

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XVII^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

Séances du lundi 17 novembre 2025

Compte rendu intégral



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



**PREMIER
MINISTRE** Direction de l'information
légale et administrative

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	9601
2 ^e séance	9637
3 ^e séance	9687

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

54^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du lundi 17 novembre 2025

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



**PREMIER
MINISTRE** Direction de l'information
légale et administrative
*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. CHRISTOPHE BLANCHET

1. **Projet de loi de finances pour 2026** (p. 9603)

PREMIÈRE PARTIE (*suite*) (p. 9603)

Rappel au règlement (p. 9603)

M. Inaki Echaniz

Mme Amélie de Montchalin, ministre de l'action et des comptes publics

Après l'article 12 (*suite*) (p. 9603)

Amendements n^{os} 771, 2790, 2788, 2913, 2929, 1659, 2755

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

Rappel au règlement (p. 9606)

M. Inaki Echaniz

Après l'article 12 (*suite*) (p. 9606)

Rappel au règlement (p. 9606)

M. Inaki Echaniz

Après l'article 12 (*suite*) (p. 9606)

Amendements n^{os} 2038, 3428, 3780, 422 rectifié, 2050, 2053, 2136 rectifié, 550, 2477

Rappel au règlement (p. 9612)

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

Après l'article 12 (*suite*) (p. 9613)

Amendements n^{os} 2500, 2497

Rappel au règlement (p. 9615)

M. Inaki Echaniz

Après l'article 12 (*suite*) (p. 9615)

Amendement n^o 2856

Article 13 (p. 9616)

M. Eddy Casterman

Mme Aurélie Trouvé

M. Gérard Leseul

M. Corentin Le Fur

M. Jean-Claude Raux

Mme Amélie de Montchalin, ministre

Rappel au règlement (p. 9618)

M. Gérard Leseul

Suspension et reprise de la séance (p. 9618)

Article 13 (*suite*) (p. 9619)

M. le président

Amendements n^{os} 113, 204, 187, 272, 380, 400, 765, 3045, 3634, 1251, 286, 1811, 386, 1023, 3554, 669, 1927, 4032

Rappel au règlement (p. 9623)

Mme Mathilde Panot

Mme Amélie de Montchalin, ministre

M. Philippe Juvin, rapporteur général

M. Éric Coquerel, président de la commission des finances

M. le président

Article 13 (*suite*) (p. 9624)

Amendements n^{os} 1462 rectifié, 1179 rectifié, 2960, 288, 716

M. David Amiel, ministre délégué chargé de la fonction publique et de la réforme de l'État

Suspension et reprise de la séance (p. 9626)

Amendements n^{os} 2688, 3760

Sous-amendement n^o 4035

Amendements n^{os} 717, 2961, 2962, 2963

Après l'article 13 (p. 9628)

Amendements n^{os} 111, 688, 2736, 1311, 2923, 2689, 939, 689, 2737, 531, 1463, 2064, 1464, 265 rectifié, 398, 719, 3814, 3746 rectifié, 3748 rectifié, 3747, 725

Article 14 (p. 9636)

M. Théo Bernhardt

2. **Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 9636)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. CHRISTOPHE BLANCHET

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures.)

1

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026

PREMIÈRE PARTIE

(suite)

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la première partie du projet de loi de finances pour 2026 (n^{os} 1906, 1996).

Vendredi 14 novembre, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant au début d'une discussion commune qui commence aux amendements n^{os} 771 et identiques portant article additionnel après l'article 12.

Rappel au règlement

M. le président. Pour bien commencer la semaine, la parole est à M. Inaki Echaniz, pour un rappel au règlement.

M. Inaki Echaniz. Il vise, au titre de l'article 100, à clarifier la discussion des amendements. Vendredi soir, une longue discussion commune a abouti à l'adoption de l'amendement n^o 582 rectifié de M. Charles de Courson ainsi que de nombreux sous-amendements à ce dernier. Nous avons fait un travail d'orfèvre, et cela nous a pris du temps. À la fin de la séance, certains se sont demandé si l'amendement n^o 3555 de M. Mickaël Cosson, identique à celui de M. de Courson, donc adopté en même temps que le sien, l'avait bien été en prenant en compte les sous-amendements.

M. Emeric Salmon. Ben oui !

M. Inaki Echaniz. Je pense que c'est le cas, mais peut-être la présidence et Mme la ministre des comptes publics pourraient-elles confirmer le résultat de nos votes de vendredi soir.

M. le président. La parole est à Mme la ministre de l'action et des comptes publics.

Mme Amélie de Montchalin, ministre de l'action et des comptes publics. Cette question a quelque peu animé la fin de soirée de vendredi. Je vous confirme, avec le service de la séance, que lorsque plusieurs amendements identiques sont adoptés, les sous-amendements, bien que le dérouleur de la

discussion – Eliasse – puisse laisser penser qu'ils ne portent que sur le premier amendement, s'appliquent à tous. Vous avez donc bien adopté une seule version du dispositif, à savoir l'amendement Courson-Cosson sous-amendé – sans concurrence entre les deux amendements identiques –, soit une seule version de ce fameux statut du bailleur privé. Cette version sera transmise au Sénat dans le cadre de la navette – si navette il y a.

M. le président. Je vous le confirme également depuis le perchoir, monsieur Echaniz.

Après l'article 12 (suite)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n^{os} 771, 2790, 2788, 2913, 2929, 1659 et 2755, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 771 et 2790 sont identiques, de même que les amendements n^{os} 2788, 2913 et 2929 et les amendements n^{os} 1659 et 2755.

Sur les amendements n^o 771 et identique, je suis saisi de demandes de scrutin public par les groupes Horizons & indépendants et Ensemble pour la République.

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

La parole est à M. Loïc Kervran, pour soutenir l'amendement n^o 771.

M. Loïc Kervran. Je suis très heureux d'ouvrir cette nouvelle semaine d'examen du budget avec un sujet important pour la ruralité, puisque cet amendement porte sur les gîtes ruraux – il a d'ailleurs été rédigé avec la Fédération nationale des gîtes de France. Il vise d'abord à introduire dans le code du tourisme une définition juridique des gîtes ruraux. Ensuite, il exclut ces derniers du champ d'application des mesures fiscales issues de la loi Le Meur-Echaniz du 19 novembre 2024. En effet, contrairement aux locations de type Airbnb, les gîtes ruraux ne participent pas aux grandes difficultés que rencontrent certains de nos territoires, par exemple les zones côtières, où Airbnb est très présent. Ils sont au contraire essentiels à la vitalité de la ruralité.

M. le président. La parole est à Mme Annaïg Le Meur, pour soutenir l'amendement n^o 2790.

Mme Annaïg Le Meur. Il est vrai que la loi adoptée l'année dernière à notre initiative, qui ne concernait pas les gîtes ruraux – notamment sur le plan fiscal –, a pu toutefois les affecter du fait de l'absence de définition juridique de ces derniers. Nous souhaitons à présent corriger ce défaut, en inscrivant dans la loi la nécessité de définir cette catégorie d'hébergements par décret – après avoir très longtemps demandé ce décret en vain ; il était prêt, nous disait-on, mais il n'a jamais été publié. Or il faut définir les spécificités des gîtes ruraux afin de les distinguer notamment des autres

locations de courte durée, ce qui permettra par la suite de préciser le champ d'application de la loi du 19 novembre 2024, notamment pour ce qui concerne le taux de l'abattement fiscal applicable à cette activité. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe EPR.*)

M. le président. Vous conservez la parole, madame Le Meur, pour soutenir l'amendement n° 2788.

Mme Annaïg Le Meur. Notre loi a en effet abaissé de 71 à 50 % le taux de l'abattement fiscal applicable aux meublés de tourisme. Dans la version initiale de la proposition de loi, nous avons maintenu l'avantage fiscal pour les maisons d'hôtes et les gîtes ruraux ; mais les sénateurs ont refusé cette distinction et nous n'avons pas réussi à les convaincre lors de la commission mixte paritaire (CMP). Cette distinction est pourtant nécessaire, car ce type d'hébergements contribue en effet à l'attractivité et à la vitalité des territoires ruraux. Aussi cet amendement vise-t-il à rétablir le taux d'abattement de 71 % pour les gîtes soumis au régime micro-BIC (bénéfices industriels et commerciaux). (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe EPR.*)

M. le président. La parole est à M. Inaki Echaniz, pour soutenir l'amendement identique n° 2913.

M. Inaki Echaniz. Cet amendement nous permet en effet de rétablir une partie de la vérité sur l'examen de la proposition de loi visant à encadrer les meublés de tourisme, que j'ai eu l'honneur de défendre avec ma collègue Annaïg Le Meur : le texte initial prévoyait bien de conserver l'abattement de 71 % pour les maisons d'hôtes et les gîtes ruraux ; et c'est la droite sénatoriale, affiliée au parti Les Républicains, qui l'en a empêché lors de la commission mixte paritaire, allant jusqu'à en faire un *casus belli* – quitte, si nous nous étions obstinés, à ne pas donner son accord pour que le texte puisse être voté. Par cet amendement, nous proposons de revenir à notre position de départ : les gîtes ruraux et les chambres d'hôtes, qui ne participent pas à l'attrition du logement permanent mais favorisent au contraire un tourisme de qualité, doivent pouvoir bénéficier de cet avantage fiscal.

Je m'interroge en revanche sur les amendements n° 771 de M. Kervran et 2790 de Mme Le Meur, qui me semblent concerner les seuls gîtes ruraux – corrigez-moi si je me trompe. Si ces amendements sont adoptés, je crains que les maisons d'hôtes restent exclues de l'abattement de 71 %. Une clarification de la part de Mme la ministre ou de M. le rapporteur général à ce sujet serait donc la bienvenue.

Enfin, comme ma collègue Le Meur, je répète qu'il est nécessaire que le gouvernement publie enfin le décret qui permettra de définir juridiquement, de façon nette et précise, ce qu'est un gîte rural. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe SOC.*)

M. le président. La parole est à M. Arnaud Bonnet, pour soutenir l'amendement n° 2929.

M. Arnaud Bonnet. Cet amendement de ma collègue Marie Pochon vise lui aussi à augmenter le taux de l'abattement fiscal dont bénéficient les maisons d'hôtes et les gîtes ruraux qui ont choisi le régime micro-BIC. La loi de 2024 représente une réelle avancée ; elle a permis de doter les maires d'outils pour mieux réguler les meublés de tourisme. Or les députés à l'origine de la loi, qui sont présents ce matin, avaient souhaité distinguer les meublés de tourisme et les maisons d'hôtes et gîtes ruraux, car ceux-ci bénéficient notoi-

remment aux territoires et doivent donc pouvoir bénéficier d'un avantage fiscal important, à savoir un abattement de 71 %.

M. le président. La parole est à Mme Louise Morel, pour soutenir l'amendement n° 1659.

Mme Louise Morel. Il a pour objet de clarifier le régime fiscal applicable aux chambres d'hôtes, qui jouent en effet un rôle important, singulièrement dans les zones rurales où elles constituent parfois l'unique solution d'hébergement à la nuitée. Pour répondre aux préoccupations de nombre de nos concitoyens malheureusement confrontés à des difficultés après l'adoption de la loi Le Meur-Echaniz, qui a bien sûr d'autres qualités, nous proposons cette rectification afin que l'activité de location en chambre d'hôtes puisse bénéficier d'un abattement forfaitaire majoré à 71 %, dans la limite de 188 700 euros de chiffre d'affaires.

M. le président. Sur les amendements n° 2788 et identiques, je suis saisi par les groupes Ensemble pour la République et Socialistes et apparentés de demandes de scrutin public.

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

M. le président. La parole est à Mme Béatrice Bellamy, pour soutenir l'amendement n° 2755.

Mme Béatrice Bellamy. Les chambres d'hôtes jouent en effet un rôle essentiel dans la vitalité de nos territoires, en particulier dans les zones rurales, où elles représentent souvent la seule solution d'hébergement à la nuitée. Elles contribuent à la lutte contre la désertification et représentent une activité économique essentielle pour de nombreux ménages. C'est pourquoi nous voulons différencier clairement dans la loi les chambres d'hôtes et les meublés de tourisme ; il ne faut pas entraver le développement des premières, qui apportent une réelle valeur ajoutée aux territoires ruraux ainsi qu'à notre patrimoine.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, pour donner l'avis de la commission sur cette série d'amendements.

M. Philippe Juvin, rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Seuls les amendements n° 2788 et identiques et 1659 et identique ont été adoptés en commission. Les autres n'y ont pas été examinés, mais j'y serai favorable à titre personnel.

Les hébergements en question, gérés par des particuliers, souvent par des exploitants agricoles, contribuent fortement à la vitalité des territoires. Ces amendements ont en commun de viser un retour à un abattement de 71 % sur un maximum de 188 700 euros de recettes, contre 50 % avec un seuil fixé à 77 700 euros. La première série d'amendements vise également à obtenir une définition juridique, par décret, du gîte rural – ce qui apparaît fondamental pour déterminer la portée de la loi.

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

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Monsieur Echaniz, je confirme tout d'abord que les amendements n° 771 et identique ne concernent que les gîtes ruraux et n'incluent pas les chambres d'hôtes.

Ensuite, il est vrai que le code du tourisme ne permet pas en l'état de savoir ce qu'est un gîte rural. Il s'agit selon lui d'un meublé de tourisme, qui peut être classé ou non, sans plus de précisions. Vous connaissez sans doute le réseau Gîtes de France – comme beaucoup d'entre vous, j'ai moi-même, avec mes enfants, fréquenté des meublés de tourisme labellisés ainsi : c'est ce réseau qui, de fait, a créé cette catégorie d'hébergements dépourvue d'existence juridique spécifique. J'ai bien compris que vous vouliez qu'un décret comble ce manque. Seulement, chercher à définir le gîte rural amènera à se demander ce qu'est un gîte en zone rurale, puis si des équivalents existent dans des zones composées de petites villes, voire dans des zones périurbaines ou urbaines. Bref, il semble assez difficile de savoir ce qu'est un gîte rural.

M. Inaki Echaniz. Vous avez eu trois ans...

Mme Amélie de Montchalin, ministre. La chambre d'hôtes dispose d'une définition juridique ; le meublé de tourisme également, lequel peut être classé ou non. Je dois donc vous faire part de mes réserves juridiques : définir le gîte rural reviendrait à introduire une grande complexité pour un gain finalement assez faible.

Troisièmement, sachez que les activités concernées par un chiffre d'affaires conséquent – au-delà du seuil de 77 700 euros – peuvent opter pour un autre régime fiscal, le régime réel, qui permet de déduire de l'imposition l'ensemble des amortissements immobiliers et des charges – entretien, ménage, petits-déjeuners. Selon nos calculs, à partir de 80 000 euros de recettes, ce régime est beaucoup plus avantageux que celui du micro-BIC avec son abattement forfaitaire, qui été conçu, à des fins de simplicité, pour les activités qui génèrent un petit chiffre d'affaires.

C'est en ce sens que le compromis trouvé dans la loi du 19 novembre 2024 nous a paru intéressant, en permettant de distinguer les locations en régime réel – au-delà de 77 700 euros de revenus – des locations meublées plus ponctuelles, qui engendrent des revenus moindres et peuvent bénéficier de taux d'abattement de 30 % ou 50 % selon que les meublés de tourisme sont classés ou non.

En quatrième lieu, la loi du 19 novembre 2024 s'applique depuis le 1^{er} janvier 2025. Il me paraît difficile, lorsqu'on a introduit une nouveauté dans la législation pour la rendre plus lisible, de la modifier de nouveau moins de onze mois plus tard.

Ce débat est tout à fait légitime, mais définir un gîte rural par décret sera très compliqué et pourrait donner lieu à maintes contestations – à moins de dire que cela correspond aux locations du réseau Gîtes de France, ce qui me semble tout de même assez fragile sur le plan juridique. Quant aux locations qui rapportent entre 77 700 et 188 700 euros de revenus, le régime réel paraît plus avantageux que ce que vous proposez.

Enfin, ces amendements coûteraient entre 50 et 80 millions d'euros par an. Je demande leur retrait, sans quoi mon avis sera défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Madame la ministre, vous avez vous-même souligné la spécificité des chambres d'hôtes et des gîtes ruraux : ils sont situés dans des zones non tendues et n'appellent pas à être régulés. J'entends l'argument de la complexité. Néanmoins, si la loi du 19 novembre

2024 s'applique depuis dix mois, ses deux auteurs y travaillent depuis trois ans et évoquent dans leur rapport et à chaque débat la spécificité des gîtes ruraux et des chambres d'hôtes. Depuis tout ce temps, un décret aurait pu utilement être rédigé ! (*Mme Annaïg Le Meur et M. Inaki Echaniz applaudissent.*)

Ces locations spécifiques constituent souvent, cela a été dit, la seule possibilité d'hébergement dans des lieux éloignés des zones touristiques, que ce soit en montagne ou sur le littoral. Il est donc essentiel de les préserver.

Enfin, le chiffre d'affaires de ces locations est souvent faible – entre 10 000 et 15 000 euros, la plupart du temps en complément de revenus agricoles –, bien loin du seuil de 77 700 euros qu'il faut atteindre pour bénéficier du régime réel que vous mentionnez. Elles demeurent donc pénalisées par la baisse des taux d'abattement instaurée par la loi du 19 novembre 2024. C'est pourquoi j'invite mes collègues à voter ces amendements.

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

M. Jean-René Cazeneuve. Je salue le travail conduit à ce sujet, depuis plusieurs années, par nos collègues Le Meur et Echaniz.

J'invite la ministre à venir dans le Gers voir ce qu'est un gîte rural : sur le terrain, aucun problème de définition ! On aurait tout intérêt à clarifier les choses dans la législation et je soutiens ces amendements. Les gîtes ruraux, comme les chambres d'hôtes, se trouvent à des années-lumière des meublés touristiques.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Tout à fait !

M. Jean-René Cazeneuve. Ils apportent le plus souvent un complément de revenu aux agriculteurs, qui leur permet de résister aux vicissitudes des cycles agricoles ; ils sont aussi pour eux l'occasion de mettre en avant leurs produits et de promouvoir l'œnotourisme. Nous devons soutenir le développement de cette activité annexe dans les territoires. (*M. Paul Midy applaudit.*)

M. le président. La parole est à M. Frédéric Falcon.

M. Frédéric Falcon. Nous voici finalement réduits à pallier l'inconséquence – sinon l'amateurisme – de la loi Le Meur-Echaniz, qui a rendu plus contraignante la location de meublés touristiques. (*M. Inaki Echaniz s'exclame.*) Le Rassemblement national était d'accord pour réguler ces locations dans les territoires où l'on constate des abus, mais il était fermement opposé à ce que la fiscalité en la matière soit modifiée – cela revient en effet à une punition collective ! Vous avez finalement imposé une hausse de la fiscalité à tout le monde et vous découvrez à présent des difficultés que vous auriez pu anticiper.

Second problème, vous avez imposé des contraintes de diagnostic de performance énergétique (DPE) aux gîtes ruraux, alors qu'ils représentent souvent des compléments de revenu pour les agriculteurs et les viticulteurs, dont les vieilles bâtisses ne sont pas toujours isolées. Vous avez augmenté la fiscalité et ajouté des contraintes DPE : c'est complètement surréaliste ! Il serait temps de travailler sérieusement dans cette assemblée et, quand on prépare un texte, de réfléchir à tous les cas particuliers. (*Applaudissements sur les bancs des groupes RN et UDR.*)

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à M. Inaki Echaniz, pour un rappel au règlement.

M. Inaki Echaniz. Pour mise en cause personnelle de la part de M. Falcon. (*Exclamations sur les bancs du groupe RN.*)

M. Thierry Tesson. On a le droit de critiquer ta loi!

M. le président. Il n'y a pas eu de mise en cause personnelle; c'était un propos de portée générale.

M. Inaki Echaniz. Si! (*M. le président coupe le micro de l'orateur. – Exclamations sur plusieurs bancs du groupe SOC.*)

M. Jacques Oberti. Il a cité son nom!

**Après l'article 12
(suite)**

M. le président. La parole est à M. Loïc Kervran.

M. Loïc Kervran. Je ne retire pas l'amendement n° 771 – identique à l'amendement n° 2790 de Mme Le Meur. En effet, ils ont ceci d'essentiel qu'ils introduisent dans le code du tourisme une définition des gîtes ruraux. Or je comprends d'après votre précédente intervention, madame la ministre, que leur définition par un décret serait très compliquée si elle n'était pas adossée à une disposition législative. C'est la raison pour laquelle j'appelle mes collègues à voter ces amendements.

M. le président. La parole est à M. Corentin Le Fur.

M. Corentin Le Fur. Le groupe Droite républicaine apporte son plein soutien à ces amendements. Nous encourageons les baisses d'impôt et, quand elles sont proposées, nous les soutenons. Chacun connaît l'importance des gîtes ruraux et des maisons d'hôtes: ils représentent un complément de revenu pour les agriculteurs, très précieux en cas de mauvaise récolte ou de retournements de conjoncture. En outre, les gîtes ruraux contribuent à ce que les urbains comprennent les spécificités du monde agricole; ils les encouragent à venir dans les campagnes, à discuter avec les éleveurs et les exploitants, à comprendre leurs difficultés. Tout cela participe au rayonnement du monde agricole. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe HOR.*)

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à M. Inaki Echaniz, pour un rappel au règlement.

M. Inaki Echaniz. Sur le fondement de l'article 100 relatif à la discussion des amendements: la portée des différents amendements en discussion confine à l'imbroglie.

Je rappelle que les amendements identiques n° 771 et 2790, s'ils fournissent une définition des gîtes ruraux, ne traitent pas des maisons d'hôtes, qui resteront donc soumises au régime actuel avec un abattement de 50 %. En revanche, les amendements identiques n° 2788, 2913 et 2929 traitent à la fois des gîtes ruraux et des maisons d'hôtes. Le rapporteur général pourrait-il sous-amender les deux premiers afin qu'ils incluent les maisons d'hôtes, ou inversement, sous-amender les amendements n° 2788 et identiques pour y inclure la définition des gîtes ruraux?

