VENDREDI 27 NOVEMBRE 2026

Loi de finances pour 2027 *(Suite)*

SOMMAIRE

LOI DE FINANCES POUR 2027 *(Suite)*..... 1

Rappel au règlement **1**

Première partie (Suite) **1**

Discussion des articles (Suite) **1**

Après l'article 19 *(Suite)* **1**

Article 20 **17**

M. Grégory Blanc **17**

Après l'article 20 **17**

Mise au point au sujet d'un vote **21**

Discussion des articles (Suite) **22**

Après l'article 20 (Suite) **22**

Article 21 **23**

Après l'article 21 **26**

Article 22 **29**

Après l'article 22 **32**

Article 23 **32**

M. Pierre Barros **32**

Après l'article 23 **33**

Article 24 **33**

Mme Christine Lavarde, rapporteur général de la commission des finances **33**

Article 25 **37**

Après l'article 25 **38**

Article 26 **44**

M. Michel Masset **44**

M. Pierre Barros **44**

Après l'article 26 **45**

Ordre du jour du samedi 28 novembre 2026 **68**

SÉANCE
du vendredi 27 novembre 2026

30e séance de la session ordinaire 2026-2027

PRÉSIDENCE DE M. BERNARD JOMIER,
VICE-PRÉSIDENT

La séance est ouverte à 9 h 35.

Loi de finances pour 2027 *(Suite)*

M. le président. – L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances (PLF) pour 2027, considéré comme rejeté par l'Assemblée nationale.

Rappel au règlement

M. Alexis Robin. – Sur le fondement de l'article 44, alinéa 6. Depuis le début de l'examen de ce projet de loi de finances, la multiplication des demandes de priorité et de réserve bouleverse l'ordre de discussion des articles et des amendements. Je pense à mes collègues issus de territoires éloignés de Paris, qui doivent s'organiser en conséquence. L'examen décousu et incohérent de cette première partie met tout le monde dans l'embarras et nuit à la qualité du travail parlementaire. *(M. Pascal Coste applaudit.)* Sommes-nous victimes, comme à l'Assemblée, de logiques visant à affaiblir l'initiative parlementaire ? J'espère que nous aurons davantage de visibilité sur la suite de nos travaux en vue de la seconde partie.

Acte en est donné.

PREMIÈRE PARTIE *(SUITE)*
Discussion des articles *(Suite)*

Après l'article 19 (Suite)

M. le président. – Amendement n°I-825 rectifié de M. Dossus et *alii*.

L'amendement n°I-825 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°I-1920 rectifié de M. Uzenat et *alii*.

M. Simon Uzenat. – Nous avons besoin de soutenir nos cordonniers, couturiers, réparateurs, confrontés à des difficultés administratives pour l'éligibilité au bonus réparation. Une TVA réduite encourage l'économie circulaire et soutient ce secteur clé pour la décarbonation.

M. le président. – Amendement n°I-2018 rectifié de Mme Paoli-Gagin et *alii*.

M. Vincent Louault. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°I-2838 rectifié de M. Jacquin et *alii*.

M. Simon Uzenat. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général de la commission des finances*. – Avis défavorable. Le Conseil des prélèvements obligatoires (CPO) a relevé qu'un taux réduit de TVA ne levait pas les freins à la réparation et ne garantissait en rien la baisse des prix. Un bonus réparation incite déjà les particuliers à réparer plutôt qu'à remplacer. Le coût de ces amendements serait élevé – et deux d'entre eux sont mal codifiés.

M. David Amiel, *ministre de l'action et des comptes publics*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-1920 rectifié n'est pas adopté,
non plus que les amendements
nos I-2018 rectifié et I-2838 rectifié.

M. le président. – Amendement n°I-2022 rectifié de Mme Paoli-Gagin et *alii*.

M. Vincent Louault. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Demande de retrait.

M. David Amiel, *ministre*. – Même avis.

L'amendement n°I-2022 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-1596 rectifié de Mme Housseau et *alii*.

Mme Marie-Lise Housseau. – Cet amendement met fin à une situation injuste pour les entreprises de transport de passagers en montgolfière. Celles-ci appliquent un taux de TVA à 10 %, conformément à une instruction de l'administration fiscale de 2004, plusieurs fois confirmée. Or cette même administration remet aujourd'hui en cause ce taux et réclame des rappels fiscaux, parfois sur plusieurs exercices.

Les conséquences sont considérables : 60 % des entreprises contrôlées ne seraient pas en mesure de régler les sommes réclamées. Sécurisons l'application du taux réduit.

M. le président. – Amendement identique n°I-2197 de M. Grégory Blanc et *alii*.

M. Grégory Blanc. – Le Sénat avait souhaité l'an dernier mettre fin à cette situation ubuesque. La TVA est à 10 % pour l'aviation civile, et pour les transports de loisir – ULM, transports en barque. Un récent courrier de la direction de la législation fiscale (DLF) est venu éteindre le résultat des contrôles fiscaux. C'est très bien, mais il faut maintenant simplifier et mettre tout le monde d'équerre. Si vous repassez les transports de loisirs à 20 %, que ce soit pour tout le monde !

M. le président. – Amendement identique n°I-2626 rectifié de Mme Ventalon et *alii*.

L'amendement n°I-2626 rectifié n'est pas défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – J'entends qu'il faut lever l'incertitude sur le taux de TVA applicable aux voyages en montgolfière, qui relevaient d'un taux à 10 % et se voient aujourd'hui réclamer des rappels sur la base de 20 %. Mais la solution n'est pas de baisser le taux à 10 %. Le Conseil d'État a jugé que le saut en parachute en tandem est un loisir et non un transport, car il n'a pas pour objet de déplacer le client d'un lieu à un autre. *(M. Pascal Coste s'en amuse.)*

M. Jean-François Husson. – Si, quand même !

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – La même jurisprudence pourrait s'appliquer pour les montgolfières.

Sagesse. Il faut régler le problème du passé, peut-être par un rescrit, et maintenir à l'avenir un taux de 20 % pour l'ensemble de ces activités.

M. Jean-François Husson. – Il faut prendre en compte le taux de l'apesanteur !

M. David Amiel, *ministre*. – Nous avons beaucoup travaillé sur ce sujet avec Grégory Blanc.

Vos amendements appliquent un taux réduit pour l'avenir. Or au vu du droit européen, les vols de montgolfières ne me paraissent pas pouvoir être traités comme du transport de personnes et de bagages.

En revanche, nous levons les incertitudes pour ce qui concerne l'application passée du taux réduit : le Bofip (Bulletin officiel des finances publiques) clarifiera les règles, et les entreprises de vol de montgolfière ne seront pas inquiétées.

Avis défavorable.

M. Vincent Capo-Canellas. – Merci de nous inviter à prendre de la hauteur. *(Sourires)*

Il y a une ambiguïté. La rapporteure générale et le ministre sont d'accord pour éviter de pénaliser les entreprises qui ont appliqué, par le passé, le taux réduit. Mais appliquer le taux normal à l'avenir menacerait la survie d'une activité qui irrigue le tourisme sur nos territoires. Restons à 10 %.

M. Grégory Blanc. – Il fallait régler le problème du passé, et la DLF a désavoué son contrôleur fiscal en éteignant le résultat des contrôles. Vous couvrez votre administration, monsieur le ministre, je le comprends. Mais pour éviter les distorsions, appliquons donc le taux réduit à l'ensemble des transports de loisir – parachutisme, transport en barque, ULM. Le Sénat dans sa sagesse doit mettre un terme à cette situation.

M. Vincent Louault. – Je ne comprends pas les arguments de la rapporteure générale et du ministre. Avec une montgolfière, une chose est sûre : vous n'arriverez pas là d'où vous êtes parti, sauf avec la montgolfière captive de Paris, retenue par un câble ! Mettons les montgolfières à 10 %, une fois pour toutes. On se détend.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Ces amendements ne seraient pas conformes au droit de l'Union européenne, qui ne prévoit pas de taux réduit pour les transports de loisir.

Il était important que le ministre confirme que les entreprises qui ont appliqué par le passé un taux de 10 % ne seront pas rattrapées. Pour le passé, on reste à 10 % ; pour le futur, il convient d'appliquer le même taux à tous les transports de loisir.

M. Grégory Blanc. – Ce n'est pas pour tout le monde ! L'ULM est à 10 % !

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Dans ce cas, peut-être faudra-t-il l'année prochaine appliquer le taux normal de 20 % à l'ULM, car 10 % n'est pas conforme au droit européen.

M. David Amiel, *ministre*. – Le Gouvernement souhaite donner de la sécurité juridique aux montgolfières. Nous le ferons dans le Bofip, qui confirme le taux de 10 % pour les entreprises qui, de bonne foi, ont appliqué ce taux par le passé.

M. Jean-François Husson. – Très bien.

M. David Amiel, *ministre*. – Mais ne créons pas une nouvelle insécurité pour le futur. C'est ce que produirait l'adoption d'un taux non conforme au droit européen. (*M. Grégory Blanc s'exclame*.) Je rappelle que le droit européen fixe une liste limitative des secteurs à taux réduit. Or les montgolfières ne relèvent pas du transport de passagers, mais des activités de loisir.

