et-Moselle, pour 731 000 habitants le taux est aujourd'hui à zéro. Or le climat, dans ce département, comme dans celui de la Moselle, nécessite, quels que soient les tarifs, un plus grand recours au chauffage que dans la plupart des autres départements. Pour eux, la facture annuelle risque d'augmenter de 150 euros à 200 euros.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Avis défavorable. Mais je tiens à dire à Charles de Courson que cette taxe diffère de celles qu'il a citées – CFE, TFPB – car il y a déjà une part nationale dans la fiscalité de l'électricité. C'est une unification du recouvrement par la DGFIP et une uniformisation des taux, et non une nationalisation d'impôts locaux. Ce n'est pas du tout la même chose. La comparaison ne vaut pas.

Mme Véronique Louwagie. Ça y ressemble !

Mme Marie-Christine Dalloz. C'est une nationalisation !

(L'amendement n^o 2724, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n^o 2716 de M. Laurent Saint-Martin est rédactionnel.

(L'amendement n^o 2716, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n^{os} 2349, 2751 et 2030, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n^o 2349.

Mme Véronique Louwagie. Contrairement à ce que vous dites, monsieur le rapporteur général, cette mesure s'apparente tout de même à la fois à une volonté de centralisation au travers de l'unification et, vous ne pouvez pas prétendre le contraire, à une hausse d'impôt, puisque 141 millions d'euros seront ainsi prélevés aux ménages.

Cet amendement d'Éric Woerth, président de la commission des finances, est un amendement de repli qui vise à conserver, pendant deux ans, le pouvoir actuel de modulation des taux dont disposent les collectivités, ce qui devrait permettre d'ici à 2022 au Gouvernement de proposer un nouveau régime de taxe unique qui respecte la liberté des collectivités en leur laissant une possibilité de les moduler.

M. le président. La parole est à Mme Christine Pires Beaune, pour soutenir l'amendement n^o 2751.

Mme Christine Pires Beaune. Il s'agit de nouveau d'un amendement de repli, qui propose que l'harmonisation ne se fasse pas systématiquement au taux maximal en prévoyant la possibilité pour les collectivités d'opter pour un taux intermédiaire.

Par ailleurs, monsieur le ministre, pouvez-vous me confirmer qu'il n'y aura pas de pertes pour les collectivités par rapport au produit de la taxe sur les impayés qu'elles perçoivent aujourd'hui ? Et la ventilation sera-t-elle bien établie par commune, les syndicats étant chargés de la répercuter sur celles-ci ?

M. le président. L'amendement n^o 2030 de M. Christophe Jerretie est défendu.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je ne suis pas favorable à une harmonisation vers le milieu, car cela ferait perdre à un certain nombre de collectivités des ressources. Je ne pense tout de même pas, mes chers collègues, que c'est ce que vous recherchez en la période actuelle. Or c'est ce à quoi aboutiraient deux de ces amendements.

Mme Véronique Louwagie. Au contraire, on veut les leur laisser !

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

M. Olivier Dussopt, ministre délégué. Avis défavorable sur les trois amendements. Pour répondre à Mme Pires Beaune, je confirme que les impayés seront pris en compte comme précédemment et que la répartition continuera d'être territorialisée et appuyée sur le niveau de consommation par territoire. Soyez donc rassurée sur ces deux points.

Mme Christine Pires Beaune. Le niveau de consommation par commune !

M. Olivier Dussopt, ministre délégué. Quant à votre amendement, son application coûterait 450 millions par an aux communes. C'est pourquoi je vous invite à le retirer.

(L'amendement n^o 2751 est retiré.)

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

Mme Véronique Louwagie. Le motif de l'amendement d'Éric Woerth que j'ai défendu est de laisser la liberté aux collectivités de fixer ou non leur taux au niveau maximal, comme à l'heure actuelle. Rien de plus.

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

M. Christophe Jerretie. Avant de le retirer, je précise que j'avais déposé cet amendement pour souligner l'écart avec le taux maximal généralisé si on descendait au milieu. Le ministre délégué venant d'indiquer le montant que cela représenterait, c'est, à mes yeux, une raison de plus pour le

retirer, puisque les collectivités ont besoin de cet argent pour réaliser des travaux d'amélioration en matière d'éclairage public et de réduction de la consommation d'énergie.

(L'amendement n° 2030 est retiré.)

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

M. Charles de Courson. Monsieur le ministre délégué, vous savez que la taxe locale d'électricité est souvent départementalisée, dans le cadre de syndicats départementaux d'électricité, nombre d'entre eux n'étant pas d'ailleurs au taux maximum. Si on vote en l'état cet article, ils vont alors automatiquement se retrouver avec des recettes supplémentaires puisqu'il s'agit d'une taxe affectée, contrairement à la taxe d'électricité lorsqu'elle dépend des communes. Vous allez donner de l'argent à des gens qui ne demandent rien et qui n'en ont pas besoin, puisqu'ils n'ont pas opté pour le taux maximum ! À moins de me dire qu'ils n'auront qu'à prévoir des travaux supplémentaires, ce qui serait absurde, que répondrez-vous à cette objection ? En plus, vous poussez ainsi à la hausse de la pression fiscale. C'est vraiment quelque chose d'aberrant.

M. Fabrice Brun. C'est énorme !

(L'amendement n° 2349 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 2747 de M. Laurent Saint-Martin est rédactionnel.

(L'amendement n° 2747, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Sur l'article 13, je suis saisi par le groupe Les Républicains et par le groupe Socialistes et apparentés d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. le ministre délégué, pour soutenir l'amendement n° 1786.

M. Olivier Dussopt, ministre délégué. Tout d'abord, je brûle – pour une fois ! – de répondre à M. de Courson : non, le Gouvernement n'est pas dans une volonté d'accroissement de la pression fiscale. Il a, par contre, la volonté de mettre en place les rails de l'harmonisation, ce qui peut avoir des conséquences comme je l'ai indiqué.

L'amendement répond, je le crois, aux attentes de Mme Pires Beaune et à celles de M. Jerretie. En effet, d'une part, il rappelle dans son exposé sommaire les modalités de répartition entre départements, intercommunalités et communes et en tire les conséquences, et, d'autre part, il tient compte de l'inflation pour garantir que cette répartition sera véritablement dynamique, comme elle devait l'être et comme elle le serait si nous ne modifions pas le dispositif.

(L'amendement n° 1786, accepté par la commission, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Christine Pires Beaune, pour soutenir l'amendement n° 1038.

Mme Christine Pires Beaune. Cet amendement vise à exonérer de TICFE la part d'électricité autoproduite dans le cadre des projets d'autoconsommation collective afin d'encourager le développement des énergies renouvelables.

(L'amendement n° 1038, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 13.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	73
Nombre de suffrages exprimés	73
Majorité absolue	37
Pour l'adoption	53
contre	20

(L'article 13, amendé, est adopté.)

Article 14

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

M. Christophe Jerretie. Voici un article plutôt complexe qui comporte trois volets : la réforme du barème du malus écologique sur les véhicules de tourisme, la réforme de la taxe sur les véhicules de société et celle sur la taxe des véhicules routiers.

Mon intervention portera bien sûr essentiellement sur la réforme du barème, le mécanisme du bonus-malus étant depuis des années un élément structurant de notre combat multipartisan en faveur de l'écologie et de l'environnement, ce qui passe par de faibles émissions de gaz à effet de serre. Nous attendons une présentation plus politique de cet article technique. Nous avons certainement tous regardé quels en seraient les impacts sur l'automobile. Le groupe du Mouvement démocrate MoDem et démocrates apparentés accompagne bien sûr cette innovation, tout en prenant en compte le lissage et l'augmentation des prix qui pourrait en découler.

Nous sommes aussi, dans la logique du plan consacré au secteur automobile, favorables aux mesures prises en matière de crédit : je pense que le rapporteur général évoquera le sujet parce qu'il faudra tout de même lier la discussion des recettes et des dépenses – les crédits prévus en ce domaine en seconde partie – lors de l'examen de cet article. Si nous sommes prêts à soutenir l'évolution en cours dans la logique du bonus-malus et à montrer notre adhésion à l'article 14, nous attendons toutefois aussi d'écouter le rapporteur général et le Gouvernement pour pouvoir juger au mieux des évolutions possibles suscitées par la discussion. En effet, de par sa complexité, l'article peut provoquer un débat important sur le bonus-malus, dans la suite de ceux des années précédentes. Les démocrates sont donc, à ce stade, plutôt favorables à cet article, mais ils attendent quelques précisions sur plusieurs éléments.

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

Mme Marie-Christine Dalloz. L'article 14 concerne la refonte des taxes sur les véhicules à moteur. Premier constat : les usages de la voiture sont multiples, qu'ils répondent à des besoins professionnels ou à des besoins familiaux.

Hors des agglomérations ou dans leur grande périphérie, les solutions de transport en commun sont parfois très limitées, voire inexistantes.

Deuxième constat : le secteur automobile est en crise, du fait tant de l'interruption d'activité qu'il a subi et de l'instabilité des taxes que vous ne cessez d'augmenter, que d'un discours très hostile à la voiture. La réalité, c'est qu'après les augmentations de la TICPE – taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques –, qui vous ont d'ailleurs valu le mouvement des gilets jaunes, vous vous apprêtez à rendre tout changement de voiture impossible pour les Français des classes moyennes.

Cela aura deux conséquences. D'abord, le parc automobile vieillira, ce qui signifiera moins de sécurité pour les usagers et moins de solutions respectueuses de l'environnement – on est loin des objectifs que vous affichez ! Surtout, vous affaiblirez encore davantage une filière pleine de savoir-faire, que vous exposerez à des destructions d'emplois par pans entiers. Si, comme l'a assuré le rapporteur général, votre priorité pour ce secteur est de préserver l'emploi, je vous invite à songer sérieusement aux conséquences d'une telle politique.

Le doublement du malus rapportera 1 milliard d'euros à l'État, soit deux fois plus que le coût du bonus, qui est estimé à 500 millions d'euros : c'est une fiscalité déguisée et ce sera une catastrophe. Vous irez ensuite expliquer aux salariés concernés que c'est la convention citoyenne pour le climat qui vous a imposé cette mesure ! Sur cette question, l'impératif est clair : assurer la stabilité du secteur et restaurer la confiance de la filière automobile.

M. le président. La parole est à Mme Danièle Obono.

Mme Danièle Obono. L'article 14, qui porte sur la refonte des taxes appliquées aux véhicules à moteur, est effectivement d'actualité. N'oublions pas que le mouvement des gilets jaunes, une des plus grandes mobilisations et révoltes populaires qu'ait connues la France durant les dernières décennies, a été provoqué par l'injustice fiscale et environnementale qui entoure la question des transports. Il y a urgence à opérer une bifurcation écologique, sociale et solidaire d'ampleur dans le domaine des transports – une bifurcation qui tienne compte des difficultés des milieux populaires et des classes les plus modestes à se déplacer à un coût abordable tout en leur permettant de prendre part à la transition écologique.

Nous devons sortir du modèle dominant actuel, qui s'appuie sur les énergies fossiles et la voiture individuelle et qui est renforcé, depuis plusieurs années, par une incitation à acheter des véhicules toujours plus polluants, promus par une publicité qui nous apparaît néfaste, aussi bien au plan écologique qu'au plan social. Pour ce faire, il faut investir dans le secteur ferroviaire et dans les transports collectifs. Avant d'augmenter de manière importante la fiscalité sur les véhicules jugés polluants, il faut offrir aux populations – qu'elles habitent des secteurs urbains ou ruraux – d'autres solutions de déplacement, d'autant qu'une partie de nos concitoyens n'ont pas les moyens de changer de véhicule. Tel est le sens de certains des amendements déposés par le groupe La France insoumise.

