

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

1 7 ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

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

- Suite de l'examen de la première partie du projet de loi de finances pour 2025 (n° 324) (M. Charles de COURSON, rapporteur général) 2
- présences en réunion..... 39

Jeudi

17 octobre 2024

Séance de 21 heures

Compte rendu n° 019

SESSION ORDINAIRE DE 2024-2025

Présidence de

M. Éric Coquerel,
Président



La commission poursuit l'examen de la première partie du projet de loi de finances pour 2025 (n° 324) (M. Charles de Courson, rapporteur général).

Article 8 : *Évolution de la taxe sur les émissions de dioxyde de carbone et de la taxe sur la masse en ordre de marche*

Amendement de suppression I-CF1590 de Mme Véronique Louwagie

M. Corentin Le Fur (DR). Cet amendement vise à annuler le durcissement prévu du malus automobile qui, si l'article 8 était adopté, concernerait désormais 80 % des véhicules – y compris des véhicules populaires achetés par la classe moyenne. Nous sommes tous favorables aux mobilités douces mais, dans les circonscriptions très rurales comme la mienne, certains de nos compatriotes n'ont aucune autre solution pour se déplacer : c'est leur pouvoir d'achat qui se trouverait affecté par une telle mesure antivoiture.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Il est vrai que la réforme prévue paraît excessive. Selon une étude publiée par Mobilians, la part de véhicules assujettis au malus passerait à 80 % en 2027, contre 40 % en 2023. Le produit des malus serait multiplié par sept pour atteindre 4 milliards d'euros – une somme considérable. Pour les véhicules de la marque Renault, le montant du malus collecté passerait de 34 millions à 330 millions d'euros en 2027. Avis favorable.

M. Eddy Casterman (RN). Nous partageons l'avis de notre collègue Le Fur et du rapporteur général. L'article 8 lance une nouvelle offensive fiscale contre les automobilistes, lesquels vont subir non seulement la hausse du malus sur les émissions de CO₂ mais aussi celle du malus sur la masse ainsi que l'évolution du barème relatif aux chevaux fiscaux. Des véhicules peu émetteurs de CO₂ et plébiscités par nos concitoyens les plus modestes, comme les Peugeot 208 et 2008, la Dacia Sandero ou encore la Renault Captur, seront concernés. Parce que nous sommes contre les dérives de l'écologie punitive, qui pénalise la France rurale et du travail, et parce que nous refusons de mettre en péril l'industrie et le commerce de l'automobile, nous voterons pour cet amendement de suppression.

M. le président Éric Coquerel. Je comprends que le malus puisse pénaliser les habitants des zones rurales. Mais les constructeurs produisent des véhicules de plus en plus lourds, sans que l'usage le recommande – les SUV, par exemple, se généralisent. Seule une taxe plus importante pourra les en dissuader. Je n'ignore pas que les fins de mois sont parfois un problème, mais la fin du monde en est un aussi ; il faut trouver un juste équilibre. En l'occurrence, ce ne sont pas tous les véhicules qui seraient pénalisés, mais ceux qui pèsent trop lourd.

Mme Christine Pires Beaune (SOC). Si 80 % des véhicules sont concernés par un malus, c'est la double peine pour les utilisateurs. Je vous rejoins, monsieur le président : ce sont les constructeurs qui doivent faire évoluer leurs pratiques. Mais les automobilistes, eux, sont bien obligés d'acheter les véhicules présents sur le marché ! Quelle voiture faut-il désormais acheter pour ne pas subir de malus ?

M. le président Éric Coquerel. Je suis étonné par le pourcentage de 80 %.

M. Éric Woerth (EPR). Ce durcissement des malus est vraiment exagéré. Les normes européennes deviennent intenables : veillons à ne pas laisser le marché aux constructeurs étrangers. Cela mérite que nous ayons une discussion avec le ministre de l'économie sur les

conséquences de telles mesures sur l'industrie automobile, laquelle fait des efforts et doit être soutenue.

M. Gérard Verny (UDR). Si les voitures sont de plus en plus lourdes, ce n'est pas parce que ce sont des SUV, comme on le lit dans la presse, mais en raison de l'accumulation des normes de sécurité, de connectivité et de protection de l'environnement. On ne peut pas souhaiter un retour à des véhicules plus simples, à moins d'assumer l'achat de petites voitures indiennes ne respectant pas les normes européennes.

M. le président Éric Coquerel. Vos propos sont un peu exagérés. Depuis une trentaine d'années, la taille des véhicules a réellement augmenté.

La commission adopte l'amendement I-CF1590.

*En conséquence, l'article 8 est **supprimé** et les autres amendements **tombent**.*

Article 9 : *Adaptation de la réfaction de la taxe sur les émissions de dioxyde de carbone et de la taxe sur la masse en ordre de marche pour les véhicules d'occasion*

Amendement I-CF1016 de M. Gérard Leseul

M. Charles de Courson, rapporteur général. Avis défavorable. Il n'est pas souhaitable d'alourdir la taxe sur la distance parcourue sur le réseau autoroutier concédé à laquelle sont soumis les poids lourds : ces véhicules évitent déjà les autoroutes parce qu'elles sont coûteuses. Le transport routier français, qui a perdu plus de 30 % de parts de marché en trente ans, est en outre confronté à la hausse de ses charges, notamment du fait de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance, instaurée l'an dernier, et de la possibilité qu'ont les régions d'imposer une tarification spéciale aux poids lourds. De plus, l'augmentation que vous proposez se répercuterait sur les prix à la consommation et se traduirait par une perte de pouvoir d'achat pour les plus modestes. Enfin, la décarbonation du secteur est également portée par la taxe incitative relative à l'utilisation d'énergies renouvelables dans les transports (Tiruert).

La commission rejette l'amendement.

Puis elle rejette l'article 9.

Après l'article 9

Amendement I-CF1408 de Mme Christine Arrighi

M. Karim Ben Cheikh (EcoS). Pour renforcer la fiscalité environnementale applicable au secteur maritime, lequel contribue de façon significative aux émissions de CO₂, cet amendement propose d'instaurer un malus écologique qui toucherait exclusivement les navires les plus polluants – ceux dont l'intensité carbone se trouve en classe C, D ou E selon l'indicateur défini par l'Organisation maritime internationale. De notre point de vue, une telle mesure incitera à l'adoption de technologies plus propres tout en préservant la compétitivité des entreprises qui s'engagent dans la transition écologique.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Avis défavorable. D'abord, vous ne définissez pas le taux de la taxe que vous voulez créer et vous renvoyez à un arrêté la définition des redevables, ce qui est contraire à l'article 34 de la Constitution. Ensuite, une telle

proposition devrait être examinée dans un cadre européen pour éviter de pénaliser les ports français. Enfin, il existe un dispositif de déduction exceptionnelle pour inciter à l'acquisition d'équipements permettant aux navires et aux bateaux de transport de marchandises et de passagers d'utiliser des énergies propres.

La commission rejette l'amendement.

Amendement I-CF1689 de M. Mickaël Bouloux

M. Mickaël Bouloux (SOC). Cet amendement propose l'instauration d'une contribution d'un euro sur chaque expérimentation menée sur un animal, dans le but de financer le développement de méthodes alternatives. Alors que celles-ci sont encouragées par une directive européenne et font l'objet d'une attente sociétale forte, la France est en retard dans ce domaine.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Tout en partageant votre souhait de limiter le recours à l'expérimentation animale, je ne suis pas favorable à la création d'une taxe à faible rendement, qui ne rapporterait que 2 millions d'euros. J'ajoute que c'est dans le cadre européen qu'il faudrait agir sur le sujet.

La commission adopte l'amendement I-CF1689.

Amendement I-CF519 de M. Hendrik Davi

Mme Danielle Simonnet (EcoS). Cet amendement, rédigé en lien avec l'association Zero Waste France, propose d'introduire une taxe prélevée à la source sur les produits en plastique à usage unique afin d'inciter les metteurs en marché à adopter des solutions plus durables. Cette mesure s'appuie notamment sur les préconisations d'un rapport de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) d'octobre 2024. En France, près de la moitié du plastique consommé sert à fabriquer des emballages à usage unique, ce qui génère 1,9 à 4,5 millions de tonnes de déchets chaque année. Malgré une légère baisse depuis 2020, la consommation de plastique à usage unique demeure élevée, chaque Français en consommant 70 kilogrammes par an en moyenne, contre 28 en Italie et 37 en Allemagne. Cette taxe, dont le taux serait fixé à 2 %, entraînerait une forte réduction de la production de déchets plastiques et aurait ainsi un impact écologique majeur.

M. Charles de Courson, rapporteur général. La loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (Agec) prévoit que des objectifs de réduction, de réutilisation et de réemploi sont fixés par décret pour la période 2021-2025, puis pour chaque période consécutive de cinq ans. Plutôt qu'une approche punitive, il me semble donc préférable de poursuivre l'accompagnement des filières vers la sortie du plastique par la voie réglementaire.

M. le président Éric Coquerel. Je pense au contraire que les producteurs ne modifieront pas leurs habitudes tant qu'elles ne leur coûtent pas trop cher.

Mme Danielle Simonnet (EcoS). Exactement : il faut provoquer une forte réduction de la production de déchets plastiques de façon volontariste, en rendant ces produits moins attractifs sur le plan financier. C'est, hélas, la recherche du profit qui caractérise notre système capitaliste. Cette démarche s'inscrit bien dans l'objectif de la loi Agec, qui vise une réduction de 15 % des déchets ménagers d'ici à 2030 et l'élimination des emballages en plastique à usage unique d'ici à 2040. À défaut d'une interdiction totale, qui serait la meilleure solution pour la

planète, l'instauration de cette taxe permettrait en outre de renflouer les caisses de l'État : oui, l'écologie peut aider à résorber la dette !

La commission rejette l'amendement.

M. le président Éric Coquerel. Je suis étonné que des députés de circonscriptions littorales ne votent pas en faveur d'un tel amendement.

Amendement I-CF654 de M. Charles Fournier

M. Tristan Lahais (EcoS). Cet amendement, rédigé en lien avec WWF France, vise à introduire une taxe de 10 centimes sur les bouteilles d'eau en plastique afin d'inciter les producteurs et metteurs en marché à produire moins, grâce à un signal-prix fort. Le dispositif serait limité à l'eau plate, pour laquelle il existe un substitut facilement accessible, moins onéreux et plus écologique : l'eau du robinet – sachant que l'eau en bouteille coûte 200 à 400 fois plus cher et émet 2 000 fois plus de carbone. Une telle taxe pourrait rapporter 900 millions à 1,3 milliard d'euros.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Plutôt que de créer une nouvelle taxe, il serait plus simple de recréer un système de consigne ou de relever de 5,5 % à 20 % la TVA sur ces produits, comme le propose l'Inspection générale des finances (IGF). Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendements identiques I-CF1757 de M. Emmanuel Maurel et I-CF1848 de Mme Eva Sas

M. Tristan Lahais (EcoS). Le secteur aérien bénéficie d'un véritable paradis fiscal, ce qui engendre un manque à gagner pour l'État et suscite une concurrence déloyale avec le transport ferroviaire. Nous proposons d'augmenter la taxe sur les billets d'avion pour la porter à 10 euros par passager en classe économique sur les vols de moins de 1 000 kilomètres et à 360 euros pour les vols en jet ; les vols vers la Corse et l'outre-mer ne seraient pas concernés par cette augmentation.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Votre amendement pose un problème rédactionnel car il ne tient pas compte de la recodification de cette taxe dans le code des impositions sur les biens et services. De plus, il affaiblirait le transport aérien français : c'est dans un cadre européen qu'il faudrait agir. En outre, le transport aérien est déjà lourdement taxé. Surtout, le Gouvernement a annoncé qu'il déposerait en séance un amendement rehaussant d'environ 1 milliard d'euros, semble-t-il, le tarif de solidarité de la taxe sur le transport aérien de passagers, notamment pour l'aviation d'affaires. Nous en discuterons donc à ce moment-là : demande de retrait.

La commission rejette les amendements.

Amendement I-CF666 de M. Benoît Biteau

Mme Danielle Simonnet (EcoS). L'étiquetage environnemental est devenu un outil essentiel pour informer les consommateurs et orienter leurs choix vers des produits plus respectueux de l'environnement. Nous proposons de taxer la publicité pour les produits alimentaires dont la performance environnementale globale est jugée mauvaise selon le Planet-score – un dispositif prometteur, encore en phase d'expérimentation. L'objectif est non

seulement de dissuader la promotion commerciale de produits à forte empreinte écologique mais aussi d'inciter les producteurs et distributeurs à améliorer leurs pratiques.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Avis défavorable pour les mêmes raisons que précédemment.

La commission rejette l'amendement.

Amendement I-CF1006 de Mme Sandrine Rousseau

Mme Danielle Simonnet (EcoS). Cet amendement, proposé par l'association Animal Cross, vise à instaurer une taxe – oui, vivent certaines taxes ! – sur la vente de munitions de chasse contenant du plomb, selon le principe du pollueur-payeur consacré par l'article 191 du Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne (TFUE). Le plomb et ses composants sont reconnus comme des substances très dangereuses pour la santé humaine, la santé animale et l'environnement : l'exposition au plomb est associée à des effets sur le développement neurologique, la fonction rénale et la fertilité, et à l'hypertension. Or on estime qu'une boîte de vingt-cinq cartouches disperse dans la nature 800 à 900 grammes de plomb, dont l'utilisation dans les munitions entraîne chaque année la mort de 2 millions d'oiseaux, victimes de saturnisme. Il contamine les sols et l'eau et affecte la santé humaine par la consommation de viande de gibier.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Avis défavorable. Les munitions de chasse contenant du plomb sont interdites dans les zones humides. Pour réduire leur usage, la voie réglementaire serait préférable ; ne créons pas une énième petite taxe.

M. Eddy Casterman (RN). Depuis 2023, il est interdit de chasser avec du plomb à moins de 100 mètres d'un plan d'eau. J'ajoute que, lorsqu'une cartouche est tirée, il ne reste que très peu de petits plombs dans le gibier et qu'ils ne sont d'ailleurs pas ingérés.