M. Grégory Blanc. – Qui sont parfois à 10 % !

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Sagesse défavorable.

Les amendements identiques n^os^I-1596 rectifié et I-2197 sont adoptés et deviennent un article additionnel.

M. Jean-François Husson. – Ça ne vole pas haut ! Si le Gouvernement avait travaillé le sujet depuis l'an dernier, cela ne serait pas arrivé !

M. le président. – Amendement n°I-1370 rectifié de M. Sol et *alii*.

M. Pascal Coste. – Cet amendement harmonise le taux de TVA à 10 % sur la livraison de repas dans le cadre d'une offre qui accompagne des prestations de maintien à domicile.

M. le président. – Amendement n°I-2930 rectifié de Mme Bourguignon et *alii*.

Mme Jocelyne Antoine. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis du Gouvernement ? L'amendement corrige une différence de traitement entre prestataires, mais la rédaction est large : un prestataire offrant

marginalement des services à domicile pourrait appliquer le taux de 10 % à toutes ses livraisons de repas. Il y a aussi la question du coût.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-1370 rectifié n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°I-2930 rectifié.

M. le président. – Amendement n°I-467 rectifié *bis* de Mme Aeschlimann et *alii*.

M. Nicolas Belloir. – Le réemploi des contenants dans la restauration collective ne peut se développer sans une organisation efficace de la collecte et du lavage. Or le même service est soumis à un taux de TVA différent selon que le lavage des contenants est assuré par le restaurateur ou confié à un prestataire extérieur. Cet amendement met fin à une iniquité.

M. le président. – Amendement n°I-425 rectifié *bis* de M. Canévet et *alii*.

M. Michel Canévet. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°I-1393 rectifié *bis* de Mme Narassiguin et *alii*.

Mme Corinne Narassiguin. – Une collectivité qui lave elle-même sa vaisselle réemployable bénéficie d'une TVA de 5,5 %, celle qui fait appel à un prestataire extérieur supporte un taux de 20 %. Cette inégalité de traitement pénalise les collectivités qui font le choix du réemploi et freine le développement d'une filière indispensable à l'économie circulaire.

Notre amendement rétablit la neutralité fiscale, en étendant le taux de 5,5 %. Il n'est pas contraire au droit européen, qui permet un taux réduit pour les services contribuant à la prévention des déchets, à leur préparation en vue du réemploi ou à la protection de l'environnement.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. Nous n'avons pas la même lecture de la directive TVA. Les seules prestations de nettoyage externalisées pour lesquelles le taux réduit est autorisé concernent les logements et les vitres, pas les bocaux. J'entends vos arguments, mais il faut porter le combat à Bruxelles.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-467 rectifié bis n'est pas adopté, non plus que les amendements n^{os}I-425 rectifié bis et I-1393 rectifié bis.

M. le président. – Amendement n°I-1880 rectifié de Mme Havet et *alii*.

M. Michel Canévet. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°I-312 de Mme Havet et du RDPI.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Voilà un amendement qui rapporte : il porte le taux de TVA sur les emballages plastiques des boissons non alcoolisées, hors eau et lait, à 20 %. Il s'agit de lutter contre la pollution plastique et de favoriser le réemploi, dans l'esprit de la loi Agec.

M. le président. – Amendement n°I-2621 de Mme Souyris et *alii*.

M. Grégory Blanc. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – L'amendement ne fonctionnerait pas, car mal codifié.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Cela se corrige !

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Nous avons au demeurant déjà voté une taxe sucre dans le PLFSS.

Enfin, reconnaissez que quatre taux de TVA différents selon la taille de la bouteille, ce n'est pas de la simplification.

M. David Amiel, *ministre*. – Une modulation du taux en fonction du seul matériau d'emballage serait contraire au principe de neutralité de la TVA, donc non conforme au droit européen. Pour lutter contre la pollution plastique, mieux vaut recourir à des mécanismes de type REP (responsabilité élargie du producteur).

M. Grégory Blanc. – Il y a un problème de santé publique, qui percute les habitudes alimentaires. Nous avons abordé ce problème dans le PLFSS avec la taxation renforcée du sucre. Il faut trouver le moyen de concilier ces deux approches, car ni les amendements ni les réponses ne sont satisfaisants.

L'amendement n°I-312 est retiré.

L'amendement n°I-1880 rectifié n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°I-2621.

M. le président. – Amendement n°I-928 rectifié de M. Pellevat et *alii*.

M. Franck Dhersin. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°I-2623 rectifié *ter* de M. Bleunven et *alii*.

M. Michel Canévet. – Nous appliquons un taux de TVA de 10 % aux emballages en plastique biosourcé ou compostable.

M. le président. – Amendement n°I-1844 de Mme Bouquin et *alii*.

M. Laurent Castillo. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. Outre les problèmes de codification, vos amendements sont contraires à la directive TVA et vont à l'encontre de la politique de réduction des déchets en rendant moins chers les emballages à usage unique. Enfin, les entreprises qui achètent des emballages récupèrent la TVA, donc il n'y aurait pas d'effet sur les prix.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

Les amendements identiques nos I-928 rectifié et I-2623 rectifié ter ne sont pas adoptés, non plus que l'amendement n°I-1844.

M. le président. – Amendement n°I-1845 de Mme Bouquin et *alii*.

M. Laurent Castillo. – Nous appliquons un taux de TVA réduit de 10 % aux films de paillage biodégradables utilisés par nos agriculteurs, qui présentent un intérêt agronomique, économique et environnemental, font gagner du temps aux agriculteurs et réduisent leurs charges.

M. le président. – Amendement n°I-2622 rectifié *bis* de M. Bleunven et *alii*.

M. Michel Canévet. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. Les agriculteurs récupèrent déjà la TVA.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-1845 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°I-2622 rectifié bis.

M. le président. – Amendement n°I-614 rectifié de M. Cuypers et *alii*.

L'amendement n°I-614 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°I-1067 de M. Grégory Blanc et *alii*.

M. Grégory Blanc. – Nous sommes pour les baisses d'impôts...

M. Emmanuel Capus. – Très bien !

M. Grégory Blanc. – ... qui permettent aux ménages de la classe moyenne de gagner en pouvoir d'achat. Le droit européen autorise un taux réduit de TVA pour les produits pour nourrissons. Alignons-nous : cela ferait gagner 350 euros par enfant. Ce n'est pas rien pour les familles, surtout les mamans solos dont l'impôt sur le revenu augmente.

M. le président. – Amendement n°I-1495 rectifié de Mme Delattre et *alii*.

M. Michel Masset. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Le dispositif n'est pas ciblé ; tout le monde en bénéficierait.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

M. Grégory Blanc. – Évidemment ! Je soutiens toutes les familles ! C'est une mesure en faveur de leur pouvoir d'achat. Vous voulez faciliter l'héritage ; nous, la consommation des jeunes ménages.

M. Pascal Savoldelli. – Bravo !

L'amendement n°I-1067 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°I-1495 rectifié.

M. le président. – Amendement n°I-1508 rectifié de Mme Delattre et *alii*.

M. Jean-Jacques Michau. – Nous abaissons le taux de TVA de 20 % à 5,5 % sur les protections contre l'incontinence des personnes âgées.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Défavorable : contraire au principe de neutralité de la TVA.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-1508 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-611 rectifié *bis* de M. Coste et *alii*.

M. Pascal Coste. – Cet amendement abaisse la TVA à 10 % pour les activités de sport marchand. Le droit européen le permet, et le sport est important pour notre santé !

M. le président. – Amendement identique n°I-924 rectifié de M. Pellevat et *alii*.

M. Franck Dhersin. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°I-1135 rectifié *ter* de MM. Belloir et Belin.

M. Nicolas Belloir. – Le Pass'Sport, les 30 minutes d'activité physique à l'école et la stratégie nationale sport-santé témoignent d'une ambition publique forte en faveur de la pratique sportive – mais il faut aussi agir sur son coût et sur l'accès à l'offre. Nous ramenons donc le taux de TVA à 10 % sur les activités sportives. Pourquoi l'accès à une salle de sport serait-il taxé à 20 % quand l'accrobranche ou le mini-golf sont à 10 % ? Un peu de cohérence !

M. le président. – Amendement identique n°I-2186 rectifié *bis* de Mme Belrhiti et *alii*.

L'amendement n°I-2186 rectifié bis n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°I-612 rectifié *bis* de M. Coste et *alii*.

M. Pascal Coste. – Les équipements sportifs aussi doivent se voir appliquer un taux de TVA de 10 %.

M. le président. – Amendement identique n°I-925 rectifié *bis* de M. Pellevat et *alii*.

M. Franck Dhersin. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°I-2187 rectifié de Mme Belrhiti et *alii*.

L'amendement n°I-2187 rectifié n'est pas défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Outre un problème de codification, la rédaction des amendements nos I-612 rectifié *bis* et identiques aboutirait à l'inverse de l'effet escompté. Avis défavorable.

M. David Amiel, *ministre*. – Même avis.

Les amendements identiques nos I-611 rectifié bis, I-924 rectifié et I-1135 rectifié ter ne sont pas adoptés.

L'amendement n°I-612 rectifié bis est retiré.

L'amendement n°I-925 rectifié bis n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-136 de M. Coste.