M. le président. Veuillez conclure, madame la députée.

Mme Danièle Obono. Nous estimons que ce type de mesures doit s'inscrire dans un ensemble plus global de propositions visant à transformer le système de transports et d'échanges du pays.

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

M. Charles de Courson. Je m'efforce toujours de consulter les études d'impact annexées aux textes qui nous sont soumis. En l'occurrence, je me suis évanoui,...

M. Sylvain Maillard. Quand même pas !

M. Charles de Courson. ...quand j'ai constaté que l'étude d'impact n'inclut aucune évaluation de l'incidence du dispositif en matière de recettes fiscales. Je vous renvoie au tableau figurant page 146, qui fait apparaître pour seule mention « nc » : on ne sait pas ! Certes, il est très difficile de faire des prévisions. Vos prédécesseurs ont connu bien des misères, ne serait-ce que pour évaluer la rentabilité du malus prévu par la loi, simplement parce que les personnes concernées par la mesure s'adaptent : en matière d'estimations, nous avons connu beaucoup de déconvenues.

Pouvez-vous nous communiquer l'ordre de grandeur du bonus, qui est estimé à 500 millions d'euros ? L'État s'enrichira-t-il grâce à un solde positif entre les malus et les bonus majorés des subventions que vous avez évoquées ? Par ailleurs, comptez-vous introduire un amendement concernant le poids des véhicules ? Je rappelle, en effet, qu'il s'agit non pas de lutter contre le poids des voitures, mais contre les émissions de CO₂. Pourriez-vous nous éclairer sur ce point ?

M. le président. La parole est à M. Fabien Roussel.

M. Fabien Roussel. Sur la question consistant à savoir comment les taxes peuvent favoriser l'achat de véhicules non polluants – ou en tout cas contribuer à la préservation du climat –, le groupe des députés communistes souhaite souligner la nécessité de prendre en compte le coût environnemental des véhicules importés, parfois de pays lointains. Certains véhicules peu émetteurs de CO₂ sont en effet produits à l'étranger, et même très loin de la France. Je songe par exemple à la Dacia Spring électrique, produite par Renault en Chine et qui sera vendue en Europe, notamment dans notre pays. Le coût pour le climat du transport de ces véhicules importés, certainement acheminés à bord des énormes paquebots qui traversent la planète, n'est pas pris en considération, alors même que les véhicules produits à l'étranger et importés en France sont très nombreux : la Peugeot 208 est produite en Slovaquie ; la Twingo électrique en Slovaquie ; la Dacia Spring en Chine ; le SUV Arkana en Corée du Sud. Or ces véhicules arrivent en France par des moyens de transport tout aussi polluants que ceux qu'ils doivent remplacer.

Nous demandons que les taxes soient allégées non seulement pour les véhicules non polluants et peu émetteurs de CO₂, mais aussi pour les véhicules produits en France. Dans le même temps, il convient d'augmenter les taxes appliquées aux véhicules provenant de l'étranger, qui mettent à mal l'emploi en France, qui nuisent au climat dès lors que leur importation implique l'utilisation de moyens de transport polluants et qui coûtent aux finances de l'État – parce que des usines construites à l'étranger, ce sont autant de recettes fiscales en moins. Mieux vaut que ces usines tournent en France : cela nous apportera des recettes et des emplois supplémentaires et ce sera un bonus pour le climat !

M. le président. La parole est à Mme la ministre de la transition écologique.

Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique. Nous entrerons dans le détail de l'article 14 à l'occasion de l'examen des amendements, mais je souhaitais réagir à l'affir-

mation selon laquelle nous proposons ce dispositif pour satisfaire les participants à la convention citoyenne pour le climat. Remettons les choses en perspective : cet article n'est qu'une composante d'une politique plus globale visant à réorienter nos modes de transport vers des mobilités plus durables, qui permettent à chacun de participer à la transition écologique.

M. Marc Le Fur. Vous confirmez donc que d'autres mauvaises nouvelles sont à venir !

Mme Barbara Pompili, ministre. Pour ce faire, de nombreux outils ont déjà été créés. Je ne rappellerai pas aux élus présents dans cet hémicycle qu'ils ont adopté la loi d'orientation des mobilités, qui a déjà institué de nombreux dispositifs permettant d'atteindre ce but, notamment en favorisant les transports en commun, le ferroviaire ou encore le vélo. L'adoption du plan de relance nous permettra, en outre, de financer massivement les changements qui s'imposent, notamment en matière d'infrastructures ferroviaires. Nous aiderons ainsi la SNCF à hauteur de 4,7 milliards d'euros – cette somme financera le fret ferroviaire, les petites lignes ou la modernisation du réseau. De manière plus générale, nous débloquerons 550 millions d'euros pour accélérer les travaux d'infrastructures de transport. Nous soutiendrons la demande en véhicules plus propres en dédiant 1,9 milliard d'euros au bonus écologique et aux primes à la conversion. Parallèlement, 180 millions d'euros seront alloués au verdissement du parc automobile de l'État. Nous consacrerons également 1,2 milliard d'euros aux mobilités du quotidien. Je pourrais multiplier les exemples.

L'adoption de l'article 14 permettra, entre autres choses, d'accélérer la trajectoire du malus automobile, qui constitue un vecteur d'incitation à l'achat : il permet de signifier à nos concitoyens qu'ils seront aidés s'ils choisissent un véhicule performant – électrique, hybride ou peu consommateur en essence – mais que si, à l'inverse, leur choix s'avère mauvais pour l'environnement, ils devront s'acquitter d'une contribution climat à travers le malus automobile.

Je conclurai en revenant sur les arguments développés par M. Roussel. Ils sont justes : les importations contribuent à la pollution et aggravent notre empreinte climatique. Le rapport du Haut Conseil pour le climat, qui paraîtra prochainement, insiste d'ailleurs sur ce point. Nous y travaillons, puisque nous œuvrons au plan européen à l'élaboration de la loi sur le climat, qui prévoira la création d'une taxe carbone aux frontières, ce qui permettra précisément de répondre aux objections très légitimes que vous avez formulées.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 131 et 1001, tendant à supprimer l'article 14.

La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n^o 131.

M. Marc Le Fur. N'allez plus prétendre que vous n'augmentez pas les impôts, parce que c'est précisément ce que vous faites ! Vous voulez augmenter les taxes sur le sans-plomb 95, vous obtiendrez le même résultat à travers le malus. Ce dernier avait initialement pour but de financer le bonus écologique : les deux parties du dispositif s'équilibraient. À l'avenir, l'État dégagera une recette de l'ordre de 500 millions d'euros. Voilà la réalité !

Cette recette sera en outre payée par des Français de la classe moyenne. L'achat d'une Clio essence ou d'une Peugeot 308 diesel, qui n'occasionnait aucun malus en 2020, donnera lieu à un malus de 150 euros en 2021 et de 310 euros en

2022. Nos compatriotes doivent le savoir. Un véhicule Peugeot 3008 essence assemblé à Sochaux, madame Dalloz, qui ne se voyait appliquer aucun malus en 2019, occasionne cette année un malus de 210 euros. Ce montant atteindrait 360 euros en 2021 et 983 euros en 2022. Une Renault Scénic essence fabriquée à Douai se voyait appliquer un malus de 90 euros en 2019, montant qui sera porté à 818 euros l'année prochaine, à 1 504 euros en 2021 et à 2 762 euros en 2022 – pour une voiture fabriquée en France, j'insiste sur ce point ! On voudrait détruire des emplois qu'on ne s'y prendrait pas autrement ! Il faut le dire clairement.

Nous dénonçons ce projet que nous considérons comme redoutable pour l'emploi en France et pour les automobilistes. Mes collègues l'ont dit avant moi : beaucoup de nos compatriotes ne choisissent pas leur mode de transport. La conséquence d'un renchérissement du prix des véhicules sera immédiate : elle créera un impôt supplémentaire pour l'État et entraînera une baisse de pouvoir d'achat pour les consommateurs. Tout cela intervient au moment même où les chiffres incontestables de l'INSEE révèlent que le pouvoir d'achat des Français a baissé de 7 % du fait de l'épidémie de covid-19 – 7 % ! Et c'est à ces personnes que vous comptez infliger de nouveaux impôts – car le malus est bien un impôt : il porte simplement un nom particulier ! (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n^o 1001.

Mme Marie-Christine Dalloz. Il vise lui aussi à supprimer l'article 14. J'invite tous les parlementaires à évaluer les conséquences de son adoption dans leur territoire. À Saint-Claude, dans ma circonscription, plusieurs entreprises travaillent pour le marché de l'automobile.

Deux de ces entreprises sur trois, qui sont pourtant des équipementiers de rang 2, devront très prochainement se séparer de la moitié de leur effectif. Si vous voulez accélérer le processus, cet article y contribuera concrètement. Je ne supporte plus cette écologie punitive ! Il faudrait plutôt à présent réfléchir à une stratégie du gagnant-gagnant. Arrêtons de mettre à mal des filières reconnues, qui étaient des fleurons industriels français.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je tiens à mettre les points sur les i. La fiscalité incitative...

Mme Marie-Christine Dalloz. Punitif !

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Non, justement ! La fiscalité incitative, qui encourage à acquérir des véhicules propres, représente tout d'abord un coût pour l'État. En effet, il est important de rappeler qu'entre le bonus et la prime à la conversion, l'État dépense davantage qu'il ne prélève sur le malus. La collectivité fait donc un effort en matière de fiscalité, afin que les Français acquièrent davantage de véhicules propres au moment de l'achat d'une nouvelle voiture.

Deuxièmement, monsieur Le Fur, je ne suis pas d'accord avec vous : ce n'est pas un impôt, puisque vous êtes libre de choisir le type de véhicule que vous souhaitez acheter. Cela s'appelle de la fiscalité incitative. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LR.*)

Mme Véronique Louwagie. Cela reste un impôt !

M. Marc Le Fur. Dans ce cas, on pourrait dire que, chacun étant libre de ne pas acheter les produits soumis à la TVA, celle-ci n'est pas un impôt non plus!

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. La TVA n'a rien à voir puisqu'elle s'applique aux produits de manière générale, équivalente et proportionnelle. Concernant le débat qui nous occupe, si vous achetez un véhicule propre, vous ne serez pas soumis à un malus alors que si vous n'achetez pas un véhicule propre, vous le serez. C'est votre choix d'acquéreur et de consommateur.

Je voudrais tout de même rappeler ce que contient vraiment cet article. Un des enjeux qu'il aborde est celui, mentionné par M. Fabien Roussel, de la production française. En fixant un seuil d'entrée à 131 grammes de CO₂ par kilomètre, on permet à un très grand nombre de véhicules d'échapper au malus.

Mme Marie-Christine Dalloz. Vous le modifierez l'année prochaine!

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Prenons l'exemple de la 208, donné par M. Roussel. Dotée d'un bloc de trois cylindres, d'une puissance de 100 chevaux – ce n'est donc pas une petite voiture de ville –, elle émet 123 grammes de CO₂ par kilomètre, ce qui est en-dessous du seuil d'entrée. En 2021 elle ne sera donc affectée d'aucun malus et en 2022 son malus sera de 50 euros, une somme à mettre en regard avec son prix d'acquisition, qui s'élève à environ 20 000 euros.