M. Jean-René Cazeneuve (EPR). Quand les députés parisiens donnent des leçons aux députés ruraux, c'est toujours drôle ! Et si on arrêta d'emmerder les chasseurs avec une taxe supplémentaire ? La chasse est liée à la culture de nombre de nos territoires et s'avère très utile pour la régulation de la faune.

Mme Danielle Simonnet (EcoS). Que chacun garde son mépris pour lui. Aucun d'entre vous, collègues, ne s'est inquiété du scandale de l'utilisation du plomb sur le chantier de Notre-Dame : ne jouez pas les donneurs de leçons. Et croire que les cartouches au plomb ne contamineront pas l'eau, même à 100 mètres, c'est faire preuve d'une grande naïveté. Visiblement, il n'y a que dans certains domaines que vous croyez au ruissellement !

La commission rejette l'amendement.

Amendement I-CF707 de M. Corentin Le Fur

M. Corentin Le Fur (DR). Conscient de l'état de nos finances publiques, je vous propose un amendement visant à augmenter fortement la taxe sur les éoliennes en mer. En baie de Saint-Brieuc, il n'y en a pas moins de 62, qui mesurent 200 mètres de haut. Or leur présence conduit à une saturation des paysages, insupportable pour les riverains. Leur installation, qui nécessite de forer les coraux, constitue en outre un véritable scandale écologique. Compte tenu des méthodes employées par les promoteurs, qui sont tous étrangers, et de leur manque de transparence, je n'ai aucun scrupule à suggérer cette augmentation.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Une multiplication par dix de la taxe me paraît disproportionnée. Pour une éolienne, 20 000 euros sont perçus chaque année au titre de cette taxe, puis répartis entre les collectivités locales, les pêcheurs et d'autres organismes. Le fait de porter cette somme à 200 000 euros ferait exploser le coût de revient déjà élevé de l'électricité produite par les éoliennes en mer et, *in fine*, renchérirait le montant de la contribution au service public de l'électricité (CSPE). Avis défavorable.

M. Mickaël Bouloux (SOC). Je suis moi aussi breton, et lassé d'entendre que les éoliennes en mer gâcheraient le paysage. C'est un avis très subjectif. Nous sommes nombreux à apprécier cet hommage au dieu du vent !

M. Jimmy Pahun (Dem). Le parc éolien de Saint-Nazaire fournit actuellement 30 % de l'électricité en Loire-Atlantique et s'acquitte d'une taxe au profit des communes, de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), des pêcheurs et de l'Office français de la biodiversité (OFB). Cette année, grâce aux parcs de Fécamp, Saint-Brieuc et Saint-Nazaire, la SNSM ne perçoit pas moins de 1,7 million d'euros.

La commission rejette l'amendement.

Amendements I-CF708 et I-CF709 de M. Corentin Le Fur

M. Corentin Le Fur (DR). Les amendements I-CF708 et I-CF709 sont des amendements de repli qui visent à augmenter la taxe dans une moindre mesure.

Évidemment, monsieur Bouloux, il s'agit d'un jugement subjectif, mais la vue des éoliennes en mer me choque. Celles de Saint-Brieuc sont installées près des côtes. Certes, elles sont source de recettes, notamment pour la SNSM ; ma démarche va dans le même sens. Il s'agit aussi d'envoyer un signal : non seulement ces éoliennes sont nuisibles esthétiquement, mais elles produisent une énergie hypersubventionnée qui coûte très cher aux finances publiques.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Le premier de ces deux amendements tend quand même à multiplier par cinq le montant de la taxe. Nous aurions pu discuter de l'opportunité d'une faible hausse, mais celle que vous proposez est énorme. Avis défavorable.

M. le président Éric Coquerel. Vous êtes breton : il y a quelques décennies, on a failli construire une centrale nucléaire à Plogoff, tout près du raz de Sein, et je suis très heureux qu'elle ne l'ait pas été. J'espère qu'il n'y aura jamais de centrale nucléaire en Bretagne : il n'y a pas pire pour le paysage ni en matière de pollution. Les éoliennes en mer ont trois fois le rendement des éoliennes terrestres ; un parc maritime produit l'équivalent d'une demi-centrale nucléaire. La production d'énergie a des inconvénients inévitables. Vous dénoncez leur apparence mais dans les pays du Nord, qui sont très en avance sur nous, elles suscitent un développement touristique. Je vous rejoins sur un point : l'installation de certains parcs a été très mal préparée, en particulier vis-à-vis des pêcheurs. Toutefois, il est déraisonnable de s'opposer par principe à une des premières productions d'énergie renouvelable.

M. Matthias Renault (RN). On peut toujours alléguer la subjectivité du goût, mais il faut dans ce cas demander l'avis de la population des communes avoisinantes avant toute installation d'un parc éolien, surtout s'il est en mer, car l'incidence visuelle est pire encore. Le résultat du référendum local doit être décisif.

M. le président Éric Coquerel. Des enquêtes publiques sont organisées.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement I-CF1527 de M. Stéphane Delautrette

Mme Sophie Pantel (SOC). Le présent amendement vise à élargir la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) aux déchets normalement gérés par les éco-organismes, dans le cadre de la responsabilité élargie des producteurs (REP), qui n'auraient pas été recyclés conformément aux objectifs de prévention et de gestion fixés par la réglementation. Il s'agit d'éviter aux collectivités territoriales un transfert de charge.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Avis défavorable. Selon un récent rapport de l'IGF, 40 % du gisement des déchets relevant de la REP échappent encore à la collecte. Assujettir à la TGAP les éco-organismes qui ne remplissent pas leurs objectifs ferait peser sur eux une charge fiscale trop lourde et trop brutale et les priverait des moyens d'agir.

En outre, le principal levier pour améliorer les résultats des éco-organismes serait réglementaire. Le rapport de l'IGF identifie un conflit d'intérêts dans leur gouvernance : ils sont créés et dirigés par les producteurs. Pour atteindre les objectifs de réemploi et de recyclage, l'IGF suggère de confier une partie de la gouvernance à l'Ademe, l'Agence de la transition écologique.

Enfin, je relève un problème de rédaction : votre amendement prévoit de taxer les éco-organismes dès 2019.

La commission rejette l'amendement.

Amendement I-CF691 de M. Corentin Le Fur

M. Corentin Le Fur (DR). Le coût de collecte des ordures ménagères croît de manière préoccupante. La facture ne cesse d'augmenter, minant le pouvoir d'achat des classes populaires et moyennes. Souvent, les collectivités territoriales elles-mêmes subissent la hausse de la TGAP, qu'elles sont contraintes de répercuter. Je propose donc de la limiter.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Vous voulez supprimer l'augmentation de la TGAP sur l'enfouissement et l'incinération des déchets. Or la TGAP est une taxe comportementale : elle vise à changer les pratiques. Il faut maintenir une tarification à même d'inciter à réduire et à valoriser les déchets.

Par ailleurs, l'État a prévu des mesures d'accompagnement afin que les collectivités puissent supporter la hausse progressive de la TGAP : depuis 2021, le taux de la TVA sur les prestations de gestion des déchets s'établit à 5,5 % ; les obligations des producteurs ont été renforcées ; une dizaine de nouvelles filières REP ont été créées, incluant, pour 2025, les gommes à mâcher, les textiles sanitaires à usage unique et les engins de pêche contenant du plastique.

Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement I-CF117 de M. Xavier Roseren

M. Xavier Roseren (HOR). La pollution de l'air cause chaque année 40 000 décès prématurés. L'enjeu sanitaire est majeur. Aussi le présent amendement vise-t-il à rehausser le plafond des dons libératoires de la TGAP-air, afin de garantir le financement des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (Aasqa). En effet, celles-ci jouent un rôle crucial pour informer et protéger nos concitoyens, mais la décarbonation progressive de l'industrie réduit leurs ressources.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Avis défavorable. Mieux vaut augmenter les subventions que l'État leur verse que de rehausser le plafond de déductibilité : les montants alloués seront ainsi connus donc plus faciles à piloter.

La commission rejette l'amendement.

Amendement I-CF1392 de M. Gérault Verny

M. Gérault Verny (UDR). Le malus écologique impose à l'excès les ménages qui ont besoin d'un véhicule, en particulier les familles rurales. Par définition, les voitures familiales, qui comptent plus de places, sont plus lourdes que les petites citadines, lesquelles ne sont en outre pas adaptées aux longues distances que ces familles doivent parcourir. Mon amendement vise donc à supprimer cette taxe.

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

L'amendement I-CF1802 de M. Corentin Le Fur est retiré.

Amendements I-CF1849 de Mme Eva Sas et I-CF1851 de Mme Estelle Mercier (discussion commune)

M. Tristan Lahais (EcoS). Nous proposons une écocontribution sur les trajets en avion. Les mesures fiscales envoient des signaux à même d'influencer le choix des moyens de transport. En l'état, l'aérien impose une concurrence déloyale au ferroviaire, qui est pourtant le plus soutenable sur le plan écologique.

Mme Sophie Pantel (SOC). Le transport aérien pollue beaucoup, c'est pourquoi le présent amendement tend à renforcer l'écocontribution sur les billets d'avion et à l'étendre aux utilisateurs de jets privés, comme la Convention citoyenne pour le climat (CCC) l'avait demandé. Les territoires ultramarins et la Corse sont exclus du dispositif.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Je vous suggère de retirer ces amendements en attendant celui du Gouvernement que nous examinerons en séance publique sur le même sujet. Sur le fond, j'y suis défavorable.

M. le président Éric Coquerel. Il est dommage que l'amendement du Gouvernement ne soit pas déposé en commission.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement I-CF933 de Mme Eva Sas

M. Tristan Lahais (EcoS). Cet amendement de repli vise à soumettre à l'écocontribution les passagers des jets privés. À défaut d'être dissuasive, cette taxe nourrirait les finances publiques afin de financer des transports plus écologiques.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Attendons l'amendement du Gouvernement, que nous pourrions sous-amender. Il n'est pas encore prêt.

M. le président Éric Coquerel. Notre rôle de parlementaire consiste à défendre les amendements que nous voulons adopter ; je soutiens celui-ci.

La commission rejette l'amendement.

Amendement I-CF988 de M. Romain Eskenazi

M. Philippe Brun (SOC). Le présent amendement vise à refondre le tarif de solidarité, composante de la taxe sur le transport aérien de passagers. Nous proposons d'appliquer aux passagers de la classe économique un barème équivalent à celui appliqué en Allemagne et de doubler ce barème pour ceux de la classe premium.

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

Suivant l'avis du rapporteur général, la commission rejette l'amendement I-CF990 de M. Romain Eskenazi.

Amendement I-CF581 de M. Mickaël Bouloux

M. Mickaël Bouloux (SOC). Le présent amendement vise à taxer les jets privés en fonction de leurs émissions de CO₂. Une imposition à l'achat peut être contournée en achetant à l'étranger, donc nous proposons de taxer tout passage au-dessus de l'espace aérien français. Qu'on ne me dise pas que c'est impossible : nous disposons des transpondeurs et des caractéristiques des avions et nous savons calculer les émissions de CO₂. Admettons que l'avion utilise en partie du carburant durable : s'il fournit un certificat, la note diminuera d'autant.

Les émissions d'un jet privé sont dix à vingt fois supérieures à celles d'un vol commercial ; certains font Nice-Cannes ou Rennes-Dinard : c'est inadmissible. Nous proposons de commencer par une taxe de 100 euros par tonne émise. Plus que modeste, ce tarif est conservateur : nous pourrions l'augmenter en fonction de l'inflation et de nos objectifs climatiques. J'ajoute que cette mesure encourage l'innovation : en faisant évoluer les moteurs et les biocarburants de troisième génération produits à partir des algues pour baisser le montant de l'imposition, on diminuera les émissions de CO₂.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Instaurer une telle taxe dans un cadre national affaiblirait le transport aérien français, déjà très imposé, avec notamment la taxe sur le transport aérien de passagers, la Tiruert et les achats de quotas de CO₂.

M. Mickaël Bouloux (SOC). Les passagers de jets privés n'achètent pas de places et ne paient donc pas de taxe à ce titre. Peu importe ici que l'avion se pose en France, en partie ou la survole : la taxe s'applique. Notre pays étant au milieu de l'Europe, elle ne découragera personne.

La commission rejette l'amendement.

Amendement I-CF1751 de M. Corentin Le Fur

M. Corentin Le Fur (DR). Nous sommes tous conscients du poids du trafic aérien dans les émissions de gaz à effet de serre et des progrès nécessaires en la matière. La taxe Chirac

finance l'aide publique au développement, dont le budget va être largement amputé. En attendant l'amendement du Gouvernement, celui-ci vise à moduler le barème de cette taxe en fonction de la fréquence des voyages aériens du passager. Les citoyens qui prennent l'avion au plus une fois par an seront moins taxés et nous inciterons les grands consommateurs à restreindre leur utilisation, par exemple, pour les grandes entreprises, en organisant des réunions par visioconférence. Il s'agit de diminuer le trafic aérien – je l'assume.

M. Charles de Courson, rapporteur général. L'idée est intéressante mais l'application de la mesure demanderait un suivi administratif lourd, donc un coût de gestion déraisonnable. Avis défavorable.

M. le président Éric Coquerel. Le problème avec les taxes sur les voyages aériens, c'est que tout le monde est taxé de la même manière. Ceux qui voyagent fréquemment ont souvent les moyens de payer davantage, notamment parce que les billets sont payés par les entreprises. Certes la mesure pose une difficulté technique, mais il n'est pas si compliqué de savoir combien de vols a effectués celui qui réserve un billet d'avion. L'idée est intéressante.

M. Michel Castellani (LIOT). Les territoires insulaires constituent un cas particulier : pour leurs habitants, l'avion n'est pas un luxe mais un moyen de transport indispensable pour rejoindre la métropole. La collectivité de Corse notamment subventionne les compagnies aériennes : il ne faut pas subventionner d'un côté et pénaliser de l'autre.

La commission rejette l'amendement.