M. Pascal Coste. – Appliquons un taux normal de TVA aux sommités fleuries de chanvre.

M. le président. – Amendement identique n°I-626 rectifié *bis* de M. Delahaye et *alii*.

M. Franck Dhersin. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°I-941 de Mme Blatrix Contat.

Mme Florence Blatrix Contat. – La fleur de chanvre est taxée différemment selon sa présentation : taux normal quand elle est vendue pour être fumée ; taux réduit ou intermédiaire quand elle est vendue comme une infusion ou un produit alimentaire – pour un marché de 400 à 500 millions d'euros. Cela crée une insécurité juridique, complique les contrôles et pénalise les entreprises françaises par rapport à leurs concurrents étrangers. Appliquons partout le même taux de 20 %.

M. le président. – Amendement identique n°I-1455 rectifié *ter* de M. Louault et *alii*.

M. Vincent Louault. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°I-2017 rectifié *bis* de Mme Paoli-Gagin et *alii*.

Mme Laure Darcos. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°I-2203 de M. Gontard et *alii*.

M. Marc Péré. – Appliquons le taux normal de TVA aux fleurs de chanvre brutes et à leurs produits dérivés. Un taux réduit doit répondre à un objectif d'intérêt général ; l'origine agricole d'un produit ne suffit pas à justifier un avantage fiscal.

M. le président. – Amendement identique n°I-2226 rectifié de Mme Delattre.

L'amendement n°I-2226 rectifié n'est pas défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis favorable : un même produit, un même taux.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis favorable.

Les amendements identiques n^os^I-136, I-626 rectifié bis, I-941, I-1455 rectifié ter, I-2017 rectifié bis et I-2203 sont adoptés et deviennent un article additionnel.

M. le président. – Amendement n°I-2620 de Mme Souyris et *alii*.

M. Marc Péré. – L'ensemble des produits alimentaires bénéficie d'un taux de TVA avantageux de 5 et 10 % – y compris les produits ultratransformés, pourtant nocifs pour la santé. Dans un contexte budgétaire contraint, faisons payer les industriels en appliquant à ces produits un taux de 20 % ; cela les incitera à améliorer leurs pratiques.

L'amendement n°I-2620, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-1974 rectifié de Mme Havet et *alii*.

M. Michel Canévet. – Cet amendement rétablit la TVA à 20 % pour les livraisons d'objets d'art, d'œuvres d'art et d'antiquités.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Demande de retrait : erreur de codification et pénalisation du marché de l'art. *(M. Pascal Savoldelli ironise.)*

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-1974 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°I-2528 de M. Barros et du groupe CRCE-K.

M. Pierre Barros. – L'exonération des liaisons maritimes ouvertes au public profite aussi aux clients fortunés de la grande plaisance. Une escale de quelques minutes dans un port étranger, et le séjour entier devient exonéré au titre du transport international de voyageurs !

C'est un amendement qui rapporte un peu de sous et met fin à une inégalité, voire une petite optimisation...

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. L'administration peut déjà requalifier ces contrats, et les locations de yachts sont déjà taxées. Le droit européen distingue le transport de la location des moyens de transport ; la loi française ne peut fixer la frontière. Enfin, le critère de vingt personnes est arbitraire.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-2528 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-2059 rectifié *quinquies* de Mme Josende et *alii*.

M. Pascal Coste. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°I-712 rectifié de M. Lévrier et *alii*.

M. Martin Lévrier. – La plupart des clients étant des particuliers qui ne récupèrent pas la TVA, l'entreprise en franchise de TVA peut afficher un prix inférieur sans gain d'efficacité. Abaissons le seuil de franchise à 25 000 euros pour les travaux immobiliers, comme le prévoyait la copie initiale du PLF 2026. L'air de rien, c'est une recette pour l'État.

M. le président. – Amendement n°I-1378 rectifié de M. Jean-Baptiste Blanc et *alii*.

L'amendement n°I-1378 rectifié n'est pas défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Demande de retrait. Nous avions eu l'an dernier un débat animé sur le sujet. Un rapport Igas-IGF publié en octobre recommande d'harmoniser les plafonds.

Reste à définir le seuil adapté, ce qui suppose une concertation.

M. David Amiel, *ministre*. – Nous nous souvenons des débats animés lors de l'examen du PLF 2025, puis lors de la correction d'initiative parlementaire, au printemps 2025. Une chose est sûre : nous avons besoin d'un important travail de concertation, avec le Parlement, les partenaires sociaux et les forces économiques et politiques. C'est pourquoi le Gouvernement n'a pas souhaité rouvrir ce débat dans le dernier PLF de la mandature. Retrait, sinon avis défavorable.

L'amendement n°I-712 rectifié est retiré.

L'amendement n°I-2059 rectifié quinquies n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-1942 rectifié de M. Uzenat et *alii*.

M. Simon Uzenat. – Cet amendement corrige une aberration. Un objet de seconde main se voit appliquer la TVA sur la totalité du prix, renchérissant le prix d'objets reconditionnés ou réparés ; appliquons-la seulement à ce qui a été effectivement réparé ou ajouté, en cohérence avec notre volonté de réduire notre empreinte environnementale et de soutenir le pouvoir d'achat des ménages.

M. le président. – Amendement identique n°I-2103 de M. Grégory Blanc et *alii*.

M. Grégory Blanc. – J'ajoute que cela favorise le réemploi, ce qui nous fait faire des économies d'énergie et renforce notre souveraineté. Cette mesure est défendue de façon transpartisane à l'Assemblée nationale – je vous renvoie au récent rapport sur le sujet – et au Sénat.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable, car non conforme au droit européen. Cet amendement d'appel nous invite à travailler sur ces sujets à l'échelle européenne. J'ajoute que le régime de la marge permet déjà de ne taxer que la marge sur la revente de biens d'occasion.

M. David Amiel, *ministre*. – Même avis.

M. Grégory Blanc. – Certes, mais Vinted n'applique la TVA que sur l'intermédiation, quand une ressourcerie est soumise au taux de 20 %. C'est un frein à la dynamique du réemploi. Si nous voulons industrialiser le réemploi des pièces détachées, un enjeu industriel majeur pour des entreprises comme Loxam, il faudra bien, à un moment, clarifier la question de la TVA circulaire.

M. Simon Uzenat. – Le régime de la marge ne couvre pas tous les cas d'espèce. M. le ministre n'a pas motivé son avis. En adoptant cet amendement, nous enverrions un message, tout en conditionnant l'application à une évolution des règles européennes, à laquelle il faut s'atteler. Cette mesure rejoint les priorités que vous affichez.

M. David Amiel, *ministre*. – Le rapporteur général l'a dit, il y a un problème de conformité au droit européen : pour des biens neufs similaires ou comparables du point de vue du consommateur final, la charge fiscale les grevant ne peut être différente au titre de la neutralité de la TVA.

Le droit européen limite sévèrement l'usage incitatif de la TVA. Je crois à la fiscalité incitative, nous en avons souvent débattu – sur la redevance pour pollution diffuse notamment, sans que je réussisse à convaincre la majorité sénatoriale. Mais la TVA n'est pas le bon outil.

Les amendements identiques n^os^I-1942 rectifié et I-2103 ne sont pas adoptés.

M. le président. – Amendement identique n°I-2616 rectifié de Mme Richardot et *alii*.

Mme Julie Frêche. – En zone tendue, nous demandons aux maires de bâtir davantage. Or accueillir de nouveaux habitants suppose des investissements lourds – écoles, crèches, équipements publics – sans recette fiscale immédiate en face.

Aussi, nous proposons que lorsque les livraisons de logements collectifs neufs dépassent la moyenne des trois années précédentes, la commune perçoive l'année suivante 50 % de la TVA nette générée par ces logements supplémentaires.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Cette problématique découle directement de la suppression de la taxe d'habitation. Pour autant, demande de retrait : de tels transferts de recettes entre l'État et les collectivités ne seraient pas neutres. Le sujet est intéressant, mais ne peut être traité au détour d'un amendement au PLF.

M. David Amiel, *ministre*. – Le coût budgétaire serait de 300 millions d'euros.

L'amendement n°I-2616 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-2796 rectifié de Mme Gasto Oustric et *alii*.

Mme Magali Gasto Oustric. – Nous protégeons la trésorerie des fournisseurs victimes d'impayés en prévoyant qu'ils puissent récupérer provisoirement la TVA afférente. Le droit européen le permet. Évitons qu'une PME n'avance la TVA à l'État pour un client défaillant.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. La mise en œuvre serait très complexe.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-2796 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-654 de M. Hochart et *alii*.

Mme Edwige Diaz. – Nous instaurons une redevance sur les fournisseurs alternatifs d'électricité

et de gaz. Ils ne produisent rien, et se contentent de revendre une énergie produite par des infrastructures qu'ils n'ont pas financées. Notre amendement génère 500 millions d'euros de recettes fiscales, sans imposer les contribuables ; il reconnaît la contribution historique d'EDF au patrimoine énergétique national et préserve les opérateurs historiques.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Défavorable : distorsion de concurrence entre les fournisseurs alternatifs et historiques.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n° I-654 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-672 de M. Durox et *alii*.