M. le président. Il s'agit donc d'un rappel au règlement pour la clarté des débats...

**Après l'article 12
(suite)**

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Sauf erreur de ma part, madame la ministre, les amendements n° 771 et identique incluent bien les maisons d'hôtes.

M. Inaki Echaniz. La ministre a dit que non!

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Le 1° du I de leur dispositif précise: « Le 1° est complété par les mots: , autres que ceux mentionnés à l'article L. 324-6 du code de tourisme et au 2° du I de l'article 1414 *bis* du présent code; ». Or d'après mes informations, ce dernier point couvre les maisons d'hôtes.

M. Inaki Echaniz. La ministre a dit l'inverse!

M. Erwan Balanant. Il y a de bons administrateurs à l'Assemblée!

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Ma lecture est donc différente de celle exposée par la ministre.

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

Mme Amélie de Montchalin, ministre. La partie légistique des amendements n° 771 de M. Kervran et identique évoque bien les maisons d'hôtes, mais la définition des gîtes ruraux qu'ils proposent me semble manquer sa cible. En effet, définir un gîte rural comme répondant aux critères « être une maison indépendante ou un appartement situé dans un bâtiment comprenant quatre habitations au plus » et « ne pas être situé sur le territoire d'une métropole au sens de l'article L. 5217-1 du code général des collectivités territoriales » permettrait d'y inclure les locations de nombreuses villes de France, où vous cherchez pourtant à limiter la pression des meublés touristiques. Saint-Jean-de-Luz n'est pas située dans une métropole; il me suffirait donc d'y louer une maison ou un appartement situé dans un bâtiment qui ne comporte pas plus de quatre habitations pour avoir droit à un abattement de 71 % jusqu'à 188 700 euros.

Cette définition semble beaucoup trop large et manquer l'objectif fixé par nombre d'entre vous, à savoir valoriser la vie rurale et agricole – les gîtes ruraux m'ayant permis enfant, et désormais comme maman, de passer d'excellentes vacances dans les plus beaux départements de notre pays.

Je confirme que les chambres d'hôtes sont bien incluses par la référence à l'article 1414 *bis* du code général des impôts – pardon pour la méprise. Mais la définition des gîtes ruraux proposée semble aller bien au-delà de vos intentions géographiques. Selon elle, de nombreux lieux très touristiques, qui sont situés en dehors des métropoles et subissent pourtant la pression des locations de très courte durée du type Airbnb, pourraient bénéficier de l'abattement de 71 % jusqu'à 188 700 euros.

M. Loïc Kervran. La navette permettra de retravailler les choses!

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 771 et 2790.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	141
Nombre de suffrages exprimés	93
Majorité absolue	47
Pour l'adoption	59
contre	34

(Les amendements identiques n^{os} 771 et 2790 sont adoptés ; en conséquence, les amendements n^o 2788 et identiques ainsi que les amendements n^o 1659 et identique tombent.)

M. le président. Nous en venons à trois amendements identiques, n^{os} 2038, 3428 et 3780, sur lesquels je suis saisi par le groupe Droite républicaine d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. Jean-Pierre Vigier, pour soutenir l'amendement n^o 2038.

M. Jean-Pierre Vigier. Il s'agit d'un amendement crucial, notamment pour nos artisans. Il vise à prolonger jusqu'au 31 décembre 2027 le rehaussement à 21 400 euros du plafond du déficit foncier imputable sur le revenu global d'un propriétaire bailleur qui réalise des travaux de rénovation énergétique.

Ce relèvement du plafond est censé prendre fin au 31 décembre 2025. Or les règles pour en bénéficier n'ont été détaillées qu'en septembre 2025. Les propriétaires n'ont donc pas eu le temps de faire les travaux correspondants et de bénéficier de ce dispositif. Le prolonger permettrait de leur donner davantage de temps, notamment pour rénover les logements de classe énergétique F et G, et de soutenir le secteur de la rénovation énergétique et ses artisans, qui en ont bien besoin.

M. le président. La parole est à M. Lionel Causse, pour soutenir l'amendement n^o 3428.

M. Lionel Causse. L'amendement du gouvernement n^o 3763 rectifié discuté vendredi soir – qui visait à créer un statut du bailleur privé – intégrait déjà cette prolongation de deux ans. Chacun sait que la rénovation des logements est essentielle pour les locataires et connaît les contraintes qui pèsent sur les propriétaires bailleurs en la matière.

M. le président. La parole est à Mme Eva Sas, pour soutenir l'amendement n^o 3780.

Mme Eva Sas. Cet amendement de ma collègue Laernoès vise à encourager les travaux de rénovation énergétique par les propriétaires bailleurs, en prolongeant jusqu'au 31 décembre 2027 la déduction jusqu'à 21 400 euros sur leur revenu global. Cette disposition incitative n'a été véritablement instaurée qu'en septembre 2025, lorsque ses modalités d'application ont été publiées au *Bulletin officiel des finances publiques* (Bofip). Elle est censée prendre fin au 31 décembre 2025, sans qu'on ait pu éprouver son efficacité.

Il importe d'encourager les travaux de rénovation dans les logements loués : ils améliorent le confort des locataires et sont nécessaires pour accélérer la baisse des émissions de gaz à effet de serre. Nous nous écartons de plus en plus de nos objectifs climatiques : nous n'avons diminué nos émissions que de 1,8 % en 2024 et la baisse prévue en 2025 est d'à peine 0,8 %, alors qu'il faudrait les réduire de 5 % par an.

La rénovation énergétique des logements est bonne pour le climat et pour le pouvoir d'achat des locataires. Je vous encourage donc à adopter ces amendements.

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Il en va des travaux de rénovation énergétique comme de la politique : il faut donner du temps au temps. Faire passer la classe énergétique des immeubles concernés de E, F ou G à A, B, C ou D ne se fait pas en un jour.

Vous proposez, dans cette perspective, de prolonger jusqu'au 31 décembre 2027 le rehaussement de 10 700 à 21 400 euros du plafond du déficit foncier imputable sur le revenu global. Nous n'avons pas pu nous prononcer sur ce sujet vendredi dernier, compte tenu des conditions riches et complexes – j'allais dire chaotiques – de la discussion.

M. Inaki Echaniz. Au contraire, une symphonie d'amendements !

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Même si la commission a repoussé cet amendement et ses identiques, je leur suis très favorable à titre personnel.

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

Mme Amélie de Montchalin, ministre. C'est un amendement très important. Il reprend une disposition de l'amendement n^o 3763 rectifié du gouvernement sur le statut du bailleur privé que j'avais présenté vendredi soir. Ce dernier prévoyait une version renforcée du dispositif dit Louwagie : prolongation pour deux ans de la faculté d'imputer sur le revenu global les dépenses liées à des travaux de rénovation énergétique et extension à huit ans, au lieu de six, du délai de report des déficits liés à ces dépenses.

Cet amendement du gouvernement n'ayant pas été adopté, j'approuve l'intention de celui que nous examinons à présent.

Néanmoins, l'amendement n^o 582 rectifié de M. de Courson, tel qu'il a été sous-amendé, va bien plus loin s'agissant des logements anciens. Il faudra donc que ces deux amendements soient fusionnés dans la navette parlementaire et que les dispositions du présent amendement, si vous l'adoptez, se substituent, relativement à l'ancien, à ce que prévoit l'amendement de M. de Courson sous-amendé : ce dernier me semble aller trop loin – et pour un coût trop important – par rapport à un dispositif Louwagie qui a fait ses preuves.

Le délai de report des déficits liés aux dépenses de rénovation énergétique est actuellement de six ans ; le gouvernement entendait le passer à huit ans, dans une proposition mieux-disante que la vôtre. *(Mme Christine Arrighi s'exclame.)* Nous n'allons pas sous-amender aujourd'hui votre amendement, préférant confier le travail qui reste à faire à la navette parlementaire. Je m'en remets donc à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 2038, 3428 et 3780.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	141
Nombre de suffrages exprimés	122
Majorité absolue	62
Pour l'adoption	119
contre	3

(Les amendements identiques n^{os} 2038, 3428 et 3780, modifiés par la suppression du gage, sont adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Éric Liégeon, pour soutenir l'amendement n^o 422 rectifié.

M. Eric Liégeon. Afin d'accroître l'offre de logements locatifs sous plafonds de loyers et de ressources, il vise à prolonger pour trois ans le dispositif Pinel.

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. L'amendement ayant été déposé en séance, elle ne s'est pas prononcée à son sujet.

Vous souhaitez revenir sur la fin du dispositif Pinel, effective depuis le 31 décembre 2024, tout en le rétablissant dans sa version antérieure à 2022. Ce dispositif ayant pris fin il y a un an, après une reconduction annoncée en juin 2023, il est permis de considérer que les acteurs ont été informés suffisamment tôt de son arrivée à terme.

Je vous propose de ne pas ressusciter un dispositif ancien, au coût certain pour les finances publiques et qui s'accorderait mal avec le statut du bailleur privé que nous avons adopté vendredi. Avis défavorable.

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

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Cet amendement m'apparaît comme un amendement de repli pour le cas où le statut du bailleur privé n'aurait pas été adopté. Il est donc inutile de réanimer ce dispositif qui n'a pas eu que des effets positifs : des plafonds de loyers qui ne sont pas toujours respectés, une qualité et un entretien des logements qui se révèlent souvent insuffisants, et cela pour un coût de près de 7 milliards d'euros – depuis sa création – pour les finances publiques.

Le statut adopté vendredi est mieux défini et mieux ciblé – y compris géographiquement – et les coûts en sont mieux maîtrisés : je suis donc très défavorable à cet amendement, dont le coût par génération de logements est compris entre 1,2 et 1,5 milliard d'euros – à moins bien sûr que vous le retiriez.

M. Vincent Descoeur. Il faut le retirer !

(L'amendement n^o 422 rectifié est retiré.)

M. le président. La parole est à M. François Piquemal, pour soutenir l'amendement n^o 2050.

M. François Piquemal. Il vise à instaurer un impôt progressif spécifique sur les meublés de tourisme, afin de mieux encadrer leur développement et de rétablir l'équité fiscale entre les différents usages du logement.

Un logement destiné à la location saisonnière touristique est un logement en moins pour l'habitat permanent. La loi Elan a introduit le bail précaire, défini comme un bail flexible. Mais dans les grandes villes ou dans les zones touristiques, par exemple, on y a recours pour louer à des étudiants

dans l'année et pouvoir les mettre à la rue quand arrive la saison des locations touristiques. Il est temps de réguler cette pratique. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NFP.*)

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Les plateformes de location de courte durée posent en effet un réel problème dont tous les maires s'inquiètent.

Toutefois, votre proposition est...

M. François Piquemal. Très bonne !

M. Philippe Juvin, rapporteur général. ...excessive. Vous introduisez une contribution exceptionnelle,...

M. Bastien Lachaud. C'est le meilleur moyen de la pérenniser !

M. Philippe Juvin, rapporteur général. ...comme toutes celles que nous adoptons, vous l'aurez remarqué, sur les revenus locatifs des meublés touristiques.

Elle s'appliquerait à partir de vingt jours de location par an, et pourrait atteindre 50 % pour la fraction des recettes locatives supérieure à 50 000 euros par an. C'est là un impôt très confiscatoire,...

M. Bastien Lachaud. Oh !

M. Philippe Juvin, rapporteur général. ...disons potentiellement très confiscatoire,...

M. Bastien Lachaud. Potentiellement, oui !

M. Philippe Juvin, rapporteur général. ...mais avec un fort potentiel, si je puis m'exprimer ainsi, le taux marginal d'imposition pouvant atteindre, tout compte fait, pas moins de 116,2 % : 45 % d'IR – impôt sur le revenu –, 17,2 % de prélèvements sociaux, éventuellement 4 % de CEHR – contribution exceptionnelle sur les hauts revenus –, et jusqu'à 50 %, le cas échéant, avec la taxe que vous proposez à présent. Un tel taux marginal d'imposition...

M. Bastien Lachaud. Qui me semble raisonnable !

M. Philippe Juvin, rapporteur général. ...ne pourrait conduire qu'à supprimer la base taxable.

M. Bastien Lachaud. C'est l'objectif !

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Avis défavorable, donc.

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

Mme Amélie de Montchalin, ministre. L'adoption de cet amendement reviendrait à défaire ce que nous venons de faire. Vous avez approuvé, en adoptant il y a quelques minutes les amendements n^{os} 771 et identique, un abattement forfaitaire de 71 % sur le chiffre d'affaires – jusqu'à la hauteur de 188 700 euros –, pour la location d'un gîte rural. Or il est possible de louer un gîte rural plus de vingt jours par an – à eux seuls, les deux mois d'été font déjà soixante jours.

Mme Mathilde Feld et M. Bastien Lachaud. Nous avons voté contre !

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Très bien – mais je me permets tout de même d'appeler l'attention de ceux de vos collègues qui ont voté pour sur la contradiction qu'il y aurait à adopter, maintenant, cette taxe de 50 % sur la fraction du chiffre d'affaires supérieure à 50 000 euros : on croiserait les skis !

Mme Christine Arrighi. Ça dépend des skis...

M. Inaki Echaniz. Skis droits ou skis paraboliques ?

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Cette limitation à vingt jours par an est en totale contradiction avec la teneur des débats que nous venons d'avoir.

M. Aurélien Le Coq. Vous aurez noté que nous ne sommes pas de droite !

Mme Amélie de Montchalin, ministre. La location d'un gîte rural pendant les quarante ou cinquante jours de la saison estivale ne procure pas un revenu si important qu'il mérite de faire l'objet d'une surtaxe au nom de la solidarité. Avis défavorable, eu égard en particulier à ce que vous avez adopté précédemment.

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Attention à la chute !

M. le président. Afin de garder nos skis parallèles, nous allons entendre un orateur pour et un contre. (*Sourires.*)

La parole est à Mme Danielle Simonnet.

Mme Danielle Simonnet. Dans certaines villes à forte densité, nous assistons à une fonte du parc locatif privé sous l'effet combiné du développement des résidences secondaires – qu'il faudrait surtaxer pour en limiter la multiplication – et de celui des meublés touristiques.

Les gîtes ruraux, eux, ne sont pas situés dans des zones où le marché locatif est sous tension.

M. Erwan Balanant. Si, cela peut arriver !

Mme Danielle Simonnet. Nous voulons mettre fin à la rente spéculative des meublés touristiques, encouragée par la fiscalité et qui est à l'origine d'une rareté locative telle que dans un certain nombre de villes, il n'est plus possible de se loger. C'est pourquoi il faut soutenir cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Erwan Balanant.

M. Erwan Balanant. Notre débat montre bien que les décisions que nous prenons ici, au niveau national, ne sont pas toujours adaptées aux territoires. La situation des grandes villes – des mégapoles touristiques – n'a rien à voir avec celle des territoires ruraux, côtiers ou de montagne.

En Bretagne, on trouve aussi bien des zones au marché locatif plutôt tendu avec du meublé touristique – Saint-Malo par exemple – que des territoires – comme le Finistère – où des particuliers louent en tourisme des logements qui ne sont de toute façon pas du tout adaptés à la location de longue durée. Tenter de freiner la location touristique dans les territoires tendus ou semi-tendus risquerait de provoquer la perte de ce qu'il faut bien appeler une manne touristique : sans hôtellerie, nous avons besoin de ces logements. Ces questions doivent être considérées à l'échelle territoriale et non pas nationale.

(*L'amendement n° 2050 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. François Piquemal, pour soutenir l'amendement n° 2053.

M. François Piquemal. Je serais curieux de savoir ce que la ministre voulait dire quand elle parlait de croiser les skis – permettez-moi, en attendant, de planter le bâton dans la question des compléments de loyer.

Il s'agit de suppléments de loyers illégalement pratiqués par certains propriétaires. À Lyon, par exemple, un tiers des propriétaires ne respectent pas l'encadrement des loyers, ce dont la puissance publique devrait se préoccuper. Certains programmes municipaux, notamment ceux de La France insoumise, prévoient des brigades pour le logement destinées à faire respecter les droits des locataires et des petits propriétaires. (*Exclamations sur les bancs du groupe RN.*) En attendant la reprise d'une telle proposition dans cet hémicycle, nous vous invitons à adopter le présent amendement, qui est de bon sens et de raison. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NFP.*)

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Le bon sens et la raison – tout un programme ! Votre amendement, cela ne surprendra personne, vise à taxer – cette fois-ci les compléments de loyers. (*M. Bastien Lachaud s'exclame.*) Contrairement à ce que vous prétendez, ces dépassements, même si l'on peut les considérer comme anormaux, ne sont pas illégaux. La loi prévoit une telle possibilité, en raison du caractère exceptionnel du bien mis en location.

M. Philippe Juvin. Ils sont déjà taxés à l'IR et soumis aux prélèvements sociaux en tant que revenus locatifs.

Vous affirmez qu'un tiers des propriétaires pratiquent des compléments de loyers illégaux. À supposer que cette information – dont vous n'avez pas donné la source – soit exacte, des amendes sont prévues par la loi dans ce cas de figure. On ne crée pas une taxe pour sanctionner une pratique illégale. Peut-être faut-il aggraver les sanctions existantes, mais il n'y a pas lieu d'instaurer une nouvelle taxe. Avis défavorable.

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

Mme Amélie de Montchalin, ministre. M. Inaki Echaniz et Mme Annaïg Le Meur ont conduit une mission flash pour évaluer cette disposition de la loi Elan. Si j'ai bien lu leur rapport, ils n'ont pas conclu à la nécessité d'imposer les compléments de loyers à 33 %. (*M. Inaki Echaniz acquiesce.*) De nombreux travaux français et internationaux ont cherché à évaluer l'efficacité de l'encadrement des loyers pour réduire le coût du logement et inciter les propriétaires à louer.

Mme Danielle Simonnet. Oui, c'est efficace !

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Les conclusions ne sont pas toutes alignées. Certains économistes estiment que la pratique actuelle n'a malheureusement pas atteint l'objectif poursuivi d'une baisse des loyers. Ceux-ci sont restés stables et l'offre de biens n'a pas augmenté, de sorte que nous faisons face à une pénurie de logements locatifs. Ce n'est pas très bon signe.

Par ailleurs, votre proposition risque de méconnaître le principe d'égalité devant l'impôt tel qu'il est compris par le Conseil constitutionnel. Compte tenu de l'existence d'amendes venant sanctionner la perception illégale de « surloyers » lorsque les critères définis par les communes ne sont pas réunis, la taxe envisagée semble excessive. Cet

outil n'est pas le bon et ne correspond pas aux conclusions de la mission flash – les députés qui l'ont conduite s'exprimeront sans doute. Avis défavorable.

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

M. François Piquemal. M. le rapporteur général s'interroge sur la source du chiffre que j'ai donné concernant les propriétaires qui ne respectent pas l'encadrement des loyers. Sachez qu'il est issu du cinquième baromètre de l'encadrement des loyers.

Je suis un peu heurté par l'affirmation de Mme la ministre selon laquelle la crise du logement serait liée à l'encadrement des loyers – car c'est finalement ce que vous semblez dire. Est-ce bien le fond de votre pensée ? J'en profite pour vous demander si l'expérimentation de cet encadrement des loyers sera prolongée. Selon nous, la crise du logement s'explique par la spéculation locative et par le manque de moyens alloués par les gouvernements macronistes à la construction de logements publics accessibles aux personnes à faibles revenus. (*M. Aurélien Le Coq applaudit.*) Il faut envisager les choses sous cette perspective ! Par ailleurs, la concentration des logements entre les mains de quelques multipropriétaires pose un problème de répartition de l'offre – j'y reviendrai dans un instant.

M. le président. La parole est à M. Inaki Echaniz.

M. Inaki Echaniz. Si la proposition de M. Piquemal ne figure pas dans le rapport sur l'évaluation de l'encadrement des loyers que j'ai rédigé avec Annaïg Le Meur, madame la ministre, je crains que vous n'ayez pas bien lu celui-ci. Nous démontrons que l'encadrement des loyers a atteint son objectif initial, qui était non de baisser les loyers mais de limiter leur augmentation. Ce dispositif n'est pas responsable de l'attrition des logements : elle est due à la multiplication des meublés de tourisme, au grippage du parcours résidentiel et à la crise du logement social. Nous espérons que l'engagement pris vendredi de redonner des moyens aux bailleurs sociaux et la création d'un statut du bailleur privé permettront d'augmenter l'offre locative.

M. Piquemal souligne à juste titre les failles du dispositif légal relatif au complément de loyer. Il faut savoir que les locataires n'ont que trois mois pour contester ce surloyer en justice. C'est trop court et il n'y a pas de jurisprudence sur le sujet. C'est pourquoi notre rapport propose d'allonger ce délai.

M. le président. Nous avons entendu deux orateurs pour l'amendement ; je vais donc donner la parole à deux orateurs contre. La parole est à M. Frédéric Falcon.

M. Frédéric Falcon. Chers collègues de gauche, vous êtes entièrement responsables de la pénurie de logements dans les grandes villes ! (*Exclamations sur les bancs des groupes LFI-NFP, SOC et EcoS.*) Vous avez imposé l'encadrement des loyers, qui décourage les investisseurs, notamment à Paris, les contraintes DPE (*Exclamations sur les bancs du groupe SOC*) et la préemption massive des logements dans la capitale, qui a asséché l'offre privée. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN.*)

M. le président. Tenez-vous en à l'amendement, s'il vous plaît.

M. Frédéric Falcon. Vous essayez de faire croire que la location saisonnière est responsable de l'attrition de l'offre ; mais selon les chiffres de vos amis de *Mediapart*, moins de 1 % des 1,5 million de logements parisiens sont exclusivement consacrés à ce type de location.

Mme Danielle Simonnet. Le problème vient des résidences secondaires !