Amendement I-CF968 de M. Romain Eskenazi

M. Philippe Brun (SOC). L'aviation d'affaires non commerciale est assujettie à la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) ; nous proposons d'y soumettre également l'aviation d'affaires commerciale afin d'égaliser la charge fiscale. Les nouvelles recettes ainsi perçues seraient affectées aux fonds de compensation des nuisances aéroportuaires.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Puisque l'amendement ne précise ni le taux, ni l'assiette, ni les modalités de recouvrement de la taxe qu'il tend à instaurer, il est anticonstitutionnel. Avis défavorable. Je vous suggère de le réécrire et de le redéposer pour l'examen en séance publique.

La commission rejette l'amendement.

Amendement I-CF1421 de Mme Christine Arrighi

Mme Danielle Simonnet (EcoS). Le présent amendement vise à instaurer une taxe sur les grands voyageurs aériens, applicable à partir du 1^{er} janvier 2027. Cette mesure découragera la multiplication des voyages aériens et contribuera à lutter contre les émissions de gaz à effet de serre.

La taxe sera appliquée aux passagers en fonction de leur nombre annuel de trajets, selon des modalités définies par décret. L'État pourra ainsi calibrer le barème en fonction de ses besoins budgétaires et de ses objectifs environnementaux : il faut gouverner en fonction des besoins, donc dégager les recettes nécessaires pour les satisfaire. Cette nouvelle ressource soutiendra l'effort de transition écologique du secteur des transports.

M. Charles de Courson, rapporteur général. La rédaction souffre des mêmes lacunes que celle du précédent amendement ; mon avis est donc le même.

La commission rejette l'amendement.

Amendements I-CF582 de M. Mickaël Bouloux et I-CF867 de Mme Marianne Maximi (discussion commune)

M. Mickaël Bouloux (SOC). Intéressons-nous à un autre joujou polluant de milliardaire : le yacht. Mon amendement vise à taxer les bateaux concernés en fonction de leurs émissions de CO₂. Encore une fois, nous disposons de toutes les informations nécessaires : les balises AIS (système d'authentification automatique) permettent de calculer les trajectoires – de très bons sites s'y emploient. Monsieur le rapporteur général, j'anticipe vos objections : nos côtes sont les plus belles du monde, les propriétaires de yachts ne renonceront pas massivement à y venir à cause d'une taxe, en revanche ils contribueront au redressement des finances publiques à la hauteur de leur pollution.

M. Sébastien Delogu (LFI-NFP). Nous proposons d'instaurer une taxe carbone sur l'utilisation des navires de croisière et des yachts de luxe, qui rapporterait environ 64 millions par an.

Le tourisme visé est une aberration, comme l'illustre le yacht de Bernard Arnault : équipé de quatre moteurs consommant chacun 657 litres par heure, il émettrait 16 000 tonnes de CO₂ par an, soit 1 600 fois plus que la moyenne annuelle d'un Français. Autre exemple, dénoncé par le compte X (ex-Twitter) Yacht CO₂ tracker : en 2022, un navire de croisière a brûlé avec ses 110 000 litres de carburant, produisant l'équivalent en CO₂ de vingt-huit années d'émissions d'un Français moyen.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Recouvrer une telle taxe impliquerait de surveiller sans relâche tout l'espace maritime français : le coût risquerait d'excéder le montant des recettes.

Par ailleurs, nous avons adopté dans la loi de finances pour 2022 un dispositif de déduction exceptionnelle pour favoriser l'utilisation par les navires d'énergies propres.

Avis défavorable.

M. le président Éric Coquerel. Avec les AIS, il est très simple de détecter un navire.

Nous voyons les images terribles des inondations en Ardèche. Certains pensent qu'elles n'ont aucun rapport avec le dérèglement climatique mais d'autres, comme moi, pensent que tout est en train de se détraquer. Depuis tout à l'heure, nous n'avons adopté aucun des amendements visant à taxer les engins les plus polluants, jets privés et superyachts de luxe, alors que de telles mesures sont efficaces et que leurs propriétaires n'en seraient pas pénalisés. Je ne comprends ni la logique, ni le choix d'envoyer un tel signal : nous donnons l'impression qu'il n'y a pas d'urgence à agir. De nombreuses recherches sont en cours sur la propulsion vélique des cargos ou sur les carburants propres. Il est incohérent de ne pas dénoncer par ailleurs les engins qui polluent fortement en mer, et pas seulement par leurs émissions de CO₂. Je ne comprends pas votre vote.

M. Mickaël Bouloux (SOC). Vous avez raison, il est très facile de suivre ces bateaux et de collecter toutes les informations nécessaires – ce qui explique l'existence de sites ou de

pages comme Yacht CO₂ tracker. Pour y échapper, le milliardaire pourrait seulement retirer sa balise AIS, ce qui lui ferait courir un risque en cas d'échouage ou de collision. J'insiste : cette taxe a aussi l'avantage de favoriser les carburants de troisième génération, moins polluants – l'Institut français du pétrole et des énergies nouvelles (Ifpen) et le Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives (CEA) y travaillent.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Je comprendrais votre démarche si vous défendiez l'instauration d'une taxe dans les espaces maritimes européens. Nous avons déjà fait l'expérience de la délocalisation des yachts.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement I-CF583 de M. Mickaël Bouloux

M. Mickaël Bouloux (SOC). Mon amendement tend à taxer les navires de croisière, très polluants également, et à multiplier par 100 le montant de la taxe dans les eaux françaises de l'Antarctique. On ne peut pas les y interdire, mais on peut les dissuader d'y aller, car ce tourisme de la dernière chance est particulièrement choquant.

M. Charles de Courson, rapporteur général. À quoi servira de créer de semblables taxes dans un cadre strictement national ? Les croisiéristes ne viendront plus en France – c'est un choix. Si nous voulons réformer ce domaine, il faut agir au niveau européen.

M. le président Éric Coquerel. Ayez confiance dans la beauté de nos côtes et de nos ports, monsieur le rapporteur général ! Une taxe ne suffira pas à dissuader les croisiéristes ni les bateaux de luxe d'y venir. On ne va pas délocaliser la Corse !

M. Éric Woerth (EPR). Monsieur le président, j'appelle votre attention sur l'organisation de la réunion : à ce rythme, nous ne finirons jamais l'examen des amendements.

La commission rejette l'amendement.

Amendement I-CF241 de M. Jimmy Pahun

M. Jimmy Pahun (Dem). Il vise à exonérer les navires décarbonés de la taxe Barnier, créée il y a quelques années pour faire participer financièrement les transporteurs de passagers à l'entretien des espaces naturels protégés qu'ils traversent. Mon amendement vise tout particulièrement les navires à propulsion vélique, dont l'usage se développe entre Belle-Île ou Les Glénans et le continent. À un coût faible pour les finances publiques, il permet de montrer l'exemple en favorisant le transport de passagers à propulsion vélique.

M. Charles de Courson, rapporteur général. La taxe sur les transports maritimes de passagers à destination d'espaces naturels protégés frappe les embarquements sur des navires à usage professionnel vers les sites relevant du Conservatoire du littoral, les parcs nationaux, les réserves naturelles et d'autres sites naturels remarquables. Elle s'élève à 6,5 % du prix du billet dans la limite de 1,83 euro par passager.

Le produit est affecté aux organismes chargés de la protection de ces espaces à hauteur de la fraction perçue sur les embarquements à leur destination. Votre amendement aurait donc pour effet de réduire les ressources des organismes chargés de la protection des espaces naturels protégés, qui sont les affectataires de cette taxe. Avis défavorable.

La commission adopte l'amendement I-CF241.

Amendement I-CF1092 de Mme Marianne Maximi

M. Jean-François Coulomme (LFI-NFP). Aux péages autoroutiers, un poids lourd de 38 tonnes ne paie que 2,5 fois le tarif applicable à un véhicule léger alors qu'il pèse vingt fois plus. Par ailleurs, la circulation des poids lourds provoque chaque année près de 50 000 victimes, parmi lesquelles de nombreux animaux de compagnie, soit dit pour provoquer la compassion de nos collègues du groupe Rassemblement national.

Nous demandons l'indexation de la taxation des poids lourds pour l'usage des infrastructures sur leur impact sur l'atmosphère et le revêtement de la chaussée.

M. Charles de Courson, rapporteur général. L'idée n'est pas mauvaise, à condition de ne pas en restreindre l'application aux autoroutes. Lors du transfert des routes nationales aux départements et aux régions, nous avons adopté une disposition leur offrant la possibilité de créer une taxe sur les poids lourds qui y circulent. Seules la Collectivité européenne d'Alsace (CEA) et le Grand-Est en ont adopté une, qui entrera en vigueur en 2027.

Taxer les poids lourds circulant sur les autoroutes et non ceux qui circulent sur les routes nationales n'est donc pas cohérent et provoquerait un report de flux. Avis défavorable.

M. Inaki Echaniz (SOC). Je suis également favorable à cette idée mais je rejoins le rapporteur général : lors des récentes intempéries, une portion de la route nationale 134 s'est effondrée, laissant un trou béant qu'il faudra plus de six mois pour combler. Or elle dessert le seul point de passage entre la France et l'Espagne des Pyrénées centrales, via une vallée enclavée. Parce qu'elle est gratuite, elle est empruntée chaque jour par 300 à 1 000 camions – qui la dégradent à chaque passage – pour éviter les péages du Perthus ou de Biriadou. Sur les autoroutes comme sur les routes nationales, il faut faire contribuer les transporteurs internationaux à l'entretien de la voirie.

La commission rejette l'amendement.

Amendement I-CF855 de M. Eddy Casterman

M. Eddy Casterman (RN). Cet amendement d'appel vise à intégrer les émissions de CO₂ liées à la production et à l'importation des véhicules automobiles dans le calcul du malus, par cohérence avec l'adaptation à la nouvelle procédure d'essai mondiale harmonisée pour les véhicules légers (WLTP) prévue à l'article 8 du présent projet de loi de finances. Il s'agit, pour ne pas s'en tenir aux seules émissions dues au fonctionnement du véhicule, d'instaurer une forme de score environnemental dans le calcul du malus automobile, permettant une évaluation réelle de la pollution globale d'un véhicule et une répartition plus juste selon le type et le régime de la voiture.

Ainsi, nous pourrions intégrer la pollution due à l'importation par cargo du bout du monde, qui représente parfois l'équivalent de la pollution de 50 millions d'automobiles thermiques. L'enjeu économique est double : il s'agit de favoriser les automobilistes et l'industrie automobile française.

M. Charles de Courson, rapporteur général. L'idée est bonne, mais réalisable uniquement dans le cadre communautaire. Au demeurant, une telle démarche a été adoptée pour plusieurs produits, notamment le ciment, l'acier, l'aluminium et certains produits agricoles. Il

faudrait la généraliser. La difficulté est de passer de produits simples à des produits tels que l'automobile, dont les composants proviennent souvent pour partie d'Europe et pour partie d'ailleurs. En tout état de cause, l'échelon européen est le seul pertinent.

M. Philippe Juvin (DR). Nous ne sommes généralement pas favorables à la création de nouvelles taxes. Toutefois, la proposition de M. Casterman permet d'ouvrir le débat sur la concurrence déloyale que constitue l'importation de produits fabriqués dans des conditions qui ne sont pas les nôtres, d'autant que leur transport a lui-même un coût environnemental qui n'est pas pris en compte dans le calcul du malus automobile.

Il me semble donc important de soutenir cet amendement pour tenir compte des émissions liées à la production et à l'importation d'un véhicule. Je ne conteste pas la difficulté de les mesurer, monsieur le rapporteur général ; en revanche, rien n'interdit d'agir dans le cadre national.

M. Jean-Philippe Tanguy (RN). S'agissant d'un amendement d'appel, le voter ne coûte rien.

J'ajoute aux excellents arguments qui précèdent que nos concurrents produisent dans des conditions très polluantes. Grâce à notre parc nucléaire et hydroélectrique, grâce aux éoliennes – quand elles fonctionnent –, notre intensité en carbone est très faible. La méthode de calcul proposée est vertueuse et n'est pas un gadget.

Monsieur le président, vous déplorez certains de nos votes sur la fiscalité écologique. Nous ne sommes pas contre la dépollution, mais contre les gadgets sans effet sur les vrais enjeux, au premier rang desquels la répartition des chaînes de production mondialisées. Interdire de se poser à trois jets privés qui iront se poser à Monaco, en Suisse ou en Belgique ne dépolluera pas la planète. Dépolluer les chaînes de production industrielle, en revanche, exige un énorme travail.

Monsieur le rapporteur général, il faut arrêter de se faire des nœuds au cerveau. Nous savons en gros ce qu'émet la Chine par unité de PIB : imposons un forfait à ses produits, point barre ! Ne mettons pas trente ans à taxer son aluminium tout en achetant des voitures produites en Turquie dans des conditions lamentables !

M. le président Éric Coquerel. Je vous invite à aller voir l'aéroport du Bourget. Vous constaterez qu'il ne s'agit pas seulement de trois jets par jour.

M. Michel Castellani (LIOT). Inclure dans les émissions d'un véhicule celles dues à sa production et à son importation est une idée intéressante. Il ne faut pas pour autant négliger celles issues de son fonctionnement.

En Corse comme ailleurs, on incite à acheter des véhicules électriques. Or l'électricité produite en Corse l'est pour l'essentiel par du fioul importé. Le calcul du bilan final de consommation de chaque voiture électrique réserverait sans doute de cuisantes surprises, au point qu'il serait sans doute moins polluant d'utiliser un véhicule thermique. Je suis favorable à l'amendement.

M. David Amiel (EPR). Je rappelle que nous avons, il y a un an, fait évoluer le bonus automobile en restreignant les aides à l'achat aux véhicules produits en France et en Europe grâce à l'introduction du score environnemental. Les résultats sont très impressionnants : dès sa mise en œuvre au début de cette année, la part de marché des véhicules électriques chinois a

reculé de façon considérable, distinguant nettement la France des autres pays européens sur ce point. Par ailleurs, les États membres de l'Union européenne viennent de voter des droits de douane ciblant la concurrence extra-européenne.

La commission rejette l'amendement.