L'objectif du malus est évidemment d'orienter non seulement le choix des consommateurs mais également – ce qui est au moins aussi important – la production des constructeurs.

Mme Barbara Pompili, ministre. Exactement!

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Il est important de prendre conscience de ces deux objectifs.

Par ailleurs, quand on regarde ce barème d'un peu plus près, on se rend compte que la quasi-totalité des véhicules français sont assujettis à un malus inférieur à 10 % du prix de vente et que, pour la plupart, ce malus est même inférieur à 5 % du prix de vente.

Disons-le très clairement – nous avons d'ailleurs évoqué ce sujet en commission : les véhicules les plus taxés proportionnellement à leur prix de vente sont les véhicules peu chers mais très polluants. Je ne veux pas citer de marque mais il s'agit de petits véhicules de course. Il est vrai que ceux-là sont fortement taxés, leur malus pouvant même atteindre en effet 50 % du prix d'achat.

M. Marc Le Fur. Je vous parle de la Clio 4, de la Scénic!

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Mais tel est l'objet de cet article, qu'il faut assumer totalement : l'incitation à l'acquisition de véhicules propres. Qu'on ne nous dise pas ensuite que ce Gouvernement n'a pas de volonté très claire en la matière. Il faut bien avoir à l'esprit que nous agissons dans ce sens à un niveau inédit jusqu'ici. Chacun pense ce qu'il veut de la convention citoyenne pour le climat, il n'en reste pas moins que cette mesure constitue une avancée sans précédent vers la transition écologique, dans un secteur qui est accompagné et à travers une mesure incitative.

Je suis bien sûr défavorable à la suppression de cet article auquel je tiens beaucoup. (*Applaudissements sur de nombreux bancs des groupes LaREM et Dem.*)

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Défavorable.

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

Mme Véronique Louwagie. Je voudrais revenir sur certains propos de M. le rapporteur général, tout en regrettant que Mme la ministre n'ait pas développé son point de vue sur ces amendements de suppression.

Monsieur le rapporteur général, vous ne pouvez pas dire que le malus n'est pas un impôt au motif que l'acquisition de tel ou tel modèle de véhicule reste facultative. Cela n'a pas de sens.

M. François-Michel Lambert. Mais si!

Mme Véronique Louwagie. Certaines dépenses de nos concitoyens sont facultatives, il n'en demeure pas moins qu'elles peuvent donner lieu à des impôts, à commencer par la TVA.

Madame la ministre, j'aimerais savoir quelles sont les intentions du Gouvernement concernant la taxe sur le poids des véhicules. Si nous nous inquiétons aujourd'hui du durcissement concernant le malus, comme l'ont expliqué mes collègues Marie-Christine Dalloz et Marc Le Fur, c'est qu'une décision semble avoir été prise sur ce point. Nous savons très bien qu'il existe très souvent un lien entre le poids d'un véhicule et la quantité de CO₂ émise. Qu'en est-il exactement? Le Gouvernement a-t-il l'intention de déposer un amendement? Si oui, sera-t-il déposé dans la première ou dans la seconde partie du PLF? Quel sera l'impact de cette mesure?

Il serait également intéressant de connaître le point de vue de M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance, car c'est la filière automobile qui sera touchée par ces mesures, et ce en période de crise économique liée à la crise sanitaire, avec des emplois qui sont en jeu dans des secteurs en difficulté. Les Français attendent des réponses à l'ensemble de ces questions.

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Certains des propos que j'entends sont assez extraordinaires. Je suis tout à fait d'accord avec M. le rapporteur général et avec Mme la ministre lorsqu'ils rappellent que l'acquisition d'un véhicule relève d'un choix. L'offre automobile actuelle est suffisamment large pour permettre à l'acheteur de choisir un véhicule qui ne soit pas soumis à un malus. En outre, lorsque ce malus sera instauré, il faudra rapporter son montant au prix de vente du véhicule.

Enfin, et surtout, certains ont parlé d'écologie punitive. Mais ceux qui, parmi mes collègues ici, sont de ma génération, ont remarqué à quel point, depuis l'époque où ils ont passé leur permis de conduire – pour moi, c'était il y a un peu plus de trente ans –, les mêmes modèles de véhicules ont gagné à la fois en largeur, en longueur et en poids. Cela n'est pas sans conséquences.

M. Marc Le Fur. Elles émettent peu de CO₂!

M. François-Michel Lambert. Le critère de l'émission de CO₂ n'est pas le seul qui compte ! Pour connaître la quantité de ressources nécessaires à la fabrication d'une voiture, il faut multiplier son poids par sept : si elle pèse 1 tonne, il vous faudra 7 tonnes ; si elle pèse 1,5 tonne, il vous faudra une dizaine de tonnes. Cela entraîne donc un gaspillage de ressources – autre enjeu important.

Par ailleurs, les rues d'une ville comme Paris – qui compte quelques boulevards et avenues – ont été construites il y a 100 à 150 ans. Depuis cette époque, les voitures sont de plus en plus longues et de plus en plus larges alors que les rues, elles, ne se sont pas élargies d'un centimètre. Tous ceux qui gèrent nos rues et nos espaces urbains doivent affronter des contraintes gigantesques et indépassables, car les voitures sont prennent plus de place alors même qu'on ne peut élargir les rues. Il faudra bien un jour s'interroger sur la limitation de la taille et du poids des voitures. Il est temps de changer de logique.

(Les amendements identiques n^{os} 131 et 1001 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je me permets de vous demander, chers collègues, de faire un effort de concision dans vos prises de parole.

La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n^o 1002.

Mme Marie-Christine Dalloz. J'ai toujours été concise !

M. Marc Le Fur. C'est un sujet important !

M. le président. Je ne dis pas le contraire mais je vous rappelle, monsieur Le Fur, que ce n'est pas moi qui présiderai la séance de ce soir !

Mme Marie-Christine Dalloz. Plutôt que d'exposer l'amendement, j'aimerais apporter quelques éléments au débat. Le rapporteur général nous a annoncé tout à l'heure que la prime à la conversion représentait un surcoût par rapport au rendement du malus. Pour l'autorisation de programme ouverte en 2020, c'était peut-être vrai, nous étions à l'équilibre. Mais dans le PLF pour 2021, il est indiqué que le total des dépenses de l'État, entre le bonus et la prime à la conversion, s'élèvera à 732 millions – puisque vous procédez à deux diminutions. En revanche, vous prévoyez 933 millions de recettes grâce au malus – en gros, 1 milliard. C'est la réalité : vous gagnez de l'argent sur le dos de la filière automobile.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Non !

Mme Marie-Christine Dalloz. Mais si ! Les chiffres sont têtus, monsieur le rapporteur général. Ceux-là figurent dans le rapport de la mission « Ecologie ».

Par ailleurs, ma grande crainte, c'est qu'un deuxième malus fasse son apparition dans la seconde partie, comme nous le pressentons. Cela provoquerait de la colère dans toute la France.

Vous dites que le malus ne revient qu'à renchérir de 5 % le prix d'une petite voiture. Or, pour beaucoup de foyers modestes, cela représente une somme énorme par rapport à l'achat d'un véhicule neuf.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Si les chiffres sont têtus, citons-les avec précision, madame Dalloz. En 2021, dans le volet des recettes, 933 millions d'euros sont attendus du malus, vous avez raison. En revanche, dans le volet des dépenses, qui comprend le bonus et la prime à la conversion, vous avez oublié de consulter le PAP – projet annuel de performance –, le montant des crédits s'élevant alors à 1,28 milliard. Je précise que tous ces chiffres sont disponibles dans les documents relatifs au budget pour 2021. Le solde est donc bien de 347 millions d'euros à la charge de l'État.

Voilà pourquoi j'affirme que, afin de favoriser la transition écologique, l'État dépense de l'argent. Je ne dis pas que c'est bien ou mal, mais il est faux de prétendre que nous prélevons un montant plus élevé que celui que nous versons au particulier sous forme de subvention pour l'inciter à changer de véhicule.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. L'avis est défavorable à cet amendement – que d'ailleurs vous n'avez pas défendu directement au cours de votre intervention –, car le Gouvernement ne souhaite pas créer de nouvelles dépenses fiscales qui nuisent à l'environnement. En outre, dans sa rédaction, l'amendement va très au-delà de son objectif.

Concernant les arguments que vous avez développés, madame la députée, j'abonde évidemment dans le sens du rapporteur général. Les investissements – car il s'agit de cela – réalisés aujourd'hui par l'État pour la transition écologique sont énormes. Nous allons bien au-delà des mesures strictement budgétaires puisque les montants prévus par le plan de relance, déjà cités, représentent pour l'État des dépenses supplémentaires, c'est-à-dire, encore une fois, des investissements supplémentaires. Ces dépenses me semblent totalement vertueuses car nous préparons l'avenir par nos investissements, nous recréons des filières, nous réorientons notre économie et nous créons les emplois de demain.

Plusieurs d'entre vous m'ont interrogée sur l'instauration éventuelle d'un malus lié au poids des véhicules. Il fera l'objet d'un amendement qui doit être déposé – si ce n'est déjà fait – sur la seconde partie du PLF. Vous aurez donc le temps d'en prendre connaissance dans de bonnes conditions. Je ne voulais pas qu'il soit examiné à la va-vite – c'est l'ancienne parlementaire qui parle.

Cet amendement ira dans le sens indiqué par François-Michel Lambert : le malus est actuellement uniquement axé sur les émissions de CO₂ du véhicule pendant qu'il roule. Or toute personne qui s'intéresse un tant soit peu aux questions écologiques sait que le problème de l'impact environnemental d'un véhicule ne se limite pas, loin de là, à ce que j'appellerai la vie de ce véhicule. Pour mesurer cet impact dans sa totalité, il faut l'observer à toutes les étapes du processus : la construction du véhicule, son transport, son utilisation par le consommateur et enfin l'usage qui est fait des matériaux lorsqu'on ne s'en sert plus.

À cet égard, l'impact environnemental du poids du véhicule doit être pris en considération : ce poids engendre des nuisances, d'abord en raison de l'usage important de matières premières que nécessite une voiture lourde, ensuite à cause d'une occupation de l'espace qui a des conséquences négatives sur les infrastructures, notamment routières, mais aussi sur les villes.

C'est pourquoi le malus lié au poids ciblera les véhicules les plus gros et les plus lourds, lesquels sont essentiellement achetés pour rouler en ville – comme le montrent des documents que je pourrais vous transmettre –, ce qui est totalement aberrant car ils empêchent le partage de l'espace avec les mobilités douces, les transports en commun et les plus petits véhicules. En outre, ceci ne relève pas de l'écologie mais renvoie à un autre problème important, ces véhicules lourds créent des accidents plus graves que les véhicules plus légers.

Un député du groupe LR. Vous confondez le poids et la masse.

Mme Barbara Pompili, ministre. Certes, le poids et la masse ne sont pas exactement la même chose. Nous examinerons cet amendement en détail au cours de la seconde partie du PLF, mais sachez que ce malus se voudra un signal, pour les consommateurs, certes, mais aussi et surtout, comme l'a dit le rapporteur général, pour les fabricants de voiture. Face à la forte augmentation actuelle de ces véhicules très gros et très lourds, avec tout l'impact environnemental qu'ils supposent, il faut envoyer le signal que cela n'est plus acceptable d'un point de vue environnemental. La mesure est symbolique mais le symbole est fort.