Mme Edwige Diaz. – Nous voulons faire baisser la TVA de 20 % à 5,5 % sur les carburants. Cet amendement ramène l'accise sur les énergies à son niveau de 2017, avant qu'Emmanuel Macron n'ait eu la très mauvaise idée de les augmenter. Cela ferait faire, pour un plein de 50 litres, de 2 à 4 euros d'économie selon qu'il s'agit d'essence ou de gazole.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Coût élevé, mesure non ciblée, affaiblissement du signal prix sur les carburants fossiles : avis défavorable.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-672 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-549 rectifié de Mme Frontoni et *alii*.

M. Laurent Castillo. – Lorsque le prix du carburant s'envole, les recettes de TVA augmentent mécaniquement. Nous proposons un mécanisme automatique : au-delà de 10 % de hausse, l'accise serait minorée, dans le respect des minima européens. Plutôt que de subir passivement le choc des prix, amortissons-le.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable : en 2022, cela avait coûté 8 milliards d'euros.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-549 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-1608 de M. Castillo et *alii*.

M. Laurent Castillo. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

Mme Edwige Diaz. – Dommage. Chaque année, les agriculteurs et les forestiers, qui n'ont pas d'alternative au gazole non routier (GNR), sont angoissés à l'idée que la fiscalité pourrait augmenter. J'ai une pensée pour ceux de Gironde, qui ont tout perdu cet été.

Nous voulons donc porter l'accise de 3,86 centimes à 1,5 centime par litre de GNR, pour soutenir leur trésorerie en ces temps difficiles.

L'amendement n°I-1608 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-550 rectifié de Mme Frontoni et *alii*.

M. Laurent Castillo. – Veillons à ce que la fiscalité ne rende pas l'électricité inutilement coûteuse. Nous portons l'accise au minima européen, 1 euro par mégawattheure, pour mettre en cohérence nos objectifs énergétiques avec la préservation du pouvoir d'achat des Français.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Inopérant et mal codifié : avis défavorable.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-550 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-1610 rectifié de M. Castillo et *alii*.

M. Laurent Castillo. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Mal codifié : avis défavorable.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

M. Joshua Hochart. – Alors que l'on demande aux Français d'électrifier toujours plus leurs usages, cet amendement y contribue.

L'amendement n°I-1610 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-2925 de Mme Souyris.

L'amendement n°I-2925 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°I-1281 de M. Uzenat et du groupe SER.

M. Simon Uzenat. – Nous dégageons des économies en supprimant le tarif préférentiel d'accise sur le gazole B100. Cela mettrait fin à une dépense fiscale coûteuse – 148 millions d'euros selon la Cour des comptes – et non vertueuse – les trois quarts du biodiesel proviennent de matières agricoles étrangères.

M. le président. – Amendement identique n°I-1593 de M. Dossus et *alii*.

M. Grégory Blanc. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°I-371 rectifié *bis* de M. Dhersin et *alii*.

M. Franck Dhersin. – Nous diminuons le niveau d'accise des biocarburants utilisés dans le ferroviaire. En effet, le transport ferroviaire de voyageurs est largement décarboné, à l'exception de 16 % de trains thermiques, essentiellement sur les lignes régionales.

Or les biocarburants sont 20 % à 30 % plus chers que les carburants fossiles.

M. le président. – Amendement identique n°I-1729 rectifié *bis* de M. Capo-Canellas et *alii*.

M. Vincent Capo-Canellas. – Il est paradoxal de taxer davantage un même biocarburant lorsqu'il est utilisé par le train plutôt que par le camion.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable aux amendements n^os^I-1281 et I-1593 qui pénaliseraient les transporteurs ayant déjà investi.

Demande de retrait des amendements n°^s^I-371 rectifié *bis* et I-1729 rectifié *bis* qui créeraient une nouvelle niche brune. Mieux vaut viser l'électrification des trains. *(M. Franck Dhersin en convient, mais fait signe que cela coûte cher.)*

M. Vincent Capo-Canellas. – L'électrique ne fonctionne pas sur les petites lignes : 16 % des trains roulent au carburant pour une bonne raison…

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable aux amendements n^os^I-1281 et I-1593. Nous en avions débattu l'an dernier, mais le contexte a changé, dans le domaine énergétique et dans le domaine agricole.

Avis défavorable aux amendements n^os^I-371 rectifié *bis* et I-1729 rectifié *bis,* car nous ne souhaitons pas créer de nouvelle niche fiscale. Nous débattrons prochainement de l'électrification du réseau ferroviaire.

M. Franck Dhersin. – Lundi !

M. Vincent Capo-Canellas. – Nous vous prenons au mot !

Les amendements identiques n^os^I-1281 et I-1593 ne sont pas adoptés, non plus que les amendements n^os^I-371 rectifié bis et I-1729 rectifié bis.

M. le président. – Amendement n°I-1595 de M. Dossus et *alii*.

M. Marc Péré. – Défendu.

L'amendement n°I-1595, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-586 rectifié *quater* de M. Piednoir et *alii*.

M. Pascal Coste. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°I-1447 rectifié *bis* de M. Louault et *alii*.

M. Vincent Louault. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°I-587 rectifié *quater* de M. Piednoir et *alii*.

M. Pascal Coste. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°I-551 rectifié de Mme Frontoni et *alii*.

M. Laurent Castillo. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Demande de retrait des amendements relatifs aux systèmes d'échanges de quotas (ETS).

Avis défavorable à ceux qui traitent spécifiquement des zones non interconnectées (ZNI), car cela renchérit l'électricité.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

Les amendements identiques n^os^I-586 rectifié quater et I-1447 rectifié bis ne sont pas adoptés, non plus que les amendements n^os^I-587 rectifié quater et I-551 rectifié.

M. le président. – Amendement n°I-1206 de M. Ouizille et du groupe SER.

Mme Florence Blatrix Contat. – Cet amendement favorise la décarbonation. Au 1er février, un industriel moyen payait 26,58 euros d'accise par mégawattheure d'électricité et 16,39 euros par mégawattheure de gaz. L'État taxe donc plus lourdement l'énergie décarbonée : c'est désincitatif.

L'amendement remet de la cohérence en taxant, pendant dix ans, à 2 euros le mégawattheure, l'électricité qui remplace un combustible fossile dans un procédé industriel.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable, car cela créerait une inégalité devant l'impôt, ceux qui sont d'ores et déjà plus vertueux ne bénéficiant pas de la baisse.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-1206 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-2610 rectifié de Mme Richardot et *alii*.

Mme Julie Frêche. – Nous proposons un tarif réduit d'accise à 50 centimes le mégawattheure, pendant cinq ans, pour les entreprises qui électrifient leurs procédés industriels.

L'amendement n°I-2610 rectifié, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-593 rectifié *quinquies* de M. Piednoir et *alii*.

M. Pascal Coste. – Cet amendement étend aux batteries résidentielles le régime fiscal des batteries des véhicules.

M. le président. – Amendement identique n°I-2293 rectifié de Mme Saint-Pé et *alii*.

M. Michel Canévet. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – La commission a émis un avis favorable à cet amendement, mais il me semble satisfait. Qu'en dit le Gouvernement ?

M. David Amiel, *ministre*. – Je le confirme. Il n'y a pas de double taxation de l'électricité : l'accise n'est due qu'à la consommation des quantités produites.

Les amendements identiques
nos I-593 rectifié quinquies
et I-2293 rectifié ne sont pas adoptés.

M. le président. – Amendement n°I-2631 rectifié de M. Sautarel et *alii*.

M. Stéphane Sautarel. – La loi de finances pour 2025 a instauré une exonération totale d'accise en cas d'autoconsommation collective. C'est un soutien public au renouvelable, mais sans plafonnement ni accord préalable. Nous encadrons cette exonération.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Le président de la commission a dit : « Ce n'est pas idiot. » *(Sourires)* Avis favorable.

M. David Amiel, *ministre*. – Clarification utile : avis favorable. *(M. Rodolphe Alexandre applaudit.)*

MM. Jean-Baptiste Lemoyne et Michel Masset. – Bravo !

L'amendement n°I-2631 rectifié est adopté
et devient un article additionnel.

M. le président. – Amendement n°I-1207 de M. Ouizille et du groupe SER.

Mme Florence Blatrix Contat. – Cet amendement favorise l'autoconsommation et la décarbonation de notre industrie. L'électricité renouvelable consommée sur place n'est exonérée que si la puissance installée est inférieure à 1 mégawattheure. C'est adapté pour un commerce, une copropriété, mais pas pour une usine. L'amendement porte le seuil à 5 mégawattheures.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – On vient de voter un amendement sur ce sujet : demande de retrait.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-1207 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-90 rectifié *bis* de M. Fouassin et *alii*.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Nos agriculteurs chauffent leurs serres principalement au gaz, en bénéficiant d'un taux d'accise réduit. Le différentiel de coût avec l'électricité est de 80 000 euros par hectare et par an : c'est intenable ! D'où notre proposition de taux d'accise minoré en faveur de l'électrification des serres.