Amendement I-CF1075 de Mme Marianne Maximi

Mme Marianne Maximi (LFI-NFP). Cet amendement, cher à la coalition du Nouveau front populaire (NFP), vise à instaurer une taxe kilométrique intégrant le coût écologique des produits importés. Elle présente en premier lieu un intérêt écologique mais, puisque l'écologie est compliquée ou non urgente pour de nombreux membres de cette commission, je vais plutôt souligner son intérêt social, car elle vise aussi à sauvegarder l'emploi : chacun aura en effet constaté que les salariés de l'industrie automobile se sont fortement mobilisés aujourd'hui pour dénoncer des fermetures massives d'usines. D'ici à 2030, 80 000 postes risquent d'être supprimés, notamment dans les usines Michelin de Cholet, de Vannes et de Joué-lès-Tours, ainsi que dans plusieurs sites du groupe Valeo.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Cet amendement est contraire à l'article 34 de la Constitution et au droit communautaire. Avis défavorable.

M. Jean-Philippe Tanguy (RN). En toute cohérence, notre groupe votera cet amendement, dont les dispositions sont assez proches de celles du programme de Marine Le Pen, car l'écologie exige de sortir des postures. Il est facile de rédiger des amendements sans portée sur l'environnement, dont l'unique objet est de se donner bonne conscience.

La moitié des émissions réelles de la France sont dues à ses importations. On culpabilise en permanence des gens qui n'y sont pour rien sans jamais s'attaquer à la répartition de la chaîne de valeur mondialisée. Je pense au contraire qu'il faut d'abord s'attaquer aux émissions dues à l'importation avant d'embêter la petite mamie qui va chercher sa baguette en voiture diesel.

La commission adopte l'amendement I-CF1075.

Article 10 : Mise en cohérence avec le droit de l'Union européenne des taux réduits de TVA sur les opérations liées au chauffage

Amendements de suppression I-CF140 de M. Matthias Renault, I-CF710 de M. Corentin Le Fur, I-CF844 de M. Anthony Boulogne et I-CF1062 de M. François Jolivet

M. Matthias Renault (RN). L'article 10 fait partie de la longue liste de hausses de taxes proposées par le Gouvernement dans ce budget. En l'espèce, il s'agit de faire passer la TVA pesant sur l'achat et l'installation des chaudières à gaz de 5,5 % ou 10 % selon les cas à 20 %. C'est un nouveau coup de canif dans le pouvoir d'achat, car il s'agit d'équipements financièrement accessibles.

Ce genre de mesures relève de l'écologie punitive, voire vexatoire et arbitraire : l'État entre dans les foyers des Français, observe leur comportement et, le cas échéant, les punit en les taxant. Pour défendre le pouvoir d'achat et pour des raisons d'ordre symbolique, nous nous opposons à cette nouvelle hausse de taxes.

M. Corentin Le Fur (DR). Je m'oppose à l'article 10, qui pénalisera directement le pouvoir d'achat de nombreux compatriotes. Par ailleurs, il envoie un mauvais signal en taxant les chaudières à haute performance énergétique, en faisant fi des efforts consentis.

M. Anthony Boulogne (RN). Le Gouvernement persiste et signe dans le matraquage fiscal, main dans la main avec Bruxelles. Les Français savent que ce n'est pas bon signe pour eux et qu'il leur en coûtera cher. C'est le premier scandale : l'article 10 frappe de plein fouet les classes moyennes et populaires qui n'ont pas les moyens d'installer des chaudières plus écologiques. Second scandale : on s'attaque aux chaudières à gaz alors qu'elles sont écologiquement plus vertueuses que les chaudières au fioul.

M. François Jolivet (HOR). Je ne comprends pas la nature de l'article, qui repose, non seulement sur une directive européenne, mais sur une décision de l'Union européenne dont je n'ai pas trouvé trace. J'ai l'impression qu'il s'agit d'une mesure de rendement.

Par ailleurs, j'ai été témoin de l'arrivée du gaz dans les communes rurales avec l'aide de l'Agence nationale de l'habitat (Anah), qui a financé des installations. Moins de dix ans plus tard, il n'est plus possible d'en sortir ou de les faire évoluer sauf à s'acquitter d'une TVA à 20 %. Je trouve cela très injuste, d'autant que, dans les territoires ruraux qui seront très impactés, Gaz réseau distribution France (GRDF) a réalisé de gros investissements.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Ces amendements sont incompatibles avec le droit communautaire. Le point 15 de l'article 17 de la directive européenne 2024/1275 dispose : « À partir du 1^{er} janvier 2025, les États membres ne fournissent aucune incitation financière pour l'installation de chaudières autonomes utilisant des combustibles fossiles ». Il est exact que le Gouvernement, dans le projet de loi de finances pour 2025, a omis le mot « autonomes ». Par ailleurs, les chaudières n'utilisant pas de combustibles fossiles ne sont pas concernées.

M. Éric Woerth (EPR). Peut-être faudrait-il prévoir au moins une année pour passer du système où l'acquisition de chaudières à haute performance énergétique faisait l'objet d'une prime à la taxation accrue de ces mêmes chaudières – et pour nous remettre les idées en place, d'autant plus que la France est maillée par un réseau d'approvisionnement en gaz. Tout a été fait pour convaincre les gens de passer au chauffage au gaz. Il n'est pas absurde d'attendre un an avant d'augmenter la TVA qui frappe leurs nouvelles chaudières. Je n'ignore pas que l'article repose sur une directive européenne, mais elle ne sera pas la première que nous mettrons un peu de temps à transposer – dans plusieurs cas assez célèbres, nous avons mis plus d'une année. Ne passons pas sans transition d'un système qui favorise l'acquisition de chaudières à gaz à un système qui la sanctionne.

M. Jean-Philippe Tanguy (RN). Je rappelle, pour éclairer nos débats en toute objectivité, que les chaudières à gaz ont été favorisées par la réglementation thermique de 2012 (RT 2012), coconstruite par ce qui était alors l'UMP et les socialistes pour promouvoir les chaudières à gaz au détriment des radiateurs électriques, que visait une cabale ridicule menée par Greenpeace en guerre contre nos prétendues surcapacités nucléaires.

Il en va des chaudières à gaz comme du diesel : après avoir dit pendant vingt ans aux Français « Prenez du diesel pour vos bagnoles ! », l'État français augmente les taxes sur le diesel au motif qu'il pollue. Tout cela n'a rien à voir avec la volonté de sauver la planète. Si vous incitez les gens à adopter des comportements pour ensuite les pénaliser par des taxes,

comment voulez-vous que les Français, quel que soit leur bord, ne soient pas en colère contre des acteurs politiques qui sont responsables mais jamais coupables ?

M. Philippe Brun (SOC). Ce qui ressort de nos débats, c'est l'évidente instabilité fiscale de la filière des chaudières à gaz. Il y a deux ans, des rumeurs de moratoire sur l'installation de nouvelles chaudières à gaz décidé par la Première ministre Élisabeth Borne, après un moratoire sur le chauffage au fioul, couraient. À présent, il est question d'en alourdir la fiscalité.

En visant le chauffage autonome, comme l'a rappelé le rapporteur général, c'est la France rurale et périurbaine qu'on essaie de tuer. Qui a un chauffage collectif dans la France rurale et périurbaine ? Personne. Le chauffage autonome est malheureusement la règle pour un très grand nombre de nos concitoyens. Pénaliser comme tel le chauffage autonome en lui appliquant un taux de TVA distinct de celui qui s'applique au chauffage collectif, c'est assumer une discrimination qui me semble assez grave dans notre République.

M. François Jolivet (HOR). Il n'y a pas que du gaz d'origine fossile dans les tuyaux : la France développe aussi une filière de biogaz. Elle doit aller au bout de sa démarche et faire un choix. En tout état de cause, elle a des arguments pour gagner un peu de temps avant d'appliquer la directive. Sinon, les méthaniseurs ne servent plus à rien.

La commission adopte les amendements I-CF140, I-CF710, I-CF844 et I-CF1062.

En conséquence, l'article 10 est supprimé et les autres amendements tombent.

Après l'article 10

Amendements identiques I-CF501 de M. Jean-Philippe Tanguy et I-CF1000 de Mme Sandrine Rousseau

M. Jean-Philippe Tanguy (RN). Il s'agit d'aider les refuges et les associations récupérant des animaux maltraités et abandonnés.

Mme Danielle Simonnet (EcoS). Avec Sandrine Rousseau et d'autres, nous sommes engagées à ce sujet depuis plusieurs années. Plusieurs associations, notamment Animal Cross, nous alertent sur la nécessité d'exonérer de TVA les frais vétérinaires des refuges, des fondations et des associations qui récupèrent des animaux maltraités, blessés ou abandonnés.

Chaque année, environ 100 000 animaux sont abandonnés, d'après les estimations les plus basses. Une réduction de la TVA à 0 % serait un vrai coup de pouce pour soulager les finances de ces structures, qui ont subi de plein fouet l'inflation – le coût de l'alimentation des animaux de compagnie a augmenté de 20 % en 2023.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Ces amendements fort sympathiques se heurtent à un obstacle juridique : une telle exonération n'est pas autorisée par la directive relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée, dite directive TVA. Avis défavorable.

M. Michel Castellani (LIOT). Je suis favorable à ces amendements et regrette que la directive TVA fasse obstacle à l'exonération proposée. Je rends hommage aux personnes, bénévoles ou non, qui œuvrent quotidiennement pour soulager autant que faire se peut la souffrance animale. Par ailleurs, il faut condamner ceux qui, en nombre, font preuve d'absence d'empathie, ou pire de cruauté, envers les animaux.

La commission adopte les amendements identiques I-CF501 et I-CF1000.

Suivant l'avis du rapporteur général, elle rejette l'amendement I-CF502 de M. Jocelyn Dessigny.

Amendement I-CF926 de M. Guillaume Garot

Mme Sophie Pantel (SOC). Il s'agit d'exonérer de TVA l'achat de denrées au bénéfice des associations d'aide alimentaire habilitées, ce qui ne contrevient pas à la directive TVA. C'est un amendement important, à l'heure où notre pays compte 10 millions de pauvres et où la strate départementale, chargée de la solidarité humaine, rencontre de grandes difficultés de financement.

M. Charles de Courson, rapporteur général. La disposition proposée ne contrevient certes pas à la directive TVA. Toutefois, il semble plus logique, pour être efficace, d'augmenter les subventions aux structures d'aide alimentaire. Les crédits afférents du programme 304 ont justement été augmentés de 20 % dans le budget 2024.

M. Michel Castellani (LIOT). Nous venons de parler de souffrance animale, il est ici question de souffrance humaine ; nous voterons dans le même sens.

Mme Sophie Pantel (SOC). En effet, nous venons d'adopter un amendement favorisant le bien-être des animaux. Nous parlons là d'êtres humains en détresse. Toutes les banques alimentaires sont en difficulté, en dépit de l'augmentation de 20 % des crédits afférents dans le budget 2024. Un coup de pouce est nécessaire pour aider la strate départementale, qui subit un effet de ciseaux. Cet amendement offre le moyen concret et immédiat de le faire.

M. David Guiraud (LFI-NFP). Les Restos du cœur et les autres banques alimentaires connaissent des difficultés, notamment dans le Nord. Le vote de cet amendement sera scruté. Au rendez-vous annuel des associations et des banques alimentaires, j'ai entendu des députés de tous bords s'engager à soutenir ces structures. Nous sommes ici appelés à voter sur une situation concrète. Il sera tenu compte de ce que chacun votera. Il est temps de prouver que nous ne nous contentons pas de simples paroles.

La commission adopte l'amendement I-CF926.

Amendements identiques I-CF58 de M. François Jolivet et I-CF272 de M. Stéphane Peu, amendement I-CF276 M. Peio Dufau (discussion commune)

M. François Jolivet (HOR). Il s'agit d'assujettir à la TVA non les loyers, qui sont attachés à un bail meublé ou classique, mais les mises à disposition et les facturations d'opérateurs tiers tels que Airbnb. Sur ces plateformes, des opérateurs privés facturent une prestation de service comme un hôtel, par exemple, mais sans être systématiquement assujettis à la TVA. Cela peut inciter à réaliser des travaux d'isolation ou d'ordre patrimonial – sur le principe, cet amendement a suscité de nombreuses réactions dans les zones de montagne et les zones balnéaires. Il n'en reste pas moins qu'un acte purement commercial doit être assujetti à la TVA.

M. Peio Dufau (SOC). Les meublés de tourisme de type Airbnb bénéficient de grosses faveurs fiscales qui déséquilibrent le marché, ce qui, au Pays basque, prive de logement des gens qui y vivent et y travaillent au profit de gens qui préemptent les logements pour en faire

un revenu et ne travaillent pas dans la région. La disposition proposée figure dans la proposition de loi de nos collègues Inaki Echaniz et Annaïg Le Meur. Il est indispensable de l'adopter.

M. Charles de Courson, rapporteur général. La directive TVA telle qu'interprétée par la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) prévoit que les locations meublées sont exonérées de TVA sauf si elles font concurrence au secteur hôtelier, ce que celui-ci ne manque pas d'affirmer. Certains disent qu'assujettir les locations meublées à la TVA présente une certaine fragilité.

Je considère que nous pouvons le faire, afin de replacer dans une situation de concurrence loyale les locations meublées de tourisme et l'hôtellerie. Adoptons l'amendement ; nous verrons en séance publique quelle est la position du Gouvernement.

M. Inaki Echaniz (SOC). Cet amendement de bon sens s'inscrit dans le travail transpartisan rassemblant de nombreux groupes représentés ce soir. Tous conviennent de la nécessité d'aligner les règles et de simplifier et de favoriser le logement durable, permanent et digne.

La commission adopte les amendements identiques I-CF58 et I-CF272.

En conséquence, l'amendement I-CF276 tombe.

Amendement I-CF724 de M. Corentin Le Fur

M. Corentin Le Fur (DR). Il vise à supprimer une taxe sur une taxe, en l'espèce la TVA sur la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE).

M. Charles de Courson, rapporteur général. Avis défavorable. L'amendement est contraire au droit communautaire.

La commission rejette l'amendement.