M. Frédéric Falcon. La majorité des locations saisonnières concernent des résidences principales occasionnellement louées par leurs propriétaires, qui en espèrent un complément de revenus pour faire face à leurs charges. Remettez-vous en question ! Vous êtes responsables de la crise que connaissent les grandes villes, que ce soit Lyon, Marseille ou Paris ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN.*)

M. le président. La parole est à Mme Annaïg Le Meur.

Mme Annaïg Le Meur. Je rebondis sur les propos de mon collègue Inaki Echaniz relatifs aux causes de l'attrition de logements pour confirmer que celles-ci sont multifactorielles. Elles ne se réduisent pas à l'encadrement des loyers !

L'encadrement des loyers peut être un bon outil s'il est bien calibré. Nous manquons malheureusement de données pour le rendre plus juste. Nous souhaitons en obtenir pour rapprocher les loyers encadrés des prix de marché, car contrairement aux idées reçues, l'encadrement des loyers n'a pas pour but de faire baisser les loyers.

Mme Danielle Simonnet. Dommage !

Mme Annaïg Le Meur. Quand nous disposerons des bonnes données, nous aurons aussi un encadrement des loyers plus juste.

(*L'amendement n° 2053 n'est pas adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 2136 rectifié de Mme Lise Magnier est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Si l'amendement est intéressant sur le fond, car il soulève la question du bien-fondé de l'attribution d'éco-prêts à taux zéro (éco-PTZ) à certains travaux d'installation d'équipements de chauffage, son adoption créerait des complications pour les particuliers sollicitant ces prêts ainsi que pour les artisans réalisant les travaux et les banques prêteuses. Compte tenu de la complexité administrative que présente la redéfinition des critères d'éligibilité au prêt et bien que partageant l'intention poursuivie, je donne un avis défavorable.

M. le président. Sur l'amendement n° 550, je suis saisi par le groupe Socialistes et apparentés d'une demande de scrutin public.

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

Quel est l'avis du gouvernement sur l'amendement n° 2136 rectifié ?

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Il aborde un sujet très intéressant. Dans la continuité de la loi de finances pour 2024, qui a prolongé le dispositif d'éco-PTZ jusqu'au 31 décembre 2027, le gouvernement a harmonisé les critères de l'éco-PTZ avec ceux de MaPrimeRénov' afin de disposer d'un cadre lisible et harmonisé.

Vous cherchez à introduire de nouveaux critères d'éligibilité à l'éco-PTZ alors que de nombreux ménages ne comprennent pas quel type de chauffage est soutenu— plusieurs députés l'ont souligné. Il semble préférable de conserver un cadre commun entre ce que fait l'Agence nationale de l'habitat (Anah) via MaPrimeRénov' et ce que fait l'éco-PTZ. Pour ces raisons qui tiennent à la simplification et à la stabilité des normes, je suis défavorable à votre amendement.

(L'amendement n° 2136 rectifié est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, pour soutenir l'amendement n° 550.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Cet amendement suit les recommandations du secrétariat général à la planification écologique, qui a récemment appelé à « renforcer les incitations à l'autoconsommation » dans le domaine de l'énergie. Nous proposons de créer les conditions de ce renforcement et de soutenir les Français se tournant vers l'autoconsommation solaire résidentielle grâce à l'éco-PTZ.

Si les installations d'autoconsommation bénéficient aujourd'hui d'un soutien financier — Mme la ministre a évoqué les aides de l'Anah —, il paraît opportun de leur ouvrir le dispositif éco-PTZ afin d'avancer le reste à charge. Cela aiderait les plus modestes à entamer des projets de rénovation. La mesure serait ainsi bonne pour le climat comme pour le pouvoir d'achat.

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. L'amendement, très intéressant, vise à élargir le bénéfice de l'éco-PTZ à l'installation d'équipements produisant de l'électricité, quelle qu'en soit la finalité, alors même que l'exposé des motifs est centré sur les travaux permettant l'installation d'équipements d'autoconsommation de source solaire — soit essentiellement les installations de chauffage et d'eau chaude d'origine solaire. Je donnerai un avis défavorable pour trois raisons.

Premièrement, l'éco-PTZ couplé à MaPrimeRénov' permet déjà de financer des équipements de chauffage et d'eau chaude d'origine solaire.

Deuxièmement, les plafonds de l'éco-PTZ ont été relevés en 2024.

Enfin, s'il est important d'encourager l'installation de dispositifs d'autoconsommation, les ménages modestes bénéficient déjà d'aides en ce sens.

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

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Ce que vous proposez est déjà satisfait. L'éco-PTZ inclut dans son périmètre les travaux d'installation d'équipements de chauffage et de production d'eau chaude utilisant une source d'énergie renouvelable, puisque toute installation qui produit de l'eau chaude, de la chaleur ou de l'électricité à partir de capteurs solaires thermiques ou hybrides est déjà éligible.

Par ailleurs, pour participer à l'électrification et au verdissement de l'ensemble de notre production électrique, l'arrêté du 6 octobre 2021 fixant les conditions d'achat de l'électricité produite par les installations utilisant l'énergie solaire photovoltaïque a mis en place des soutiens publics en

faveur des installations d'autoconsommation avec vente au surplus, notamment une exonération d'IR et une prime à l'investissement.

Enfin, à la suite du vote de la loi de finances pour 2025, la TVA sur l'installation des panneaux photovoltaïques de moins de 9 kilowatts-crête a été réduite à 5,5 %.

Entre la baisse de la TVA, les primes à l'investissement, l'exonération d'IR et l'accès à l'éco-PTZ, nous disposons déjà d'un cadre légal qui favorise largement ces investissements. Je recommanderai la stabilité et le maintien de l'existant. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Vous avez rappelé les dispositifs existants, mais je vise les travaux d'installation d'équipements produisant de l'électricité d'origine solaire pour l'autoconsommation. Cela ne concerne pas uniquement les chauffe-eau solaires. Je ne suis pas certaine que ces travaux soient actuellement éligibles à l'éco-PTZ ; or seul l'éco-PTZ permet de financer le reste à charge. Les familles les plus modestes ne parviennent pas à boucler le budget avec les aides existantes ; seul l'éco-PTZ le leur permettrait.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 550.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	158
Nombre de suffrages exprimés	155
Majorité absolue	78
Pour l'adoption	55
contre	100

(L'amendement n° 550 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. François Piquemal, pour soutenir l'amendement n° 2477.

M. François Piquemal. Nous débattons du logement depuis une heure. Sur ce laps de temps, trois ménages ont été expulsés. En effet, depuis un an, trois ménages sont expulsés par la force publique toutes les heures, à cause de la loi scélérate de M. Guillaume Kasbarian et de Mme Aurora Bergé, inspirée par le Rassemblement national. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP.)*

La flambée des loyers est un autre facteur qui explique ces expulsions ; voilà pourquoi nous proposons le gel des loyers en 2026. Quelques chiffres : depuis 2021, par endroits, les loyers ont augmenté de 11 % ; dans certains quartiers de ma ville, ils explosent en une courbe exponentielle, surtout en l'absence d'expérimentation de l'encadrement des loyers. Dans un contexte de forte précarité et d'inflation, c'est une mesure de justice sociale, une mesure ambitieuse pour le pays et pour celles et ceux qui en ont besoin. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP.)*

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Très intéressant ! J'hésite à qualifier votre amendement d'oxymore ou d'euphémisme trompeur. Pour commencer, il évoque une taxe exceptionnelle ; cependant, dans notre pays, les taxes

exceptionnelles le restent rarement et tendent à devenir définitives. C'est en cela qu'il me semble s'agir d'un oxymore en devenir.

Vous proposez de fixer cette taxe sur les revenus tirés de la revalorisation du ou des loyers à 100 %, ce qui peut aboutir à un taux marginal d'imposition de 166 % lorsqu'on y ajoute 45 % d'IR, 17 % de prélèvements sociaux et éventuellement 4 % de CEHR. Accepter votre proposition, c'est, objectivement, tuer la base taxable. D'ailleurs, d'après mes souvenirs, dans *Le Triomphe de l'injustice*, Gabriel Zucman note qu'il peut être rationnel d'augmenter considérablement une taxe ou un impôt dans le but avoué de détruire la base taxable. On y est ! Cependant, si l'on taxe ces revenus à 100 %, les propriétaires risquent malheureusement de diminuer l'offre de logements sur marché, soit le contraire de ce que nous espérons tous. Nous voulons plus de logements ; votre proposition conduirait à en avoir moins.

Avis très défavorable.

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

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Vendredi, votre collègue Le Coq avait dit que certains amendements de La France insoumise servaient à envoyer des messages. Si j'ai parfois pu être un peu caricaturale dans mes réponses, c'est que je répondais à la caricature contenue dans vos amendements. On tient là un bon exemple d'un amendement caricatural. Je n'ai pas très bien compris le message que vous souhaitiez envoyer, sauf si vous voulez que les propriétaires arrêtent de louer.

Petit problème : l'indice de référence des loyers, publié chaque trimestre, recommande, pour les baux signés, une revalorisation de 0,87 % – on est loin des chiffres que vous avancez. Face à l'augmentation des charges et du coût de la vie, il est normal que les propriétaires puissent revaloriser les loyers. Si on taxe les revenus correspondants à 100 %, il n'y aura certes plus de revalorisation possible, mais plus de propriétaires ni de locataires non plus.

Mme Danielle Simonnet. Et les délinquants des loyers, ceux qui ne respectent pas la loi ?

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Par ailleurs, l'amendement est inconstitutionnel : notre loi fondamentale ne permet pas de taxer un revenu, quel qu'il soit, à 100 %. La rédaction proposée cherche à envoyer un message ; mais elle sera sans résultat.

Avis défavorable.

Mme Danielle Simonnet. Mais les 100 % ne s'appliqueraient qu'aux revenus illégaux, qui dérogeraient à la règle !

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

M. François Piquemal. Ce débat est intéressant en ce qu'il fait apparaître deux visions de la politique du logement. Vous dites que si on maîtrise les loyers – qu'on les régule, qu'on les encadre, voire qu'on les gèle en l'occurrence –, il n'y aura plus de logements en location. On se demande si on ne doit pas également s'attendre à voir une pluie de sauterelles ou une tornade s'abattre sur la France ! (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NFP.*)

Voilà des décennies que vous faites appel à ce procédé rhétorique. Pendant ce temps, on dérégule le marché du logement, on le laisse au privé et on autorise la spéculation locative. Résultat, les locataires n'arrivent plus à s'en sortir, ne

savent pas comment boucler les fins de mois ; les expulsions locatives battent des records ; l'accès à la petite propriété est contraint. Votre politique du logement est un échec sur toute la ligne, depuis des décennies. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP.*) Alors oui : introduire, en 2026, une mesure de justice sociale, ce n'est pas de la taxation ; c'est juste de l'ambition ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP.*)

M. le président. La parole est à M. Inaki Echaniz.

Mme Danielle Simonnet. Monsieur le président, je demande à intervenir depuis longtemps ! Quand allez-vous donner la parole aux femmes ?

M. Inaki Echaniz. Depuis vendredi soir, nous avons un débat intéressant sur le logement : nous avons abordé les moyens alloués au logement social, le marché du logement privé, la fiscalité. Les échanges entre les groupes permettent d'avancer dans la réflexion. Le seul groupe qui ne fait qu'accuser et dénoncer, sans rien proposer, c'est le Rassemblement national ! (*M. Pierre Pribetich applaudit. – Protestations sur les bancs des groupes RN et UDR.*) M. Falcon s'est contenté, en commission des affaires économiques, de proposer le rétablissement de l'APL accession – aide personnalisée au logement pour ceux qui accèdent à la propriété –, que nous défendons depuis 2022 ; mais son propre groupe a voté contre son amendement. Monsieur Falcon, un peu de cohérence : commencez à travailler et à formuler des propositions avant de dénoncer l'amateurisme des autres (*Mêmes mouvements*) ; car nous, nous agissons pour les Français, pour leur permettre de se loger de manière durable et abordable.

(*L'amendement n° 2477 n'est pas adopté.*)

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, pour un rappel au règlement.

M. Éric Coquerel, président de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Je me fonde sur l'article relatif à la bonne tenue des débats.

Je suis content que la ministre admette qu'elle peut être caricaturale ! Dans un article du *Parisien*, elle évoque l'URSS à propos de la taxe sur les multinationales. La référence est vintage ; et on découvre qu'en URSS, il y avait des multinationales... Qu'importe, ce n'est pas là-dessus que porte mon rappel au règlement !

Nous venons d'examiner vingt et un amendements en cinquante-six minutes. Pour terminer avant dimanche minuit, il faudrait en examiner vingt-deux à l'heure ; on y est presque, mais c'est serré. Je repose donc à la ministre la question que j'avais formulée vendredi dans un courrier adressé au ministre délégué chargé des relations avec le Parlement : le vote solennel sur la partie recettes du projet de loi de finances (PLF) étant fixé, par la conférence des présidents, au 24 novembre à 16 heures, soit presque vingt-quatre heures après la date limite prévue par la Constitution, je voudrais que le gouvernement confirme officiellement, d'une part, qu'il va reculer d'autant la transmission du texte au Sénat, et d'autre part, que nous pourrions utiliser la journée du 24 novembre pour terminer l'examen de cette partie si jamais nous n'avons pas fini dimanche à minuit. Certes, Mme la ministre nous a demandé d'attendre la conférence des présidents ; mais comme on n'en avait pas eu besoin pour

que le ministre chargé des relations avec le Parlement nous annonce, la semaine dernière, que nous ne siégerions pas le week-end, peut-être pourriez-vous, madame la ministre, lui demander de venir nous rassurer sur ce point ?

Par ailleurs, ce week-end, le gouvernement a réaffirmé qu'il n'était pas en train de rédiger les ordonnances. L'article 47, alinéa 3, s'agissant du PLF et l'article 47-1, alinéa 3, s'agissant du projet de loi de financement de la sécurité sociale (PLFSS), disposent certes que si le Parlement ne s'est pas prononcé dans un délai de soixante-dix jours dans le premier cas et de cinquante jours dans le second, le gouvernement peut mettre les projets en vigueur par ordonnance ; mais il s'agit d'une simple faculté et non d'une obligation. J'ai donc écrit aujourd'hui au premier ministre pour lui demander de s'engager, comme il l'avait fait pour le 49.3, à ne pas utiliser les ordonnances même si nous dépassons les délais. *(M. Emmanuel Fernandes applaudit.)*

Après l'article 12 (suite)

M. le président. La parole est à M. Aurélien Le Coq, pour soutenir l'amendement n° 2500.

M. Aurélien Le Coq. Cette année, les loyers annuels des logements sociaux devraient augmenter de 75 à 100 euros en moyenne. Ils avaient déjà crû de plus de 150 euros l'année dernière, et de plus de 200 euros celle qui l'a précédée. Parmi les 10 millions de Françaises et de Français qui vivent en HLM, un tiers se trouvent sous le seuil de pauvreté et un cinquième sont des familles monoparentales, qui connaissent des difficultés extrêmes – depuis l'année dernière, 350 000 personnes de plus sont passées sous le seuil de pauvreté du fait de la politique antipauvres de ce gouvernement.

L'effort de financement des logements sociaux doit arrêter de peser sur celles et ceux qui y habitent, d'autant que vous avez déjà diminué les allocations logement et que vous comptez désormais les geler. Nous proposons, pour l'année prochaine, le gel de l'intégralité des loyers dans l'ensemble des logements sociaux du pays. Pour financer nos logements sociaux, il faut mettre plus d'argent public au lieu de ponctionner les plus précaires ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP.)*

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. L'amendement participe de la même philosophie de taxation confiscatoire. *(Murmures sur les bancs du groupe LFI-NFP.)* Si l'on interdit les revalorisations annuelles de loyers dans le parc social en les soumettant à une taxation de 100 %, on aboutit à un taux marginal d'imposition de 166 %. Quel est le sens de cette proposition ?

M. Aurélien Le Coq. Organiser le gel des loyers !

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Elle n'a pas de sens économique, mais un sens idéologique et politique : vous voulez détruire la base taxable. *(Mme Élisabeth Martin s'exclame.)* Ce faisant, comme l'économie repose sur des comportements, vous obtiendrez un effet terrible d'éviction de logements à la location.

Au-delà de cette volonté de faire disparaître la base taxable, l'amendement souffre d'une autre confusion : vous voulez faire passer la sanction par une taxe ; mais les sanctions

doivent plutôt passer par des amendes. *(Mme Mathilde Feld s'exclame.)* Elles relèvent du domaine pénal, en aucune manière de la fiscalité.

Avis très défavorable.

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

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Depuis les années 1980, l'indice national de référence des loyers, calculé par l'Insee, fixe le plafond de hausse des loyers que chaque propriétaire ayant un bail en cours peut imposer à ses locataires. Le dernier indice, pour le troisième trimestre 2025, est en hausse de 0,87 % par rapport à celui du troisième trimestre 2024. Cette augmentation représente une possibilité et non une obligation.

M. Emeric Salmon. Eh oui !

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Les bailleurs sociaux, d'ailleurs, ne révisent pas systématiquement leurs loyers en fonction de l'indice de référence ; ils le font lorsqu'ils en ont besoin. C'est un plafond.

Mme Élisabeth Martin. Ce n'est pas vrai ! Vous prévoyez une baisse de 900 millions pour le logement social dans ce PLF ! *(Exclamations sur les bancs du groupe RN.)*

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Par ailleurs, nous avons eu un long débat sur la situation des bailleurs sociaux. Je vous ai dit que le gouvernement s'engageait à réviser l'effort qui leur serait demandé dans le cadre du PLF pour 2026 ; j'ai mentionné la somme de 500 millions d'euros, à répartir entre les différents outils à leur disposition – la réduction de loyer de solidarité (RLS), la Caisse de garantie du logement locatif social (CGLLS), le fonds national des aides à la pierre (Fnap), potentiellement les certificats d'économie d'énergie (C2E). J'ai par ailleurs souligné que le gouvernement pourrait aller plus loin si l'équilibre avec les dispositions votées sur le statut de bailleur privé est respecté : les plateaux de la balance de Roberval doivent être équilibrés et les sommes, rentrer dans notre équation budgétaire ; mais l'engagement du gouvernement est fort.

Changer entièrement, par amendement, l'équation économique de tous les bailleurs sociaux de France me semble démesuré et surtout contraire au droit qui, depuis les années 1980, fixe l'indice de référence des loyers comme un plafond de leur possible revalorisation. Avis défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Claire Lejeune.

Mme Claire Lejeune. Madame la ministre, pensez-vous sérieusement que les bailleurs sociaux de notre pays ont le choix de ne pas appliquer cette augmentation ? Cela fait des années que vous les sous-financez, qu'ils sont étouffés, n'ayant les moyens ni d'investir pour rénover les logements ni de se réfréner sur la revalorisation des loyers.

M. Emeric Salmon. S'ils ne peuvent pas s'en passer, pourquoi demandez-vous de geler les loyers ?

Mme Claire Lejeune. Le parc de logements sociaux est de plus en plus dégradé : les locataires, parmi les plus fragiles de notre pays, habitent des logements vétustes. Vous avez tous dû être interpellés dans vos circonscriptions par nos concitoyens qui se trouvent dans ce cas. Lorsque vous visitez ces logements, vous y trouvez de l'humidité aux murs, des portes et d'autres équipements qui ne sont pas réparés, des situations

d'insalubrité – tout cela car, à cause de vos politiques, les bailleurs sociaux n'ont pas les moyens de fournir aux locataires des logements de qualité.

Les revalorisations de loyer viennent aggraver la situation, sans parler des rattrapages de charges locatives de plusieurs centaines, voire plusieurs milliers d'euros. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NFP.*)

M. le président. Merci, madame Lejeune!

Mme Claire Lejeune. Qualifier la mesure proposée de confiscatoire est indécent : ce qui est confiscatoire, c'est ce que doivent payer les locataires de logements sociaux, en dépit de leur qualité... (*Le temps de parole étant écoulé, M. le président coupe le micro de l'oratrice. – Les députés du groupe LFI-NFP applaudissent cette dernière.*)

(*L'amendement n° 2500 n'est pas adopté.*)

M. le président. Sur l'amendement n° 2856, je suis saisi par le groupe Libertés, indépendants, outre-mer et territoires d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. François Piquemal, pour soutenir l'amendement n° 2497.

M. François Piquemal. Avant de vous présenter cet amendement de ma collègue Sophia Chikirou, j'aimerais dire que je trouve gonflé de la part du gouvernement de nous donner des leçons sur le logement public, alors qu'il est responsable de sa casse. Permettez-moi d'avoir une pensée pour les locataires du secteur HLM, mais aussi pour tous les travailleurs et travailleuses qui souffrent de vos politiques d'austérité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP.*)

L'année passée, seuls 49 000 logements publics ont été construits en France, soit le chiffre le plus bas jamais enregistré, alors que le nombre de ménages qui attendent un logement public a atteint le record de 2,7 millions. À ce rythme-là, il faudra un demi-siècle pour répondre à la demande, si tant est que les logements publics construits correspondent aux ressources des demandeurs.

L'un des impensés de notre débat, c'est la rente immobilière. Y a-t-il, ici, des personnes qui ont plus de dix logements? Levez la main! (*Exclamations sur divers bancs.*)

M. Vincent Descoeur. Il faut qu'il aille prendre l'air!

M. Erwan Balanant. Ceux qui vivent dans des logements sociaux, levez la main!

M. François Piquemal. C'est le cas de 2 % des bailleurs. Cet amendement de bon sens vise à les faire contribuer à l'effort national en matière de répartition du logement. J'espère que vous le voterez. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP.*)

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Cette fois-ci, vous souhaitez instaurer une taxe sur les multipropriétaires (« *Oui!* » sur les bancs du groupe LFI-NFP): 1 % des loyers bruts pour les propriétaires qui possèdent entre dix et dix-neuf logements, 4 % à partir de cinquante logements.