M. le président. La parole est à M. Fabien Roussel.

M. Fabien Roussel. Nous voulons produire français en favorisant, notamment, la production de véhicules en France. Pour soutenir l'emploi dans notre pays et, en même temps, protéger l'environnement, il faut à la fois rendre plus chers les véhicules produits à l'étranger et favoriser la production de véhicules en France en diminuant, parmi les véhicules qui y sont produits, le coût des véhicules non polluants, plutôt qu'en augmentant celui des véhicules polluants. C'est cela, l'écologie positive : rendre moins cher ce qui est bon pour l'emploi et bon pour le climat.

Madame la ministre, vous avez évoqué une taxe carbone dans le cadre d'une loi climat, visant à réduire l'empreinte due à nos importations – c'est ce que vous avez dit. De quoi s'agit-il ? Dans les discussions que nous avons eues hier avec Bruno Le Maire, ce dernier a parlé d'une taxe carbone pour taxer les importations aux frontières de l'Union européenne, tout en reconnaissant qu'il serait difficile de faire voter une telle taxe par l'ensemble des pays de l'Union.

Mme Barbara Pompili, ministre. Eh oui !

M. Fabien Roussel. De quelle taxe carbone parlez-vous donc pour limiter l'empreinte de nos importations ? Donnez-nous des précisions. Si c'est possible, instaurons-la, mais ce serait une grande nouveauté.

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

M. Marc Le Fur. Il s'agit bien d'un impôt. Initialement, le malus devait financer le bonus, tandis que là, vous le dites très explicitement, le but du malus n'est pas de financer seulement le bonus mais aussi l'ensemble des dispositifs incitatifs, les véhicules électriques en particulier.

Vous allez faire payer ce malus à des gens aux revenus moyens : en effet une personne qui achète une Clio 4 essence ou une Peugeot 308 diesel n'est pas, sauf erreur de ma part, une personne aisée. Vous allez également faire payer les familles – nous y reviendrons à l'occasion d'autres amendements –, qui ont nécessairement besoin de véhicules plus grands.

En outre, les études récentes l'ont révélé, les véhicules électriques, que vous soutenez, sont achetés par des gens aisés, dont c'est souvent le second véhicule. Ainsi, vous faites les poches des Français moyens pour favoriser l'achat d'un second véhicule par des ménages aisés qui, non seulement, en ont la possibilité, mais sont, de plus, aidés par le biais de multiples primes.

Par ailleurs, l'abaissement du seuil d'entrée dans le barème est incohérent puisqu'il conduit désormais à appliquer un malus à l'achat de véhicules éligibles à la prime à la conversion car produisant moins de 137 grammes de CO₂ au kilomètre. On atteint les limites de l'absurde. C'est pourquoi je défends ces classes moyennes qui n'ont d'autre solution que d'utiliser leur véhicule : on multiplie les impôts pesant sur elles et je le dénonce.

(L'amendement n° 1002 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général, pour soutenir l'amendement n° 1131, qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 2966 de M. Charles de Courson.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Il vise à avancer d'un an l'exonération des véhicules hybrides hydrogène de la composante CO₂ de la taxe sur les véhicules des sociétés.

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir le sous-amendement n° 2966.

M. Charles de Courson. Je souhaite appeler l'attention du rapporteur général sur l'alinéa 4 de l'amendement dont la rédaction exclut de l'exonération de la taxe annuelle sur les émissions de dioxyde de carbone les véhicules dont la source d'énergie combine l'essence et le superéthanol E85, alors que les constructeurs qui les produisent vont dans la bonne direction. Il convient donc de modifier la rédaction de l'amendement en ce sens.

Tel est l'objet de mon sous-amendement.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Ce n'est ni un oubli, ni une erreur, tout d'abord parce que le superéthanol E85 est composé de carburants fossiles ; ensuite parce qu'il bénéficie déjà d'une fiscalité avantageuse. Avis défavorable à ce sous-amendement.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Défavorable au sous-amendement et favorable à l'amendement.

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

M. Marc Le Fur. Je vous invite éventuellement à me démentir, mais voici ce qui me remonte de gens qui connaissent ces sujets : environ 40 % des modèles produits et vendus en France seraient frappés d'un malus de 1 000 euros, alors qu'ils ne sont aujourd'hui que 5 %. Confirmez-le ou infirmez-le, mais si vous l'infirmez, il faudra démontrer.

Par ailleurs, le malus devrait rapporter 1 milliard en 2021 alors que le bonus et la prime à la conversion coûteront 507 millions. Votre raisonnement est donc faussé, puisque le rendement du malus dépassera de quelque 500 millions d'euros, au profit du budget de l'État, le coût du bonus et de la prime : 500 millions d'euros d'impôt sortiront de la logique automobile, et même de votre politique environne-

mentale, pour atténuer les difficultés de l'État. Je souhaite avoir, madame la ministre, monsieur le rapporteur général, votre point de vue sur ces deux éléments.

(Le sous-amendement n° 2966 n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 1131 est adopté.)

M. le président. Mes chers collègues, je vous invite à accélérer le rythme afin de pouvoir aborder tous les sujets, car il reste encore 790 amendements en discussion.

Je suis saisi de trois amendements identiques, n° 545, 984 et 1466.

La parole est à M. Robin Reda, pour soutenir l'amendement n° 545.

M. Robin Reda. La filière du bioéthanol est la grande oubliée dans le mix énergétique de la décarbonation des véhicules. Certes, le bioéthanol est mélangé à du carburant fossile, mais, en permettant de diminuer de 30 à 40 % les émissions de carburants fossiles, il participe à la décarbonation de véhicules beaucoup plus économiques que les véhicules électriques ou hydrogène, dont le coût est significatif, que ce soit pour les ménages ou pour les entreprises.

L'amendement, qui concerne les entreprises, vous propose d'aligner le régime applicable au calcul de la TVS sur le principe défini par le décret du 16 juillet 2019 relatif aux aides à l'acquisition ou à la location des véhicules peu polluants, pour les véhicules flex-fuel d'origine fonctionnant au superéthanol E85.

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n° 984.

M. Marc Le Fur. J'ai déposé cet amendement avec notre collègue Cinieri, pour qui j'ai une pensée ce soir. La mesure a été parfaitement défendue par M. Reda. Je crois qu'elle est de bon sens.

M. le président. La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n° 1466.

Mme Véronique Louwagie. Madame la ministre, il est difficile pour nous d'examiner ce sujet important du PLF qu'est la fiscalité automobile, puisque c'est en seconde partie que seront examinées des modifications la concernant, modifications dont nous ne savons rien aujourd'hui, qu'il s'agisse de leur portée, de leur montant, ou du calendrier de leur application. Nous avons évidemment besoin d'une vision d'ensemble pour prendre des décisions importantes en la matière.

Un député du groupe LR. C'est la technique des petits pas.

Mme Caroline Fiat. C'est la politique de Macron.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Défavorable. Je ne suis pas d'accord avec vos chiffres, monsieur Le Fur, car ils sont calqués sur un modèle bonus-malus qui n'est pas celui de l'article ; ils correspondent peut-être à une des options proposées par la convention citoyenne pour le climat, mais ce n'est pas celle de l'article : 40 % des véhicules français ne subiront pas un malus de 1 000 euros !

M. Marc Le Fur. Alors quel sera le pourcentage ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Nous ferons le calcul. Ce que je peux vous dire, c'est que la quasi-totalité des véhicules français que je vous ai cités sont malusés à moins de 10 % de leur prix de vente, et une très grande partie à moins de 5 %. Pour la Peugeot 208 de 100 chevaux, c'est zéro euro de malus aujourd'hui et ce sera 50 euros en 2022, pour un prix d'achat de 20 000 euros.

La fiscalité de ce carburant, monsieur Reda, est déjà favorable, la filière n'est en aucun cas oubliée.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Défavorable aussi. La fiscalité de l'E85 est déjà très incitative. Les avantages ont d'ailleurs été étendus l'an dernier et les ventes de ces véhicules croissent fortement. L'E85, je le rappelle, est un biocarburant de première génération : même s'il reste moins émetteur que l'essence, son gain en CO₂, une fois tenu compte des effets de couplage avec le marché alimentaire, reste très inférieur à celui des biocarburants de deuxième génération, à l'électricité ou à l'hydrogène, auxquels le Gouvernement donne la priorité. Il ne serait donc pas cohérent de rapprocher son régime fiscal de celui de ces derniers.

M. Marc Le Fur. Les électeurs picards apprécieront !

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

M. Charles de Courson. Madame la ministre, vous auriez raison si vous compariez l'E85 avec l'hydrogène vert ou l'électricité verte. C'est le problème : il faut boucler, comme vous disiez tout à l'heure.

Mme Barbara Pompili, ministre. C'est à ça que sert le plan hydrogène !

M. Charles de Courson. Oui, mais l'hydrogène est actuellement produit par électrolyse – alors qu'il existe d'autres technologies : or quel est le pourcentage d'électricité renouvelable en France ? Il se situe autour de 25 %.

(Les amendements identiques n° 545, 984 et 1466 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir l'amendement n° 1132 de la commission des finances.

M. Jean-Marc Zulesi. Il s'agit d'avancer l'exonération de TVS des véhicules à hydrogène de 2022 à 2021, afin d'en stimuler le développement.

(L'amendement n° 1132, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements, n° 1983, 1225, 1954 et 2454, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Danièle Obono, pour soutenir l'amendement n° 1983.

Mme Danièle Obono. En adoptant ce type de mesures, il faut tenir compte de la dimension sociale et solidaire.

Madame la ministre, je voudrais vous interpellier à nouveau sur la stratégie globale du Gouvernement. Actuellement, il semble davantage soutenir les industries polluantes que le développement des transports collectifs plus écologiques. J'en veux pour preuve le différentiel entre les moyens

alloués au soutien des filières de production automobile et aérienne, et à celui du transport ferroviaire. De notre point de vue, il faut aussi agir sur la production industrielle et sur les règles qui la régissent. Rappelons qu'une des causes de stagnation en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur automobile est liée à la multiplication par sept des ventes de SUV, modèles très polluants. Or vous n'introduisez aucune mesure pour contrer ce phénomène.

On ne peut pas véritablement parler de liberté des citoyens dans le choix des véhicules : d'abord, ce choix est fortement contraint par les critères économiques et sociaux – plus on est modeste, moins on a de liberté du choix ; ensuite, l'offre proposée n'est pas du tout incitative puisqu'on n'intervient pas au niveau de la production des véhicules.

Pour tenir compte des disparités sociales et économiques, il nous semble nécessaire de créer un abattement pour les familles nombreuses, tel qu'il existe pour d'autres dispositifs.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir l'amendement n° 1225.

M. Jean-Marc Zulesi. Cet amendement a été adopté par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Mme la ministre a été claire : le Gouvernement compte faire une proposition en matière de malus poids. Mme la ministre a mis en avant la nécessité d'adopter une approche intégrant une analyse du cycle de vie, du puits à la roue. Cet amendement d'appel – que je retirerai bien entendu pour revenir au sujet dans la seconde partie du projet de loi de finances – propose d'introduire, à partir de 2022, un malus pour les véhicules de plus de 1 700 kilos, hors véhicules électriques et hybrides rechargeables, en prévoyant une exonération pour les familles nombreuses.

(L'amendement n° 1225 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour soutenir l'amendement n° 1954.