Amendement I-CF736 de M. Mickaël Bouloux

M. Mickaël Bouloux (SOC). Il s'agit d'appliquer le taux réduit de TVA aux biens d'occasion ainsi qu'aux produits reconditionnés ou écoconçus lorsqu'ils sont vendus dans un point de vente physique situé sur le territoire français. Une telle mesure favorisera le développement de l'économie circulaire ; elle profitera à la planète, aux consommateurs et à notre balance commerciale, dans la mesure où elle évitera d'importer deux fois le même objet, *a fortiori* dans un contexte inflationniste. La condition tenant au « point de vente physique situé sur le territoire français » permet de ne pas appliquer le taux réduit à la vente en ligne de produits de seconde main.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Hélas, une telle mesure n'est pas autorisée par la sixième directive TVA. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendements I-CF1300 de M. Stéphane Delautrette et I-CF694 de M. Corentin Le Fur (discussion commune)

Mme Sophie Pantel (SOC). Nous proposons d'appliquer le taux réduit de TVA au secteur de la réparation, notamment pour l'électroménager et les articles textiles, comme nous y autorise la directive européenne. Encore une fois, cette mesure en faveur de l'économie circulaire profitera aux consommateurs, aux territoires et à la planète.

M. Corentin Le Fur (DR). Je souscris à cette demande d'abaissement du taux de TVA applicable à la réparation de cycles, de chaussures et d'articles en cuir – une proposition qui émane de la Convention citoyenne pour le climat. Les règles fiscales, notamment celles relatives à la TVA, doivent envoyer un signal : en l'occurrence, elles doivent montrer que la réparation est plus valorisée que l'achat d'articles neufs. Cette activité mérite d'être davantage encouragée, soutenue et rendue économiquement viable, notamment parce qu'elle est moins polluante.

M. le président Éric Coquerel. J'ajoute que la réparation permet de créer des emplois non délocalisables, en circuit court. Il y a là un vrai gisement d'emplois, en particulier dans des bassins industriels et dans des villes très populaires.

M. Charles de Courson, rapporteur général. L'an dernier, nous avons déjà créé un crédit d'impôt pour les réparations de chaussures et d'articles textiles, ce qui nous a valu quelques moqueries de la part de certains de nos concitoyens.

Par ailleurs, la répercussion d'une baisse de TVA sur les prix est généralement incomplète.

Je rappelle enfin que la loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire a créé des fonds dédiés au financement du réemploi et de la réutilisation, alimentés par les contributions des filières et destinés aux recycleries, aux ressourceries, à d'autres structures de l'économie solidaire et même à certaines entreprises privées. Je ne parle même pas des obligations imposées aux acheteurs publics.

Je donne donc à ces amendements un avis plutôt défavorable.

M. Michel Castellani (LIOT). Dans le cadre de la préparation de mon rapport spécial, j'ai rencontré avant-hier des représentants de l'économie sociale et solidaire – un secteur proche de l'économie circulaire –, qui m'ont décrit les difficultés quotidiennes auxquelles ils étaient confrontés, dans un contexte de baisse des subventions. Je suis donc favorable à ces amendements.

La commission adopte l'amendement I-CF1300.

En conséquence, l'amendement I-CF694 tombe.

Amendement I-CF865 de M. Dominique Potier

Mme Sophie Pantel (SOC). Il convient d'appliquer le taux réduit de TVA aux produits issus du commerce équitable tels que définis par la loi de 2014 relative à l'économie sociale et solidaire. Cela facilitera l'accès des consommateurs à ces produits, souvent 10 % à 15 % plus chers que des produits ordinaires, tout en garantissant des prix rémunérateurs aux producteurs, agriculteurs et éleveurs.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Une telle mesure n'est pas autorisée par la sixième directive TVA. Du reste, 70 % des biens issus du commerce équitable et vendus en France sont des produits alimentaires, déjà soumis au taux réduit de 5,5 %.

M. David Amiel (EPR). Nous voyons défiler une série de secteurs, tous plus sympathiques les uns que les autres, qui demandent à être soumis au taux réduit de TVA. S'agit-il vraiment du bon instrument pour aider un secteur économique ? Une multitude de rapports prouvent le contraire, car une telle mesure n'est pas ciblée sur les consommateurs à faibles revenus ni sur les besoins des politiques publiques. Pour aider les secteurs dont nous parlons, il y aurait bien d'autres choses à faire que d'appliquer le taux réduit de TVA.

M. le président Éric Coquerel. Je partage votre préoccupation : la plupart du temps, l'application d'un taux réduit de TVA me dérange parce qu'elle ne se répercute pas forcément sur le prix payé par le consommateur. Cependant, dans le secteur de l'économie sociale et solidaire, de la réparation et de la vente de produits de seconde main, je pense qu'elle produira des effets. Je conviens que c'est un pari mais j'estime que ce système peut être vertueux. C'est un pis-aller car, comme vous, je préfère toujours le versement de subventions ou d'aides financières, mais la volonté affichée du Gouvernement de baisser les dépenses publiques me fait douter de la possibilité de cette option.

La commission rejette l'amendement.

Amendement I-CF467 de M. Jean-Philippe Tanguy ; amendement I-CF888 de M. Maxime Laisney ; amendements I-CF468, I-CF470 et I-CF469 de M. Jean-Philippe Tanguy (discussion commune)

M. Jean-Philippe Tanguy (RN). Nous réclamons une baisse de la TVA sur l'énergie – le gaz, l'électricité, le fioul et les carburants –, non par idéologie mais parce qu'il s'agit de produits de première nécessité, dont on ne peut se passer, au même titre que l'alimentation. Vous connaissez nos arguments, que j'ai déjà exposés, sur le niveau de déconsommation, la crise du pouvoir d'achat et le poids des dépenses contraintes pour les classes moyennes et populaires.

Il est faux de croire qu'une baisse de la TVA ne se répercute pas sur les prix des produits énergétiques non concurrentiels, que le consommateur peut acheter indifféremment dans tel ou tel commerce. Le gouvernement socialiste du Portugal a adopté une telle mesure, et la banque centrale de ce pays a indiqué que le taux de répercussion sur les prix des carburants était de 100 %, comme cela a aussi été constaté dans d'autres pays européens. Je regrette d'ailleurs qu'aucune suite n'ait été donnée à mes demandes répétées d'audition des représentants de la Banque du Portugal.

M. le président Éric Coquerel. Je retiens cette idée.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Votre proposition est contraire au droit communautaire s'agissant du fioul et des carburants ; elle n'est possible que pour le gaz et l'électricité.

L'amendement I-CF467 coûterait quelque 6 milliards d'euros par an. Il n'est pas nécessaire d'appliquer une telle mesure à l'ensemble de nos concitoyens, y compris aux plus aisés qui n'ont pas besoin d'une aide de ce type. S'il fallait vraiment faire quelque chose, il vaudrait mieux agir au moyen du chèque énergie, qui concerne les ménages les plus modestes.

Avis défavorable.

M. Charles Sitzenstuhl (EPR). Ce débat sur les taux de TVA est récurrent. Je suis très surpris que des propositions de ce type puissent encore être formulées plus de quinze ans après le fiasco de la baisse de la TVA dans la restauration. L'histoire a montré que ce genre de mesures entraînait des pertes de recettes certaines et définitives pour le budget de l'État, pour des effets très limités voire inexistantes sur le pouvoir d'achat de nos concitoyens.

M. Philippe Juvin (DR). L'idée est séduisante : on ne peut que se dire qu'une telle mesure serait formidable. Nous avons cependant le devoir de tenir compte de la réalité. Alors que nous connaissons tous la situation financière très compliquée de notre pays, le rapporteur général vient de nous expliquer que ramener à 5,5 % le taux de TVA applicable à l'électricité, au gaz, au fioul et aux carburants coûterait 6 milliards d'euros par an. Où allons-nous trouver cet argent ? Vous parlez de l'impôt de solidarité sur la fortune (ISF), mais vous ne proposez pas de diminutions de dépenses. Ce n'est pas la liste du Père Noël !

M. Jean-Philippe Tanguy (RN). Non, ce n'est pas la liste du Père Noël : c'est la mesure principale – et la plus populaire, à en croire les sondages – du programme du Rassemblement national, qui a rassemblé 11 millions de voix.

Il appartient à la France d'établir sa classification des biens de première nécessité, et c'est bien ainsi que l'énergie doit être considérée. Le rapporteur général a précisé que l'Europe reconnaissait cette possibilité pour deux biens, mais même pour le carburant, la Pologne a obtenu l'application d'un taux de 5 % pendant plus d'un an : il est donc tout à fait possible de faire cette demande, avant de négocier mieux.

Du reste, personne ne veut entendre que, depuis deux ans, un rapport de la Banque du Portugal contredit les allégations de M. Sitzenstuhl. Quel dommage de ne pas pouvoir débattre de façon rationnelle ! Si vous pensez vraiment que la baisse de la TVA dans la restauration n'a eu aucun effet, alors rétablissez le taux de 20 % : on va rigoler...

Successivement, la commission rejette l'amendement I-CF467 et adopte l'amendement I-CF888.

En conséquence, les amendements I-CF468, I-CF470 et I-CF469 tombent.

Amendements I-CF1450 de Mme Julie Laernoes et I-CF1223 de M. Stéphane Delautrette (discussion commune)

M. Karim Ben Cheikh (EcoS). Nous proposons d'appliquer le taux réduit de TVA de 5,5 % à la fourniture et à la pose d'installations photovoltaïques en autoconsommation.

Le nombre de ces installations a été multiplié par trois en deux ans : mi-2024, 500 000 foyers en étaient équipés. Malgré ce chiffre encourageant, la France accuse toujours un retard important par rapport à ses voisins. Réseau de transport d'électricité (RTE) ambitieuse d'atteindre 4 millions de maisons équipées en 2030 alors que nos voisins allemands et néerlandais ont déjà atteint ce seuil. La France doit donc adopter des mesures d'urgence pour combler son retard en révisant le cadre fiscal applicable à la production d'énergie solaire. L'application du taux réduit de TVA encouragerait les ménages à s'équiper ; cela permettrait d'atteindre plus vite nos objectifs de développement des énergies renouvelables et d'efficacité énergétique tout en soutenant l'emploi local dans la filière.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Avis défavorable, pour des raisons déjà exposées en réponse à un amendement similaire.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement I-CF175 de M. Julien Dive

M. Charles de Courson, rapporteur général. Les services à la personne, qu'il est proposé de soumettre au taux réduit de TVA de 5,5 %, font déjà l'objet d'un crédit d'impôt très avantageux, de 50 % dans la limite de 12 000 euros. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Suivant l'avis du rapporteur général, elle rejette l'amendement I-CF174 de M. Julien Dive.

Amendements I-CF222 de M. Emmanuel Maurel, I-CF619 et I-CF884 de Mme Marianne Maximi, I-CF622 de M. Aurélien Le Coq (discussion commune)

M. Nicolas Sansu (GDR). Comme chaque année, nous demandons que le taux de TVA applicable aux transports publics, ferroviaires ou internes aux agglomérations, soit ramené à 5,5 % afin de favoriser la transition écologique.

Mme Mathilde Feld (LFI-NFP). Les amendements I-CF619 et I-CF884 visent également à ramener à 5,5 % le taux de TVA applicable aux trajets en train express régional (TER), bus et métro.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Cette mesure présente plusieurs inconvénients, à commencer par l'incertitude quant à la répercussion d'une baisse de 4,5 points du taux de TVA sur les prix. Par ailleurs, elle coûterait 2 milliards d'euros. Enfin, les billets de transport en commun sont déjà très subventionnés : ainsi, les recettes provenant des voyageurs ne constituent qu'un quart des ressources d'Île-de-France Mobilités. Avis défavorable.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement I-CF1064 de M. Sébastien Saint-Pasteur

Mme Sophie Pantel (SOC). Cet amendement vise à rendre plus accessibles les prothèses nécessaires à la pratique du handisport. Depuis la réforme des maisons départementales des personnes handicapées (MDPH), il est de plus en plus difficile d'obtenir ce type d'équipements, au prix souvent prohibitif. Une telle mesure favorisera l'inclusion et facilitera la mise en œuvre des décisions prises en commission des droits et de l'autonomie des personnes handicapées (CDAPH).

M. Charles de Courson, rapporteur général. Il me paraît difficile de distinguer le « grand appareillage orthopédique destiné à la pratique du handisport » des autres équipements visant à aider les handicapés à se déplacer.

La commission rejette l'amendement.

Amendement I-CF1771 de M. Éric Coquerel

M. le président Éric Coquerel. Je propose de supprimer le taux réduit de TVA sur les droits d'entrée pour la visite d'un parc zoologique. D'une part, cette réduction entraîne, depuis 2017, une distorsion de concurrence en défaveur d'autres secteurs culturels tels que les parcs botaniques, les foires et les salons, les expositions autorisées, les parcs à thème, les jeux et les manèges forains. D'autre part, nous devons nous interroger sur le rapport des zoos à la condition animale. En revanche, je suis favorable à une réduction du taux de TVA applicable aux soins apportés aux animaux par des associations.

M. Charles de Courson, rapporteur général. En effet, pourquoi favoriser les zoos et non d'autres structures ? Il y a quelques années, le législateur a cédé au lobbying de ces parcs, qui étaient alors en difficulté. Je sais que je ne me ferai pas que des amis, mais je suis plutôt favorable à cet amendement.

M. Éric Woerth (EPR). Pour ma part, je suis opposé à la suppression de cet avantage fiscal, qui existe depuis 2017 et est remis en cause chaque année. La visite d'un zoo est une activité culturelle et éducative à part entière, et le Conseil d'État considère l'exploitation de ces parcs comme une activité agricole. Je comprends les polémiques relatives au bien-être animal, mais les zoos ont beaucoup changé et ne ressemblent plus du tout à ce qu'ils étaient auparavant. Il convient de protéger ce secteur encore très vivant. Ne cédon pas à la tentation quelque peu démagogique qui sous-tend cet amendement : il n'y a aucune raison de relever le taux de TVA sur les tickets d'entrée des zoos.