M. le président. – Amendement identique n°I-1368 rectifié de M. Sol et *alii*.

M. Pascal Coste. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°I-1411 rectifié *ter* de M. Canévet et *alii*.

M. Michel Canévet. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°I-1429 rectifié *quater* de M. Capus et *alii*.

M. Emmanuel Capus. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°I-1472 rectifié *quater* de M. Louault.

M. Vincent Louault. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°I-273 rectifié de M. Masset et *alii*.

M. Michel Masset. – Nous voulons soutenir nos agriculteurs qui produisent sous serre. La plupart utilisent le gaz, qui bénéficie d'un taux réduit d'accise, alors que ceux qui ont fait le choix de l'électricité décarbonée sont taxés au taux normal… On n'encourage pas la transition en pénalisant ceux qui la font. *(M. Jean-Baptiste Lemoyne renchérit.)* Si besoin, je rends notre amendement identique aux autres.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Parfait ! Avis favorable aux amendements identiques, ainsi qu'à ce dernier sous réserve qu'il soit rendu identique aux autres.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis favorable à ces amendements qui s'inscrivent dans la nécessaire électrification des serres. Cela les protégera des chocs externes sur les prix des énergies fossiles.

M. Jean-François Husson. – Si le Gouvernement nous avait proposé une véritable stratégie, nous aurions évité ce saupoudrage. En l'absence de vision stratégique gouvernementale, nous allons donc poursuivre notre politique des petits pas.

Les amendements identiques nos I-90 rectifié bis,
I-273 rectifié bis, I-1368 rectifié, I-1411 rectifié ter,
I-1429 rectifié quater et I-1472 rectifié quater,
modifiés par la suppression du gage,
sont adoptés et deviennent un article additionnel.

(M. Vincent Louault s'en réjouit.)

M. le président. – Amendement n°I-480 rectifié de M. Dossus et *alii*.

Mme Antoinette Guhl. – Défendu.

L'amendement n°I-480 rectifié, repoussé par la commission
et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-2645 de M. Michallet.

L'amendement n°I-2645 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement identique n°I-2855 rectifié *bis* de Mme Berthet et *alii*.

M. Patrick Leclerc. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Demande de retrait.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-2855 rectifié bis n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-2049 rectifié *ter* de Mme Berthet et *alii*.

M. Patrick Leclerc. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Cet amendement établit une équité de traitement entre les entreprises qui sous-traitent la production de chaleur et celles qui l'intègrent dans leur activité, mais il présente quelques difficultés. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. David Amiel, *ministre*. – Cela va à l'encontre de la réforme des tarifs industriels de 2025, qui recentrait le soutien sur les intensives. Et les rédactions proposées sont inopérantes. Avis défavorable.

L'amendement n°I-2049 rectifié ter n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-2050 rectifié *ter* de Mme Berthet et *alii*.

M. Patrick Leclerc. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Demande de retrait.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-2050 rectifié ter n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-1382 rectifié *quater* de M. Pillefer et *alii*.

M. Franck Dhersin. – Cet amendement étend le bénéfice des tarifs réduits d'accise à l'électricité nécessaire aux opérations de ventilation mécanique des productions agricoles.

M. le président. – Amendement identique n°I-2029 rectifié de Mme Paoli-Gagin et *alii*.

M. Vincent Louault. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. Les tarifs réduits sont réservés aux grandes entreprises électro-intensives.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

Les amendements identiques n^os^I-1382 rectifié quater et I-2029 rectifié ne sont pas adoptés.

M. le président. – Amendement n°I-1259 de Mme Blatrix Contat et du groupe SER.

Mme Florence Blatrix Contat. – Par cet amendement, nous répondons aux problématiques de pouvoir d'achat et de précarité énergétique, tout en favorisant la décarbonation du chauffage.

Conscients du coût d'une baisse de TVA pour les finances publiques, nous proposons de ramener l'accise à 9,50 euros par mégawattheure pour les 4 500 premiers kilowattheures consommés chaque année – les 6 000 premiers en cas de chauffage électrique – conformément aux recommandations de la commission d'enquête du Sénat.

L'amendement n°I-1259, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-481 rectifié de M. Dossus et *alii*.

M. Grégory Blanc. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Demande de retrait.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

Mme Antoinette Guhl. – Cet amendement exonère d'accise l'électricité couverte par un PPA (*P*ower Purchase Agreement). Ces contrats de vente directe au consommateur sont encore peu développés, car le coût complet des installations repose sur le consommateur.

L'amendement n°I-481 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-1747 rectifié *ter* de Mme Artigalas et *alii*.

Mme Viviane Artigalas. – La redevance hydroélectrique est calculée par tranches, délimitées par des seuils fixes, qui mériteraient d'être indexés sur l'inflation. Ainsi, nous éviterions de réduire mécaniquement les capacités d'investissement dans le parc hydroélectrique.

M. le président. – Amendement identique n°I-2629 rectifié de Mme Saint-Pé et *alii*.

M. Michel Canévet. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable, qui vaudra aussi pour les deux amendements suivants : la loi a moins de six mois.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis favorable.

M. Michel Canévet. – La loi est récente, certes, mais elle n'a pas prévu les dispositions financières nécessaires.

Mme Viviane Artigalas. – L'Europe exigeait cette mise en concurrence. Nous avons voté la loi, mais nous devons maintenant opérer un rattrapage dans les investissements.

Les amendements identiques n^os^I-1747 rectifié ter et I-2629 rectifié, modifiés par la suppression du gage, sont adoptés et deviennent un article additionnel.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – C'est la première fois que le Gouvernement fait changer d'avis la commission !

M. Jean-François Husson. – Profitez-en, monsieur le ministre !

M. le président. – Amendement n°I-1748 rectifié *ter* de Mme Artigalas et *alii*.

Mme Viviane Artigalas. – Le calcul de la redevance ne prend pas en compte les éventuels précédents déficits. Cela surestime la rentabilité réelle des centrales hydroélectriques et réduit leurs

ressources disponibles pour entretenir et moderniser les ouvrages.

Nous permettons donc le report des déficits sur les années bénéficiaires suivantes, dans la limite de 80 % du bénéfice.

M. le président. – Amendement identique n°I-2630 rectifié de Mme Saint-Pé et *alii*.

M. Michel Canévet. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis favorable. Cela serait globalement neutre pour les finances publiques.

M. Michel Canévet. – C'est de bon sens, et cela permet de soutenir la filière hydroélectrique.

Les amendements identiques n^os^I-1748 rectifié ter et I-2630 rectifié, modifiés par la suppression du gage, sont adoptés et deviennent un article additionnel.

M. le président. – Amendement n°I-899 de Mme Leroy et *alii*.

M. Joshua Hochart. – Les fournisseurs de gaz achètent des certificats d'économies d'énergie (CEE) aux producteurs de biométhane pour ensuite les remettre à l'État. C'est une taxe cachée, qui se répercute sur les consommateurs.

Nous remplaçons cette obligation par une taxe versée directement à l'État et plafonnée. Le soutien à la production de biométhane passerait par des crédits budgétaires évalués par le Parlement chaque année.

L'amendement n°I-899, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-1583 rectifié de M. Pla et *alii*.

L'amendement n°I-1583 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°I-2291 rectifié de Mme Saint-Pé et *alii*.

M. Michel Canévet. – Nous introduisons une péréquation tarifaire nationale pour les réseaux de transport de gaz naturel, afin que le tarif d'acheminement soit le même où que l'on habite.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – C'est de la compétence de la Commission de régulation de l'énergie (CRE), et non de la loi. Retrait ?

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-2291 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-2030 rectifié de Mme Paoli-Gagin et *alii*.

M. Emmanuel Capus. – Nous étendons le tarif réduit au séchage du grain.

L'amendement n°I-2030 rectifié, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-1609 de M. Castillo et *alii*.

M. Laurent Castillo. – Des millions de foyers se chauffent encore au fioul. On leur dit de changer de chaudière, mais cela coûte des milliers d'euros, qu'ils n'ont pas. Alors, ils remplissent leur cuve et payent la taxe. Cet amendement baisse de 30 % le taux de la taxe sur le fioul des ménages. Se chauffer n'est pas un luxe, mais une nécessité.

L'amendement n°I-1609, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-478 rectifié de M. Dossus et *alii*.

M. Marc Péré. – Nous assujettissons les carburants des jets privés au taux normal de l'accise. Cette niche fiscale infondée a la même empreinte carbone qu'une ville de la taille de Pau ! Internalisons son véritable coût écologique.

L'amendement n°I-478 rectifié, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-2705 rectifié de M. Amard et *alii*.

L'amendement n°I-2705 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°I-479 rectifié de M. Dossus et *alii*.

Mme Antoinette Guhl. – Avec cet amendement qui met fin à l'exonération fiscale sur le kérosène pour l'ensemble des liaisons intérieures, hors Corse et outre-mer, nous vous proposons 520 millions d'euros de recettes fiscales annuelles.

Depuis un an, le trafic a nettement augmenté sur les lignes Paris-Nice et Paris-Toulouse. La convention de Chicago laisse les États libres de taxer les vols intérieurs.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Vous avez cité des villes qui peuvent être reliées par le train, même s'il faut avoir du temps, mais d'autres territoires sont beaucoup plus mal desservis ; votre amendement mettrait en péril ces lignes d'aménagement du territoire. Avis défavorable.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-479 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-556 rectifié de Mme Gosselin et *alii*.