M. François-Michel Lambert. Je ne retire pas l'amendement pour que nous puissions en débattre.

Rappelons quelques données. Environ 2 millions de voitures sont vendues en France par an. Ces dernières années, nous avons constaté que les ventes concernent d'abord les personnes morales – un peu plus de 1 million de voitures –, les ventes aux particuliers n'atteignant que 1 million. Avant d'affecter le pouvoir d'achat, les mesures proposées affecteront d'abord les entreprises dans leur choix de véhicules de fonction qu'ils attribuent à leurs salariés. Ces voitures sont, à n'en pas douter, un peu grosses, gonflées, m'as-tu-vu, sans forcément de rapport avec le service rendu ou les besoins de l'utilisateur. *(Murmures sur les bancs du groupe LaREM.)*

M. Sylvain Maillard. Non !

M. François-Michel Lambert. C'est pourquoi je soutiens l'amendement qui propose un malus poids.

M. Sylvain Maillard. C'est caricatural !

M. François-Michel Lambert. Ce qui est caricatural, cher collègue, c'est qu'en vingt ans, à modèle identique, les voitures aient pris un mètre. C'est la différence entre la Clio d'il y a vingt ans et la Clio d'aujourd'hui ; si vous en mettez 100 dans les rues de Paris, il vous faut trouver

100 mètres de plus ! *(Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)* Vous qui êtes élu parisien, expliquez-moi comment vous agrandissez les rues de la ville – et cela vaut pour toutes nos infrastructures !

Il est temps d'arrêter cette course folle à toujours plus grand, toujours plus gros et toujours plus consommateur de ressources, pour retrouver un choix de véhicules plus normales. C'est pourquoi je défends le présent amendement qui complète la dynamique impulsée par le Gouvernement.

M. le président. Monsieur Maillard, vous avez l'air très au point sur les équipements automobiles...

M. Sylvain Maillard. Merci de le constater, monsieur le président !

M. le président. ...mais pourriez-vous en parler en dehors de l'hémicycle ? *(Sourires.)*

La parole est à Mme Christine Pires Beaune, pour soutenir l'amendement n° 2454.

Mme Christine Pires Beaune. Il vise à introduire une composante poids dans la TVS.

Il n'y a pas que la convention citoyenne sur le climat et les organisations environnementales qui proposent ce type de mesures : la Cour des comptes, dans son rapport de 2020 sur les politiques de lutte contre la pollution de l'air, suggérerait, elle aussi, de prendre en compte le poids dans la fiscalité sur les véhicules.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

Les amendements me semblent mal calibrés. De plus, comme Mme la ministre, je souhaiterais reporter ce débat plus loin dans le texte. La fiscalité sur le poids des véhicules présente peut-être un intérêt, mais il faudrait qu'elle se fonde sur des critères sensés. Il faudrait par exemple, en évaluant le poids, commencer par enlever les batteries pour faire en sorte qu'un véhicule hybride ne soit davantage pénalisé qu'un véhicule thermique. En effet, la Peugeot 3008 hybride est plus lourde que la Peugeot 3008 thermique. Tels qu'ils sont rédigés, les amendements ne prennent pas cet élément en compte. Nous débattons de l'enjeu plus tard, à l'occasion de l'amendement du Gouvernement.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Je demande également le retrait des amendements – à défaut, j'émettrai un avis défavorable –, pour que la discussion ait lieu au moment où nous débattons de l'amendement gouvernemental. Celui-ci – je vous donne ces éléments pour vous éclairer à ce stade du débat – vise à envoyer un signal en mettant le seuil de début du malus très haut, à 1 800 kilos. Cela touche des véhicules vraiment très lourds...

Mme Marie-Christine Dalloz. Et l'an prochain, vous abaisseriez le seuil à 1 600 kilos !

Mme Barbara Pompili, ministre. ...et très chers, vendus neufs aux alentours de 40 000 à 50 000 euros. La mesure ne touchera donc pas les populations aux petits revenus : elle se concentrera sur une catégorie très spécifique. J'insiste : l'idée est d'envoyer un signal.

Par souci de cohérence et pour éviter d'envoyer des signaux contradictoires à nos concitoyens, nous exonérerons de ce malus poids les véhicules électriques et les hybrides rechargeables. Nous mettrons également en place des mesures pour protéger les familles nombreuses, notamment recomposées, qui peuvent avoir besoin de gros véhicules capables de transporter tous leurs enfants.

M. Marc Le Fur. Comment en tiendrez-vous compte ?

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. Nous allons retirer notre amendement.

Madame la ministre, vous qui avez été présidente de la commission du développement durable, vous savez bien que ce n'est pas nous qui choisissons la place de nos amendements dans la discussion.

Je suis sûre que l'amendement gouvernemental tiendra compte de nos propositions et de nos interrogations : le malus envisagé ne doit pénaliser aucune voiture familiale.

(L'amendement n° 1983 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Je vais retirer l'amendement, mais je souhaite donner un dernier chiffre : mon département des Bouches-du-Rhône compte 1 million de voitures ; en vingt ans, les voitures ont pris un mètre ; mises bout à bout, elles représentent donc 1 000 kilomètres d'infrastructures nécessaires en plus. Voilà les réalités auxquelles nous faisons face et auxquelles nous devons mettre fin au plus tôt, sous peine de consommer toujours plus de terres en créant des voitures toujours plus grandes.

Mme Marie-Christine Dalloz. Et les voitures électriques, ça amène à créer combien de bornes ?

(L'amendement n° 1954 est retiré.)

M. le président. Madame Pires Beaune, retirez-vous le vôtre ?

Mme Christine Pires Beaune. Il concerne exclusivement les voitures de société ; n'ayant pas eu de réponse sur ce point, je le maintiens.

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

M. Marc Le Fur. Monsieur Lambert, vous faites la morale aux gens !

M. François-Michel Lambert. Non, 1 000 kilomètres de voirie supplémentaires, ce n'est pas de la morale, c'est la réalité !

M. Marc Le Fur. C'est typique du monde écologiste extrême. Nous avons vu le phénomène en Bretagne à propos du Tour de France : les écologistes rennais n'en voulaient pas car c'est un événement populaire.

Certaines personnes ont fait un choix et fait des efforts pour avoir un véhicule qui correspond à leur souhait ; il faut respecter ce choix. Ce n'est ni le mien, ni le vôtre, mais il faut le respecter.

S'agissant du poids des véhicules, vous dites, madame la ministre, qu'on commencerait par les véhicules très lourds, mais c'est toujours ainsi en matière fiscale : on commence par

les plus lourds, l'année suivante on abaisse le seuil et celle d'après, plus encore. L'affaire du malus en est la preuve vivante. Vous êtes une femme intelligente et vous le savez : cette année, il s'agit de faire passer le principe ; l'année prochaine, les modalités évolueront, et celle d'après encore davantage. Nous ne tomberons pas dans ce piège !

Par ailleurs, vous nous dites que les familles seront épargnées ; expliquez-nous donc par quel mécanisme.

Mme Caroline Fiat. J'ai mis la pression sur le Gouvernement, monsieur Le Fur !

M. Marc Le Fur. Ma collègue Louwagie l'a très bien formulé : on est en train, comme toujours, de saucissonner le débat. Aujourd'hui, on traite une partie du problème, puis on y reviendra à une autre occasion. C'est la vieille formule : je t'embrouille. Nous ne voulons pas tomber dans ce piège et nous exigeons des réponses à nos questions. J'entends que certains véhicules – électriques ou hybrides – seront privilégiés ; mais comment épargnez-vous les familles ?

(L'amendement n° 2454 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Dominique Da Silva, pour soutenir l'amendement n° 2576.

M. Dominique Da Silva. Je propose un amendement de bon sens, qui renforce le rendement fiscal sans augmenter la base d'imposition de la TVS – taxe qui concerne les véhicules de tourisme cinq places utilisés à des fins professionnelles, sans toucher les véhicules utilitaires.

M. Marc Le Fur. Vous augmentez les recettes de l'impôt sans faire payer les contribuables : il faut nous livrer votre secret ! Il nous intéresse !

M. Dominique Da Silva. Aujourd'hui, un dirigeant d'entreprise qui veut rouler dans un gros véhicule haut de gamme et polluant a deux possibilités : soit il l'achète au nom de l'entreprise – il lui coûtera alors 5 000 à 7 000 euros par an dès le premier kilomètre –, soit il l'achète en son nom propre et il se fait rembourser des frais kilométriques, ce qui ne lui coûtera rien. Quelle option choisira un chef d'entreprise ?

Mme Caroline Fiat. Mais ne dites pas ça, ne leur donnez pas cette idée !

M. Dominique Da Silva. L'idée est connue ; ici, il ne doit juste pas y avoir assez de chefs d'entreprise qui ont eu recours aux véhicules de tourisme.

L'amendement que je propose vise à limiter cet avantage injustifié que constitue l'abattement forfaitaire de 15 000 euros, qui s'applique quand on rembourse les kilomètres, mais non quand on achète le même véhicule. J'ai essayé maintes et maintes fois de sensibiliser Bercy à ce problème. Je me suis entretenu avec la sécurité sociale, car c'est vers elle que sont fléchées les recettes de la TVS.

Je ne comprends vraiment pas d'où vient l'abattement forfaitaire de 15 000 euros. Il est forfaitaire : cela ne dépend même pas du nombre de véhicules ! Autrement dit, un dirigeant peut choisir de rouler dans une très grosse voiture. Il ne sert à rien de prévoir des barèmes allant jusqu'à 4 000, 5 000, 7 000 euros par an puisqu'il lui suffit d'acheter le véhicule à son nom pour que cela ne lui coûte rien.

Mon amendement vise à ramener l'abattement de 15 000 à 500 euros – ce qui correspond aux véhicules qui émettent 147 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre, autrement dit à des véhicules qui polluent tout de même.

M. le président. Merci, monsieur Da Silva, je crois que nous disposons d'assez d'éléments pour avancer. Quel est l'avis de la commission ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Réduire l'abattement de 15 000 à 500 euros reviendrait à augmenter fortement l'imposition. À mon sens, l'abattement actuel invite les personnes dont vous parlez à ne pas acquérir deux véhicules, ce qui est tout de même préférable écologiquement. C'est en cela qu'il est justifié. Avis défavorable.

(L'amendement n° 2576, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Dominique Da Silva, pour soutenir l'amendement n° 2567.

M. Dominique Da Silva. Monsieur le rapporteur général, nous parlons d'un abattement de 15 000 euros pour un seul véhicule ! Soyons sérieux, de quel véhicule s'agit-il ? Franchement, si l'abattement passait à 500 euros, cela équivaldrait à une flotte d'entreprise de trente véhicules – à 147 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre, ce qui est déjà assez polluant ! C'est énorme ! Je ne comprends pas cette situation, mais manifestement, il n'y a pas moyen de la faire évoluer.

L'amendement n° 2567 propose, en guise de simplification, d'adopter une seule règle de calcul de la proportion annuelle d'utilisation du véhicule, telle qu'elle figure déjà dans l'article : en nombre de jours. Je ne vois pas pourquoi on rend les choses plus complexes en introduisant un autre mode de calcul par trimestre.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Avis défavorable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Avis défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. Cela fait trois ans qu'on m'explique dans cet hémicycle que la fraude n'existe pas, que tout le monde paie ce qu'il a à payer, et voilà que M. Da Silva nous explique qu'il y a des astuces pour ne pas payer ce qu'on doit ! Il vient de nous prouver par a+b que ceux qui ont les moyens peuvent ne pas payer.