Première remarque : votre texte comporte une ambiguïté, puisque les logements conventionnés Anah, qui participent à l'action sociale, sont concernés, même si les loyers correspondants bénéficient d'un abattement de 50 % aux termes du IV.

Admettons ce point de contradiction, mais posons-nous la question de l'effet d'une taxation de 1 % sur les loyers.

M. Aurélien Le Coq. Quand on a plus de dix logements!

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Comme d'habitude, il y a toujours quelqu'un qui paie. C'est...

M. Inaki Echaniz. Nicolas!

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Nicolas, absolument. Celui qui habite le logement. Si vous instaurez une taxe de 1 % sur le loyer, le propriétaire la répercutera sur le montant du loyer qu'il perçoit. Ce sont donc les Nicolas qui habitent les logements qui vont la payer. Avis défavorable.

Mme Élixa Martin. N'importe quoi! Vous défendez toujours les intérêts des mêmes! C'est une honte!

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

Mme Amélie de Montchalin, ministre. J'ai bien compris que sur l'immobilier et le logement, La France insoumise avait un autre programme que le reste de l'hémicycle. Ce que vous proposez est totalement orthogonal à ce qui a été voté vendredi soir avec un large assentiment de la représentation nationale. Nous disons qu'il faut encourager la location privée et la construction neuve avec des loyers sociaux, intermédiaires et très sociaux. Le problème n'est pas que les gens soient multipropriétaires, mais qu'il n'y a pas assez de constructions. Or vous proposez une contribution annuelle sur les revenus locatifs bruts des multipropriétaires bailleurs de logements locatifs. Je rappelle qu'ils paient déjà des impôts.

Mme Élixa Martin. Heureusement!

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Ils en paient, suivant les dispositifs de fiscalité locale connus de tous, et bénéficient de réductions d'impôt quand ils s'engagent à appliquer des loyers intermédiaires, sociaux ou très sociaux. Vous dites : quand on loue et qu'on a plusieurs biens...

M. François Piquemal. Dix.

Mme Amélie de Montchalin, ministre. ...la taxe est rehaussée. En conséquence, soit les gens n'investiront plus, ne loueront plus, soit ils augmenteront les loyers dans les zones non soumises à encadrement. (*Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NFP.*) Votre proposition aboutit donc à l'inverse de votre objectif. Si l'on veut réformer la politique du logement, on fait des choses cohérentes. Cette mesure-là n'est pas cohérente avec ce que la majorité de cette assemblée a voté vendredi. Avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Inaki Echaniz.

M. Inaki Echaniz. Je prolonge les propos de mon collègue François Piquemal sur la nécessité d'abonder les fonds pour les bailleurs sociaux. Il a expliqué que l'année dernière, seuls 49 000 logements neufs avaient été produits, du fait des ponctions – notamment de la RLS – sur les bailleurs sociaux. Cependant, la baisse de la RLS que nous avons décidée l'an dernier – elle est passée de 1,3 à 1,1 milliard – a porté ses fruits, madame la ministre. Beaucoup considèrent que la RLS n'est pas nécessairement le bon outil. On l'a

baissée de 200 millions et on atteint aujourd'hui les 120 000 logements produits. Je ne peux donc que vous encourager à accepter le compromis qui a été trouvé en commission des finances et à baisser la RLS à 900 millions pour relancer la production et la rénovation de logements sociaux.

Ensuite, ce que propose le collègue Piquemal n'est pas forcément en contradiction avec le dispositif que nous avons voté vendredi soir, car nous avons limité celui-ci à deux logements. Même si je ne suis pas d'accord sur tous les paramètres de son amendement, notre collègue pose l'importante question de la concentration de la détention immobilière. Il faut pouvoir l'aborder sans tabou, sans être taxé...

M. Emeric Salmon. Suspecté. Taxer n'est pas le bon mot !

M. Inaki Echaniz. ...d'antipropriétarisme. L'accès à la propriété pour toutes et tous est une vraie question.

M. le président. La parole est à M. Frédéric Falcon.

M. Frédéric Falcon. Nous avons un avant-goût de ce que serait la France, en matière de propriété, si elle était gouvernée par LFI et par le Parti socialiste mélenchonisé par M. Echaniz. (*Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NFP.*)

M. Inaki Echaniz. Mais tu proposes quoi ? Vous ne proposez rien !

M. Frédéric Falcon. Tout est bon pour écraser les propriétaires afin de transférer la propriété privée, détenue par quelques multipropriétaires, vers les grandes foncières publiques et les grands bailleurs sociaux. D'ailleurs, vous ne vous en cachez même plus, chers collègues socialistes : M. Grégoire, à Paris, le dit très bien.

M. Inaki Echaniz. Le maire de Paris, oui ! Bravo !

M. Frédéric Falcon. On impose d'abord d'intenables contraintes de DPE, pour pouvoir racheter avantageusement des logements qui ne valent plus rien sur le marché parce que vos contraintes les ont artificiellement décotés. Ensuite, vous imposez des contraintes fiscales de plus en plus fortes pour obliger les propriétaires à vendre. Dans ces grandes villes que vous gérez, l'idée n'est plus d'avoir 30 % de logements sociaux, mais 50 %, comme c'est l'objectif à Paris avec les communistes. Ce n'est plus possible : vous êtes vraiment des bolcheviks. (*Applaudissements sur les bancs des groupes RN et UDR.*)

M. le président. Je vous rappelle que lorsqu'on prend la parole, on s'adresse à la présidence, et qu'une provocation peut entraîner un rappel au règlement pour mise en cause personnelle, voire des sanctions. Attention donc à ne pas vous livrer à des provocations inutiles.

M. Emeric Salmon. Depuis quand l'emploi de « bolchevik » est-il une provocation ?

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à M. Inaki Echaniz, pour un rappel au règlement.

M. Inaki Echaniz. Pour mise en cause personnelle, non pas de ma personne, mais de M. Emmanuel Grégoire, qui est absent et qui, je l'espère, est le futur maire de Paris. (*Vives exclamations sur les bancs des groupes RN et UDR.*)

M. Kévin Pfeffer. Assieds-toi !

M. le président. Ce n'est pas un rappel au règlement. Il n'est pas là.

M. Christophe Proença. Il a pourtant le droit de répondre !

Après l'article 12 (suite)

(L'amendement n° 2497 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 2856.

M. Charles de Courson. Cet amendement vise à attirer l'attention de nos concitoyens sur la situation spécifique de nos cinq départements et régions d'outre-mer (Drom). Ils souffrent d'une vacance considérable de leur parc de logements, 120 000 logements y étant extrêmement dégradés. La Martinique et la Guadeloupe ont le taux de vacance le plus élevé de tous les départements français. Or comme ils sont en zone tendue, les acquisitions-rénovations ne sont pas éligibles au PTZ. L'objet de cet amendement est de les y rendre éligibles de façon à réduire la vacance.

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. M. de Courson a raison sur le fond. La situation de certains départements d'outre-mer en matière de logement est non seulement particulière, mais préoccupante. C'est précisément pourquoi il existe des dispositifs d'aides spécifiques, mais c'est aussi pourquoi le PTZ a été réformé en 2024 avec une hausse des plafonds de ressources, de la quotité prise en charge pour les plus modestes et l'ajout d'une quatrième tranche de revenus. En 2025, le PTZ est étendu aux maisons individuelles neuves sur tout le territoire. En fait, le PTZ dans l'ancien n'a été admis dans les zones tendues que pendant deux années, en 2016 et 2017.

J'entends vos préoccupations, mais je donnerai un avis défavorable, car de nombreux dispositifs d'aide existent déjà.

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

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Monsieur de Courson, cet amendement que vous défendez au nom de votre collègue Olivier Serva est important. Nous n'avons pas prévu de modifier le zonage du PTZ dans l'ancien avec conditions de travaux. Or vous souhaitez étendre celui-ci aux Drom du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2027. D'une part, cette mesure a un coût, alors que nous avons déjà fait un effort budgétaire conséquent en ouvrant le PTZ dans le neuf à tous les logements individuels et collectifs sur l'ensemble du territoire. D'autre part, nous venons de voter la reconduction du dispositif dit Louwagie, qui s'applique à l'ensemble du territoire et dont je souhaite renforcer l'efficacité. Et nous avons longuement discuté, à l'article 7, d'un certain nombre d'extensions. L'outre-mer bénéficie déjà de nombreux dispositifs spécifiques pour le logement intermédiaire, le logement social ou la location-accession à la propriété immobilière.

Il me semble donc que le cadre est assez généreux, qu'il a été revu pour être plus lisible et que beaucoup de travaux ont été menés au cours des deux dernières années. Pour inciter à construire et à rénover dans les outre-mer et sur l'ensemble du territoire, mieux vaut stabiliser les dispositifs existants, notamment celui proposé par Mme Louwagie il y a

quelques mois, et assurer leur bon fonctionnement plutôt que d'opérer un changement de zonage aux multiples conséquences. Demande de retrait ou avis défavorable.

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

M. Charles de Courson. Nos cinq Drom sont dans une situation particulière. Ils sont tous en zone tendue, mais ce sont eux qui ont les taux de vacance les plus élevés et dans un habitat insalubre, très dégradé. L'extension que nous proposons concerne 120 000 logements. Cela ne me paraît pas excessif, sachant que les dispositifs existants ne permettront pas de résorber ce taux de vacance qui est parmi les plus élevés de France, tant en Martinique qu'en Guadeloupe. Mes chers collègues, soyons empiriques et adaptons la réglementation française aux spécificités de nos cinq Drom !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2856.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	169
Nombre de suffrages exprimés	153
Majorité absolue	77
Pour l'adoption	133
contre	20

(L'amendement n° 2856 est adopté.)

Article 13

M. le président. La parole est à M. Eddy Casterman.

M. Eddy Casterman. Dans ce projet de loi de finances, le gouvernement choisit encore une fois la voie punitive en durcissant le malus automobile sous couvert d'écologie. Le principe paraît simple, sinon simpliste : plus un véhicule émet ou pèse, plus il est taxé. Mais dans la réalité, cette politique pénalise des usagers pour lesquels la voiture reste indispensable, faute de solutions alternatives et concrètes, et frappe de plein fouet les familles nombreuses, les artisans et les habitants des zones rurales, c'est-à-dire ceux pour qui la voiture est une nécessité et non un luxe.

Cet article 13 s'inscrit dans la trajectoire du pacte vert pour l'Europe et dans l'interdiction programmée des moteurs thermiques en 2035. Or cette orientation vacille déjà. L'Allemagne et l'Italie ont obtenu sa réévaluation, conscientes de l'impact industriel colossal qu'elle implique.

Il n'y a que le gouvernement français et ses directeurs de conscience écologistes et Insoumis pour ne pas comprendre que nous avons changé d'époque, pour menacer 800 000 emplois et faire encore les poches des classes moyennes, alors que notre production automobile a chuté de près de 2 millions de véhicules depuis 2019.

Aujourd'hui, plus de 30 % des véhicules neufs se retrouvent pénalisés. Le prix moyen d'un véhicule neuf dépasse 28 000 euros, tandis que l'âge moyen du parc français atteint 11 ans – un record. Plus on alourdit la fiscalité, moins les véhicules sont renouvelés.

Dans un secteur qui doit financer sa propre transition technologique et alors que la concurrence mondiale s'intensifie, réduire la demande intérieure par un malus toujours plus lourd fragilise encore la capacité d'investissement et l'activité des sites industriels.

Pour les Français, c'est la double peine : on taxe la voiture thermique, et maintenant la voiture hybride, sans proposer de solutions alternatives abordables ou réalistes. On matraque des automobilistes qui n'ont pas le choix – commerçants, artisans, agriculteurs, habitants de la ruralité –, au nom d'un dogme écologique hors sol.

Nous demandons l'arrêt de la hausse des malus. Il s'agit d'adopter une trajectoire qui concilie transition, cohérence économique et stabilité industrielle au lieu d'aggraver une pression fiscale déjà difficilement soutenable. Pour toutes ces raisons, nous voterons la suppression de cet article. *(Applaudissements sur les bancs du groupe RN.)*

M. le président. La parole est à Mme Aurélie Trouvé.

Mme Aurélie Trouvé. S'il y a bien un parti qui n'a pas compris que nous avions changé d'époque, c'est le Rassemblement national ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP.)* Oui, le changement climatique, ça existe. Ça provoque même des dégâts considérables ! Et la COP30 risque hélas de s'achever sur un échec patent.

Nous défendrons toute augmentation de la fiscalité qui incite à la conversion vers des petites voitures électriques. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NFP.)* Les voitures individuelles sont à elles seules responsables de 20 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) de la France.

L'industrie automobile française traverse une grave crise.

Mme Marine Le Pen. C'est vrai !

M. Thierry Tesson. C'est à cause de vous !

Mme Aurélie Trouvé. Elle est en train de loupier le coche de la conversion écologique et accuse un décrochage technologique majeur vis-à-vis d'autres industries nationales, notamment celles de grandes puissances comme la Chine.

Le gouvernement macroniste fait preuve d'une très grande hypocrisie, lui qui n'a cessé de diminuer les aides aux voitures propres ! Vous ne voulez pas recourir à des taxes supplémentaires et vous détruisez les solutions alternatives à la voiture, en l'occurrence les transports en commun.

M. Thierry Tesson. C'est vraiment l'hôpital qui se moque de la charité !

Mme Aurélie Trouvé. Le président de la République était censé être le président du « *Make our planet great again* ». En réalité, il est le président qui détruit le réseau ferroviaire et contraint les gens à prendre leur voiture individuelle. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LFI-NFP.)*

La présidente de la région Île-de-France, Valérie Pécresse, est en train d'affaiblir considérablement le réseau du RER et du métro. C'est en tant que députée de Seine-Saint-Denis que je le dis. *(Mêmes mouvements.)*

Aucune solution ne sera véritablement viable tant qu'elle fera l'économie d'une protection supplémentaire de notre industrie automobile en crise. En la matière, les gouvernements macronistes ont une très grande responsabilité. Nous

devons obliger les entreprises à composer leurs flottes de voitures locales, propres et de petit gabarit. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LFI-NFP.*)

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. L'automobile est la quatrième source de gaz à effet de serre dans le monde. En France, c'est presque 25 % des émissions qui sont le fait des transports.

Depuis 2020, le gouvernement accentue la pression sur les véhicules thermiques en durcissant à la fois le malus CO₂ et le malus poids. Dans le projet de loi de finances pour 2026, il poursuit dans cette logique : renforcer le signal prix, inciter à l'électrique et pénaliser le thermique.

Longtemps soutenu par les achats des particuliers – 58 % de la consommation en 2023 et 2024 –, le marché des voitures 100 % électriques est, depuis le début de l'année 2025, principalement soutenu par les personnes morales. Les entreprises concentrent désormais 59 % des achats de véhicules électriques ; un pic de 68 % a même été atteint au mois de mai.

Je profite de cette intervention pour remercier la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de nous avoir confié, à Jean-Marie Fiévet et moi-même, une mission flash sur le verdissement des flottes automobiles, dont on voit bien l'intérêt pour l'ensemble du secteur.

Court-circuitant nos propositions, le gouvernement avait défendu un bel oxymore : une taxe incitative. Mme la ministre pourra peut-être nous en dire plus à ce sujet.

Les véhicules d'entreprise représentent 15 % du parc automobile français, mais 42 % des véhicules électriques en circulation. Il est donc intéressant d'encourager le verdissement des flottes automobiles. D'ailleurs, 55 % des entreprises qui ont franchi le pas de l'électrification déclarent souhaiter la poursuivre.

On le sait, le verdissement dépend surtout d'incitations économiques. Madame la ministre, que comptez-vous faire pour soutenir la confiance des acheteurs, souvent sapée par des changements de règles et de seuils, mais aussi pour les inciter plutôt que les contraindre ?

M. le président. La parole est à M. Corentin Le Fur.

M. Corentin Le Fur. Le groupe Droite républicaine est très opposé à ce nouveau durcissement du malus automobile.

Au départ, les critères d'un malus sont assez stricts et s'appliquent à peu de véhicules. Année après année, ils sont assouplis, tandis que les malus sur le CO₂ ou sur le poids sont durcis, si bien qu'ils finissent par concerner un grand nombre de véhicules et donc de Français. Voilà le problème de ces mécanismes !

Les malus sont très injustes. Ils pénalisent en premier lieu ceux de nos compatriotes qui vivent en zone rurale et n'ont pas de solution alternative à la voiture. Je pense à des ouvriers de ma circonscription, qui embauchent à 4 heures du matin et n'ont d'autre choix que d'aller bosser en voiture.

Les véhicules étant de plus en plus chers et de plus en plus lourds, les malus devraient toucher un nombre toujours croissant de Français. Les classes moyennes sont les premières

pénalisées. Pas éligibles au leasing social, plus éligibles à la prime à la conversion, elles n'ont pas d'autre choix que d'acheter des voitures ciblées par le malus.

Le malus CO₂ est une mesure anti-pouvoir d'achat et anti-France rurale. Elle doit être revue.

Nous sommes tous conscients de la nécessité de rouler avec des véhicules moins polluants et d'améliorer la qualité de l'air. Les constructeurs doivent évidemment répondre à ces enjeux. Mais le malus, s'il ne profite pas aux classes moyennes et aux habitants des zones rurales, n'est pas la bonne solution.

Nous nous opposerons à cet article.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Raux.

M. Jean-Claude Raux. Nous en venons à l'article 13, qui porte sur la taxation des véhicules les plus polluants. Son ambition est modeste, mais il contient deux avancées qu'il faut reconnaître.

Il tend d'abord à supprimer un dispositif qui permet aux entreprises d'échapper à l'impôt lorsqu'elles achètent des camions fonctionnant au gaz ou au biocarburant B100. Soyons clairs, ce dispositif offrait un énième cadeau au lobby des carburants fossiles et à la FNSEA d'Arnaud Rousseau.

Plutôt que d'attendre 2027, faisons ce que vous prévoyez de toute façon de faire : supprimons maintenant cet avantage fiscal coûteux, injustifié et néfaste pour le climat.

Ensuite, l'article tend à augmenter progressivement la fiscalité appliquée aux véhicules polluants. C'est exactement ce que devrait faire une véritable planification écologique : fixer une trajectoire claire, prévisible, qui accompagne les acteurs. Toutefois, une incohérence majeure demeure : rien sur le malus poids !

Le Fonds mondial pour la nature (WWF) a pourtant démontré qu'un durcissement sensible du malus appliqué aux SUV pourrait rapporter près de 1,5 milliard d'euros – de quoi financer les transports en commun, le plan Vélo ou encore le leasing social !

La fabrication d'un SUV requiert plus de matériaux et de métaux critiques que celle d'un autre véhicule. Par conséquent, elle amoindrit notre souveraineté. Les SUV polluent davantage l'air, émettent plus de gaz à effet de serre et sont davantage impliqués dans les accidents de la route. Notre fiscalité doit être cohérente avec cette réalité.

Les masques devraient tomber rapidement : l'extrême droite et la droite vont-elles à nouveau défendre les SUV, souvent fabriqués à l'étranger, au détriment de la filière automobile française ?

M. Hervé de Lépinau. On défendra surtout les Français normaux !

M. Jean-Claude Raux. Bien sûr, nous allons encore entendre parler d'écologie punitive, de matraquage fiscal, de fiscalité outrancière.

M. Hervé de Lépinau. Exactement !

M. Jean-Claude Raux. Mais en fin de compte, nous verrons qui protège les propriétaires de gros bolides au détriment des finances publiques. (*Applaudissements sur les bancs du groupe EcoS. – Exclamations sur les bancs du groupe RN.*)

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

Mme Amélie de Montchalin, ministre. À l'issue des nombreuses consultations qu'il a menées, le gouvernement a décidé de déposer un amendement à l'article 13 pour supprimer la disposition qui suscite le plus de questions : l'aggravation d'un point du malus CO₂ en 2028 et donc la trajectoire de baisse des émissions.

L'amendement n° 4032 vise donc à supprimer les dispositions relatives à l'évolution du malus, pour que nous nous en tenions aux dispositions votées l'année dernière, lesquelles s'appliqueront jusqu'en 2027.

L'article 13 comporte quatre dispositions. La première, très attendue par les PME, tend à uniformiser les modes de calcul retenus par l'administration pour encourager la conversion des véhicules utilitaires et des poids lourds vers l'électrique. Il s'agit d'inciter à verdir les flottes et de mettre en cohérence l'action administrative – notamment la délivrance des cartes grises – avec les enjeux fiscaux.

L'an dernier, nous avons créé une taxe annuelle incitative sur l'acquisition, par les entreprises, de véhicules légers à faibles émissions. Cette taxe est incitative, car elle ne s'applique pas aux véhicules dont l'éco-score est satisfaisant, mais renchérit le prix de ceux dont la note est mauvaise.

L'éco-score est bon quand le véhicule considéré est produit en Europe et meilleur quand il est produit en France.

Je sais les députés du RN toujours très vigilants à la territorialisation de la production industrielle.

Mme Alma Dufour et M. Bastien Lachaud. Dans le discours seulement ! En vrai, ils s'en fichent !

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Mon propos s'adresse à tous, quand bien même l'argument est souvent avancé par les députés du Rassemblement national.

La taxe incitative a produit des résultats : la majorité des véhicules d'entreprises sont désormais produits en Europe. Nous souhaitons la conserver et même – c'est la deuxième disposition de l'article – l'étendre aux véhicules utilitaires légers (VUL) électriques : c'est une décision qu'attendent le secteur de la logistique et les PME.

La taxe incitative a donc eu des effets très positifs et pourrait contribuer au développement d'un marché du véhicule électrique d'occasion – le marché des véhicules d'occasion est traditionnellement alimenté par les entreprises. Faciliter l'achat de véhicules utilitaires électriques d'occasion profitera aux très petites, petites et moyennes entreprises, les TPE-PME.