Mme Catherine Di Folco. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°I-2934 rectifié de M. Fagnen et *alii*.

Mme Florence Blatrix Contat. – L'éolien en mer doit atteindre 45 GW de puissance installée en 2050. La taxe correspondante est intégralement versée à l'État pour la zone économique exclusive (ZEE) et répartie entre communes littorales pour les eaux

intérieures et territoriales. Nous affectons 50 % du produit de la taxe afférente à la ZEE au Conservatoire du littoral.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. Aux termes de la convention de Montego Bay, c'est l'État qui détient les droits économiques afférents à sa ZEE.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-556 rectifié est retiré.

L'amendement n°I-2934 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-1891 de Mme Callet et *alii*.

M. Joshua Hochart. – Nous mettons fin à l'avantage fiscal dont bénéficient les exploitants des éoliennes offshore, qui doivent participer à la hauteur des nuisances : pêche, paysages, activités touristiques. C'est une question d'équité.

L'amendement n°I-1891, repoussé par la commission, et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-956 de M. Levasseur et *alii*.

M. Frank Giletti. – Nous quadruplons le montant de la taxe sur les éoliennes en mer qui ne pèse pas sur les Français, mais sur des exploitants qui bénéficient d'un soutien public déjà considérable.

Nos pêcheurs et nos communes supportent les conséquences de ces installations. Il est juste qu'ils bénéficient de contreparties.

L'amendement n°I-956, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-1401 rectifié de M. Théophile et *alii*.

M. Dominique Théophile. – Alors que la centrale de Bouillante en Guadeloupe génère d'importants bénéfices pour les Israéliens et les Américains qui l'exploitent, les retombées locales sont modestes. Nous proposons de porter la redevance à 30 euros par kilowatt installé, au profit de la commune et de la région.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis du Gouvernement ? Cette centrale a connu d'importantes difficultés économiques il y a quelques années, mais elle semble avoir retrouvé une rentabilité. Est-il judicieux de modifier le taux de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (Ifer) ?

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable, pour un motif de stabilité fiscale.

M. Dominique Théophile. – L'excédent brut d'exploitation (EBE) de la centrale représente 40 % de son chiffre d'affaires et elle va multiplier sa production par quatre en trois ans : regardez les chiffres, monsieur le ministre ! La commune et la région doivent en bénéficier. On parle de moins de 30 000 euros !

L'amendement n°I-1401 rectifié n'est pas adopté.

(M. Dominique Théophile tape du poing sur son pupitre.)

M. le président. – Amendement n°I-1693 rectifié *bis* de M. Canévet et *alii*.

M. Michel Canévet. – Pour réduire le volume de déchets incinérés, nous avons augmenté la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) et la taxe sur les déchets incinérés. Autorisons les communes à porter la majoration de cette dernière de 2 à 5 euros.

L'amendement n°I-1693 rectifié bis, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-772 de M. Giletti et *alii*.

M. Frank Giletti. – Cet amendement remplace les C2E par une contribution versée directement au budget de l'État. Nous voulons mettre fin à ce système opaque, dont la Cour des comptes a souligné la complexité. Cela permettra au Parlement de contrôler leur utilisation et de décider en toute transparence des moyens consacrés à la rénovation énergétique et à la diminution du montant des factures.

L'amendement n°I-772, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-692 rectifié *bis* de M. Cambier et *alii*.

M. Michel Canévet. – Avec cet amendement, le biocarburant serait intégré dans le champ de la taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans les transports (Tiruert).

L'amendement n°I-692 rectifié bis, repoussé par la commission, et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-2835 rectifié de M. Jacquin et *alii*.

Mme Julie Frêche. – Défendu.

L'amendement n°I-2835 rectifié, repoussé par la commission, et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-2600 de M. Dossus et *alii*.

Mme Antoinette Guhl. – Vous connaissez l'attachement de notre groupe à la question du pouvoir d'achat alimentaire. Or le prix des produits alimentaires outre-mer est supérieur de 42 % en Guadeloupe, 40 % en Martinique et 37 % à La Réunion par rapport à l'Hexagone. Nous proposons donc une TVA à 0 % pour les produits alimentaires du bouclier qualité prix (BQP). C'est un coup de pouce aux ménages ultramarins.

M. le président. – Amendement n°I-746 rectifié de M. Lurel et *alii*.

L'amendement n°I-746 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°I-2710 rectifié de M. Amard et *alii*.

L'amendement n°I-2710 rectifié n'est pas défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable, qui vaudra aussi pour les suivants, similaires. Les exonérations de TVA pour les outre-mer représentent déjà 2 milliards d'euros.

M. David Amiel, *ministre*. – Même avis.

M. Grégory Blanc. – La note de l'Insee parue ce matin fait apparaître une dégradation de la croissance bien plus forte que prévu. L'ajustement budgétaire devra être encore plus élevé que les 12 milliards d'euros initialement envisagés. Monsieur le ministre, où allons-nous ?

M. David Amiel, *ministre*. – On ne peut pas se mettre la tête dans le sable : effectivement, les chiffres sont mauvais et pèseront sur 2026, mais aussi sur 2027.

Les hypothèses macroéconomiques du mois de septembre n'étant plus à jour, avec Roland Lescure, nous avons engagé leur réexamen pour éclairer la représentation nationale et en tirer les conséquences.

Je l'ai dit dès le début de notre discussion : nous devons amplifier l'effort budgétaire. Le rapporteur général s'inscrit dans cette même logique, en proposant 6 milliards d'euros supplémentaires. Cet effort devra faire l'objet d'un compromis parlementaire.

Mme Florence Blatrix Contat. – Le budget demande beaucoup d'efforts aux ménages ; or la consommation tire la croissance. Vos mesures aggraveront la récession.

Mme Antoinette Guhl. – Est-ce à dire que vous ouvrez la discussion sur les impôts après la seconde délibération, monsieur le ministre ?

L'amendement n°I-2600 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-747 rectifié de M. Lurel et *alii*.

L'amendement n°I-747 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°I-230 rectifié de M. Alexandre et du RDPI.

M. Rodolphe Alexandre. – Le produit de la majoration outre-mer de la taxe sur le transport aérien de passagers (TTAP) revient pour 70 % à la collectivité régionale et pour 30 % aux communes classées stations de tourisme. Lorsqu'aucune station ne bénéficie de ce classement, comme en Guadeloupe et en Guyane, l'État conserve les 30 %. Cette part devrait revenir à la région.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Pourquoi une majoration liée à la politique publique du tourisme reviendrait-elle à une commune qui ne la met pas en œuvre ? Par exemple, en métropole, la taxe de séjour est exclusivement affectée à la politique touristique. Retrait, sinon avis défavorable.

M. David Amiel, *ministre*. – Même avis.

M. Rodolphe Alexandre. – Je ne partage pas votre point de vue. Les collectivités de Guyane, Martinique et Guadeloupe construisent les aéroports, financent le transport aérien et aménagent le territoire. Affectons le produit aux collectivités territoriales, qui apportent un plus pour le tourisme.

M. Martin Lévrier. – Excellent !

L'amendement n°I-230 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-756 rectifié *ter* de M. Lurel et *alii*.

Mme Florence Blatrix Contat. – En Guadeloupe, aucune commune n'est éligible à cette majoration ; les 30 % reviennent à l'État, alors que la politique touristique est mise en œuvre par la collectivité régionale. Corrigeons cette anomalie.

M. le président. – Amendement identique n°I-2644 rectifié de M. Persaud.

M. Ryan Persaud. – M. le Premier ministre nous disait hier vouloir simplifier les normes : il serait plus logique que les 30 % reviennent à la région pour développer le tourisme.

M. le président. – Amendement identique n°I-2880 rectifié *ter* de Mme Morin-Desailly et *alii*.

L'amendement n°I-2880 rectifié ter n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement identique n°I-2907 rectifié *bis* de Mme Matray et *alii*.

Mme Julie Frêche. – Défendu.

Les amendements identiques nos I-756 rectifié ter, I-2644 rectifié et I-2907 rectifié bis, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.

M. le président. – Amendement n°I-391 rectifié de M. Alexandre et *alii*.

M. Rodolphe Alexandre. – Les produits pétroliers utilisés pour produire de l'électricité sont exonérés d'accises sur l'énergie, pour ne pas taxer à la fois le combustible et l'électricité produite. Nous créons une part régionale de l'accise sur l'électricité. L'exonération représente 35 millions d'euros, non compensée à la collectivité !

L'amendement n°I-391 rectifié, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-385 de M. Persaud et *alii*.

M. Ryan Persaud. – Cette exonération représente une perte de 35 millions d'euros pour la Guyane. De

plus, la dernière année de l'accord-cadre 2024-2026 n'est pas respectée. Double sanction ! Il faut compenser cette perte, alors que la recette est dynamique.

L'amendement n°I-385, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-757 rectifié de M. Lurel et *alii*.

L'amendement n°I-757 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°I-674 de M. Durox et *alii*.

M. Joshua Hochart. – Cet amendement réforme l'octroi de mer. Créé en 1670, cet impôt censé protéger les productions locales a renchéri le coût des biens pour les consommateurs. Il faut baisser le coût de la vie en outre-mer, en redonnant du pouvoir d'achat aux Ultramarins.