M. le président. Monsieur de Courson, si vous en êtes d'accord nous allons passer au vote...

M. Charles de Courson. J'ai demandé la parole, monsieur le président. Merci d'appliquer le règlement.

M. le président. Je l'applique, monsieur de Courson. Vous avez donc la parole, et j'appliquerai le règlement raisonnablement mais strictement à chaque fois que vous me la demanderez.

M. Charles de Courson. Vous l'appliquerez pour tout le monde, monsieur le président. Vous présidez l'Assemblée. Ce n'est pas à vous de décider si vous appliquez le règlement ou pas.

M. le président. Merci de ce rappel, monsieur de Courson.

M. Charles de Courson. M. Da Silva aborde incontestablement un véritable problème. En voilà un autre : madame la ministre, que se passerait-il si je décidais de louer mon véhicule à l'étranger au lieu de l'acheter ? Nous avons déjà connu d'autres dispositions fiscales qui incitaient les habitants de ma région à faire massivement leurs achats au Luxembourg ou en Belgique.

(L'amendement n° 2567 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques, n°s 431, 998 et 1457.

La parole est à Mme Lise Magnier, pour soutenir l'amendement n° 431.

Mme Lise Magnier. Il vise à déplacer la mention du superéthanol E85 à l'intérieur de l'alinéa 115 – c'était déjà l'objet du sous-amendement de M. de Courson – en le plaçant parmi les énergies alternatives et non avec l'essence. Il tend également à aligner le régime applicable au calcul de la taxe sur les véhicules de société sur celui applicable au système de primes à la conversion et au calcul du malus concernant les véhicules flexfuel d'origine acquis par les particuliers.

Madame la ministre, il ne s'agit pas de tout aligner suivant l'énergie utilisée, électrique ou hydrogène, mais de faire preuve de cohérence fiscale. Aujourd'hui, les particuliers bénéficient d'un abattement de 40 % sur le calcul du bonus ou du malus des véhicules fonctionnant au E85, mais les entreprises n'en bénéficient pas, pour le même véhicule.

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 998.

M. Charles de Courson. Madame Magnier a parfaitement présenté les choses.

M. le président. L'amendement n° 1457 de Mme Véronique Louwagie est défendu.

(Les amendements identiques n°s 431, 998 et 1457, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Christine Pires Beaune, pour soutenir l'amendement n° 2430.

Mme Christine Pires Beaune. La volonté de taxer les poids lourds en circulation en France se manifeste, ici et là, assez souvent et depuis longtemps. Le sujet de l'écotaxe revient assez fréquemment sur la table.

M. Marc Le Fur. J'ai bien fait de venir !

Mme Christine Pires Beaune. Il est vrai que cette question n'est pas très populaire auprès des entreprises françaises qui paient déjà la taxe à l'essieu, mais il me semble que nous pourrions appliquer cette dernière aux poids lourds étrangers. Cela pourrait pallier le défaut d'écotaxe.

M. le président. Je vois, madame Pires Beaune, que vous cherchez à faire réagir le président Le Fur. Quel est l'avis de la commission ?

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Je n'ai pas bien entendu ce que disait M. Le Fur, mais j'imagine qu'il était d'accord avec l'amendement. *(Sourires.)*

Avis défavorable. L'amendement contourne le non-assujettissement à la taxe à l'essieu des poids lourds immatriculés dans un autre État membre de l'Union européenne en créant une vignette poids lourd. Ces véhicules sont déjà assujettis dans leur pays à une taxe similaire, et il convient d'éviter une double imposition.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Même avis.

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

M. Marc Le Fur. Par pitié, chère collègue, ne réintroduisez pas l'écotaxe par la petite porte ! On commencerait par des véhicules étrangers et on finirait par l'appliquer aux véhicules français, au nom de la réglementation européenne.

Le sujet que vous évoquez est toutefois bien réel : nos camionneurs sont soumis à une concurrence déloyale de la part de véhicules immatriculés dans des États membres. L'Europe a autorisé le cabotage qui permet désormais aux camions bulgares, roumains et autres d'assurer des transports entre des sites français sans être assujettis aux mêmes règles ni subir les mêmes contraintes que les camionneurs français. C'est cela le problème, et il perdure ! Il ne s'agit pas de réintroduire l'écotaxe.

Je constate que les portiques destinés à contrôler la perception de l'écotaxe sont toujours sur le bord des routes. Pourtant une disposition prise à l'initiative de notre président Richard Ferrand, au cours de la précédente législature, et que j'ai soutenue, visait à les supprimer. Aujourd'hui, ils rouillent et vont finir par devenir des facteurs de risques : un jour ou l'autre, ils pourraient tomber sur les automobilistes qui passeraient par-là. (*Murmures sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

J'insiste pour que ces portiques disparaissent : il ne faudrait pas que leur existence suscite des idées chez certains, qui pourraient se dire qu'il faut s'en servir... Bref, madame Pires Beaune, par pitié, ne relancez pas le débat sur l'écotaxe.

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

Mme Christine Pires Beaune. Je recommande à M. Le Fur de lire notre amendement avant de dire n'importe quoi. Il ne réintroduit pas l'écotaxe : il vise justement à lutter contre la concurrence déloyale en assujettissant les véhicules étrangers à la taxe qui s'applique à nos propres routiers. Ce n'est que cela !

M. Marc Le Fur. Il y a une certaine nostalgie de l'écotaxe...

Mme Christine Pires Beaune. Cela dit, je comprends l'argument du rapporteur général concernant la double imposition et je retire l'amendement.

(*L'amendement n° 2430 est retiré.*)

M. le président. Je suis saisi d'une série de vingt amendements pouvant être soumis à une discussion commune, dont certains sont identiques.

La parole est d'abord à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir les amendements n° 146 et 1022.

Mme Véronique Louwagie. Ce sont les premiers d'une série d'amendements de Dino Cinieri, qui visent à limiter le malus à un pourcentage du prix d'acquisition du véhicule. Il s'agit

d'une mesure de bon sens. Nous devons en effet nous interroger : est-ce le bon moment pour surtaxer une filière automobile en pleine mutation technologique ? Dans une période difficile, ne menaçons-nous pas ses investissements ?

Une autre question mérite d'être posée : ne créons-nous pas une véritable injustice entre les territoires urbains et les territoires ruraux, au détriment de ces derniers, dans lesquels les habitants ne disposent pas de transports en commun ? S'ils veulent être mobiles, ils n'ont aucune alternative.

M. Marc Le Fur. C'est vrai !

Mme Véronique Louwagie. Dans ces territoires, des dispositifs divers – sites internet, aires réservées... – incitent certes au covoiturage, mais ce dernier ne peut fonctionner que s'il y a une certaine capacité.

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n° 149.

M. Marc Le Fur. Il ne faut pas tomber dans l'excès. Voulez-vous absolument taxer les automobilistes qui ont déjà subi le passage à 80 kilomètres à l'heure de la vitesse maximale sur le réseau secondaire ? Cet épisode reste dans toutes les mémoires et, croyez-moi, les Français nous le rappellent très régulièrement. Je le dis, pour ceux qui n'auraient pas le temps d'aller sur le terrain : je vous assure, moi qui y vais fréquemment, que le message est très clair.

M. Sylvain Maillard. Évidemment, nous, nous n'allons jamais sur le terrain !

M. Marc Le Fur. Il faut raison garder, et atténuer une charge qui pèse toujours sur les mêmes : les automobilistes.

M. le président. Les amendements n° 1024, 148 et 1025 de M. Dino Cinieri sont défendus.

Toujours dans la discussion commune, je suis saisi de deux amendements identiques, n° 147 et 292.

L'amendement n° 147 de M. Dino Cinieri est défendu.

La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n° 292.

M. Fabrice Brun. Il vise à amortir les effets de votre malus automobile. De nombreux exemples ont été cités pour illustrer cette taxation des classes populaires, car c'est bien le sujet. Permettez-moi d'en ajouter un : pour l'achat d'une Dacia Sandero TCE 90, en 2020, le malus s'élève à 260 euros. Il s'élèvera, en 2021, à 540 euros, puis en 2022 à 1 276 euros !

Mme Marie-Christine Dalloz. Un mois de salaire !

M. Fabrice Brun. On peut convenir qu'il ne s'agit pas du véhicule le plus lourd et le plus polluant qui soit, ni du plus luxueux. Cela prouve bien que votre dispositif est mal ciblé et qu'il est punitif. Il est parfois important de remettre le clocher au centre du village. Oui, la production automobile française sera lourdement pénalisée, comme l'a montré Marc Le Fur...

M. Sylvain Maillard. La Dacia n'est pas française !

M. Fabrice Brun. Vous ne prenez absolument pas en compte les émissions de CO₂ des véhicules importés, qui arrivent par cargo et polluent nos mers. Si l'on veut faire de l'écologie, il faut avoir une approche globale et mettre tout

le CO₂ dans la balance, pas seulement celui qu'émettent les Français qui ont besoin de leur voiture pour travailler, pour étudier, pour se faire soigner, pour se déplacer.

Enfin le malus devrait rapporter 1 milliard d'euros en 2021, soit près du double du montant des aides à l'acquisition, hors plan de relance bien sûr. Votre argument ne tient pas, monsieur le rapporteur général, parce que le plan de relance est ponctuel, alors que le système de bonus-malus est structurel et pérenne. C'est bien la preuve que vous êtes dans une logique de rendement budgétaire et que le malus à l'immatriculation n'est qu'une hausse de la fiscalité supportée par les Français, en particulier les classes populaires.

Mme Véronique Louwagie. Très bien !

M. le président. Nous en venons à cinq amendements identiques, toujours en discussion commune. La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n° 1004.

Mme Marie-Christine Dalloz. Encore un instant, monsieur le bourreau, avant le malus ! Ce dernier n'est finalement qu'une forme de taxe. Je propose par cet amendement de substituer au plafond de 50 % un plafond de 30 % : l'exemple que mon collègue Brun vous a donné est assez édifiant

Par ailleurs, je vous invite toutes et tous, députés et membres du Gouvernement, à venir sillonner les routes du Jura en voiture électrique.

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. J'adore le Jura !

Mme Marie-Christine Dalloz. Choisissez le mois de janvier ou de février et faites toute une journée de trajets – vous êtes à 80 kilomètres de votre travail, à faire matin et soir, ou alors vous êtes député et vous devez faire la tournée de plusieurs communes, il neige, il fait froid... Faites cela dans un véhicule électrique, puisqu'il ne sera pas concerné par la condition de poids – alors qu'on sait très bien qu'ils sont beaucoup plus lourds, ce qui prouve bien votre dogmatisme... Je vous promets que je viendrai vous récupérer : je ne vous abandonnerai pas en rase campagne sous la neige !

Ce que je vous décris là, même si je le fais avec humour, sera le lot quotidien d'un certain nombre de Français avec votre vision. Vous risquez de provoquer une vraie cassure entre ceux qui pourront utiliser un véhicule électrique pour les quelques kilomètres qu'ils ont à parcourir en ville et ceux qui seront bien forcés d'emprunter leur vieille voiture faute d'avoir les moyens de s'acheter un nouveau modèle.

Les 1 400 euros dont on parlait tout à l'heure, chez moi, c'est un mois de salaire, pour ceux qui travaillent sur une presse toute la journée. Je trouve tout cela profondément injuste. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. L'amendement n° 1012 est-il défendu, monsieur Reda ?