L'article 13 tend également à maintenir le suramortissement applicable aux poids lourds électriques ou équipés d'un moteur hydrogène. Nous nous mettrons ainsi en conformité avec la trajectoire de nos voisins européens – la Pologne, l'Espagne et l'Italie.

La quatrième disposition de l'article est donc celle qui fait le plus débat. Par l'amendement n° 4032, le gouvernement propose donc de retirer et de réécrire l'article. Cette disposition revenait à abaisser de 5 grammes de CO₂ par kilomètre la norme d'émission au-delà de laquelle le malus s'applique.

En 2021, cette norme était de 108 grammes de CO₂ par kilomètre. Elle a été progressivement abaissée à 93 grammes en 2024, puis à 5 grammes de moins en 2025, et doit l'être

d'autant en 2026. L'an dernier, vous avez voté une nouvelle diminution de 5 grammes en 2027 et nous vous soumettions, avec l'article 13, une nouvelle baisse de 5 grammes en 2028.

Le gouvernement vous propose de renoncer à la baisse prévue en 2028 et de s'en tenir à la trajectoire votée l'année dernière. Ainsi, l'application de l'article 13 n'aura pas pour effet de durcir le malus, mais seulement d'encourager le verdissement des flottes d'entreprises, de maintenir le suramortissement des poids lourds et d'encourager la conversion des véhicules utilitaires – l'une des priorités des TPE et PME de France.

Pourquoi le gouvernement propose-t-il cet ajustement ? Parce qu'il vous a écoutés, parce qu'il voit bien que le prolongement d'un an de la trajectoire du malus ne fait pas consensus et parce qu'il tient beaucoup à répondre favorablement à la demande de la Confédération des petites et moyennes entreprises (CPME), du Medef et de nombreux acteurs économiques, qui attendent que les trois premières dispositions de l'article – plus particulièrement les deux premières – soient votées.

La suppression d'articles touffus est souvent justifiée par une seule des mesures qu'il contient. Nous ne voulions pas que la dernière mesure détermine le sort des trois premières, et c'est pour cette raison que nous avons déposé l'amendement n° 4032.

Nous vous proposons donc de ne pas supprimer l'article, mais de discuter de sa nouvelle version.

M. le président. Sur l'amendement n° 113 et les amendements identiques, je suis saisi par les groupes Ensemble pour la République et Droite républicaine de demandes de scrutin public.

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

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul, pour un rappel au règlement.

M. Gérard Leseul. Au titre de l'article 100, alinéa 2. Mme la ministre vient de faire une annonce importante sur la réécriture de l'article 13. Nous ne disposons pas de l'amendement concerné. Je demande donc une suspension de séance pour que nous puissions en prendre connaissance.

M. le président. Vous n'avez pas la délégation ; c'est Mme Mercier qui en dispose.

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Je demande une suspension de séance.

M. le président. Pendant la suspension de séance, je souhaite voir les présidents de groupe ou leurs représentants.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

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

M. le président. La séance est reprise.

Article 13 (suite)

M. le président. Chers collègues, je vous rappelle que la conférence des présidents a décidé qu'il pourrait être fait application de l'article 100, alinéa 5, du règlement permettant de donner la parole à un seul orateur par groupe pour défendre des amendements identiques déposés par plusieurs députés du même groupe. Nous adoptons cette règle avec votre accord.

Je suis saisi de dix amendements identiques, n^{os} 113, 187, 204, 272, 380, 400, 765, 1251, 3045 et 3634, tendant à supprimer l'article 13.

La parole est à M. Kévin Mauvieux, pour soutenir les amendements identiques n^{os} 113 et 204.

M. Kévin Mauvieux. Ils tendent à supprimer le dispositif prévu à l'article 13, qui vise à augmenter massivement le malus sur les véhicules pour les particuliers,...

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Il n'y a pas de malus !

M. Kévin Mauvieux. ...les entreprises et les associations. Les hausses de malus, sous couvert d'écologie, asphyxient la France. Les malus asphyxient le pouvoir d'achat des Français qui ont absolument besoin de véhicules pour circuler. Je suis élu dans une circonscription rurale : de Pont-Audemer à Bernay, les véhicules sont nécessaires pour aller travailler, déposer les enfants à l'école ou se soigner. Les malus étouffent également les entreprises et les associations qui possèdent des flottes de véhicules et qui ne pourront pas toutes – en particulier les TPE – faire face à leur augmentation de la même manière que certaines grosses entreprises. Ils asphyxient aussi le secteur automobile, car chaque nouveau malus et chacune des augmentations de ceux qui existent déjà pénalise le secteur automobile français au profit – malheureusement – du secteur automobile chinois, qui nous inonde de véhicules. Enfin, vous ne le voyez peut-être pas venir, mais avec votre écologie punitive, vous êtes en train d'asphyxier l'écologie elle-même : les Français sont prêts à faire attention à la planète, mais en les punissant matin, midi et soir, vous vous les mettez à dos et vous ne sauverez pas la planète. *(Applaudissements sur les bancs du groupe RN.)*

M. le président. La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir les amendements identiques n^{os} 187, 272, 380, 400, 765, 3045 et 3634.

Mme Marie-Christine Dalloz. Non seulement l'article 13 durcit le malus automobile mais, du fait de la modification de certaines normes, il l'élargit à des véhicules beaucoup plus nombreux, ce qui est un vrai problème. Pour le groupe Droite républicaine, ça suffit. La filière automobile était l'un des fleurons de l'industrie française, mais vous la mettez à mal depuis des années. Dans les territoires ruraux, nos concitoyens n'ont pas le choix : il n'y a pas de bus ou de métro ; ils n'ont aucun autre moyen de transport. Laissez au moins à nos concitoyens la capacité de circuler avec leur véhicule. Surtout, arrêtez de fragiliser une filière économique qui rencontre déjà de vraies difficultés, au lieu de proposer après coup – et trop tard – des aides pour compenser les pertes du secteur automobile. Il faut supprimer l'article 13 ; telle est la volonté du groupe Droite républicaine.

M. Vincent Descoeur. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Maxime Michelet, pour soutenir l'amendement n^o 1251.

M. Maxime Michelet. Cet amendement, déposé par le président Ciotti et les députés du groupe UDR, vise à supprimer l'article 13, qui conduit à une hausse généralisée de la fiscalité automobile. Cet article s'inscrit dans une méthode politique qui manque cruellement d'imagination et qui consiste à traiter tout problème par la taxe, et toujours par la taxe.

La hausse du malus frapperait particulièrement les habitants de nos campagnes, et les familles rurales, pour qui la voiture n'est pas un luxe, mais une nécessité. Elle toucherait également les classes les plus modestes. Enfin, elle fragiliserait évidemment notre industrie automobile, qui n'a pas besoin de cela.

Au sein du groupe UDR, nous nous opposons à cette écologie punitive, qui considère les automobilistes français comme d'éternelles vaches à lait pour un budget en déshérence. Nous refusons donc cette hausse du malus supposément écologique. *(Applaudissements sur quelques bancs des groupes UDR et RN.)*

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Avis défavorable. La commission a rejeté les amendements de suppression. Bien qu'étant moi-même signataire de l'un de ces amendements, j'attire l'attention de l'Assemblée sur l'amendement du gouvernement qui vient d'être déposé. C'est un amendement de repli qui n'est pas inintéressant et qu'il nous faut lire avec attention.

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

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Je tiens à mettre fin aux fausses informations qui circulent : le gouvernement n'a pas l'intention d'appliquer un malus aux véhicules d'occasion – cela reviendrait en fait à une double taxation. Je le dis, parce que j'ai vu pulluler toutes sortes d'articles qui propageaient cette rumeur. Une mesure concernant les véhicules des diplomates avait été prévue, mais elle a été évacuée du texte.

Ensuite, la suppression de l'article 13 n'entraînerait pas la suppression du malus. Quand on écoute certains, on a l'impression que ce serait le cas. Si vous voulez supprimer le malus, attendez plutôt de voter sur les amendements portant article additionnel après l'article 13, qui tendent à réviser le droit existant.

M. Paul Midy. Très bien !

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Dans sa version réécrite par l'amendement du gouvernement, l'article 13 ne durcit pas le malus. Initialement, il prévoyait quatre dispositions. La première portait sur la puissance administrative des utilitaires – conformément à une demande des TPE-PME –, la deuxième, sur les flottes de véhicules, afin d'inciter les TPE-PME à acheter des utilitaires produits en Europe. La troisième visait à poursuivre le suramortissement des poids lourds électriques et à hydrogène, ce qui était également une demande des TPE-PME ; la quatrième, enfin, prévoyait la prolongation d'une année, soit jusqu'à fin 2028, de la trajectoire du malus. Cette mesure ne faisant pas consensus, l'amendement du gouvernement propose de la supprimer.

Si vous supprimez l'article 13, vous ne toucherez en rien au malus existant, qui ne sera ni réduit ni supprimé. En revanche, si nous continuons la discussion, vous pourrez voter des mesures positives pour les TPE-PME et nos entreprises. J'entends beaucoup de gens dire que nous devons faire

des choses pour les entreprises. L'amendement du gouvernement tend à conserver les mesures incitatives et à supprimer celle qui ne fait pas consensus, ce que je comprends.

Madame Dalloz, vous dites qu'il y aura un durcissement du malus.

Mme Marie-Christine Dalloz. Un durcissement énorme !

Mme Amélie de Montchalin, ministre. L'amendement du gouvernement tend précisément à supprimer celui-ci. Quant à l'élargissement du malus, j'ai bien regardé : rien de tel n'est prévu. Le malus ne concernera pas plus d'acteurs en 2026 qu'en 2025. Là aussi, je pense qu'il faut être très clair, sinon on en arrive à croire des choses qui ne sont pas justes.

Vous comprenez donc que je vous recommande de ne pas supprimer l'article 13 et de continuer les débats. L'amendement de repli que nous proposons correspond à ce que demandent les entreprises, les TPE-PME et l'industrie automobile, tout en supprimant la mesure irritante pour une partie de l'hémicycle. Nous ne gardons que ce qui peut faire l'objet d'un consensus. Ne supprimez donc pas l'article.

M. Paul Midy. C'est très clair !

M. le président. La parole est à Mme Alma Dufour.

Mme Alma Dufour. Je suis absolument atterrée par ces articles de suppression qui émanent d'un camp qui se dit proche des entreprises et favorable au made in France. Je ne suis pas sûre que vous ayez bien compris ce que vous proposez : ces amendements, s'ils sont votés, supprimeront des dizaines de milliers d'emplois en France ! *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LFI-NFP.)*

Pour une fois, je suis d'accord avec ce que le gouvernement propose pour l'industrie automobile. Vous n'y connaissez tellement rien, vous ne voyez tellement pas plus loin que le bout de vos préjugés, que vous ne comprenez pas que les délocalisations dans le thermique ont déjà eu lieu ! C'était il y a quinze ans ! *(Exclamations sur les bancs des groupes RN et UDR. – Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP.)* Et si le prix des véhicules explose, c'est à cause de la stratégie des constructeurs, pas des malus sur les véhicules, qui n'ont rien à voir avec cet article, comme l'a dit Mme la ministre !

Ici, il s'agit du verdissement des flottes.

M. Hervé de Lépinau. Il n'y a qu'à les peindre en vert !

Mme Alma Dufour. Il faut obliger les entreprises à acheter des véhicules électriques made in France ou made in Europe. Vous n'avez toujours pas compris ça ! Retirez donc vos amendements de suppression ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP.)*

Mme Marie-Christine Dalloz. On avait des filières d'excellence ! Maintenant, on achète chinois !

M. le président. La parole est à Mme Sandrine Le Feur.

Mme Sandrine Le Feur. Le malus n'est pas une contrainte. C'est un levier essentiel pour réussir la transition automobile : il envoie un signal clair et prévisible, qui permet à nos entreprises d'investir, d'innover et de rester compétitives, dans une industrie mondiale où la course aux véhicules propres est déjà lancée.

Si nous renonçons à cet outil, nous affaiblirons nos constructeurs au lieu de les accompagner. En effet, le malus oriente la demande vers les véhicules moins polluants, soutient nos filières industrielles et protège à long terme le pouvoir d'achat des ménages, avec des véhicules plus économiques à l'usage.

La transition ne se subit pas, elle se construit. Le malus est l'un des instruments qui nous permettent de la réussir. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe EPR.)*

M. le président. La parole est à Mme Edwige Diaz.

Mme Edwige Diaz. Nous retirons les amendements n^{os} 113 et 204, pour continuer la discussion sur le sujet.

(Les amendements identiques n^{os} 113 et 204 sont retirés.)

M. le président. Je mets aux voix les amendements n^o 187 et identiques.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	203
Nombre de suffrages exprimés	133
Majorité absolue	67
Pour l'adoption	20
contre	113

(Les amendements identiques n^{os} 187, 272, 380, 400, 765, 1251, 3045 et 3634 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de six amendements identiques, n^{os} 286, 386, 669, 1023, 1811 et 3554, qui seront examinés selon la même procédure, c'est-à-dire avec une unique défense d'amendement par groupe.

La parole est à M. Eddy Casterman, pour soutenir les amendements n^{os} 286 et 1811.

M. Eddy Casterman. En 2025, la loi disposait que les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition pouvaient pratiquer une déduction allant jusqu'à 40 % pour des véhicules de 3,5 tonnes ou plus, en fonction de la date d'acquisition du véhicule, qui pouvait s'étaler jusqu'en 2030.

Le projet de loi de finances se retire de cet engagement et abaisse la date d'acquisition du véhicule à 2026. L'acquisition d'un véhicule neuf avec une technologie moins polluante représente un investissement très important pour les routiers. Cet investissement ne peut être réalisé qu'en étant accompagné. Nous proposons donc de revenir à ce qui a été voté l'année dernière, afin de garantir plus de stabilité et de visibilité à nos entreprises.

M. le président. La parole est à M. Nicolas Ray, pour soutenir l'amendement n^o 3554 et les amendements n^{os} 386 et 1023.

M. Nicolas Ray. Ils visent à supprimer les alinéas 1 à 3 de cet article, afin de maintenir le calendrier actuel du dispositif de suramortissement, qui permet aux entreprises de pratiquer une déduction de leur résultat imposable pour compenser le surcoût des véhicules propres.

Vous voulez avancer la fin du dispositif au 31 décembre 2026, au lieu du 31 décembre 2030 initialement prévu. Or il s'agit d'un dispositif utile pour inciter nos entreprises à verdifier leurs flottes de véhicules. Ces trois alinéas modifieraient encore les règles en matière de fiscalité, alors que nous avons vraiment besoin de stabilité en la matière. Je vous invite donc à les supprimer.

M. le président. La parole est à Mme Lise Magnier, pour soutenir l'amendement n° 669.

Mme Lise Magnier. Je le retire au profit de l'amendement du gouvernement.

(L'amendement n° 669 est retiré.)

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. La commission a adopté ces amendements.

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

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Je comprends que vous parlez uniquement de la disposition relative aux poids lourds. Le suramortissement est étendu non seulement aux véhicules électriques et à hydrogène, mais aussi aux poids lourds qui roulent au gaz et au biogaz, ainsi qu'au B100 et à l'ED95.

Nous sommes dans un régime européen : il ne serait pas complètement inutile d'harmoniser nos règles avec celles de nos voisins, comme le prévoit l'amendement du gouvernement. Imaginons qu'une entreprise internationale achète un poids lourd en France. Pour cela, elle bénéficie du suramortissement. Si, ensuite, cette entreprise décide d'utiliser le poids lourd dans des pays où ces aides n'existent pas – nos voisins européens ne subventionnent que l'électrique et l'hydrogène –, cela revient à faire tourner les camions au gaz et au biogaz de toute l'Europe avec l'argent public français.

Je n'ai aucun problème à dire que ces filières représentent une amélioration par rapport au gazole, mais nous devons éviter que ce soit l'argent des contribuables français qui verdisse la flotte européenne et facilite la transition des poids lourds au gaz en Allemagne, en Italie ou en Espagne.

Je suis défavorable aux amendements, car leur adoption ferait perdurer ce système qui nous coûte très cher, pour un gain assez faible – la qualité de l'air s'améliore, mais pas chez nous. Cela n'enlève rien au fait que nous sommes très heureux d'être en Europe et d'être généreux avec nos amis européens mais, en l'espèce, il est préférable de faire comme eux.

M. le président. Je mets aux voix les amendements n° 286 et identiques.

(Le vote à main levée n'ayant pas été concluant, il est procédé à un scrutin public.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	206
Nombre de suffrages exprimés	204
Majorité absolue	103
Pour l'adoption	92
contre	112

(Les amendements identiques n° 286, 386, 1023, 1811 et 3554 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 1927.

M. Charles de Courson. Le dispositif de suramortissement applicable aux camions présentant des caractéristiques environnementales satisfaisantes est limité à 2030. Pour de nombreux transporteurs, cette échéance est trop proche. Afin de garantir l'efficacité durable de cet outil incitatif, nous proposons de prolonger son application jusqu'en 2040. En effet, les suramortissements s'inscrivent souvent dans le temps long, certains véhicules étant exploités pendant une dizaine d'années.

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. La commission a adopté cet amendement. Avis favorable.

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

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Il s'agit en réalité du même sujet que précédemment. Vous proposez de supprimer le recentrage du suramortissement sur l'électrique et l'hydrogène, alors même que je viens d'en justifier la nécessité, notamment pour éviter que des poids lourds achetés en France grâce à nos aides ne circulent ensuite à l'étranger.

Prenons l'exemple d'un poids lourd au gaz : seule la France propose un tel niveau de suramortissement ; ni l'Allemagne, ni l'Espagne, ni l'Italie ne le proposent. Dans ces conditions, une entreprise espagnole de logistique internationale peut acheter un camion en France, bénéficier de notre aide fiscale, puis l'utiliser exclusivement en Espagne. Résultat : elle améliore la qualité de l'air en Espagne, pendant que la France finance le verdissement des flottes européennes.

Le recentrage que nous proposons vise précisément à rétablir une forme de symétrie avec nos voisins, qui ne soutiennent que l'électrique et l'hydrogène. Je comprends les arguments en faveur des poids lourds fonctionnant au gaz ou au biogaz, mais l'état actuel des législations européennes conduit la France à financer une transition qui profite au-delà de ses frontières.

Vous proposez par ailleurs de prolonger le dispositif jusqu'aux acquisitions réalisées en 2040. Comme vous, j'aime donner de la visibilité aux acteurs économiques, mais 2040 est une perspective de très long terme. J'ose espérer que, d'ici là, nous aurons eu le temps d'adapter notre stratégie ou de changer de braquet.

Même si votre amendement a été adopté par la commission, je vous demande de le retirer, d'autant que le vote précédent illustre que la représentation nationale a pleinement mesuré la nécessité d'harmoniser nos dispositifs avec ceux de nos voisins européens.

M. le président. Monsieur de Courson, retirez-vous votre amendement ?

M. Charles de Courson. Je le maintiens.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1927.

(Le vote à main levée n'ayant pas été concluant, il est procédé à un scrutin public.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	203
Nombre de suffrages exprimés	194
Majorité absolue	98
Pour l'adoption	88
contre	106

(L'amendement n° 1927 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 4032.

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Je l'ai déjà indiqué à plusieurs reprises : cet amendement vise à réécrire l'article 13 en supprimant ses dispositions les moins consensuelles, en particulier l'introduction du malus pour l'exercice 2028. Concrètement, le malus masse restera donc inchangé en 2028, à son niveau fixé par la loi de finances pour 2025.

Je le rappelle également : la rédaction actuelle de l'article ne prévoit aucun malus pour les véhicules d'occasion, à l'exception de situations très spécifiques, notamment celles concernant les véhicules diplomatiques ou, pour des raisons de fraude massive, des véhicules appartenant à des personnes titulaires d'une carte de handicap. La disposition proposée permet justement de lutter contre cette fraude. Sans rentrer dans les détails, sachez que, de nouveau, les personnes les plus vulnérables ont été ciblées par des réseaux de criminalité organisée, qui organisent un vaste trafic et tirent parti, de manière éhontée, à la fois des mesures visant à accélérer la transition énergétique et des personnes en situation de handicap, pour gagner de l'argent sur le dos de l'État.

L'amendement du gouvernement recentre donc l'article sur ce qui fait consensus : des dispositions favorables à l'industrie automobile, à nos TPE-PME et au dynamisme du marché de l'occasion. Cet amendement de repli peut nous rassembler, c'est pourquoi je vous invite à l'adopter.

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Quelles que soient les positions de chacun, il convient d'examiner avec la plus grande attention cet amendement du gouvernement. Après le rejet des amendements de suppression totale ou partielle de l'article 13, il apporte en effet des réponses intéressantes, en atténuant certains des effets de la proposition initiale.

Il manque néanmoins une disposition relative aux véhicules lourds propres, qui demeurent soumis au malus masse. J'y vois une forme de contradiction avec la volonté affichée de favoriser la flotte de véhicules propres, même s'il est vrai qu'un véhicule lourd nécessite une batterie plus lourde.

En tout cas, rejeter cet amendement serait une erreur, quelles que soient les convictions de chacun. Avis très favorable.

M. le président. La parole est à Mme Lisa Belluco.

Mme Lisa Belluco. Cet amendement gouvernemental illustre une nouvelle fois votre renoncement écologique. Alors que vous proposiez d'accélérer un peu la progressivité du malus poids, vous faites machine arrière.

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Non !

Mme Lisa Belluco. C'est regrettable : il ne s'agit pas ici de la 208, de la Clio ou de la Dacia Sandero – les véhicules les plus achetés en France – mais bien de modèles neufs, très coûteux, les plus lourds et les plus polluants, rarement accessibles aux classes populaires.

La proposition initiale aurait permis de dégager 1,5 milliard d'euros de recettes, notamment pour financer le leasing social, qui reste l'une des nombreuses promesses présidentielles non tenues.