M. Nicolas Ray (DR). Le groupe Droite républicaine est très défavorable à cet amendement, pour plusieurs raisons. En premier lieu, nous avons besoin de stabilité : aussi les changements incessants de taux sont-ils néfastes. En outre, les parcs zoologiques exercent de vraies missions scientifiques et pédagogiques ; ils contribuent notamment à l'éducation du public. Enfin, cette mesure affecterait le pouvoir d'achat des visiteurs, qui sont une fois de plus des enfants et des familles des classes populaires, qui ne peuvent pas partir en vacances à l'étranger mais profitent de nos parcs situés dans des territoires ruraux.

M. le président Éric Coquerel. Il faudra alors m'expliquer l'inégalité que subissent tous les autres parcs – les parcs botaniques, les parcs à thème, les parcs de jeux et de manèges forains –, dont les droits d'entrée sont soumis au taux normal.

La commission rejette l'amendement.

Amendement I-CF882 de M. Aurélien Le Coq

Mme Marianne Maximi (LFI-NFP). L'an dernier, Bruno Le Maire lui-même a introduit dans le PLF pour 2024 une réduction du taux de TVA applicable aux cours d'équitation, ce qui a suscité de nombreux articles de presse. Loin de vouloir jeter l'opprobre sur une pratique sportive – nous voulons au contraire faciliter l'accès à l'équitation –, cet amendement vise à corriger l'injustice que subissent les autres disciplines et à engager une vraie réflexion sur la pratique du sport par toutes et tous, partout sur le territoire.

M. Charles de Courson, rapporteur général. L'abaissement du taux de TVA intervenu l'an dernier visait à revenir au droit antérieur, qui avait été condamné par la Cour de justice de l'Union européenne en 2012. La France a mis dix ans à obtenir de l'Union européenne la possibilité de soumettre les activités liées à l'équitation à un taux réduit de TVA. Cela a été accordé en 2022 et transcrit dans la loi de finances pour 2024. Ne revenons pas là-dessus. Avis défavorable.

M. Éric Woerth (EPR). Avec cet amendement, vous voulez jouer au yoyo. Si le Gouvernement a décidé, l'an dernier, de ramener à 5,5 % le taux de TVA sur les centres équestres, c'était pour régler un problème très ancien : à la suite d'un contentieux avec l'Europe perdu en 2012, les gouvernements successifs, de droite comme de gauche, s'étaient engagés à tout faire pour revenir au taux initial.

Ce secteur économique emploie beaucoup de monde, notamment en milieu rural, et est organisé de manière spécifique : alors que la pratique sportive s'exerce généralement dans un cadre associatif, les cercles hippiques sont souvent de petites entreprises non subventionnées. Maintenons donc le taux de TVA à 5,5 %.

La commission rejette l'amendement.

Amendement I-CF396 de Mme Léa Balage El Mariky

Mme Danielle Simonnet (EcoS). Cet amendement, travaillé avec l'association Paris Animaux Zoopolis, vise à supprimer l'avantage fiscal dont bénéficie injustement la vente de poissons aux fins d'empoisonnement, c'est-à-dire dans le but de pêcher. En France, l'objet premier de la pratique de la pêche est purement récréatif, alors qu'en Suisse et en Allemagne, il est interdit de pêcher sans but alimentaire car on ne considère pas les poissons comme des objets de loisir. Permettez-moi d'ailleurs de vous rappeler cette petite phrase de Louis de Funès : « J'ai abandonné la pêche le jour où je me suis aperçu qu'en les attrapant, les poissons ne frétilaient pas de joie. »

M. Charles de Courson, rapporteur général. Votre proposition consiste à taxer à 20 % la vente de poissons d'élevage vivants destinés à la pêche de loisir tout en maintenant le taux de 5,5 % pour la vente de poissons d'élevage vivants destinés à la consommation. Évitez de soumettre le même produit à deux taux différents selon l'utilisateur final. Avis défavorable.

M. Daniel Labaronne (EPR). La pêche de loisir rassemble 2 millions de personnes dans notre pays. C'est une activité très populaire, qui éduque ses adeptes aux questions liées à la biodiversité.

La commission rejette l'amendement.

Amendements identiques I-CF695 de M. Corentin Le Fur et I-CF1022 de M. Guillaume Garot

M. Inaki Echaniz (SOC). Il convient de clarifier le champ d'application du taux réduit de TVA de 5,5 % pour les travaux liés à des opérations de rénovation énergétique. Nous en aurons bien besoin, compte tenu des annonces faites au sujet de MaPrimeRénov'.

M. Charles de Courson, rapporteur général. La rédaction de ces amendements me paraît trop large. J'invite leurs auteurs à les retirer et à les retravailler en vue de la séance ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

La commission adopte les amendements identiques I-CF695 et I-CF1022.

Amendement I-CF750 de Mme Martine Froger

M. Michel Castellani (LIOT). Afin d'encourager et d'accélérer la transition énergétique du secteur sanitaire, nous proposons d'appliquer le taux réduit de TVA de 5,5 %

aux travaux de rénovation énergétique engagés par les établissements de santé, à l’instar de ce qui est déjà prévu pour certaines catégories d’établissements sociaux et médico-sociaux. Cette proposition s’inscrit également dans le plan de relance de l’investissement dans le système de santé décidé dans le cadre du Ségur de la santé.

*Suivant l’avis du rapporteur général, la commission **adopte** l’amendement I-CF750.*

Amendements identiques I-CF248 de M. Stéphane Peu et I-CF810 de Mme Cyrielle Chatelain ; amendement I-CF895 de Mme Marianne Maximi ; amendements identiques I-CF881 de Mme Marianne Maximi et I-CF322 de M. Inaki Echaniz ; amendements I-CF324 et I-CF323 de M. Inaki Echaniz (discussion commune)

M. Nicolas Sansu (GDR). Le niveau de production de logements, notamment sociaux, est catastrophique. Aussi notre amendement I-CF248 vise-t-il à relancer tant la production que la rénovation de ces logements en ramenant à 5,5 % le taux de TVA applicable à l’ensemble des opérations. Pour l’heure, le taux réduit de 5,5 % ne concerne que les travaux financés par un prêt locatif aidé d’intégration (PLAI) ou un prêt locatif à usage social (Plus) ainsi que les opérations menées dans le cadre du nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU). L’abaissement général du taux de TVA permettra de réduire significativement le coût des opérations, notamment dans le logement intermédiaire actuellement soumis au taux de 10 %.

Mme Danielle Simonnet (EcoS). Nous faisons face à une terrible crise et accumulons encore chaque année un retard de plus de 50 000 logements. La situation est intenable pour les bailleurs sociaux, qui pourraient pourtant jouer un rôle moteur dans la rénovation thermique des logements. Il est donc essentiel de ramener à 5,5 %, comme le propose l’Union sociale pour l’habitat, le taux de TVA applicable à l’ensemble des travaux de construction de nouveaux logements sociaux et des travaux de rénovation, d’amélioration ou d’entretien des logements sociaux existants. C’est d’ailleurs ce taux de 5,5 % qui s’appliquait à tous les travaux avant 2018.

M. Sébastien Delogu (LFI-NFP). La Fédération française du bâtiment, qui regroupe notamment des très petites, petites et moyennes entreprises (TPE et PME), fait face à une stagnation de la construction de logements. Alors que plus de 26 millions de ménages attendent un logement social, la construction est au point mort. Dans son rapport de 2024 sur l’état du mal-logement en France, la Fondation Abbé-Pierre souligne qu’en matière de logement social, « la demande est quatre à cinq fois supérieure à l’offre disponible annuellement ». Aussi l’amendement I-CF895 vise-t-il à rétablir le taux de TVA unique de 5,5 % pour toutes les opérations de construction de logements sociaux, ces derniers étant considérés comme des biens de première nécessité. Cela permettra aux bailleurs sociaux de poursuivre leurs efforts en la matière.

M. Inaki Echaniz (SOC). La construction est en berne et les bailleurs sociaux, en grande difficulté, se trouvent pris en étau entre la réduction de loyer de solidarité (RLS), qui ponctionne depuis 2018 plusieurs milliards d’euros – des députés du bloc macroniste reconnaissent d’ailleurs cette erreur, ou en tout cas l’existence d’une difficulté –, et l’application du taux de TVA de 20 %. C’est à cette situation qu’entend remédier l’amendement I-CF332, que je pourrais qualifier de transpartisan puisqu’il est identique à l’amendement I-CF881 de Mme Maximi ainsi qu’à deux autres amendements non soutenus de M. Bazin, pour le groupe DR, et de M. Causse, membre du bloc présidentiel, tandis que Mme Chatelain et M. Peu ont déposé des amendements rédigés différemment mais ayant le même objet.

L'amendement I-CF324 est un amendement de repli ; l'amendement I-CF323 concerne uniquement la rénovation des logements sociaux existants.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Pour la construction de logements locatifs sociaux, la norme est un taux de TVA à 10 %. Le taux de 5,5 % est une exception réservée aux logements prioritaires relevant de la politique de renouvellement urbain. Au zonage géographique s'ajoute donc un soutien spécifique au logement très social.

Ces amendements visent tous à appliquer le taux de 5,5 % à l'ensemble de la construction de logements sociaux. Une telle mesure poserait un problème de coordination avec les bailleurs privés, auxquels s'applique le taux de 10 % et qui risqueraient de multiplier les demandes reconventionnelles.

En conséquence, il me semble de bon sens de conserver les règles actuelles et de réserver le taux très bas de 5,5 % au logement très social et aux zones prioritaires.

M. le président Éric Coquerel. Ainsi que l'a dit M. Jolivet tout à l'heure, il faut tenter tout ce que l'on peut en matière de construction de logements. Le secteur du BTP (bâtiment et travaux publics) est en crise et il n'y a jamais eu aussi peu de logements sociaux disponibles depuis dix ans ; il en manque partout. La mesure proposée par ces amendements n'est peut-être pas parfaite, mais elle serait tout de suite efficace, aussi bien pour la construction que pour la rénovation et les charges. Je soutiendrai donc cette proposition.

M. Inaki Echaniz (SOC). J'ajouterai que ces amendements sont soutenus par l'ensemble du secteur du logement, qu'il s'agisse des acteurs du logement social, de Nexity ou de la Fédération française du bâtiment (FFB). C'est le logement social dans son ensemble qui est en crise et pas seulement le logement très social. Il faut avoir une vision globale.

Si nous pouvons exonérer les donations jusqu'à 150 000 euros ou maintenir un taux réduit de TVA au bénéfice des parcs zoologiques ou des centres équestres, je ne comprendrais pas que nous ne répondions pas aussi à la crise du logement. Cet enjeu est au cœur de cette législature et de la vie des Français. Comment, dans ces conditions, aurions-nous des pudeurs de gazelle à l'idée de modifier quoi que ce soit ? Il faut abaisser le taux de TVA.

M. Sébastien Delogu (LFI-NFP). Depuis deux ans que je suis député, les gens de ma circonscription ne cessent de m'alerter sur leurs problèmes de logement. Des femmes se retrouvent à la rue avec des enfants. Un homme vit dans sa voiture en face de ma permanence depuis je ne sais combien de temps. Je m'efforce donc d'arracher votre avis de sagesse sur ces amendements, monsieur le rapporteur général, car il s'agit d'une question primordiale. Le logement est dans une situation catastrophique. Des milliers de personnes sont à la rue et des millions dans l'attente d'un logement social. Il serait très regrettable de ne pas accepter ces amendements qui pourraient faire avancer les choses.

M. Jean-Paul Mattei (Dem). Le taux de TVA relatif au logement social est une question récurrente depuis la loi Elan et a encore été abordé lors de la mission d'information sur l'accès des Français à un logement digne, que Stéphane Peu a présidée. Nous avons besoin d'un chiffrage présentant non seulement la perte de recettes qu'une telle baisse de TVA impliquerait, mais aussi les effets positifs qu'aurait cette mesure sur la relance de la construction et l'emploi. Il vaut mieux qu'un taux de 5,5 % s'applique à des centaines de millions d'euros que rien du tout, vu que le secteur est bloqué. Il est pénible que nous raisonnions en silos, et d'ici à l'examen du

PLF en séance, il faut que nous connaissions la vision de la ministre du logement sur cette question, car la perte fiscale que l'on nous oppose n'en est probablement pas une.

*La commission **adopte** les amendements identiques I-CF248 et I-CF810.*

*En conséquence, les autres amendements **tombent**.*

Amendement I-CF1195 de M. Sébastien Saint-Pasteur

M. Jacques Oberti (SOC). Cet amendement vise à instaurer un taux réduit de TVA pour la construction de logements inclusifs, pourvu que leurs bénéficiaires disposent des mêmes droits que les personnes éligibles à l'habitat social. Je rappelle que les logements inclusifs sont destinés aux personnes handicapées et aux personnes âgées, lesquelles peuvent y recevoir un accompagnement particulier.

M. Charles de Courson, rapporteur général. L'amendement ne précise pas le taux réduit qui s'appliquerait au logement inclusif – 5,5 ou 10 %, je suppose –, pas plus que l'assiette ni les modalités de recouvrement. Ainsi rédigé, il est donc contraire à l'article 34 de la Constitution. Je vous invite à le retirer et à le corriger en vue de l'examen du texte en séance.

*L'amendement I-CF1195 est **retiré**.*

Amendement I-CF886 de M. Gabriel Amard

M. Charles de Courson, rapporteur général. Cet amendement est contraire au droit communautaire.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement I-CF885 de M. Gabriel Amard

M. Charles de Courson, rapporteur général. La fourniture d'eau potable et les travaux d'assainissement bénéficient déjà de taux réduits de TVA, s'élevant respectivement à 5,5 et à 10 %. Restons-en là : la fiscalité est déjà très favorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement I-CF472 de M. Jean-Philippe Tanguy

M. Jean-Philippe Tanguy (RN). Je prends ici mon bâton de pèlerin pour proposer l'instauration temporaire d'une TVA à 0 % sur un panier de produits de première nécessité, soit exactement ce qu'a fait le Portugal, où la mesure s'est répercutée à 95 % sur les prix.