M. Robin Reda. Il l'est.

M. le président. Et l'amendement n° 1026, monsieur Brun ?

M. Fabrice Brun. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 1032.

M. Charles de Courson. Pourquoi ai-je déposé cet amendement ?

M. Sylvain Maillard. Bonne question !

M. Charles de Courson. J'ai déposé cet amendement, qui vise à porter le plafond de 50 à 30 %, ainsi que le n° 1033, qui vise à le faire passer à 40 % – et que je vais défendre dès maintenant pour nous faire gagner du temps – parce qu'il y a un vrai problème. Mme Pires Beaune l'a évoqué, et je l'ai déjà soulevé tout à l'heure sans recevoir de réponse : c'est la possibilité de contourner le dispositif en louant sa voiture à l'étranger. Si je vous pose cette question, c'est que du temps où les 4x4 étaient à la mode, tout le département de la Marne allait s'en acheter un au Luxembourg, où ils coûtaient 25 % moins cher : le taux de TVA était plus faible, et même hors taxe ils coûtaient moins cher puisque, comme chacun sait, les prix de vente hors taxe à l'étranger des constructeurs français sont 10 à 15 % moins chers qu'en France.

J'aimerais que vous m'expliquiez comment ça marche, madame Pompili, quand le véhicule est loué à l'étranger. C'est ce qui se passe quand on est dans l'excès !

M. le président. La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir le dernier amendement identique, n° 1450.

Mme Véronique Louwagie. Cet amendement, comme les identiques, vise à plafonner le malus à 30 %, contre 50 % dans le projet de loi. Sachant que les véhicules sont soumis à un taux de TVA de 20 %, un malus d'un montant de 50 % ferait passer leur fiscalité globale à 70 % de leur prix d'acquisition ! Soixante-dix pour cent du prix d'acquisition du véhicule : je ne sais pas si vous vous rendez compte !

Peut-être cela concerne-t-il plutôt les grosses voitures, mais gardez à l'esprit qu'une partie des Français ne pourra plus acheter de voitures neuves – et ça, c'est profondément injuste. On doit permettre à tous les Français qui auraient envie d'acquérir un jour une voiture neuve de réaliser leur rêve.

M. Marc Le Fur. Bien sûr !

M. le président. L'amendement n° 1455 est-il défendu, madame Louwagie ?

Mme Véronique Louwagie. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n° 145.

M. Marc Le Fur. Je voudrais en profiter pour pointer une contradiction. Tandis que d'un côté, chacun en convient, nous pénalisons l'automobiliste, ainsi que l'emploi dans le secteur automobile...

Mme Véronique Louwagie. Eh oui !

M. François-Michel Lambert. Mais non !

M. Marc Le Fur. ...de l'autre nous aidons massivement un certain nombre d'entreprises de ce secteur, à coups de plans de relance et de prêts garantis par l'État. Renault est un des premiers bénéficiaires des prêts garantis par l'État ! Comment vivez-vous cette contradiction ? Il va falloir nous expliquer comment le même Gouvernement peut décider tout cela !

Deuxièmement, j'attends moi aussi qu'on réponde à l'excellente question posée par Charles de Courson parce que les gens vont vite comprendre qu'ils auront tout intérêt à se procurer un véhicule neuf à l'étranger. Quant à

la troisième question, je vous l'ai déjà posée, madame la ministre: comment comptez-vous faire pour que les familles ne soient pas pénalisées, en particulier les familles nombreuses, qui ont besoin de grands véhicules? Je n'ai toujours pas de réponse. Vous m'avez indiqué un principe: fort bien, mais la fiscalité ne se trouve pas dans des principes, mais dans des textes qui posent des conditions précises.

Mme Barbara Pompili, *ministre*. Oui!

M. Marc Le Fur. Nous aimerions avoir des réponses à ces trois questions que je viens de vous poser, après avoir mis en exergue la contradiction qui existe entre ces mesures et le soutien de l'État à Renault – à certains de ses sites de production, tout au moins. Ce n'est pas le cas du site de Caudan, qui est en train de mourir à petit feu, alors qu'il concourt à la production de pièces métalliques – vous le savez bien, monsieur le président. Il ne bénéficie d'aucune aide et la direction de Renault a même dit qu'il ne l'intéressait plus, ce qui est très mal ressenti par les centaines de salariés qui y travaillent.

M. le président. L'amendement n° 1023 est-il défendu?

M. Marc Le Fur. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n° 293.

M. Fabrice Brun. Défendu.

M. le président. Pour terminer la discussion commune, je suis saisi de trois amendements identiques, n°s 1003, 1033 et 1449.

La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n° 1003.

Mme Marie-Christine Dalloz. Défendu.

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 1033.

M. Charles de Courson. Je viens de le défendre.

M. le président. La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n° 1449.

Mme Véronique Louwagie. Défendu.

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

M. Laurent Saint-Martin, *rapporteur général*. Je vous remercie de votre invitation dans le Jura, madame Dalloz, région que j'aime beaucoup et où je me rends régulièrement.

Mme Marie-Christine Dalloz. Venez!

M. Charles de Courson. En hiver!

M. Laurent Saint-Martin, *rapporteur général*. Mais vous avez tort de considérer systématiquement ce problème de façon statique, en partant du principe que dans deux, trois, cinq ans les gammes proposées par les constructeurs automobiles seront les mêmes qu'aujourd'hui, alors que les constructeurs automobiles ne cessent de proposer des véhicules toujours plus propres. Mme la ministre et moi l'avons dit, cette fiscalité a évidemment pour but d'inciter les consommateurs à modifier leurs comportements d'achat, mais aussi à amener les constructeurs et les fabricants à contribuer à la transition

écologique. Ceux-ci sont d'accord: il suffit pour s'en convaincre d'écouter les patrons de Renault et de PSA exposer leur stratégie tout à fait volontariste dans ce domaine.

Notre politique est donc totalement cohérente. Nous l'avons dit en commission, les véhicules, notamment certains SUV, deviennent de plus en plus propres et respectueux de l'environnement, tout en restant adaptés à des terrains comme les zones de montagne. Il ne faut pas opposer ville et campagne, montagne et plaine: c'est l'ensemble des véhicules qui doit évoluer vers plus d'écologie.

Monsieur Brun, honnêtement, si les chiffres que vous nous avez indiqués étaient exacts, je comprendrais tout à fait votre colère, mais ils ne correspondent en rien à l'article proposé par le Gouvernement.

M. Fabrice Brun. Ça c'est vous qui le dites! Ce n'est pas ce que disent les professionnels de l'automobile!

M. le président. Monsieur Brun, vous vous êtes suffisamment exprimé depuis ce matin pour laisser le rapporteur général vous répondre.

M. Laurent Saint-Martin, *rapporteur général*. Vous vérifierez, monsieur Brun. Pour le modèle Dacia Sandero 2 TCE 90 – exactement celui que vous avez pris pour exemple –, qui émet 133 grammes de CO₂ par kilomètre, vous allez voir qu'on est très loin des chiffres que vous avanciez: le malus sera de 50 euros en 2021, de 170 euros en 2022 et de 260 euros en 2023.

M. Fabrice Brun. Je ne suis pas d'accord avec vous!

M. Laurent Saint-Martin, *rapporteur général*. Je ne peux pas me tromper, monsieur Brun, je lis les tableaux qui se trouvent dans le projet de loi!

M. Marc Le Fur. On nous embrouille!

M. Laurent Saint-Martin, *rapporteur général*. Il n'y a pas d'autre PLF! Je pense que vous confondez avec certaines propositions de la convention citoyenne pour le climat, ce qui expliquerait certaines confusions dans votre calcul.

M. Fabrice Brun. Non! Ce ne sont pas mes sources!

M. Laurent Saint-Martin, *rapporteur général*. Vous dites enfin que le bonus et la prime à la conversion absorbent la quasi-totalité des crédits consacrés par le plan de relance à renforcer la transition écologique: c'est faux également. Ils mobilisaient déjà 1,4 milliard d'euros de crédits en 2020, année où il n'y avait pas de plan de relance.

Quant à vos propositions de plafonds, là encore il faut savoir de quoi on parle. Il n'y a déjà pas beaucoup de véhicules qui atteindront le plafond le plus bas, qui serait de 15 % du prix de vente: la très grande majorité des véhicules ne sera pas concernée. Ainsi la Peugeot 5008, véhicule assez gros...

Mme Cendra Motin. Et pratique!

M. Robin Reda. C'est la voiture du ministre de la santé!

M. Laurent Saint-Martin, *rapporteur général*. ...qui, avec 150 grammes de CO₂ par kilomètre, rejette plus de particules que la moyenne et qui coûte 35 000 euros, sera soumise à un malus d'un montant équivalent à 2,15 % de son prix d'achat en 2021 et 4,3 % en 2022.

M. Fabrice Brun. Ça fait 1 000 euros!

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. On est loin du plafond de 15 %, le plus bas que vous proposiez. Vos amendements vont jusqu'à 40 % : ils ne reflètent pas la réalité.

Je crois, sauf votre respect, que vous fantasmez quelque peu cet article en imaginant que ceux qui voudront acheter des voitures seront pris à la gorge : ce ne sera pas le cas. L'immense majorité des véhicules seront soumis à des malus très faibles ; seuls quelques-uns très polluants seront fortement malusés. C'est normal au regard de notre volonté d'accompagner l'industrie automobile...

M. Fabrice Brun. Jusqu'à la tombe !

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. ...vers la production de véhicules de plus en plus propres. L'avis est donc défavorable. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

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

Mme Barbara Pompili, ministre. S'agissant de l'achat d'un véhicule à l'étranger, il n'y a pas de problème puisqu'il sera immatriculé en France : il n'échappera donc pas au système du malus. Reste le problème de la location pour lequel, c'est vrai, nous n'avons pas de solution pour l'instant : un véhicule loué à l'étranger pourra échapper au malus. C'est un vrai sujet mais on peut toujours travailler à trouver une solution qui permettrait d'étendre le système du malus à ces véhicules.

S'agissant des foyers fiscaux comptant au moins trois enfants à charge, ils paieront le malus au moment de l'immatriculation, comme tout le monde, puis ils auront deux ans pour en demander, via un formulaire disponible en ligne...

M. Marc Le Fur. Pourquoi pas dès l'achat ?

Mme Barbara Pompili, ministre. ...le remboursement, par virement bancaire ou postal : cela laisse le temps de s'organiser.

Quant au reste, j'ai toujours considéré que la raison devait primer sur les postures, dans les débats sur la fiscalité écologique, et qu'on devait arrêter de faire peur aux gens inutilement.

Arrêtons, d'abord, de dire qu'on écrase les gens de taxes avec le malus : une personne qui achète un véhicule non malusé ne devra pas payer cette taxe. Oui, il y a des personnes qui vivent à la campagne et n'ont pas accès à des réseaux de transports en commun. C'est une réalité que je connais très bien en tant qu'élue de la Somme, mais cela ne signifie pas que nous ne devions pas nous en occuper. Nous y travaillons et, du reste, une communauté de communes du sud-ouest de la Somme réalise un superbe travail pour proposer des transports en commun aux personnes qui vont travailler, par exemple, à Amiens et habitent dans des villages non desservis. Il y a tout un travail à mener autour de cette problématique, qui ne doit pas rester statique : il faut aussi intégrer des questions comme celle des pistes cyclables inter-villes ou inter-communes, ou celle des gares.