M. Sylvain Maillard. Ah non ! Je suis content que vous le souteniez, alors que vous aviez voté contre !

Mme Lisa Belluco. Les volumes proposés restent très en deçà des objectifs initiaux ! C'était l'occasion de franchir un véritable palier. Comme d'habitude, vous n'allez ni assez loin ni assez vite, et vous reculez dès que vous tentez de faire un petit pas en avant. Dans les marches pour le climat, on scandait : « Les petits pas, ça ne suffit pas ! ». Vous, vous ne faites même pas les petits pas. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe EcoS. – M. Dominique Potier applaudit également.)*

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

M. Charles de Courson. Si nous adoptons votre amendement, madame la ministre, le problème des flottes de location sera-t-il réglé ? La restitution des véhicules loués intervenant en moyenne huit mois après leur mise en location, la taxe est répercutée sur une période très courte, alors que les Français qui achètent leur voiture la conservent cinq, dix ans, voire davantage.

L'augmentation continue de cette taxe contribue donc à fragiliser les flottes de location, qui représentent un peu moins de 10 % des achats de véhicules neufs – une part très significative.

Votre amendement qui, si j'ai bien compris, ne s'appliquerait qu'à la seule année 2028, permet-il d'éviter la poursuite de la très forte trajectoire d'augmentation prévue sur plusieurs années – trajectoire qui, à horizon de trois ans, condamnerait tout simplement à la faillite les flottes de location ?

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. Il serait utile, en effet, que nous ayons une réponse à la question de Charles de Courson relative aux flottes de véhicules de location.

Cela étant, nous soutiendrons cet amendement de repli, qui constitue – comme vous l'avez rappelé – un recentrage bienvenu de la portée de l'article 13. Certes, la proposition du gouvernement n'épuise pas la question du leasing social et de l'accompagnement social nécessaire pour aider nos concitoyens à bénéficier d'une mobilité décarbonée. Toutefois, les dispositions de cet article 13 contribueront à renforcer le marché de l'occasion : c'est une bonne chose pour l'ensemble de la population.

M. le président. La parole est à M. Jean-Philippe Tanguy.

M. Jean-Philippe Tanguy. Madame la ministre, nous cherchons à comprendre pleinement la portée de votre amendement. J'ai bien compris vos arguments : vous indiquez que des entreprises demandent des ajustements par rapport à la rédaction initiale de l'article, afin que certains véhicules électriques ne soient pas davantage pénalisés que des véhicules thermiques offrant les mêmes services techniques. *(Mme la ministre acquiesce.)*

Mais êtes-vous bien sûre qu'ils rendent exactement les mêmes services techniques ? Si je pose la question, c'est précisément parce que l'incohérence que vous soulignez – le fait que des véhicules thermiques puissent être moins taxés que des véhicules électriques en fonction de leur poids respectif – révèle peut-être que ces derniers ne répondent pas toujours aux mêmes besoins professionnels.

Pour ne prendre qu'un exemple, le volume occupé par la batterie des véhicules électriques – vous l'avez vous-même rappelé – réduit d'autant l'espace disponible pour le chargement. Êtes-vous si certaine que ce choix technologique ne constitue pas parfois un handicap réel pour les artisans ? C'est, me semble-t-il, l'angle mort de votre présentation. *(Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes RN et UDR.)*

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

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Cet article n'interdit rien. Son adoption se traduira simplement par une modification de la puissance administrative figurant sur la carte grise des véhicules utilitaires électriques, de sorte que la taxe appliquée à ces derniers soit inférieure à celle des véhicules thermiques. Mais cette évolution ne renchérit pas la carte grise de véhicules thermiques. Personne ne sera donc pénalisé : la détention d'un utilitaire électrique entraînera un avantage fiscal, sans alourdir la fiscalité pesant sur les utilitaires thermiques. Ce n'est pas une manœuvre de garçon de bain : nous incitons, sans pénaliser.

M. de Courson a soulevé la question des loueurs qui, du fait d'une durée moyenne de location inférieure à un an, se sentent pénalisés par l'augmentation annuelle de la fiscalité. Or cette difficulté n'est réglée ni par l'amendement du gouvernement ni par aucune autre disposition de l'article 13.

Les loueurs, tout comme les flottes d'entreprise, constituent la principale source d'alimentation du marché de l'occasion. Or il est nécessaire de développer un marché de l'occasion électrique, tant pour les véhicules légers que pour les véhicules utilitaires, d'où la seconde disposition relative à la taxe incitative, ainsi que la nécessité d'encourager leur production en Europe.

Je suis prête à approfondir ce sujet, qui est juridiquement complexe puisque la fiscalité est appliquée sur douze mois – il n'existe pas encore de PLF semestriel ! Nous pourrions y travailler spécifiquement lors de la navette parlementaire. Mais je tiens à vous le rappeler : aucun des amendements à venir ne règle cette question spécifique. Il s'agit de deux débats légitimes, mais distincts et qui ne relèvent ni de l'amendement gouvernemental ni des amendements suivants. C'est pourquoi je continue à plaider avec force pour l'amendement du gouvernement.

(L'amendement n° 4032 est adopté.)

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour un rappel au règlement.

Mme Mathilde Panot. Qui se fonde sur l'article 100 de notre règlement. Nous voulons accélérer les débats, afin d'éviter un énième coup de force sur l'examen de ce budget, qui chercherait à empêcher l'Assemblée nationale de voter, ne serait-ce que sur la première partie du PLF. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP.)*

M. Paul Midy. Alors, parlez moins !

Mme Mathilde Panot. C'est pourquoi nous nous bornerons à indiquer que nos amendements sont défendus. Je souhaiterais, dans ce cadre, que M. le rapporteur général et Mme la ministre se limitent à exprimer leur avis, sans développer leur argumentaire.

Par ailleurs, le président Éric Coquerel a demandé au gouvernement de s'engager à ne pas recourir aux ordonnances. Madame la ministre, je vous demande une réponse claire : le gouvernement prendra-t-il un tel engagement ? Dans le cas contraire, un tel passage en force constituerait un super 49.3, inédit sous la V^e République ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP.)*

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

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Pour ce qui est de la conduite des débats, madame la présidente Panot, M. le rapporteur général donne ses avis, je donne les miens ; lorsqu'il y a débat, qu'il se présente des questions, nous y répondons.

Mme Mathilde Panot. Du moment que nous disons « défendu », vous pouvez donner simplement votre avis !

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Même si l'amendement est défendu, il est important que nous puissions justifier notre avis par des arguments.

M. Aurélien Le Coq. Il est important aussi que nous puissions voter !

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Par ailleurs, je crois n'avoir jamais ralenti les débats ; vous ne me voyez pas prendre la parole dans un but d'obstruction. *(Exclamations sur quelques bancs du groupe LFI-NFP.)* Enfin, je confirme ce que j'ai moi-même déclaré ce week-end aux médias : il n'y a pas d'ordonnances en cours de rédaction à Bercy. Ce n'est pas notre stratégie ; ce n'est pas notre scénario.

Mme Mathilde Panot. Vous vous y engagez ?

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Je m'y engage devant tous les députés : si nous avons entrepris ce travail parlementaire, si nous le faisons avec sincérité, si nous prenons parfois, comme nous venons de le faire, le temps d'éclairer et de réécrire des dispositions, d'étudier des mesures de repli, c'est bien parce que nous voulons qu'en dernier lieu, le compromis soit celui de la nation. Si nous avons fait tout cela pour revenir à notre copie initiale, je ne serais pas avec vous de 9 heures à minuit depuis trois semaines – et durant le temps qu'il faudra pour que nous arrivions à bâtir ce compromis !

Encore une fois, nous n'avons pas fait tout cela pour finir par des ordonnances. Ceux qui souhaitent peut-être ces ordonnances, d'ailleurs, sont ceux qui souhaitent que la

démocratie ne fonctionne pas. (« Ah ! » sur quelques bancs du groupe RN.) Nous, nous pensons qu'elle peut fonctionner ; nous venons de voir qu'elle fonctionne très souvent. Il suffit de trouver au-delà des partis des solutions, des consensus. C'est plutôt là une source de fierté collective. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe EPR ainsi que sur quelques bancs des groupes DR et Dem.*)

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Madame la présidente Panot, concernant mes commentaires sur les amendements des uns et des autres, nul ne peut se prévaloir de ses propres turpitudes. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe DR. – Exclamations sur quelques bancs du groupe LFI-NFP.*) Il est bien légitime que votre groupe défende pied à pied chacun de ses amendements et pour cela utilise entièrement le temps imparti, mais attendez du rapporteur général une réponse à la hauteur de la question posée ! Au demeurant, vous avez raison : je veillerai désormais à répondre à chacun à proportion de ce qu'il propose. Comptez sur moi pour éviter l'obstruction et, comme vous, faire vivre le débat. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes EPR et DR.*)

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

M. Éric Coquerel, président de la commission des finances. Je profite de l'occasion pour en revenir à mes questions, madame la ministre, même si je conçois que ce n'est pas vous qui pouvez apporter les réponses. Il ne s'agit pas du fait que vous ayez ou non l'intention d'utiliser les ordonnances ; il s'agit que le premier ministre s'engage, comme il l'a fait pour le 49.3, à ne pas y recourir. Ce n'est pas tout à fait la même chose : ma question reste sur la table.

En outre, j'ai posé tout à l'heure une autre question, à laquelle j'espère qu'il sera répondu avant la conférence des présidents de demain. Lorsqu'elle s'est présentée au sujet du PLFSS, il n'y a pas eu de réponse, si bien que le texte est parti pour le Sénat sans avoir fait l'objet d'un vote. Elle se pose désormais pour ce PLF : si nous n'avons pas terminé dimanche à minuit l'examen de la partie consacrée aux recettes, le gouvernement s'engage-t-il à retarder de vingt-quatre heures la transmission du texte au Sénat, afin que nous ayons l'assurance de voter au moins cette première partie ?

Pour une meilleure compréhension de ma question, je rappelle que nous avons levé la séance vendredi avec l'idée que, comme décidé par la conférence des présidents, le vote solennel du PLF aurait lieu le 24 novembre à seize heures – le gouvernement reculant donc l'échéance. Nous nous sommes ensuite aperçus que ce vote solennel portait sur les deux parties du PLF. Nous savons que nous n'aurons pas examiné d'ici là la seconde partie, ce qui rend caduc ce vote solennel. Reste à savoir comment nous pouvons nous assurer de voter la première partie avant la transmission du projet au Sénat. Il serait normal et légitime, je le répète, que la représentation nationale reçoive une réponse sur ce point. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes LFI-NFP et EcoS.*)

M. le président. Pour votre information, madame la présidente Panot, je tiens une liste des rebonds depuis le début de la séance : quatre pour le Rassemblement national, deux pour le groupe EPR, huit pour La France insoumise (*Exclamations sur divers bancs*), cinq pour le groupe Socialistes, un pour la Droite républicaine, deux pour le groupe Écologiste et social,

un pour Les Démocrates, un pour le groupe LIOT. (*Applaudissements sur les bancs des groupes RN, EPR, DR, Dem, HOR et UDR.*)

Article 13 (suite)

M. le président. L'amendement n° 1462 rectifié de Mme Claire Lejeune est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Défavorable.

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

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Même avis : vous venez d'adopter un amendement visant à arrêter en 2027 la trajectoire du malus, alors que celui-ci prévoit qu'elle se poursuive jusqu'en 2030. Soyons donc cohérents.

M. le président. Sur cet amendement n° 1462 rectifié ainsi que sur le suivant, n° 1179 rectifié, je suis saisi par le groupe La France insoumise-Nouveau Front populaire de demandes de scrutin public.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Hervé de Lépinau.

M. Hervé de Lépinau. Cet amendement révèle un oxymore écologique : vous voulez taxer les véhicules selon leur masse, mais vous savez très bien qu'un véhicule électrique, en raison de sa batterie, pèse beaucoup plus qu'un véhicule thermique.

Par ailleurs, je rebondis sur l'observation de Mme la ministre au sujet de ce qu'elle considère comme une *fake news* relative à un malus applicable aux véhicules d'occasion : pour que la presse spécialisée se soit emparée du sujet, quelqu'un à Bercy a bien dû envoyer quelques ballons d'essai – c'est la spécialité de la maison.

Enfin, madame la ministre, les Australiens et, plus récemment, les Anglais, voyant les recettes des taxes sur les produits pétroliers diminuer pour cause de verdissement des flottes automobiles, ont décidé d'instaurer une taxe au kilomètre sur les véhicules électriques. Je souhaitais donc savoir si Bercy a dans ses cartons une mesure similaire. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe RN.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1462 rectifié.

(*Il est procédé au scrutin.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	212
Nombre de suffrages exprimés	209
Majorité absolue	105
Pour l'adoption	45
contre	164

(*L'amendement n° 1462 rectifié n'est pas adopté.*)

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

Mme Amélie de Montchalin, ministre. En tant que ministre, monsieur de Lépinau, je ne lance pas de ballons d'essai. Les magazines spécialisés, *Auto plus*, je crois, et d'autres, ont du reste démenti la nouvelle, reconnaissant que rien dans le PLF ne laissait penser que le gouvernement aurait subtilement déguisé ou caché quelque part un malus sur les véhicules d'occasion.

Quant aux fraudes, il existe deux filières principales : diplomates et surtout possesseurs d'une carte de handicap. Des individus leur offrent l'argent nécessaire à l'achat d'une voiture, avec malus minoré, voiture que ces mêmes individus leur rachètent immédiatement, sans malus. Toute une filière s'est ainsi organisée, afin de contourner le malus, autour de la carte de handicap de gens qui n'ont en réalité nullement besoin d'acheter une voiture neuve tous les trois mois. Nous instaurons donc un malus forfaitaire, très réduit, à la revente par une personne en situation de handicap, en vue de lutter contre ce qui est devenu, à en juger par les chiffres dont nous disposons, une énorme machine à détourner la loi.

Je le répète, les dispositifs publics les plus fraudés par les réseaux de la criminalité organisée sont MaPrimeAdapt', les aides à la construction ou l'adaptation de logements destinés aux personnes âgées, les aides à l'accessibilité pour les personnes handicapées ou les commerces ; nous restons donc extrêmement vigilants. Ce malus forfaitaire mineur ne concerne pas les personnes en situation de handicap qui, ayant acheté un véhicule, le garderont : elles seront toujours exonérées de malus. Il s'agit seulement d'éviter les reventes frauduleuses. Cette seule disposition en a amené certains à prétendre que nous allions tout taxer ; ce n'est pas le cas. Nous ne prévoyons pas de suivre l'exemple australien...

M. Hervé de Lépinau. Et anglais !

Mme Amélie de Montchalin, ministre. ...et anglais : à de nombreux égards, notre fiscalité est bien assez lourde. Nous n'avons pas de plan caché.

M. le président. L'amendement n° 1179 rectifié de M. Aurélien Le Coq est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Défavorable.

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

Mme Amélie de Montchalin, ministre. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1179 rectifié.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	218
Nombre de suffrages exprimés	195
Majorité absolue	98
Pour l'adoption	45
contre	150

(L'amendement n° 1179 rectifié n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 2960 de M. le rapporteur général est rédactionnel.

(L'amendement n° 2960, accepté par le gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 288 et 716, pouvant être soumis à une discussion commune, qui font l'objet de demandes de scrutin public par le groupe Rassemblement national.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

M. le président. La parole est à M. Kévin Mauvieux, pour soutenir l'amendement n° 288.

M. Kévin Mauvieux. Cet amendement vise à maintenir l'exemption du malus masse pour les véhicules de tourisme microhybrides. Ces véhicules bénéficient d'un abattement de 100 kilos sur leur masse en ordre de marche ; or le PLF pour 2026 prévoit qu'à compter de 2027, cet abattement ne sera applicable que si la puissance maximale nette du moteur électrique dépasse 30 kilowatts. À cause de cette mesure, un grand nombre de véhicules seront pénalisés par un malus masse qui pèsera donc sur les entreprises et sur notre industrie automobile.

M. le président. La parole est à M. Eddy Casterman, pour soutenir l'amendement n° 716.

M. Eddy Casterman. Il va dans le même sens que le précédent en prévoyant d'abaisser de 30 à 14 kilowatts le seuil d'application de l'abattement, afin de préserver, s'agissant de véhicules vertueux, le pouvoir d'achat de nos compatriotes et la pérennité de la production automobile française. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe RN.)*

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Pour des raisons de stabilité fiscale, il est préférable de conserver ce que nous avons adopté l'année dernière. De plus, en modifiant l'alinéa 28, vous affecteriez la définition même des véhicules microhybrides ; il aurait mieux valu que vos amendements portent sur le tableau figurant à l'alinéa 35 de l'article. Avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé de la fonction publique et de la réforme de l'État, pour donner l'avis du gouvernement.

M. David Amiel, ministre délégué chargé de la fonction publique et de la réforme de l'État. Même avis, pour les mêmes raisons que le rapporteur général. Il importe de maintenir l'équilibre trouvé en commission mixte paritaire lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2025 ; nous le disions à l'instant, le secteur automobile a besoin de prévisibilité, logique qui a d'ailleurs également présidé à l'examen des précédents amendements, si bien que la trajectoire du malus jusqu'à 2027 a été conservée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 288.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	211
Nombre de suffrages exprimés	207
Majorité absolue	104
Pour l'adoption	84
contre	123

(L'amendement n° 288 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est donc à M. Eddy Casterman.

M. Eddy Casterman. Je le répète, l'adoption du n° 716 constituerait un point positif pour les véhicules microhybrides ; il serait important de préserver cet abattement. On nous parle de continuité des votes, de stabilité de la trajectoire fiscale : encore une fois, cette trajectoire, fixée au cours des années précédentes, impose une contrainte supplémentaire, alors que les microhybrides sont vertueux pour l'environnement et accessibles aux ménages des classes moyennes, voire modestes.

Vous parliez tout à l'heure des Peugeot 208 et 2008 ou encore des Dacia Sandero. Ces voitures seront concernées par le malus écologique. Pour préserver ces véhicules et le pouvoir d'achat, il serait bon de voter cet amendement. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe RN.)*

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 716.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	209
Nombre de suffrages exprimés	207
Majorité absolue	104
Pour l'adoption	86
contre	121

(L'amendement n° 716 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Marine Le Pen.

Mme Marine Le Pen. Nous demandons une suspension de séance de dix minutes, s'il vous plaît.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

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

M. le président. La séance est reprise.

Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 2688 et 3760, qui font l'objet d'un sous-amendement n° 4035.

La parole est à M. Jean-Luc Fugit, pour soutenir l'amendement n° 2688.

M. Jean-Luc Fugit. Tout à l'heure, madame la ministre parlait de recentrage sur l'électrique et l'hydrogène. Cet amendement vise justement à supprimer l'application du malus masse à partir de juillet 2026 pour les véhicules électriques des particuliers, et à partir de janvier 2028 pour les véhicules à hydrogène.

Je rappelle que cette mesure a été introduite par le Sénat l'année dernière à l'occasion du projet de loi de finances pour 2025. Le malus masse touchera donc des véhicules électriques et à hydrogène qui n'émettent à l'échappement ni CO₂ ni polluants de proximité, tels que les oxydes d'azote et les particules fines, qui affectent tant notre santé respiratoire.

Ainsi, il serait regrettable de pénaliser ces véhicules, au moment où nous devons au contraire encourager leur montée en puissance dans le parc automobile car ils contribuent à la baisse des émissions de CO₂ et de polluants de proximité.

En supprimant ce malus, comme le propose cet amendement, nous envoyons un message de cohérence et établissons une fiscalité qui accompagne les transitions vers des mobilités plus propres au lieu de les freiner.

M. le président. L'amendement n° 3760 de M. Jean-Marie Fiévet est défendu.

La parole est à M. Jean-Philippe Tanguy, pour soutenir le sous-amendement n° 4035.

M. Jean-Philippe Tanguy. Ce sous-amendement propose d'ajouter les véhicules possédés par les familles nombreuses au dispositif d'exonération prévu par le collègue Fugit. C'est une demande du Rassemblement national depuis trois ans.

Les familles nombreuses ont besoin de véhicules plus grands, donc plus lourds ; non pas pour sacrifier la planète, suivant votre idéologie, mais tout simplement parce que plus vous avez d'enfants, plus vous avez besoin de véhicules spacieux. Cette évidence n'intéresse visiblement pas d'autres groupes que le RN et l'UDR, mais c'est une réalité. Je vous alerte sur ce point. Depuis des années, les familles sont peu, voire pas assez aidées, notamment depuis la suppression de la politique familiale sous François Hollande. Il est donc très important de soulager les familles nombreuses. Elles ont besoin de véhicules plus grands, il semble tout à fait normal de les préserver du malus automobile. *(Applaudissements sur les bancs du groupe RN.)*

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement et les amendements identiques ?

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Je m'apprêtais à donner un avis favorable aux amendements car je partage la philosophie exposée par M. Fugit – il me paraissait absurde de pénaliser les véhicules propres, mais lourds. Toutefois, d'après les explications qui ont été données, le malus poids ne s'applique pas aux véhicules éco-scorés. Ces derniers représentent la majorité des véhicules produits sur le territoire de l'Union européenne, alors que les véhicules propres qui arrivent de Chine, par exemple, sur le territoire de l'Union européenne, ne sont majoritairement pas éco-scorés et seraient donc soumis au malus poids. Je modifierai donc mon avis. Pour les amendements, ce sera une demande de retrait ; à défaut, je m'en remettrai à la sagesse de l'Assemblée.

Pour le sous-amendement n° 4035, je m'en remettrai également à la sagesse de l'Assemblée.

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

M. David Amiel, ministre délégué. Pour aller dans le même sens que le rapporteur général, le malus poids ne s'applique pas aux véhicules éco-scorés. Quand on dit qu'un véhicule est éco-scoré, cela signifie que, pour déterminer son impact carbone, l'ensemble du cycle de vie est pris en compte : les émissions au cours de la vie du véhicule, mais aussi les

conditions de sa production. Ainsi, les véhicules électriques fabriqués en dehors de l'Union européenne à partir d'électricité produite dans des centrales à charbon ne remplissent pas les critères de l'éco-score.