Comme c'est le Rassemblement national qui propose de la reprendre, il y a de la diffamation et des mensonges. Ce faisant, on refuse de considérer une solution qui peut aider les ménages modestes et les familles populaires à mieux se nourrir. Vous pouvez garder vos œillères et refuser tout ce que nous proposons, mais ce dispositif a été instauré par un gouvernement socialiste et a fait l'objet d'un rapport de la part de la Banque centrale du Portugal, sous la supervision de la Banque centrale européenne. Je tiens ce rapport, qui se fonde sur 10 millions d'observations dans les supermarchés, à la disposition de ceux qui auraient un peu de curiosité intellectuelle. Cessons les accusations gratuites !

M. Charles de Courson, rapporteur général. Dans la mesure où vous n'avez pas défini précisément quels seraient les produits de première nécessité concernés, cet amendement est contraire à l'article 34 de la Constitution et constituerait un cas d'incompétence négative du législateur. Pour qu'il soit recevable sur la forme, je vous invite à le retirer et à le réécrire en vue de l'examen du texte en séance.

Sur le fond, je rappelle que selon la directive européenne sur la TVA, seuls les produits d'hygiène absorbants et les protections d'hygiène féminine peuvent bénéficier d'une TVA réduite.

Par ailleurs, la répercussion d'une baisse de TVA sur les prix est toujours incomplète. Au début de l'année 2023, l'Espagne a instauré une TVA à 0 % sur des produits de première nécessité, avec pour conséquence l'accélération des prix alimentaires. De la même manière, en Hongrie, le blocage des prix de certains produits alimentaires a fait bondir parfois de 50 % le coût de certains produits proches.

Enfin, une telle mesure serait très coûteuse pour les finances publiques. Elle représenterait environ 10 milliards d'euros pour les seuls produits alimentaires.

M. le président Éric Coquerel. Je suis contre cet amendement, tout en contestant la corrélation faite par le rapporteur général entre blocage des prix et inflation.

À La Réunion, un blocage des prix de produits de première nécessité a été décidé par un comité auquel participent notamment des représentants de consommateurs et de l'État. Il fonctionne très bien et permet de lutter contre la vie chère, d'ailleurs constatée partout en outre-mer.

Le problème, monsieur Tanguy, est justement que vous ne proposez pas de bloquer les prix. Il n'est pas garanti qu'une baisse de la TVA aboutirait à une diminution des prix ; c'est une fausse bonne idée. Plutôt que faire payer l'État en réduisant la fiscalité, je préfère un blocage des prix, qui permettrait de jouer sur les marges importantes que les distributeurs dégagent sur les produits de première nécessité.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Dans le cas hongrois, ce ne sont pas les produits dont le prix a été bloqué qui ont connu une inflation, mais les produits de substitution, dont la demande a logiquement explosé.

M. le président Éric Coquerel. Toujours est-il qu'une baisse de TVA sur des produits de première nécessité doit être accompagnée d'un blocage des prix.

M. Jean-Philippe Tanguy (RN). Nous avons soutenu le blocage des prix dans les territoires d'outre-mer qui le souhaitent, car leur situation est particulière. Mais le problème d'un tel dispositif, c'est qu'on ne sait pas en sortir.

En ce qui concerne l'Espagne, vos arguments ne sont pas de bonne foi, monsieur le rapporteur général. La baisse de la TVA y est intervenue alors que le pays connaissait une hyperinflation. La mesure a permis de gagner cinq, six ou sept points d'inflation, mais il est évident qu'elle n'allait pas faire disparaître les quinze points restants. Elle a diminué une augmentation.

Pour revenir à ma proposition, j'ai une étude qui prouve qu'elle fonctionne. Si cela n'intéresse personne, cela vous regarde ; chacun est libre de ses votes ! J'essaie d'être de bonne

foi, mais quand je parle de baisse de la TVA, on me répond blocage des prix, et quand je parle du Portugal, on me répond sur l'Espagne...

La commission rejette l'amendement.

Amendements I-CF889 de M. Louis Boyard et I-CF1415 de Mme Christine Arrighi (discussion commune)

M. Tristan Lahais (EcoS). L'amendement I-CF1415 vise à revenir sur le taux réduit de TVA dont bénéficie le transport aérien pour les vols domestiques et à lui appliquer le taux normal de 20 %.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Attendons de voir la taxe sur les billets d'avion qui nous sera proposée. Soyons très prudents : de nombreux secteurs dépendent de ce mode de transport et nos collègues corses et ultramarins ne manqueraient pas de nous interpellier si nous acceptons une telle mesure.

M. Tristan Lahais (EcoS). La Corse et les outre-mer sont exclus du dispositif que nous proposons.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement I-CF182 de M. Philippe Juvin

M. Philippe Juvin (DR). Alors que le taux de TVA sur les loisirs sportifs marchands comme les abonnements à une salle de sport est de 20 %, il s'élève, sans raison apparente, à 10 % pour d'autres activités comme le mini-golf ou l'accrobranche. Je propose d'appliquer indifféremment le taux de 20 %, ce qui rapporterait à l'État entre 100 millions et 300 millions d'euros.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Défavorable. Selon cet amendement, le taux de TVA passerait à 20 % pour les expositions, sites et installations à caractère ludique. Une fois de plus, je plaide en faveur d'un peu de stabilité dans le temps.

La commission adopte l'amendement I-CF182.

Amendements identiques I-CF1613 de M. Nicolas Ray et I-CF1818 de M. Emmanuel Mandon

M. Nicolas Ray (DR). Le bénéfice des taux réduits applicables aux travaux réalisés dans des locaux d'habitation achevés depuis plus de deux ans est conditionné à la réception d'une attestation remplie, datée et signée de la part de l'entreprise. Nous cherchons souvent à simplifier les démarches, tant pour les clients que les sociétés : celle-ci est lourde. Je propose donc de remplacer cette attestation, qui n'est rien d'autre que de la paperasse, par une simple mention du montant de la TVA sur les devis, les factures et les notes – mention que signeraient les clients. Il s'agit d'une mesure de bon sens et de simplification : nous en manquons cruellement dans notre pays.

M. Emmanuel Mandon (Dem). Je précise que ces amendements identiques ont été travaillés avec la Fédération française du bâtiment et qu'ils visent à simplifier la vie de nos concitoyens les moins avisés au sujet de ce type de dispositions. Une telle mesure, en outre, ne coûterait rien.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Je m'en remets à la sagesse de la commission. Cela étant, les formulaires en question sont tout de même très simples et il suffit de les signer. Nous pouvons les supprimer si vous le souhaitez mais, le cas échéant, il faudra un système de substitution, car en cas de contrôle fiscal, l'entreprise doit attester qu'elle a bien réalisé les travaux en question, sous peine d'avoir à régler le différentiel de TVA. Je crains que votre idée très simplificatrice ne se retourne contre les sociétés.

La commission adopte les amendements identiques I-CF1613 et I-CF1818.

Amendement I-CF1167 de M. Jean-Pierre Bataille

M. Michel Castellani (LIOT). Cet amendement vise à étendre aux investisseurs particuliers le régime du logement locatif intermédiaire, promu par le Gouvernement auprès des investisseurs institutionnels. Une telle mesure réduirait le déficit de logements et diversifierait l'offre pour répondre aux différents besoins.

Pour ce faire, une TVA réduite à 10 % s'appliquerait aux particuliers investissant dans des ventes en l'état futur d'achèvement (Vefa) et s'engageant à une location nue de longue durée. De plus, les propriétés bâties seraient exonérées de taxe foncière pendant les vingt années suivant l'achèvement. S'ajouterait enfin une déduction annuelle basée sur un amortissement sur vingt ans, afin d'encourager la détention longue.

Ces simples mesures d'alignement sur le dispositif en vigueur pour les institutionnels auraient – nous l'espérons – un impact positif sur les finances publiques, dans la mesure où elles devraient générer 1 milliard d'euros de recettes de TVA tous les 50 000 logements construits, sans compter les recettes ultérieures issues de l'impôt sur les revenus fonciers.

M. Charles de Courson, rapporteur général. La loi de finances pour 2024 contenait déjà des mesures favorables à la construction de logements intermédiaires. Elle a étendu le bénéfice du taux de TVA de 10 % à de nouveaux territoires prioritaires, en l'occurrence ceux concernés par une opération de revitalisation du territoire ou par une grande opération d'urbanisme. Et elle a confirmé que les sociétés civiles de placement immobilier (SCPI) sont éligibles à la créance d'impôt dont bénéficient les investisseurs à raison de la taxe foncière sur les propriétés bâties (TFPB) dont ils sont redevables pour les logements locatifs intermédiaires.

Ouvrir cet avantage aux particuliers pose question en ce qui concerne le contrôle des conditions fixées par la loi, sachant que les sanctions prévues dans l'amendement paraissent légères.

Enfin, les répercussions d'une baisse de TVA sur les prix ne sont jamais certaines et souvent incomplètes. Si les investisseurs institutionnels sont armés pour négocier les prix, les particuliers le sont nettement moins. Il est donc à craindre une dilution de l'avantage fiscal dans les marges des entreprises de construction. Avis de sagesse.

La commission rejette l'amendement.

Amendement I-CF1329 de M. Daniel Labaronne

M. Daniel Labaronne (EPR). Il vise à étendre le régime du logement locatif intermédiaire aux particuliers souhaitant investir dans un organisme de placement collectif immobilier (OPCI).

J'en profite pour signaler qu'il est faux de dire que depuis la disparition du dispositif Pinel, il n'existe plus de véhicule d'investissement pour les particuliers qui voudraient investir dans le logement locatif intermédiaire. Il existe justement les sociétés civiles de placement immobilier, qui sont très intéressantes pour développer ce type de logements et orienter l'épargne des particuliers vers l'investissement immobilier.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Encore une fois, la loi de finances pour 2024 a confirmé que les SCPI sont éligibles à la créance d'impôt dont bénéficient les investisseurs à raison de la TFPB dont ils sont redevables pour les logements locatifs intermédiaires. De plus, en tant que personnes morales, elles bénéficient également de la TVA à 10 %. Étendre ces avantages aux OPCI me paraîtrait excessif, dans la mesure où ils bénéficient déjà d'une fiscalité avantageuse, leurs dividendes faisant partie de l'assiette du prélèvement forfaitaire unique (PFU).

M. Michel Castellani (LIOT). Contrairement à ce qu'indique l'exposé sommaire de l'amendement, il me semble que l'inefficacité du dispositif Pinel n'a justement pas été démontrée. Il ne devrait pas être enterré si facilement.

La commission rejette l'amendement.

Amendement I-CF624 de M. Laurent Panifous

M. Michel Castellani (LIOT). À ce jour, seuls les investisseurs institutionnels sont aidés pour s'engager dans la construction de logements locatifs intermédiaires. Ils bénéficient d'une TVA à 10 % pour les logements achevés. Cet amendement de mon collègue Laurent Panifous vise à étendre ces aides aux particuliers, afin de mobiliser un nouveau levier d'investissement privé et ainsi répondre à la pénurie de logements abordables. S'il est adopté, les particuliers bénéficieraient également d'un taux de TVA réduit à 10 %, ainsi que d'un crédit d'impôt pendant les dix premières années, en contrepartie, bien sûr, d'un engagement à louer le bien comme résidence principale pendant au moins dix ans.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Pour les mêmes raisons que sur l'amendement précédent, avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement I-CF891 de M. Aurélien Le Coq

Mme Murielle Lepvraud (LFI-NFP). Par cet amendement, le groupe LFI-NFP propose d'appliquer un taux de TVA relevé à 33 % à certains biens et services de luxe, afin de financer l'audiovisuel public. Rappelons que la suppression de la redevance audiovisuelle fait perdre à l'État 3,7 milliards d'euros chaque année, une somme qui finançait la culture, la création et le service public de l'information. Le dispositif que nous défendons ferait peser le financement de l'audiovisuel public non sur une fraction du produit de la TVA, mais sur une TVA spécifique aux produits de luxe. Ceux-ci sont l'apanage des plus riches et devraient faire l'objet d'un taux supérieur à celui s'appliquant aux autres marchandises. C'est l'occasion d'instaurer un système plus juste et qui fonctionne ; la Norvège l'applique déjà.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Il s'agirait d'une disposition anticomunautaire puisque la sixième directive relative à la TVA interdit le recours à des taux de TVA relevés par rapport au taux normal choisi par l'État membre, en l'occurrence 20 % pour la France.

La commission rejette l'amendement.

Amendement I-CF1556 de Mme Christine Pires Beaune et amendements identiques I-CF828 de M. Jean-René Cazeneuve et I-CF1400 de Mme Lise Magnier (discussion commune)

Mme Christine Pires Beaune (SOC). D'après la Cour des comptes, le manque à gagner dû à la fraude à la TVA atteindrait 25 milliards d'euros par an. Afin de lutter contre ce phénomène, mon amendement I-CF1556 vise à interdire le recours à des logiciels de caisse dits permissifs, c'est-à-dire permettant une autocertification des comptes.

M. Jean-René Cazeneuve (EPR). Mon amendement a le même objet : lutter contre la fraude à la TVA et renforcer notre exigence vis-à-vis des logiciels utilisés.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Je partage cette idée. Il me semble simplement que l'amendement de Mme Pires Beaune est plus précis, dans la mesure où la certification des logiciels passerait par un organisme indépendant des éditeurs. Comme tout le monde est d'accord sur le fond, adoptons celui-là, puis nous discuterons avec le Gouvernement.

M. Matthias Renault (RN). Je partage l'objectif, mais la fraude à la TVA n'est-elle pas principalement due aux paiements en liquide et à l'absence d'édition d'une facture par le vendeur ? Qu'il soit certifié ou non, je ne vois pas en quoi le type de logiciel utilisé a une importance.

Par ailleurs, quel coût aurait, pour un commerçant, le passage à un logiciel certifié ?

Mme Christine Pires Beaune (SOC). Le mode de paiement n'est pas en cause : la fraude à la TVA concerne indifféremment les paiements en liquide ou par carte bancaire. Les logiciels permissifs permettent, à la fin de la journée, d'effacer des écritures.