Pour ce qui concerne les véhicules, quand on veut acheter un véhicule non malusé, on en trouve un sans difficulté. C'est une question de choix : on peut aussi acheter un véhicule plus gros, plus lourd et plus polluant, qui d'ailleurs coûte souvent plus cher. À cet égard, j'aimerais bien qu'on me retrouve les statistiques faisant apparaître le revenu et l'âge moyen des gens qui achètent aujourd'hui des voitures

neuves en France – je pense que cela réduirait déjà beaucoup les hypothèses émises ici. Si vous voulez acheter un Scénic 4, une Peugeot 2008, une Citroën C5 Aircross, une Clio ou un Kangoo, ou encore une DS 7 Crossback, vous ne payez pas de malus – et je ne parle ici que des véhicules made in France.

M. Marc Le Fur. Un Scénic, vous payez ! Une Clio, vous payez !

Mme Barbara Pompili, ministre. Ce ne sont que quelques exemples. Les personnes qui habitent à la campagne et veulent avoir un véhicule pour se déplacer pourront en acheter un sans payer de malus.

Sortons un peu des caricatures, regardons les faits et essayons de trouver les meilleures solutions pour nos concitoyens. La fiscalité écologique est une fiscalité incitative et un bon moyen pour atteindre nos objectifs. Je vous rappelle que le changement climatique est là. Ce que j'ai vu dans les Alpes-Maritimes donne envie de bouger.

Mme Marie-Christine Dalloz. En hélicoptère ?

Mme Barbara Pompili, ministre. Il n'y avait plus de routes !

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Je suis d'accord avec M. le rapporteur général, pour dire qu'il y a dans ce domaine beaucoup de fantasmes. Je le répète : une voiture neuve sur deux est achetée par un particulier, l'autre par une entreprise. Il n'est donc pas exact de faire peser sur les seuls particuliers l'impact de cette mesure.

Ensuite, l'âge moyen de l'achat d'une voiture neuve pour un particulier est de 55 ans, et n'a pas bougé depuis déjà plusieurs décennies. On voit donc bien que notre société est organisée de telle sorte que, jusqu'à 50 ans, on s'oriente plutôt vers l'achat de voitures de seconde main. En outre, 88 % des déplacements se font à moins de 100 kilomètres du domicile.

Pour ma part, j'ai depuis sept ans une voiture électrique, une Zoé, avec laquelle j'ai déjà roulé 170 000 kilomètres. Je fais des trajets sans problèmes. La nouvelle version me permet de rouler sans difficulté 300 kilomètres, de recharger deux heures puis de refaire 300 kilomètres. Au demeurant, ce n'est pas tous les jours que je fais 600 kilomètres dans la journée, et même pas tous les mois ! Mais ça peut s'organiser. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*) Chaque fois qu'on dénigre la voiture électrique, on n'aide pas à la transition.

Encore une autre réalité : les grosses voitures visées par la décision du Gouvernement sont essentiellement fabriquées à l'étranger. Comme en témoignent leurs déclarations publiées dans les journaux, nos constructeurs automobiles nationaux veulent accompagner la décision du Gouvernement, que je soutiens, par une transition vers d'autres modèles automobiles qui correspondent mieux à la société d'aujourd'hui.

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

M. Marc Le Fur. Merci, madame la ministre, pour votre réponse à propos des familles. Si je comprends bien, vous appliquez la vieille règle : pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ?

M. François-Michel Lambert. Et ça marche !

M. Marc Le Fur. On va donc faire compliqué : les gens vont payer, puis devront solliciter un remboursement – en fait, ils font la trésorerie de l'État et se font rembourser plus tard. Ce que j'entends de votre réponse, c'est qu'au moins, ils ne paieront rien. C'est l'un des rares éléments positifs que nous ayons ce soir.

En tout état de cause, ne dites pas qu'il ne s'agit d'imposer que les véhicules chers. En effet, le malus que vous créez s'appliquera à des Clio 4 essence, à des Peugeot 308 gasoil et à des Scénic essence, qui, sauf erreur de ma part, ne sont pas de gros véhicules, des véhicules de gens très aisés – ou, pour reprendre l'expression de notre collègue écologiste Lambert, des véhicules m'as-tu-vu. Ce sont des véhicules moyens dont rien ne justifie qu'ils servent de base à des impôts disproportionnés.

Par ailleurs, madame la ministre, je n'ai pas eu de réponse à ma question sur la contradiction de votre attitude : vous soutenez Renault massivement et vous cassez l'emploi dans l'automobile, du moins dans ce secteur tel qu'il existe aujourd'hui. Je souhaiterais connaître votre réponse.

(Les amendements n^{os} 146, 1022, 149, 1024, 148 et 1025, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n^{os} 147 et 292 ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n^{os} 1004, 1012, 1026, 1032 et 1450 ne sont pas adoptés.)

(Les amendements n^{os} 1455, 145, 1023 et 293, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n^{os} 1003, 1033 et 1449 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 1277 du président Woerth.

Sur cet amendement, je suis saisi par le groupe Les Républicains d'une demande de scrutin public.

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

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

Mme Marie-Christine Dalloz. Madame la ministre, le constat est clair : nous n'avons pas le même regard, la même vision quant à l'utilisation de l'automobile. L'article 14 comporte un risque réel. Les Français ne sont pas dupes, et chacun comprendra bien ce qu'il en est : en 2019, dans le cadre du projet de loi de finances pour 2020, vous avez instauré le malus. Aujourd'hui, vous en modifiez le barème, et le doublez encore pour 2022. Qu'est-ce qui vous empêchera de le re-doubler encore l'année prochaine, pour application en 2022 ? C'est là que réside le danger : la progression est si rapide qu'on a le sentiment qu'on ne peut plus l'enrayer.

Cela ne sera pas sans conséquence. En effet, comme l'a très bien dit Laurent Saint-Martin dans sa réponse,...

M. Sylvain Maillard. Excellent rapporteur général !

Mme Marie-Christine Dalloz. ...il faut laisser du temps à la filière – trois, quatre, cinq ans. Je ne pense pas qu'il restera encore beaucoup de nos collègues dans l'hémicycle alors. Mais la filière, elle, n'a pas ce temps. Les emplois d'aujourd'hui seront détruits dans les six mois ou un an. La reconversion n'attendra pas cinq ans ! Bref, le coût social de cette mesure idéologique sera énorme.

Pour toutes ces raisons, l'amendement du groupe Les Républicains, déposé par le président Woerth, tend à revenir pour 2021 au malus adopté pour 2020.

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

M. Laurent Saint-Martin, rapporteur général. Avis défavorable. Je ne reprendrai pas l'argumentation que j'ai exposée tout à l'heure.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Défavorable.

M. Marc Le Fur. Vous ne pouvez pas vous contenter de dire « Défavorable » !

M. le président. Monsieur Le Fur, prenez donc la parole, mais prenez-la calmement.

M. Marc Le Fur. C'est un amendement du président de la commission, qui, pour les raisons que l'on sait, ne peut pas le défendre lui-même. Il a été très bien défendu par Mme Dalloz. Il pose plusieurs questions, auxquelles je n'entends aucune réponse de la part de notre rapporteur général ni du ministre. C'est un peu inélegant.

M. Fabrice Brun. Cavalier !

M. Marc Le Fur. Oui, cavalier.

Je souhaiterais donc qu'on nous explique ce rejet.

Cet amendement est présenté à un moment très précis de notre histoire, où le pouvoir d'achat de nos compatriotes accuse une baisse de 7 %. Les chiffres sont identifiés et connus. Ce n'est vraiment pas le moment d'appliquer votre mesure. Si vous voulez embêter les automobilistes, attendez encore un peu : pour le moment, ils sont dans la panade, comme l'ensemble de nos compatriotes d'ailleurs.

Je souhaiterais donc avoir des éléments de réponse. À moins que nos arguments soient si pertinents que vous ne trouviez pas les mots pour y répondre ?

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Je ne voudrais surtout pas heurter le président Woerth. Je m'en voudrais énormément.

Avant de répondre en détail à ses arguments, je tiens à préciser deux points. D'abord, avec ce nouveau barème du malus, 30 % seulement des véhicules seraient malussés en 2021,...

M. Fabrice Brun et M. Marc Le Fur. C'est énorme !

Mme Barbara Pompili, ministre. ...ce qui signifie que 70 % des véhicules vendus ne le seraient pas. Là encore, je souhaiterais qu'on revienne à la raison.

Deuxième point : monsieur Le Fur, quelle est la Clio qui sera malussée ? En effet, l'immense majorité des Clio provoquent peu d'émissions de CO₂ – pour le modèle d'entrée de

gamme, elles sont de 90 grammes, et elles vont jusqu'à 120 grammes. Celle que vous évoquez doit donc être sérieusement tunée!

M. Sylvain Maillard. Une Clio VR6 : une Clio turbo !

Mme Barbara Pompili, ministre. C'est juste un petit détail.

Pour ce qui est de l'amendement lui-même, la politique environnementale du Gouvernement vise à faire évoluer les comportements des acheteurs de véhicules et les choix technologiques des acteurs économiques. La hausse du barème du malus permet ainsi de renforcer son efficacité. Elle constitue un complément cohérent aux mesures d'aide à l'acquisition de véhicules propres, en particulier le bonus écologique et la prime à la conversion, qui ont été fortement accrus.

Outre les objectifs européens de réduction des émissions de CO₂, le barème proposé dans le présent article du projet de loi de finances est aussi en cohérence avec la proposition de hausse du malus formulée par la Convention citoyenne pour le climat, à savoir une baisse du seuil d'entrée dans le barème de 15 grammes.

Cependant, pour éviter une hausse de taxation trop brutale, qui risque de ne pas permettre aux constructeurs et aux ménages de s'adapter et d'être uniquement punitive...

M. Fabrice Brun. C'est bien quand c'est vous qui le dites !

Mme Barbara Pompili, ministre. ...le Gouvernement est finalement favorable à l'étalement de la hausse du malus sur trois ans au lieu de deux, avec une baisse du seuil d'entrée dans le malus de 5 grammes par an et une augmentation de son plafond de 10 000 euros par an pour 2021, 2022 et 2023. Il a donc déposé un amendement en ce sens, ...

M. Jean-Paul Mattei. Très bien !

Mme Barbara Pompili, ministre. ...auquel je vous propose de vous rallier. Je vous demande donc de bien vouloir retirer cet amendement. À défaut, j'en demanderai le rejet.

M. le président. Monsieur Le Fur, avez-vous été convaincu par les éléments exposés par Mme la ministre ?

M. Marc Le Fur. Pas vraiment.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1277.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	61
Nombre de suffrages exprimés	61
Majorité absolue	31
Pour l'adoption	11
contre	50

(L'amendement n° 1277 n'est pas adopté.)

M. le président. La suite de la discussion budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

2

HOMMAGE À LA VICTIME DE L'ATTENTAT DE CONFLANS-SAINTE-HONORINE

M. le président. Chers collègues, avant de lever la séance, je tiens à vous dire un mot. Nous avons appris avec effroi l'abominable attentat qui s'est produit cet après-midi à Conflans-Sainte-Honorine. *(Mmes et MM. les députés se lèvent.)*

Au nom de la représentation nationale, en notre nom à tous, je tiens à saluer la mémoire de la victime de cette terrible agression et faire part à sa famille et à ses proches, comme à ses collègues et à l'ensemble du corps enseignant, de l'expression de toute notre solidarité.

Le président de l'Assemblée nationale lui rendra naturellement hommage lors de la séance de questions au Gouvernement, mardi prochain.

3

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, ce soir, à vingt et une heures trente :

Suite de l'examen de la première partie du projet de loi de finances pour 2021.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt heures.)

Le Directeur du service du compte rendu de la séance de l'Assemblée nationale

SERGE EZDRA