Nous avons ciblé le bonus écologique sur les véhicules bénéficiant d'un bon éco-score, donc produits en Europe. C'est bon pour la planète et pour notre politique industrielle. Nous sommes en train de faire pareil pour le malus. Là encore, c'est bon pour la planète, car cela évite l'hypocrisie qui consiste à ne prendre en compte que les émissions au cours de la vie du véhicule et pas les conditions de production ; c'est bon, aussi, pour l'économie européenne car cela permet de valoriser des véhicules produits en France et en Europe à partir d'une énergie propre, et non pas en dehors d'Europe à partir d'une énergie carbonée. Voilà la philosophie de cette disposition. C'est la raison pour laquelle j'émettrais une demande de retrait sur vos amendements ; à défaut, mon avis sera défavorable.

Monsieur Tanguy, il existe déjà des abattements pour familles nombreuses. Avis défavorable au sous-amendement n° 4035.

M. le président. La parole est à Mme Marine Le Pen.

Mme Marine Le Pen. Monsieur le ministre, pardonnez-moi, mais vous ne devriez pas dénoncer l'hypocrisie car votre système, qui consiste à instaurer une forme de priorité européenne sans vouloir l'assumer, est assez hypocrite. Nous, nous assumons de vouloir instaurer une priorité nationale, et, accessoirement, une priorité européenne.

Vous avez évoqué un abattement pour les familles nombreuses ; je suis désolée, il n'en existe pas. Ce que nous souhaitons, c'est une exonération totale, pour une raison simple : ceux d'entre nous qui ont eu trois enfants en bas âge en même temps le savent sûrement, il est impossible d'installer trois sièges auto à l'arrière d'une berline – cela ne rentre pas. (*Applaudissements sur les bancs des groupes RN et UDR.*) Les familles nombreuses sont donc obligées d'acheter des voitures familiales, qui sont évidemment beaucoup plus lourdes – ce n'est pas un choix. Alors qu'elles participent à la natalité dans notre pays, elles sont sanctionnées pour cela. À partir du moment où elles n'ont pas le choix, il faut qu'elles soient totalement exonérées du malus poids. (*Applaudissements sur les bancs des groupes RN et UDR.*)

M. le président. La parole est à M. Guillaume Kasbarian.

M. Guillaume Kasbarian. Nous partageons un objectif : l'électrification. Nous voulons un maximum de véhicules électriques pour que la consommation de carburant soit la plus faible possible et réduire nos émissions de CO₂. Si je comprends bien, vous allez appliquer un malus à des véhicules électriques.

M. David Amiel, ministre délégué. Qui ne sont pas produits en Europe !

M. Guillaume Kasbarian. Oui, mais c'est quand même un malus sur des véhicules électriques, ce qui est un peu gênant : cela vient percuter la volonté d'électrifier le parc.

J'aimerais bien savoir quels seront les véhicules concernés par ce malus et quel sera l'impact sur la trajectoire d'électrification. Si nous commençons, dans notre politique fiscale, à imposer des malus à des véhicules électriques, ne pensez-vous pas que nous allons envoyer des signaux contradictoires ? (*Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NFP.*) Rendre plus

chers certains véhicules électriques qui permettraient de réduire les émissions de CO₂ irait à l'encontre de la trajectoire écologique que nous nous sommes fixée.

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

M. David Amiel, ministre délégué. Madame Le Pen, il existe déjà des abattements de l'ordre de 200 kilogrammes par enfant pour le malus masse. Monsieur Kasbarian, notre objectif est certes d'électrifier, mais aussi de produire des véhicules électriques en Europe. Si l'électrification ne se fait que par l'importation de véhicules électriques, ce sera mauvais pour notre industrie et nos emplois, mais aussi pour la planète. En effet, ces véhicules sont produits dans des conditions environnementales très dégradées ; les émissions de CO₂ au cours de leur production font plus que compenser les plus faibles émissions de CO₂ au cours de leur durée de vie.

Le ciblage du bonus écologique sur les véhicules bénéficiant de l'éco-score a représenté une grande avancée. Une réorientation des achats de véhicules électriques vers les véhicules produits en Europe a d'ailleurs été observée l'année dernière pour cette raison-là. Nous voulons procéder de la même manière pour le malus masse.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 4035.

(*Le vote à main levée n'ayant pas été concluant, il est procédé à un scrutin public.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	179
Nombre de suffrages exprimés	162
Majorité absolue	82
Pour l'adoption	94
contre	68

(*Le sous-amendement n° 4035 est adopté.*) (*Applaudissements sur les bancs des groupes RN et UDR. – Mme Frédérique Meunier applaudit également.*)

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 2688 et 3760, sous-amendés.

(*Le vote à main levée n'ayant pas été concluant, il est procédé à un scrutin public.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	207
Nombre de suffrages exprimés	190
Majorité absolue	96
Pour l'adoption	102
contre	88

(*Les amendements identiques n°s 2688 et 3760, sous-amendés, sont adoptés.*) (*Applaudissements sur les bancs des groupes RN et UDR. – Mme Frédérique Meunier applaudit également.*)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 717, qui fait l'objet d'une demande de scrutin public par le groupe Rassemblement national.

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

M. le président. La parole est à M. Eddy Casterman, pour le défendre.

M. Eddy Casterman. Cet amendement de repli vise à exonérer du malus automobile les véhicules hybrides rechargeables les plus vertueux dont l'autonomie est au moins égale à 80 kilomètres. L'article 97 de la loi de finances pour 2024 a mis fin, au 1^{er} janvier 2025, à l'exonération de la taxe annuelle sur les émissions de CO₂ pour les véhicules hybrides rechargeables, instaurant à la place un abattement de 200 kilogrammes dans le calcul du malus masse, pour les véhicules dont l'autonomie est supérieure à 50 kilomètres.

Nous proposons donc de revenir partiellement à la législation antérieure. Cette exonération, qui représenterait une économie moyenne de 4 000 euros sur chaque véhicule concerné, offrirait une meilleure visibilité aux constructeurs automobiles français – ces derniers sont confrontés à une concurrence internationale déloyale, qui menace l'activité et l'emploi dans nos territoires. Cette exonération représenterait aussi et surtout une économie manifeste pour les entreprises et pour les Français, dont nous souhaitons préserver le pouvoir d'achat. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN.*)

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Défavorable.

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

M. David Amiel, ministre délégué. J'émettrai également un avis défavorable, pour deux raisons. D'abord – cela rejoint les débats que nous avons eus précédemment –, il faut vraiment arrêter le *stop and go* en matière de politique industrielle. Nous donnons une direction aux constructeurs : ils investissent, ils embauchent, ils réorganisent leurs lignes de production. Si chaque année, nous changeons complètement les trajectoires, nous déstabilisons notre industrie.

Nos concurrents – les États-Unis, la Chine – donnent des directions très claires sur plusieurs années. Il faut nous astreindre à la même discipline – nous le devons à nos constructeurs automobiles et à ceux qui travaillent dans ce secteur. C'est d'ailleurs la raison qui a présidé à la rédaction de l'amendement du gouvernement relatif au malus, là encore pour pouvoir figer la trajectoire qui avait été décidée jusqu'en 2027, sans revenir en arrière mais sans aller trop loin non plus, au risque de déstabiliser la filière.

M. Hervé de Lépinou. Elle est dans le brouillard !

M. David Amiel, ministre délégué. Il s'agit d'un objectif de clarté et de stabilité – c'est ce que les acteurs économiques, en particulier l'industrie automobile, demandent.

M. le président. La parole est à M. Eddy Casterman.

M. Eddy Casterman. Monsieur le ministre, le *stop and go*, c'est vous qui l'imposez à l'industrie.

M. Hervé de Lépinou. Eh oui !

M. Eddy Casterman. Vous proposiez, il y a quelques instants, de réduire la taxe sur le poids des véhicules. Cela aurait représenté un *stop and go* pour la production industrielle, pour les entreprises, qui doivent, chaque fois, réévaluer leurs achats, leur flotte automobile, et qui sont confrontées à des injonctions contradictoires ; l'exemption que nous proposons leur permettrait, à l'inverse, d'asseoir leur stratégie sur de la stabilité et de la visibilité. Quant aux familles, elles sont

contraintes d'acheter des véhicules familiaux auxquels on impose toujours plus de taxes. Nous avons parlé tout à l'heure au sujet du malus poids des Peugeot 3008, des Dacia Sandero et des Dacia Duster. Le même problème se pose ici. L'hybridation contribue au verdissement, ce qui est un point très positif. La supprimer serait très préjudiciable. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN.*)

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

M. David Amiel, ministre délégué. Monsieur Casterman, l'amendement précédent ne participait pas d'un *stop and go* ; au contraire, nous avons défendu le maintien de la trajectoire existante. Vous en avez décidé autrement. Là encore, vous avez eu un comportement singulier. J'ai entendu la présidente Marine Le Pen nous dire qu'avec le malus sur les voitures qui ne remplissent pas les critères de l'éco-score – des voitures électriques produites la plupart du temps hors d'Europe –, nous cherchions au fond à défendre une production française et européenne.

En effet, en prenant en compte les conditions de production par le biais de l'éco-score, ces dispositions visaient à valoriser les voitures produites en France et en Europe dans des conditions beaucoup plus propres qu'ailleurs. J'ai été très surpris de voir votre groupe, quelques secondes après la déclaration de la présidente Le Pen, voter pour les abroger, donc pour soutenir la production de véhicules hors d'Europe, au détriment de la production de véhicules en Europe. (*Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NFP.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 717.

(*Il est procédé au scrutin.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	211
Nombre de suffrages exprimés	207
Majorité absolue	104
Pour l'adoption	89
contre	118

(*L'amendement n° 717 n'est pas adopté.*)

M. le président. Les amendements n° 2961, 2962 et 2963 de M. Philippe Juvin, rapporteur général, sont rédactionnels.

(*Les amendements n° 2961, 2962 et 2963, acceptés par le gouvernement, successivement mis aux voix, sont adoptés.*)

(*L'article 13, amendé, est adopté.*)

Après l'article 13

M. le président. Nous en venons à des amendements portant article additionnel après l'article 13.

Sur l'amendement n° 111, je suis saisi par le groupe Rassemblement national d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. Kévin Mauvieux, pour le soutenir.

M. Kévin Mauvieux. Il vise à exclure les associations, très nombreuses à utiliser des véhicules, du champ d'application du malus sur les flottes automobiles prévu à l'article 13.

Une des associations qui m'a sollicité gère les biens de majeurs placés sous tutelle. Les tuteurs rendent visite aux personnes vulnérables dont ils s'occupent le plus régulièrement possible. Une fiscalité plus lourde sur sa flotte de véhicules mettrait cette association en difficulté car elle ne pourrait pas, à moyens constants, acquérir de nouveaux véhicules – ce seront alors moins de visites pour les majeurs protégés. C'est un exemple parmi d'autres, les associations doivent être exonérées de ces taxes. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe RN.*)

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Vous avez raison sur le fond. Toutefois, les articles L. 421-126 et L. 421-138 du code des impositions sur les biens et services exonèrent bien les organismes d'utilité générale du paiement de cette taxe. Votre amendement présente par ailleurs un problème de rédaction : on ne comprend pas très bien sur quelle taxe porterait l'exonération.

Pour ces deux raisons, la commission a rejeté l'amendement.

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

M. David Amiel, ministre délégué. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 111.

(*Il est procédé au scrutin.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	216
Nombre de suffrages exprimés	215
Majorité absolue	108
Pour l'adoption	90
contre	125

(*L'amendement n° 111 n'est pas adopté.*)

M. le président. Les amendements identiques n° 688 de Mme Lise Magnier et 2736 de M. Daniel Labaronne sont défendus.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Juvin, rapporteur général. La commission a rejeté ces amendements.

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

M. David Amiel, ministre délégué. Défavorable

M. le président. La parole est à M. Pierre Cazeneuve.

M. Pierre Cazeneuve. Nous avons longuement débattu de cette question en commission. Il est très important de rejeter ces amendements car ils affectent la location de courte durée, qui est le plus grand pourvoyeur de véhicules d'occasion.

L'un des problèmes actuels de l'accès aux véhicules électriques, qui ont un très faible impact carbone, est leur prix. Or il existe déjà très peu de véhicules électriques d'occasion. Il faut donc veiller à maintenir la trajectoire également pour les entreprises de la LCD – location courte durée.

M. le président. Sur l'amendement n° 1311, je suis saisi par le groupe Rassemblement national d'une demande de scrutin public.

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

Je mets aux voix les amendements identiques n° 688 et 2736.

(*Le vote à main levée n'ayant pas été concluant, il est procédé à un scrutin public.*)

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	216
Nombre de suffrages exprimés	212
Majorité absolue	104
Pour l'adoption	94
Contre	118

(*Les amendements identiques n° 688 et 2736 ne sont pas adoptés.*)

M. le président. La parole est à Mme Sophie Ricourt Vaginay, pour soutenir l'amendement n° 1311.

Mme Sophie Ricourt Vaginay. Cet amendement présenté par Éric Ciotti...

M. Aurélien Le Coq. Où est-il ?

Mme Sophie Ricourt Vaginay. ... vise à supprimer le malus écologique, dont l'efficacité environnementale est contestable et l'impact social fortement inéquitable.

Au départ incitatif, le malus est devenu un prélèvement punitif qui touche les ménages sans considération de leurs contraintes de mobilité et de leurs capacités financières. En réalité, ce dispositif ralentit le renouvellement du parc automobile et frappe de plein fouet les foyers les plus modestes et les territoires ruraux et périurbains.

Le malus écologique, qui cumule tous les défauts – inefficacité environnementale et iniquité fiscale –, doit être supprimé. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UDR et sur quelques bancs du groupe RN.*)

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Défavorable.

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

M. David Amiel, ministre délégué. Je regrette, pour la bonne tenue de nos débats, que cet amendement ne soit pas complet : si on veut supprimer le malus, il faut aussi supprimer le bonus – l'un ne va pas sans l'autre. Or cet amendement ne propose pas de supprimer cette aide, sans laquelle les véhicules électriques ne seraient accessibles qu'à une toute petite minorité.

Avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1311.

(*Il est procédé au scrutin.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	215
Nombre de suffrages exprimés	215
Majorité absolue	108
Pour l'adoption	92
contre	123

(L'amendement n° 1311 n'est pas adopté.)

M. le président. Sur l'amendement n° 2923, je suis saisi par le groupe de la Gauche démocrate et républicaine d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. Nicolas Sansu, pour le soutenir.

M. Nicolas Sansu. Cet amendement avait été adopté l'an dernier à l'occasion de l'examen du PLF pour 2025, mais n'avait pas été retenu à l'issue du 49.3.

Présenté par Jean-Victor Castor et Davy Rimane, il vise à exclure la Guyane du dispositif. En effet, son territoire, de la taille du Portugal, ne possède que 440 kilomètres de route nationale, le reste du réseau étant constitué de pistes. Pour s'y déplacer, nombre de nos compatriotes utilisent des 4x4. C'est quasiment une obligation. Dans ces conditions, appliquer le malus revient à imposer une double peine. Je rappelle que, lors d'une rencontre avec les députés ultramarins, Mme la ministre a reconnu cette réalité et la nécessité d'une adaptation.

Il faut mettre en place cette exception ou, au moins, obtenir du gouvernement l'engagement ferme de trouver des solutions, sachant que les investissements pour la mobilité ne sont pas à la hauteur des besoins sur un territoire où il n'existe pas d'autre moyen de se déplacer que la voiture.

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Monsieur Sansu a raison : il existe un problème structurel. Toutefois, la solution n'est pas fiscale. Elle pourrait être budgétaire et résider dans les investissements d'infrastructures. Avis défavorable.

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

M. David Amiel, ministre délégué. Il faut effectivement prendre en compte la réalité géographique de la Guyane pour adapter les dispositifs en vigueur dans l'Hexagone. Mais je rejoins les propos du rapporteur général et ajoute qu'il faut trouver un équilibre et veiller à ne pas adopter une mesure qui serait fraudogène : les exemptions sectorielles sont des nids de fraudes. J'émet un avis défavorable, mais le gouvernement s'engage à travailler, au cours de la navelle, à une adaptation aux spécificités de la Guyane.

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. Les 450 kilomètres du réseau routier guyanais sont quasiment impraticables, à l'exception d'un axe est-ouest de 250 kilomètres. Nous soutenons cet amendement, qui propose une mesure de bon sens pour nos amis guyanais. Nous sommes conscients qu'il peut être fraudogène, mais il est souhaitable de l'adopter avant, éventuellement, de le réécrire dans le cadre de la navette.

M. Emmanuel Maurel. Absolument !

M. Nicolas Sansu. Merci, monsieur Leseul !

M. le président. La parole est à M. Ludovic Mendes.

M. Ludovic Mendes. Je peux témoigner des difficultés de la Guyane, où je me suis rendu plusieurs fois, mais je suis contre cet amendement, qui présente un vrai risque puisqu'il pourrait favoriser la création d'une filière de véhicules achetés en Guyane pour être exportés vers le territoire métropolitain. Il faut le prendre en considération, comme d'ailleurs dans le cas des Antilles ou des territoires frontaliers de la Belgique et de l'Allemagne.

M. Emmanuel Maurel. Cela n'a rien à voir !

M. Ludovic Mendes. L'État s'est engagé à accompagner la Guyane, et il faut réfléchir à un dispositif adapté. Celui que vous proposez présente un risque d'incitation à contourner les règles appliquées en métropole. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe EPR.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2923.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	215
Nombre de suffrages exprimés	179
Majorité absolue	90
Pour l'adoption	131
contre	48

(L'amendement n° 2923 est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, pour soutenir l'amendement n° 2689.

M. Jean-Luc Fugit. Cet amendement propose d'exonérer les véhicules électriques d'occasion de la part régionale de la taxe sur les certificats d'immatriculation.

Nombreux sont les ménages pour qui l'achat d'un véhicule d'occasion est le seul choix économique possible. Nous proposons par cet amendement un geste fiscal raisonnable pour accompagner nos concitoyens soucieux de l'environnement et qui souhaitent aller vers des mobilités plus propres en achetant des véhicules qui n'émettent pas de CO₂, d'oxyde d'azote et de particules fines.

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Les régions ont depuis cette année la possibilité d'opter soit pour une exonération, soit pour une réduction de moitié du tarif régional de la taxe sur l'immatriculation. À ma connaissance, seule une région a opté pour l'exonération.

Je crois au principe de libre administration des collectivités territoriales et je crains que votre amendement ne réduise la taxe sur la carte grise, qui est la seule recette fiscale des régions. Avis défavorable.

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

M. David Amiel, ministre délégué. Nous sommes face à deux questions. La première concerne l'exonération pour les véhicules électriques d'occasion. J'entends très bien vos arguments, monsieur Fugit. La seconde porte sur le point

de savoir s'il faut laisser aux régions le choix entre l'exonération et la réduction. Le gouvernement est favorable au maintien de cette option.

(L'amendement n° 2689 est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 939 de M. Davy Rimane est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Défavorable.

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

M. David Amiel, ministre délégué. Défavorable.

M. le président. La parole est à M. Hervé de Lépinau.

M. Hervé de Lépinau. Dans son exposé des motifs, M. Rimane souligne que dans les territoires ultramarins, il y a peu de transports en commun et que par conséquent, l'usage de la voiture est indispensable. N'oublions pas que c'est le cas de 80 % du territoire national. *(Applaudissements sur les bancs du groupe RN et sur plusieurs bancs du groupe UDR.)* Il faudrait donc qu'une telle disposition soit applicable à l'ensemble des territoires ruraux français où nous n'avons pas de bus, pas de métro et où le réseau ferroviaire est très faible.

Je profite de cette prise de parole pour répondre à M. le ministre, qui parlait tout à l'heure de la préférence européenne concernant les véhicules électriques. Les Chinois ne vous ont pas attendus pour avoir de bonnes idées puisqu'ils vont construire des usines en Europe. BYD va ainsi ouvrir une usine en Hongrie pour y assembler des véhicules ; le groupe échappera ainsi aux taxes européennes sur les voitures fabriquées en Chine – d'une manière ou d'une autre, les véhicules chinois envahiront le marché européen. *(Applaudissements sur les bancs du groupe RN et sur plusieurs bancs du groupe UDR.)*

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 939.

(Le vote à main levée n'ayant pas été concluant, il est procédé à un scrutin public.)

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	208
Nombre de suffrages exprimés	167
Majorité absolue	84
Pour l'adoption	93
Contre	74

(L'amendement n° 939 est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 689 et 2737.

L'amendement n° 689 de Mme Lise Magnier est défendu.

La parole est à M. Daniel Labaronne, pour soutenir l'amendement n° 2737.

M. Daniel Labaronne. Il me semble important de maintenir la trajectoire votée l'année dernière concernant les locations de courte durée. Le malus qui va frapper les véhicules du quotidien, peu lourds et peu émetteurs, touchera durement

les constructeurs français. Pour une Peugeot 2008, par exemple, ce malus passera de 117 euros en 2025 à 336 euros en 2026 et à 540 euros en 2027.

Par ailleurs, il me semble illusoire de penser que les loueurs achèteront des équivalents électriques, pour la simple et bonne raison que les clients ne veulent pas les louer. Ils viennent en agence de location pour des besoins spécifiques – déménagement, tourisme, départ en vacances – ; des familles de touristes étrangers ne prendront pas un véhicule électrique pour leur périple touristique. Il me paraît donc nécessaire, pour les locations de courte durée, d'adapter la trajectoire. C'est pourquoi je propose que s'applique aux véhicules de location un abattement de 5 grammes par kilomètre pour les émissions de dioxyde de carbone. Cela semble léger, en comparaison de ce qui existe pour les familles nombreuses, par exemple.