Deuxièmement, il n'y a pas de surcoût lié à l'utilisation d'un logiciel certifié.

En revanche, la fraude tend à s'aggraver et il est urgent d'agir. J'avais déjà déposé cet amendement l'an dernier, mais je disposais de moins d'informations. À cet égard, je vous invite à lire les motifs de deux condamnations récentes, la première à Albi, la seconde à Toulouse, qui ont donné lieu à des amendes de plusieurs milliers d'euros et à des peines de plusieurs mois de prison. Y compris dans l'intérêt des utilisateurs de ces logiciels, nous devons légiférer.

L'amendement I-CF828 est retiré.

La commission adopte l'amendement I-CF1556.

En conséquence, l'amendement I-CF1400 tombe.

Amendements identiques I-CF625 de M. Jean-Hugues Ratenon et I-CF249 de Mme Karine Lebon et amendements I-CF1023 de Mme Sandrine Rousseau, I-CF1153 de M. Olivier Serva et I-CF1105 de M. Steevy Gustave (discussion commune)

M. David Guiraud (LFI-NFP). L'amendement I-CF625 de mon collègue Ratenon est très important et concerne nos compatriotes d'outre-mer. Nous sommes toutes et tous au fait des récents événements en Martinique et personne ne peut être indifférent au coût de la vie dans les territoires ultramarins. Selon l'Insee, les Guadeloupéens payent les produits 42 % plus cher qu'en Hexagone, les Martiniquais 40 % et les Guyanais 39 %. En Martinique, le papier toilette

coûte 6 euros et la lessive 17,50 euros, contre respectivement 2,80 euros et 5 euros en métropole. Bref, les distorsions de prix sont insupportables pour nos compatriotes ultramarins.

Cet amendement vise donc à appliquer un taux de TVA à 0 % sur les produits de première nécessité en Guadeloupe, en Martinique, à La Réunion et à Saint-Martin. Nous pouvons nous le permettre quand, par ailleurs, 60 milliards d'euros de TVA sociale vont être mobilisés, dans le cadre du projet de loi de financement de la sécurité sociale, pour compenser les exonérations de cotisations sociales. Il ne s'agirait que d'un petit coup de pouce pour aider nos compatriotes. Ce serait certes insuffisant, tout comme les négociations en cours ne suffiront pas, mais ils ont besoin que nous fassions tout pour réduire les prix des produits de première nécessité dans leurs territoires.

M. Nicolas Sansu (GDR). Je rappelle simplement que le dispositif décrit par David Guiraud existe déjà en Guyane et à Mayotte. Il ne s'agit que de l'étendre à quatre autres collectivités d'outre-mer.

M. Karim Ben Cheikh (EcoS). L'amendement I-CF1023 de ma collègue Sandrine Rousseau est presque identique. À ce qui vient d'être dit, et pour faire écho à nos précédents débats, j'ajoute que nous souhaitons que l'observatoire des prix, des marges et des revenus (OPMR) s'assure que l'exonération de TVA que nous proposons se répercutera bien sur les prix et non sur les marges des entreprises.

M. Michel Castellani (LIOT). Le bouclier qualité prix (BQP) est un dispositif destiné à lutter contre la vie chère en outre-mer, dans un contexte de crise sociale dans le bassin Antilles-Guyane. Il convient d'envoyer un signal politique fort aux territoires ultramarins. L'objet de l'amendement I-CF1153 de mon collègue Serva est donc d'exonérer de TVA les produits inclus dans le BQP.

Mme Danielle Simonnet (EcoS). Avant de se prononcer sur l'amendement de repli I-CF1105 de mon collègue Gustave, ainsi que sur les autres de cette discussion commune, j'espère que chacun aura en tête la mobilisation, notamment en Martinique, contre la vie chère, et la situation insupportable que mes collègues ont présentée. Les prix sont en moyenne 40 % plus élevés en Martinique et en Guadeloupe que dans l'Hexagone. Les yaourts, par exemple, coûtent 116 % plus cher.

Oui, il faut une TVA à 0 % sur les produits du bouclier qualité prix dans ces deux territoires, ainsi qu'à La Réunion. Le BQP est un dispositif négocié de régulation des prix permettant le plafonnement réel, par arrêté préfectoral, du prix de produits de première nécessité, après consultation de l'OPMR et des différents acteurs. Il est absolument nécessaire de bloquer le prix de produits de consommation courante, qu'ils soient alimentaires ou d'hygiène.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Rappelons d'abord que la TVA ne s'applique pas en Guyane et à Mayotte. En Guadeloupe, en Martinique et à La Réunion, le taux normal s'élève à 8,5 % et le taux réduit à 2,1 %, soit des niveaux très bas.

Ensuite, l'accord qui vient d'être trouvé en Martinique et qui prévoit une baisse des prix de 20 %, indique bien que le problème n'est pas tant le taux de TVA que le monopole qui existe dans le domaine de la distribution.

À cela s'ajoute un autre problème explosif qu'il nous faut régler : l'octroi de mer. Dispositif transitoire devant s'éteindre, sauf erreur de ma part, en 2027, il s'agit d'une sorte de taxe à l'importation qui abonde fortement les budgets des collectivités de Martinique et de Guadeloupe. S'il était supprimé, les prix baisseraient davantage.

En définitive, la question fiscale me semble bien modeste – sachant que, de surcroît, il n'est pas certain qu'une baisse de 2,1 à 0 % du taux de TVA se répercuterait sur les prix.

M. le président Éric Coquerel. En cohérence avec ce que j'ai répondu plus tôt à M. Tanguy lors de la discussion de l'amendement I-CF472, je soutiendrai les amendements incluant un blocage des prix.

M. Jean-René Cazeneuve (EPR). La situation que vous décrivez préoccupe tout le monde, à commencer par nos collègues ultramarins, mais baisser les recettes de l'État n'est pas la solution. Le système en vigueur dans ces territoires est très spécifique et la mesure proposée ne ferait qu'enrichir les intermédiaires et alimenter la spéculation.

Comme l'a expliqué le rapporteur général, les questions de l'octroi de mer, qui n'est autre que la principale recette des collectivités d'outre-mer, et de la situation de monopole ou de duopole qui existe s'agissant de l'importation de certains produits, sont très importantes, sans parler de la politique économique de diversification qu'il conviendrait de mener. Je vous renvoie d'ailleurs à un récent éditorial de Patrick Cohen consacré à cette question.

M. Philippe Juvin (DR). En Martinique, les produits alimentaires sont 42 % plus chers qu'en métropole. À cet égard, la commission d'enquête sur la vie chère en outre-mer, lancée lors de la précédente législature à l'initiative du groupe Socialistes, avait insisté, comme vient de le faire le rapporteur général, sur le fait que les écarts de prix étaient surtout dus à la concentration excessive dans le domaine de la distribution, où il existe un quasi-monopole et donc une absence de concurrence. La commission d'enquête avait bien montré qu'il s'agissait du problème principal à résoudre et qu'il représentait un gain potentiel de 10 à 20 % pour les consommateurs, dans le cadre des négociations avec les grands groupes. Je le répète, le vrai sujet n'est pas la TVA, mais la situation de monopole dans la distribution.

Mme Danielle Simonnet (EcoS). Vous avez raison, il y a bien un grave problème, dû notamment à l'existence d'une quinzaine d'intermédiaires pour l'importation des produits et aux frais d'approche, et il est vrai que l'exonération de TVA ne le résoudra pas. Cela étant, ce n'est pas parce que la question fiscale est secondaire que nous ne devons pas agir. Associée au blocage des prix, cette mesure procurerait une respiration.

Par ailleurs, alors que vous êtes aux responsabilités, pourquoi n'agissez-vous pas au sujet des intermédiaires ou du blocage des prix ? Ces amendements vous donnent l'occasion de valider une mesure demandée et attendue par les personnes mobilisées en outre-mer. Si vous voulez pouvoir vous regarder dans la glace, prenez vos responsabilités ! (*Protestations.*) Les manifestants le réclament. Là, vous vous cachez derrière votre petit doigt en disant que le problème est ailleurs !

M. David Guiraud (LFI-NFP). À la lumière de cette intéressante discussion, il me semble que l'amendement le mieux rédigé est le I-CF1023. Il faut effectivement que la baisse de la TVA s'accompagne d'une diminution des prix et qu'elle n'ait pas pour effet d'accroître les marges des entreprises.

Par ailleurs, je tiens à vous alerter : la situation en Martinique est appelée à s'étendre, car quand on ne peut pas acheter du papier toilette, dont le prix est deux ou trois fois plus élevé que dans l'Hexagone, la dignité des gens est atteinte, d'où la mobilisation sociale. À cet égard, les négociations sont en passe de capoter, la principale organisation à l'origine des manifestations ayant claqué la porte il y a quelques jours. Il faut donc revenir à la raison et être un tant soit peu utile en tant que législateur.

M. Christian Baptiste (SOC). Ce n'est pas la première fois que nous proposons à la commission des finances d'instaurer une TVA à 0 % en Guadeloupe ou en Martinique. Pour les entreprises, il s'agirait d'une opération neutre, dans la mesure où elles reversent cette taxe. L'exonération améliorerait donc automatiquement le pouvoir d'achat de nos compatriotes ultramarins.

M. Jean-Philippe Tanguy (RN). S'agissant des outre-mer, vous avez raison, monsieur le président, la situation oligopolistique impose de bloquer les prix. Pourriez-vous indiquer quel amendement le prévoit, car il me semble que ce n'est pas le cas du I-CF1023 ?

M. le président Éric Coquerel. C'est exact. Si tout le monde est d'accord, je suggère le retrait des amendements I-CF625, I-CF249 et I-CF1023, au profit du I-CF1153 de M. Serva, qui me semble préférable et qui fait référence au BQP.

Les amendements I-CF625, I-CF249 et I-CF1023 sont retirés.

La commission adopte l'amendement I-CF1153.

En conséquence, l'amendement I-CF1105 tombe.

Amendement I-CF22 de Mme Sophie Taillé-Polian

M. Tristan Lahais (EcoS). Cet amendement vise à conditionner le taux très réduit de TVA dont bénéficient les entreprises des secteurs de la presse, du papier et du numérique à l'instauration d'un droit d'agrément des journalistes sur la nomination de tout responsable de leur rédaction. Il s'agit ici d'articuler la liberté de la presse, qui est un élément fondamental de la démocratie protégé par la Constitution, avec le pouvoir, accordé aux actionnaires, de nommer des directeurs de publication – pouvoir qui devient excessif lorsque les journalistes ne donnent pas leur assentiment.

M. Charles de Courson, rapporteur général. Conditionner le bénéfice de la TVA à 2,1 % à l'instauration d'une procédure d'agrément des journalistes à la nomination des responsables de leur rédaction n'est pas possible.

Notons d'abord que seul *Le Monde* prévoit actuellement une telle procédure. Il serait donc le seul journal concerné par le dispositif que vous proposez.

Rappelons ensuite que ce taux réduit de TVA coûte environ 60 millions d'euros par an, tandis que les aides à la presse, elles, sont de l'ordre de 180 millions. Il serait donc plus efficace de cibler ce dispositif, comme le fait la proposition de loi de Mme Taillé-Polian visant à protéger la liberté éditoriale des médias sollicitant des aides d'État.

Enfin, votre amendement reviendrait de fait à autoriser la désignation de responsables sans l'assentiment des journalistes : il suffirait de payer un taux de TVA plus élevé. Je ne crois pas que ce soit votre objectif.

Avis défavorable.

M. Philippe Juvin (DR). Le groupe DR est opposé à cet amendement. La liberté de la presse avant tout !

M. Inaki Echaniz (SOC). Ayant été corapporteur, avec Isabelle Rauch, de la mission d'évaluation de la loi Bloche, j'ai étudié le dispositif du droit d'agrément et je suis favorable à l'amendement ici proposé. Je serai heureux de vous communiquer ce rapport d'ici à l'examen du PLF en séance, monsieur le rapporteur général, afin que vous puissiez changer d'avis.

La commission rejette l'amendement.

*

* *

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

Réunion du jeudi 17 octobre 2024 à 21 heures

Présents. - M. David Amiel, Mme Christine Arrighi, M. Christian Baptiste, M. Jean-Pierre Bataille, M. Laurent Baumel, M. Karim Ben Cheikh, M. Jean-Didier Berger, M. Anthony Boulogne, M. Mickaël Bouloux, M. Philippe Brun, M. Eddy Casterman, M. Jean-René Cazeneuve, M. Éric Coquerel, M. Jean-François Coulomme, M. Charles de Courson, M. Sébastien Delogu, M. Benjamin Dirx, M. Inaki Echaniz, Mme Mathilde Feld, M. Emmanuel Fouquart, Mme Félicie Gérard, M. David Guiraud, M. Pierre Henriet, M. François Jolivet, M. Philippe Juvin, M. Daniel Labaronne, M. Tristan Lahais, Mme Constance Le Grip, M. Aurélien Le Coq, M. Corentin Le Fur, M. Jérôme Legavre, Mme Murielle Lepvraud, Mme Véronique Louwagie, M. Emmanuel Mandon, Mme Claire Marais-Beuil, M. Denis Masségli, M. Jean-Paul Mattei, M. Emmanuel Maurel, M. Kévin Mauvieux, Mme Marianne Maximi, Mme Sophie Mette, M. Jacques Oberti, Mme Sophie Pantel, Mme Christine Pirès Beaune, M. Christophe Plassard, M. Nicolas Ray, M. Matthias Renault, M. Charles Rodwell, M. Alexandre Sabatou, M. Emeric Salmon, Mme Danielle Simonnet, M. Charles Sitzenstuhl, M. Jean-Philippe Tanguy, M. Gérauld Verny, M. Éric Woerth

Excusés. - Mme Marina Ferrari, M. Moerani Frébault, Mme Yaël Ménaché, Mme Eva Sas, M. Emmanuel Tjibaou

Assistaient également à la réunion. - M. Peio Dufau, M. Jimmy Pahun, M. Xavier Roseren