L'amendement n°I-674, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-1581 rectifié de Mme Malet et *alii*.

Mme Viviane Malet. – Les patients d'outre-mer sont lourdement pénalisés par une disposition fiscale qui les exclut de fait des protocoles de recherche ; l'assurance maladie doit financer de coûteuses évacuations sanitaires vers l'Hexagone. Exonérons de taxe les médicaments fournis gratuitement dans le cadre de la recherche clinique.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Sagesse. En marge des travaux sur le PLFSS la ministre de la santé a reconnu qu'il y avait une difficulté – vous proposez là une solution.

M. David Amiel, *ministre*. – C'est à la main des collectivités ultramarines, qui peuvent déjà exonérer les biens destinés aux établissements de recherche en santé. Retrait, sinon avis défavorable.

L'amendement n°I-1581 rectifié est adopté et devient un article additionnel.

M. le président. – Amendement n°I-447 rectifié *bis* de M. Canévet et *alii*.

M. Michel Canévet. – La vie dans les îles, qu'il s'agisse d'Ouessant, de Sein, de Batz ou de celles d'outre-mer, est chère. Il faut lutter contre ce problème. Construire des logements y est particulièrement onéreux. L'octroi de mer fait qu'il est plus avantageux d'importer des produits que d'utiliser les produits fabriqués sur place. C'est regrettable au regard de l'impact carbone. Différencions l'octroi de mer selon les produits.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – C'est contraire à l'autonomie financière des collectivités territoriales : avis défavorable.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-447 rectifié bis n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-1176 de M. Lurel et du groupe SER.

Mme Florence Blatrix Contat. – Le 3 novembre dernier, nous avons voté à l'unanimité la proposition de loi visant à résoudre le fléau des désordres fonciers outre-mer. L'amendement intègre à ce PLF les dispositifs fiscaux rendant plus incitatif le règlement des successions outre-mer, répondant ainsi à un objectif d'intérêt général, selon Marc-Philippe Daubresse et Thani Mohamed Soilihi, rapporteurs de la proposition de loi.

M. le président. – Amendement n°I-677 rectifié *ter* de M. Mohamed Soilihi et *alii*.

M. Ryan Persaud. – Cet amendement garantit le financement pérenne des sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural (Safer) ultramarines, en relevant de 20 à 22 euros la taxe par habitant.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Je demande l'avis du Gouvernement pour l'amendement n°I-1176. La direction de la législation fiscale a des doutes sur la faisabilité de certaines dispositions.

M. David Amiel, *ministre*. – Nous devons examiner l'articulation des dispositifs entre eux. Sagesse, pour que nous y travaillions au cours de la navette. Je lève le gage.

L'amendement n°I-1176, modifié par la levée du gage, est adopté et devient un article additionnel.

L'amendement n°I-677 rectifié ter n'a plus d'objet.

M. le président. – Amendement n°I-1776 de Mme Guhl et *alii*.

Mme Antoinette Guhl. – Monter un spectacle coûte cher, et plus encore en outre-mer. Pourtant, le crédit d'impôt pour le spectacle vivant est le même partout. Résultat, il couvre une part bien plus faible du coût d'un spectacle ; la création ultramarine en pâtit. Passons le taux de 15 % à 25 %, et à 40 % pour les petites entreprises. Les entreprises devront payer les artistes 10 % de plus que les minima des conventions collectives.

L'amendement n°I-1776, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-1777 de Mme Guhl et *alii*.

M. Marc Péré. – Nous portons le crédit d'impôt cinéma à 40 % pour les œuvres tournées en outre-mer. Pour ne pas créer d'effet d'aubaine, les dépenses devront être « majoritairement » réalisées sur place. Nous soutenons la construction d'une filière locale, et encourageons ainsi l'émergence de récits ultramarins, trop peu vus sur nos écrans.

L'amendement n°I-1777, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-147 rectifié *bis* de Mme Malet et *alii*.

Mme Viviane Malet. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°I-736 rectifié *bis* de M. Lurel et *alii*.

Mme Florence Blatrix Contat. – Cet amendement, travaillé avec l'Ushom, abaisse, dans les Drom, de 40 à 25 ans l'ancienneté des logements concernés par l'exonération de taxe foncière sur les propriétés bâties (TFPB) pour rénovation lourde. Nous prolongeons jusqu'en 2030 la durée d'exonération dérogatoire de la TFPB.

M. le président. – Amendement n°I-395 rectifié *quater* de M. Alexandre et *alii*.

M. Ryan Persaud. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°I-1535 rectifié *ter* de M. Fouassin et *alii*.

M. Martin Lévrier. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°I-734 rectifié *bis* de M. Lurel et *alii*.

L'amendement n°I-734 rectifié bis n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement identique n°I-1738 rectifié *ter* de Mme Bélim et *alii*.

M. Simon Uzenat. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°I-148 rectifié *bis* de Mme Malet et *alii*.

Mme Viviane Malet. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Retrait.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-147 rectifié bis n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°I-736 rectifié bis, les amendements identiques n^os^I-395 rectifié quater et I-1535 rectifié ter, et les amendements n^os^I-1738 rectifié ter et I-148 rectifié bis.

M. le président. – Amendement n°I-445 rectifié de M. Fouassin et *alii*.

M. Martin Lévrier. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°I-883 rectifié *bis* de Mme Housseau et *alii*.

Mme Marie-Lise Housseau. – Cet amendement renforce l'encadrement de la commercialisation des produits de vapotage pour protéger les mineurs. Nous proposons un régime d'agrément obligatoire, ce sans réserver la vente aux seuls buralistes ; les commerces spécialisés pourront aussi obtenir l'agrément. Nous réglementons également la vente à distance.

M. le président. – Amendement n°I-2719 rectifié *quinquies* de Mme Josende et *alii*.

M. Pascal Coste. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. Le droit européen n'est pas encore fixé : la directive européenne sur les accises sur le tabac est en cours de révision. L'an dernier, nous avions rejeté le tarif nul pour des raisons de santé publique.

M. David Amiel, *ministre*. – Nous attendons l'aboutissement du travail mené au niveau de l'Union européenne. Dans l'attente, retrait.

Les amendements identiques n^os^I-445 rectifié et I-883 rectifié bis ne sont pas adoptés, non plus que l'amendement n°I-2719 rectifié quinquies.

M. le président. – Amendement n°I-552 rectifié *quater* de M. Iacovelli et *alii*.

M. Martin Lévrier. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°I-1486 de M. Coste.

M. Pascal Coste. – Cet amendement encadre et fiscalise la distribution de sachets de nicotine. Réservons leur commercialisation aux bureaux de tabac.

M. le président. – Amendement identique n°I-2310 rectifié *bis* de Mme Dévesa et *alii*.

M. Franck Dhersin. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. Ces amendements lèvent l'interdiction, liée à des raisons de santé publique, de vendre des sachets de nicotine.

M. David Amiel, *ministre*. – Même avis.

Les amendements identiques n^os^I-552 rectifié quater, I-1486 et I-2310 rectifié bis ne sont pas adoptés.

M. le président. – Amendement n°I-868 de Mme Bouquin et *alii*.

Mme Edwige Diaz. – Marine Le Pen s'est engagée auprès des buralistes, dans une lettre du 7 septembre 2026. Elle y dénonce l'explosion du marché parallèle – le député Yoann Gillet avait déposé une proposition de loi à ce sujet en 2023. Marine Le Pen pointe du doigt l'insécurité subie par les établissements et regrette l'augmentation de 90 % du prix du tabac en dix ans. Nous proposons le gel du prix du tabac et la suppression de son indexation automatique sur l'inflation.

M. le président. – Amendement n°I-575 de Mme Goulet et *alii*.

Mme Nathalie Goulet. – Nous plafonnons la révision annuelle des droits d'accises sur le prix du tabac, qui augmente plus vite que l'inflation : plus 4 % en 2026. Cela favorise les achats hors réseau, et donc la contrebande. Nous luttons ainsi contre les marchés parallèles.

M. le président. – Amendement n°I-574 de Mme Goulet et *alii*.

Mme Nathalie Goulet. – Amendement de repli : nous ne faisons que plafonner la révision pour 2027.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – La fiscalité du tabac répond à un enjeu de santé publique. Avis défavorable.

M. David Amiel, *ministre*. – Même avis.

Mme Nathalie Goulet. – Personne ne nie l'enjeu de santé publique ; mais il faut aussi s'emparer de l'enjeu économique lié à la présence des buralistes dans nos territoires, sans le laisser aux uns ou aux autres…

L'amendement n°I-868 n'est pas adopté,
non plus que les amendements nos I-575 et I-574.

M. Grégory Blanc. – Nous ne sommes ni dans un meeting politique ni sur un plateau de télévision. On entend Marine Le Pen par-ci, Gabriel Attal, par-là. Savoir ce que tel ou tel candidat raconte, nous pouvons en parler en salle des conférences *(Mme Edwige Diaz et M. Joshua Hochart s'exclament)*, mais pas au moment où nous délibérons. Nous, sénateurs, devons légiférer sans être les godillots de tel ou tel candidat à l'élection présidentielle.