M. le président. Sur les amendements n° 531 et 1463, je suis saisi par le groupe La France insoumise-Nouveau Front populaire de demandes de scrutin public.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Je ne suis pas certain qu'un abattement de 5 grammes par kilomètre soit réellement incitatif et change la donne. Par ailleurs, les véhicules de location bénéficient déjà d'un certain nombre d'exonérations – qui témoignent d'ailleurs de la richesse fiscale française : exonération de la taxe annuelle sur les émissions de dioxyde de carbone, de la taxe annuelle sur les émissions de polluants atmosphériques et de la taxe annuelle incitative relative à l'acquisition de véhicules légers à faibles émissions.

J'émettrai un avis défavorable sur ces amendements. Je crois qu'il faut surtout inciter le secteur de la location à acquérir des modèles moins émetteurs.

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

M. David Amiel, ministre délégué. J'irai dans le même sens que le rapporteur général. Il faut certes prendre en compte la spécificité du secteur de la location de courte durée, mais nous l'avons déjà fait dans le cadre des mesures relatives au verdissement des flottes, et le rapporteur général a évoqué toutes les exonérations dont ce secteur bénéficie déjà. Créer une nouvelle niche fiscale pour la location de courte durée n'est pas justifié, notamment vis-à-vis des autres acquéreurs. Avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 689 et 2737.

(Le vote à main levée n'ayant pas été concluant, il est procédé à un scrutin public.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	207
Nombre de suffrages exprimés	204
Majorité absolue	103
Pour l'adoption	87
contre	117

(Les amendements identiques n° 689 et 2737 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson, pour soutenir l'amendement n° 531.

M. Charles de Courson. Je voudrais revenir sur la question des flottes de location, que j'avais déjà soulevée tout à l'heure à l'occasion du vote de l'amendement du gouvernement – Mme la ministre a d'ailleurs reconnu que c'est un vrai problème. Les entreprises de location revendent leurs voitures à peu près tous les huit mois et le malus porte donc sur de très courtes périodes. Pour vous donner un ordre de grandeur, les flottes de location représentent 10 % des achats de véhicules neufs. Le malus automobile a représenté pour ce secteur une charge de 43 millions en 2024 ; cette somme devrait s'élever à 80 millions cette année, à 170 millions en 2026 et à 250 millions en 2027.

Cette charge n'étant ni soutenable ni répercutable, je propose de faire bénéficier d'un abattement de 20 % sur la taxe sur les émissions de dioxyde de carbone les immatriculations de véhicules de location. Je le répète, Mme la ministre a reconnu qu'il y avait là un vrai problème et elle a indiqué qu'elle était prête à discuter. Je vous fais une proposition, mais je reste ouvert à toute autre solution.

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Comme je l'ai indiqué précédemment, les véhicules de location sont déjà exonérés de la taxe annuelle sur les émissions de CO₂, de la taxe annuelle sur les émissions de polluants atmosphériques et de la taxe annuelle incitative relative à l'acquisition de véhicules légers à faibles émissions. Avis défavorable.

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

Mme Audrey Abadie-Amiel. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 531.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	205
Nombre de suffrages exprimés	188
Majorité absolue	95
Pour l'adoption	98
contre	90

(L'amendement n° 531 est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1463 de M. Aurélien Le Coq est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Défavorable.

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

M. David Amiel, ministre délégué. Il faut tout de même dire un mot de ce que propose cet amendement : il vise à instaurer une augmentation considérable du malus au-delà de 2027. Nous avons entendu beaucoup d'alertes dans cet hémicycle sur la nécessité de trouver un équilibre entre la nécessité de transformer notre parc automobile, d'une part, et celle de sauvegarder des emplois, des lignes de production et le pouvoir d'achat des consommateurs, d'autre part. Vous proposez une augmentation considérable de la fiscalité sur les véhicules, bien au-delà de ce qui a été voté tout à l'heure. Mon avis sera évidemment défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1463.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	205
Nombre de suffrages exprimés	187
Majorité absolue	94
Pour l'adoption	47
contre	140

(L'amendement n° 1463 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Lisa Belluco, pour soutenir l'amendement n° 2064.

Mme Lisa Belluco. Cet amendement vise à abaisser progressivement le seuil de déclenchement du malus poids. Il avait été rédigé en cohérence avec l'article 13, qui a été légèrement modifié mais vise à donner à tous les acteurs concernés une visibilité sur trois ans, s'agissant du barème des quatre principales taxes sur les véhicules de tourisme. Il n'inclut pas le malus poids. Je propose donc d'abaisser le seuil de déclenchement du malus de 50 kilogrammes par an jusqu'en 2028. Il s'agit, pour ce critère également, d'introduire une progressivité et de la visibilité sur trois ans. Seuls sont concernés les SUV neufs, c'est-à-dire les véhicules les plus lourds, les plus chers et les plus polluants. C'est, par définition, une mesure de justice environnementale. Cette disposition produirait des recettes ; or c'est ce que nous recherchons en ce moment – notamment pour soutenir le leasing social.

M. le président. Sur l'amendement n° 1464, je suis saisi par le groupe La France insoumise-Nouveau Front populaire d'une demande de scrutin public.

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

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 2064 ?

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Le secteur automobile fait face à une très forte augmentation de sa fiscalité écologique, dans un contexte économique dégradé et de concurrence sévère au plan international. Je suis donc très défavorable à cet amendement.

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

M. David Amiel, ministre délégué. Pour les mêmes raisons que le rapporteur général, je donnerai un avis défavorable à cet amendement. Il est très important – je l'ai dit à propos d'amendements qui allaient dans le sens inverse – de faire preuve de stabilité. Nous demandons une transformation d'ampleur à notre industrie automobile pour qu'elle puisse tenir le choc face à la production venue de Chine et des États-Unis ; l'enjeu, comme chacun sait, est que, dans dix ans, des véhicules électriques soient produits massivement en Europe et que nous ne dépendions pas d'importations étrangères. Pour cela, il faut aussi donner à nos entreprises et à nos industries la possibilité d'investir, de former du personnel, de reconverter des lignes de production et des usines.

Ce que vous proposez serait délétère pour notre tissu productif et contraire à notre objectif de stabilité, un élément essentiel pour des industries qui investissent sur le temps long. Nous débattons du projet de loi de finances tous les ans ; une industrie automobile, elle, investit pour les cinq

dix années à venir. Changer les règles tous les ans, c'est risquer de déstabiliser profondément notre tissu industriel. Les Chinois et les Américains, eux, ne s'y trompent pas. C'est pourquoi j'émettrai un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Matthieu Bloch.

M. Matthieu Bloch. Je suis opposé à cet amendement. Je viens d'un territoire automobile, le pays de Montbéliard, et je suis assez surpris de ce débat sur le malus poids. Une petite Peugeot 208 pèse 1,45 tonne et coûte près de 30 000 euros. La réalité, c'est que les Français n'ont plus les moyens d'acheter ces véhicules citadins. Si vous taxez davantage le poids, les constructeurs, déjà obligés de se conformer à des normes européennes toujours plus contraignantes qui alourdissent les véhicules, devront trouver des matériaux plus légers, comme l'aluminium, ce qui augmentera encore les prix et rendra les voitures encore plus inaccessibles à nombre de nos concitoyens.

(L'amendement n° 2064 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1464 de Mme Marianne Maximi est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Défavorable.

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

M. David Amiel, ministre délégué. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1464.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	204
Nombre de suffrages exprimés	183
Majorité absolue	92
Pour l'adoption	42
contre	141

(L'amendement n° 1464 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements, n^{os} 265 rectifié, 398, 719 et 3814, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 398, 719 et 3814 sont identiques.

Je suis saisi de deux demandes de scrutin public : sur le n^o 265 rectifié, par le groupe Droite républicaine ; sur les amendements n^{os} 398 et identiques, par le groupe Rassemblement national.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

M. le président. L'amendement n° 265 rectifié de Mme Sylvie Bonnet est défendu.

La parole est à M. Eric Liégeois, pour soutenir l'amendement n° 398.

M. Eric Liégeois. La transition écologique ne peut se construire contre les classes moyennes et les territoires ruraux. Un alourdissement du malus automobile augmentera le coût d'acquisition, déjà élevé, d'un véhicule. De plus, nous

sommes dans un contexte où les entreprises du secteur automobile sont confrontées à une très grande instabilité économique.

Cet amendement vise à maintenir le seuil de déclenchement du malus poids à 1,6 tonne pendant deux ans, afin d'éviter un renchérissement des prix pour les consommateurs, principalement les ménages ruraux et les familles, pour lesquelles la voiture n'est pas un choix mais une nécessité au quotidien.

M. le président. La parole est à M. Eddy Casterman, pour soutenir l'amendement n° 719.

M. Eddy Casterman. Il s'agit de maintenir le seuil de déclenchement du malus poids à 1,6 tonne durant une année supplémentaire et d'en exclure les véhicules hybrides rechargeables. Cette exonération offrirait une meilleure visibilité aux constructeurs automobiles, aujourd'hui confrontés à une concurrence internationale déloyale qui menace l'activité et l'emploi dans nos territoires.

Elle assurerait également une visibilité à long terme à nombre d'entrepreneurs, de TPE, de PME, d'artisans, de commerçants, qui ont besoin d'un véhicule pour leur activité, notamment dans le monde rural.

Enfin, elle épargnerait un coût supplémentaire à de nombreux ménages. Les véhicules neufs ont un coût moyen de 30 000 euros, ce qui est considérable. L'augmenter aurait un impact sur les familles des classes moyennes, notamment, je le répète, dans le monde rural, où les véhicules sont essentiels pour les déplacements du quotidien : pour aller à l'école, faire ses courses, consulter le médecin, etc.

M. le président. L'amendement n° 3814 de M. Laurent Mazaury est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Juvin, rapporteur général. La commission a rejeté ces amendements, considérant qu'il fallait donner de la stabilité au secteur et donc maintenir les décisions prises l'année dernière. Avis défavorable.

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

M. David Amiel, ministre délégué. Je retiens de ces amendements que l'objectif de réduire la masse des véhicules n'est pas contesté, puisque seul l'est le calendrier d'application. Il est important de le noter.

Par ailleurs, comme nous l'avons rappelé lors du débat relatif à l'application du malus masse aux véhicules électriques, l'éco-score affiché sur ces derniers permet de cibler le malus masse sur les véhicules produits hors d'Europe. C'est un enjeu majeur de politique industrielle : il y a urgence à rétablir l'équité de la concurrence entre des véhicules produits en Europe avec de l'électricité décarbonée et des véhicules produits hors d'Europe avec de l'électricité carbonée, souvent issue de centrales à charbon ou à gaz. *(MM. Hervé de Lépinay et Julien Odoul s'exclament.)* Vous évoquez la concurrence internationale ; dans ce domaine, elle est immense.

Enfin, les industriels ont besoin de lisibilité ; M. le rapporteur général l'a rappelé, et c'est la raison pour laquelle la commission des finances a rejeté les amendements. La trajectoire actuelle est connue, a été actée, a présidé à des investissements et à des décisions qui peuvent engager les entreprises pour les cinq ou dix années à venir. Quand

nous prenons des engagements, nous devons aux industriels de les tenir. C'est le minimum. Sans cela, nous déstabilisons le tissu productif. Avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 265 rectifié.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	200
Nombre de suffrages exprimés	197
Majorité absolue	99
Pour l'adoption	88
contre	109

(L'amendement n° 265 rectifié n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 398, 719 et 3814.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	207
Nombre de suffrages exprimés	197
Majorité absolue	99
Pour l'adoption	88
contre	109

(Les amendements identiques n° 398, 719 et 3814 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Fiévet, pour soutenir l'amendement n° 3746 rectifié.

M. Jean-Marie Fiévet. Il vise à accroître la rigueur et la cohérence environnementale de la taxe annuelle incitative relative à l'acquisition de véhicules légers à faibles émissions (TAI), adoptée dans la loi de finances pour 2025. Le critère de verdissement prévu dans le dispositif inclut les véhicules hybrides rechargeables, or ceux-ci, bien que partiellement électrifiés, conservent une dépendance notable aux carburants fossiles, et leurs émissions en conditions réelles excèdent souvent les valeurs homologuées, selon la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les véhicules légers ou cycle WLTP. Pour garantir que la TAI remplisse pleinement son rôle d'incitation à la transition la plus vertueuse, nous proposons de recentrer la trajectoire de verdissement sur la seule catégorie des véhicules à très faibles émissions – les véhicules 100 % électriques à batterie ou à hydrogène –, qui sont les seules technologies garantissant une réelle rupture avec la consommation de carburants fossiles dans le secteur routier.

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. La TAI est entrée en vigueur il y a huit mois, le 1^{er} mars. Il est trop tôt pour la durcir déjà : nous avons besoin de stabilité fiscale. Avis défavorable.

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

M. David Amiel, ministre délégué. Le cœur balance entre deux arguments. Le premier, celui de M. Fiévet, est juste : il faut verdir les flottes et, à terme, cesser de considérer comme verts les véhicules hybrides rechargeables. Le second, celui du rapporteur général, l'est également : la stabilité est nécessaire.

Monsieur Fiévet, pour l'avoir étudiée tout au long de l'année 2024, vous connaissez parfaitement la question du verdissement des flottes. Nous devons garder à l'esprit les deux impératifs de verdissement et de stabilité. Nous aurons peut-être l'occasion de continuer à y travailler au cours de la navette parlementaire. À ce stade du débat, je m'en remettra donc à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. La parole est à M. Hervé de Lépinau.

M. Hervé de Lépinau. Cette taxe vient s'ajouter aux taxes déjà existantes, à cause desquelles les véhicules sont hors de prix. Au-delà de ce fait, réfléchissons à l'efficacité technique de la mesure proposée. J'en reviens au problème des ruraux, qui doivent parfois aller en ville, y compris dans des villes comprenant une zone à faibles émissions (ZFE). *(Exclamations sur quelques bancs du groupe EcoS.)*

M. Julien Odoul. Eh oui !

Mme Christine Arrighi. Il n'y en a plus !

M. Hervé de Lépinau. Un véhicule hybride permet de rouler sur le réseau secondaire avec du carburant et de circuler en ville grâce à l'électricité, sans être sanctionné. Il permet donc aux ruraux d'aller en ville. Ce débat révèle deux conceptions de la France : d'un côté, la France pompidolienne, toujours attachée à la voiture ; de l'autre, la France des urbains, dotée de moyens de transport partagés et aveugle à la réalité quotidienne des ruraux.

M. Jean-Claude Raux. Tout en nuance !

M. Hervé de Lépinau. C'est pourquoi nous voterons contre l'amendement. *(Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes RN et UDR.)*

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Fiévet.

M. Jean-Marie Fiévet. Je viens de la ruralité, comme un grand nombre d'entre vous, et je roule en véhicule électrique. Cela ne pose aucun problème. *(Exclamations sur quelques bancs du groupe RN.)*

M. Erwan Balanant. Il y en a qui marchent très bien !

M. Jean-Marie Fiévet. J'entends souvent dire que les habitants des zones rurales ne peuvent rouler qu'en véhicule thermique, mais il faut s'ouvrir l'esprit : les véhicules électriques sont faits pour tout le monde, à la campagne ou en ville.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 3746 rectifié.

(Le vote à main levée n'ayant pas été concluant, il est procédé à un scrutin public.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	187
Nombre de suffrages exprimés	179
Majorité absolue	90
Pour l'adoption	74
contre	105

(L'amendement n° 3746 rectifié n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Fiévet, pour soutenir les amendements n°s 3748 rectifié et 3747, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

M. Jean-Marie Fiévet. Il s'agit d'intégrer les centrales de réservation de taxis et de VTC – véhicules de transport avec chauffeur – dans le champ d'application de la TAI. Pour garantir un effort d'électrification à la hauteur des enjeux, nous proposons plusieurs mesures.

Premièrement, nous souhaitons l'application de la TAI aux centrales de réservation, avec un seuil fixé à 1 000 véhicules gérés. Ce seuil élevé permet de concentrer l'effort sur les acteurs majeurs, mieux à même d'opérer la transition, sans pénaliser les PME.

Deuxièmement, nous appelons à l'établissement d'une trajectoire de verdissement exigeante, basée uniquement sur les véhicules à très faibles émissions – les véhicules électriques à batterie ou à hydrogène –, plutôt que sur les véhicules à faibles émissions.

Troisièmement, nous proposons de fonder le calcul sur la part annuelle croissante de véhicules à très faibles émissions au sein du parc géré plutôt que sur le taux de renouvellement; cela est plus pertinent pour le secteur spécifique des taxis et des VTC, dont les centrales ne contrôlent pas directement le renouvellement des véhicules.

Cette intégration, assortie de sanctions dissuasives en cas de manquement, est indispensable pour mobiliser ces acteurs majeurs dans la décarbonation du transport et dans le soutien à la filière électrique nationale.

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. L'article 34 de la Constitution dispose que les paramètres d'une taxe doivent être fixés par la loi et non par décret. Or vous renvoyez à un décret les modalités de calcul de la taxe. Je crains donc que la disposition soit inconstitutionnelle. Avis défavorable. *(Mme Christine Arrighi s'exclame.)*

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

M. David Amiel, ministre délégué. Si je comprends bien l'amendement, il vise à modifier significativement la TAI. Vous proposez de l'appliquer à des centrales de réservation de taxis qui ne détiennent pas les véhicules concernés, ce qui nécessiterait de réviser l'ensemble des calculs, des barèmes, et élargirait beaucoup le périmètre d'une taxe à peine créée. La TAI est utile au verdissement car elle permet d'alimenter le marché de l'occasion,...

M. Pierre Cazeneuve. Oui !

M. David Amiel, ministre délégué. ...étant donné que la plupart des véhicules électriques d'occasion viennent de flottes d'entreprise; toutefois, le même raisonnement ne s'applique pas aux centrales de réservation. Au nom de la stabilité fiscale, je suis défavorable aux deux amendements.

M. le président. La parole est à M. Pierre Cazeneuve.

M. Pierre Cazeneuve. Abstraction faite du reproche d'inconstitutionnalité formulé par M. le rapporteur général, je tiens à soutenir les arguments de M. Fiévet, auteur d'un excellent rapport d'information relatif au verdissement des flottes. On ne saurait trop insister sur l'importance d'instaurer des exigences fortes envers les propriétaires de très grandes flottes, par exemple les acteurs majeurs de la location de courte durée. Ce sont eux qui alimentent le marché de l'occasion et contribuent ainsi à la baisse du coût des véhicules électriques. Si nous voulons constituer une flotte considérable de véhicules électriques d'occasion et accélérer l'électrification du parc automobile national, il importe de voter des dispositions ambitieuses telles qu'en propose M. Fiévet.

(Les amendements n°s 3748 rectifié et 3747, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Sur l'amendement n° 725, je suis saisi par le groupe Rassemblement national d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. Eddy Casterman, pour le soutenir.

M. Eddy Casterman. Cet amendement de bon sens, adopté l'an dernier lors de l'examen du PLF pour 2025, vise à ce que le barème du malus soit calculé le plus honnêtement possible, ce qui permettra notamment d'éviter certaines formes de concurrence déloyale. Pour cela, nous proposons d'y intégrer les émissions relatives à la production et à l'importation d'un véhicule. À titre d'exemple, la production des voitures électriques émet 5 à 15 tonnes équivalent CO₂ selon les modèles, soit une empreinte carbone que l'Agence de la transition écologique (Ademe) estime deux à trois fois supérieure à celle d'un équivalent thermique. Par ailleurs, pour les véhicules importés de l'étranger, il convient d'intégrer l'impact du transport maritime; la pollution engendrée par un cargo équivaut par exemple à celle de 50 millions de voitures thermiques. Instaurer un score environnemental dans le calcul du malus permettra d'évaluer plus fidèlement l'impact environnemental global d'un véhicule, ce qui favorisera la relocalisation des chaînes de production en France. *(Applaudissements sur les bancs du groupe RN.)*

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

M. Philippe Juvin, rapporteur général. La commission a rejeté l'amendement.

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

M. David Amiel, ministre délégué. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 725.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	183
Nombre de suffrages exprimés	176
Majorité absolue	89
Pour l'adoption	77
contre	99

(L'amendement n° 725 n'est pas adopté.)

Article 14

M. le président. La parole est à M. Théo Bernhardt.

M. Théo Bernhardt. L'article est très attendu par les Alsaciens, car il concerne un enjeu majeur de la région. Nous avons un problème : depuis l'instauration d'une taxe sur l'autoroute allemande parallèle à l'A35, plus de 3 000 camions par jour font le détour par l'autoroute alsacienne. La taxe prévue dans l'article résoudra donc un problème de sécurité routière, la présence de camions en file indienne sur plusieurs kilomètres constituant une situation accidentogène. Cela excède les Alsaciens. En outre, cette mesure améliorera la circulation ; depuis la mise en service du contournement ouest à Strasbourg, la circulation autoroutière est plus fluide dans cette zone et le nombre d'accidents a diminué.

Attention, toutefois, à ne pas affecter négativement l'économie locale. L'Alsace est la première région française en matière de consommation locale ; si cette taxe s'applique aussi aux entreprises alsaciennes, les consommateurs subiront l'augmentation des prix. De nombreuses entreprises alsaciennes, parmi lesquelles beaucoup de TPE et de PME, utilisent cette autoroute. L'instauration d'une nouvelle taxe entraînera mécaniquement l'augmentation des prix à la vente des produits acheminés par ces transporteurs.

Cette écotaxe – le R-Pass, comme on l'appelle en Alsace – est une bonne idée, mais il faut se garder de nuire à l'économie locale en pénalisant nos entreprises. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes RN et UDR.*)

M. le président. La suite de l'examen du projet de loi de finances est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, cet après-midi, à quinze heures :

Suite de la discussion de la première partie du projet de loi de finances pour 2026.

La séance est levée.

(*La séance est levée à treize heures.*)

Le directeur des comptes rendus

Serge Ezdra