M. David Amiel, *ministre*. – Très bien !

M. le président. – Amendement n°I-798 rectifié *bis* de Mme Goulet et M. Canévet.

M. Stéphane Sautarel. – Cet amendement supprime le plancher du droit de licence prélevé par l'État sur les ventes de tabac, pour mieux répartir les recettes et améliorer la rémunération des buralistes.

M. le président. – Amendement identique n°I-2700 rectifié *quater* de Mme Josende et *alii*.

L'amendement n°I-2700 rectifié quater
n'est pas défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis du Gouvernement ?

M. David Amiel, *ministre*. – Nous travaillons avec la Confédération des buralistes, pour aider les plus fragiles. À ce stade, retrait.

M. Jean-Raymond Hugonet. – Monsieur Grégory Blanc, en matière de poncifs politiques, vous n'êtes pas en reste ! N'est-ce pas vous qui, hier, nous accusiez de faire les poches des contribuables les plus défavorisés ? Balayez devant votre porte, avant de donner des leçons ! *(Applaudissements sur les travées du groupe UNT ; M. Bruno Belin applaudit également.)*

Mme Nathalie Goulet. – Je voterai l'amendement de M. Sautarel.

M. Stéphane Sautarel. – Cet amendement lève un frein et facilitera ainsi les négociations.

M. Jean-François Husson. – S'ajoute le problème des territoires frontaliers : la proximité du Luxembourg raréfie les bureaux de tabac dans les départements de Moselle et de Meurthe-et-Moselle. Or les bureaux de tabac remplissent également des missions de service public. *(MM. Pascal Coste et Bruno Belin applaudissent.)*

L'amendement n°I-798 rectifié bis
est adopté et devient un article additionnel.

(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains ; M. Franck Dhersin se réjouit.)

M. le président. – Amendement n°I-2036 de M. Jomier et *alii*.

Mme Antoinette Guhl. – Nous réformons la fiscalité des alcools en fixant un prix minimum par unité d'alcool.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Retrait.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-2036 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-2643 de M. Persaud.

M. Ryan Persaud. – Nous appliquons un tarif nul sur le stockage et l'incinération des déchets, pour permettre un rattrapage dans les Drom.

M. Jean-François Husson. – C'est Noël !

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. Les outre-mer bénéficient déjà d'une réfaction de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) : 75 % en Guyane, 35 % en Guadeloupe, à La Réunion et en Martinique. Il n'y a pas de TGAP à Mayotte.

Les filières de recyclage ne trouvent pas de rentabilité dans les petits territoires insulaires. L'idée est plutôt d'accompagner les installations, comme à La Réunion.

M. David Amiel, *ministre*. – Même avis.

M. Ryan Persaud. – M. le ministre peut-il s'engager à ajouter les 5 % restants pour atteindre 80 % en Guyane ?

M. David Amiel, *ministre*. – Tout dépend du montant des investissements, mais cela fait partie des pistes de travail.

L'amendement n°I-2643 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-2771 rectifié du Gouvernement.

M. David Amiel, *ministre*. – C'est l'habituel amendement abrogeant les dispositions prévoyant des gages non levés en 2026.

L'amendement n°I-2771 rectifié,
accepté par la commission,
est adopté et devient un article additionnel.

Article 20

M. Grégory Blanc. – La France entre en récession. La majorité sénatoriale a refusé toutes les solutions pour mieux répartir l'effort. Le groupe Les Républicains prévoit une seconde délibération. Mme Guhl a posé la question : quelles seront vos propositions, pour que nous incarnions l'esprit de responsabilité et posions les bases d'un compromis à l'Assemblée nationale ?

M. le président. – Amendement n°I-1517 de M. Dossus et *alii*.

M. Thomas Dossus. – Cet article est pour les nostalgiques du « quoi qu'il en coûte » : l'avantage pour le nucléaire atteindrait 1,38 milliard d'euros, alors que les coûts ne cessent de dériver.

L'EPR de Flamanville a pris douze ans de retard, et a coûté 23,7 milliards d'euros. La construction des six nouveaux EPR2 atteint 100 milliards d'euros, auxquels s'ajoutent plus de 50 milliards d'intérêts, ce sans retard supplémentaire. C'est un gouffre. Supprimons cet article.

M. le président. – Amendement identique n°I-2157 rectifié de M. Fagnen et *alii*.

L'amendement n°I-2157 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement identique n°I-2666 rectifié *bis* de M. Margueritte et *alii*.

M. Pascal Coste. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°I-2745 de M. Amard.

M. Gabriel Amard. – Vous comptez faire supporter à la collectivité le surcoût de la relance du nucléaire – qu'aucune décision démocratique n'a validée. Nous défendons, nous, l'investissement massif dans la rénovation thermique des bâtiments, la sobriété, l'efficacité énergétique et le développement des énergies renouvelables pour sortir des énergies fossiles d'ici à 2050.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. Le tarif a été conçu pour des installations en cours de fonctionnement. Au moment de la construction, il n'y a aucun chiffre d'affaires.

M. David Amiel, *ministre*. – C'est un article indispensable pour construire un parc nucléaire d'EPR et de SMR. Avis défavorable.

Les amendements identiques n^os^ I-1517, I-2666 rectifié bis et I-2745 ne sont pas adoptés.

M. le président. – Amendement n°I-2412 de M. Gay et du groupe CRCE-K.

M. Pierre Barros. – Il est compréhensible qu'un réacteur en construction, qui ne produit pas d'électricité, ne soit pas taxé comme un réacteur en fonctionnement.

Toutefois, l'article 20 étend les allègements fiscaux aux réacteurs privés, qui bénéficient déjà de France 2030 et d'une taxation adaptée ; le coût d'un tel avantage n'est pas chiffré.

Combien de soutien public avons-nous accordé sans contrepartie ? Que se passera-t-il si le projet échoue ou change de main ?

Notre amendement réserve ce tarif réduit aux exploitants publics ou majoritairement publics. L'argent public doit servir des investissements industriels dont la collectivité conserve la maîtrise.

Une gestion du nucléaire 100 % privée me fait froid dans le dos...

L'amendement n°I-2412, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-2158 rectifié de M. Fagnen et *alii*.

L'amendement n°I-2158 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement identique n°I-2668 rectifié *bis* de M. Margueritte et *alii*.

M. Pascal Coste. – Défendu.

L'amendement n°I-2668 rectifié bis, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-2159 rectifié de M. Fagnen et *alii*.

Mme Florence Blatrix Contat. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°I-2667 rectifié de M. Margueritte et *alii*.

M. Pascal Coste. – Défendu.

Les amendements identiques n^os^ I-2159 rectifié et I-2667 rectifié, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.

M. Joshua Hochart. – Veut-on relancer le nucléaire français ? Taxer le bâtiment avant même qu'il soit construit est absurde. Cet article corrige cette anomalie. Le coût de 40 millions d'euros par an reste modeste. Le nouvel EPR2 de Gravelines, ce sont des années de chantier et des emplois qualifiés pour notre territoire. Nous voterons cet article.

L'article 20 est adopté.

Après l'article 20

M. le président. – Amendement n°I-344 rectifié *ter* de Mme de Cidrac et *alii*.

Mme Marta de Cidrac. – Cet amendement crée une TGAP amont pour l'ensemble des produits ne relevant pas d'une filière REP, à l'exception des produits énergétiques et de première nécessité, afin de réaffirmer l'universalité du principe pollueur-payeur. Sinon, ce sont les collectivités et les contribuables locaux qui assument seuls la collecte et le traitement de ces déchets.

M. le président. – Amendement identique n°I-966 de M. Salmon et *alii*.

M. Thomas Dossus. – Nous suivons une recommandation du rapport d'information de 2025 de Marta de Cidrac et de Jacques Fernique sur le bilan de la loi Agec. Faisons contribuer les metteurs sur le marché plutôt que les collectivités.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable, comme tous les ans.

M. Thomas Dossus. – Pourquoi ?

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Les produits non couverts par une filière REP sont très nombreux et très présents dans le quotidien. En outre, l'assiette de cette nouvelle taxe – j'insiste sur sa nouveauté – serait constituée par les unités de production mises sur le marché, non par les déchets ; elle serait donc peu incitative. Enfin, cette nouvelle taxe serait assimilable à une taxe sur la consommation telle que la TVA et donc contraire au droit européen.

M. David Amiel, *ministre*. – Même avis. Je salue le gros travail réalisé en ce moment même par Mathieu Lefèvre avec les filières REP.

Mme Antoinette Guhl. – Vous pouvez vous en féliciter, mais la réalité est que 78 % des produits mis sur le marché n'appartiennent pas à une filière REP. La TGAP amont régularise cette anomalie. Sinon, cela signifie que seuls 22 % de nos produits sont conformes au principe sacré de la responsabilité du producteur – et à celui, plus cher encore aux écologistes, du pollueur-payeur.

La TGAP amont pourrait être affectée à l'Ademe *via* un fonds d'économie circulaire, ou directement au service public des déchets.

Mme Marta de Cidrac. – J'entends les arguments du rapporteur général et du ministre, mais ce n'est pas parce que c'est difficile qu'il ne faut pas le faire. Il y va de l'équité vis-à-vis des collectivités territoriales, qui sont aujourd'hui les premières pénalisées.

Monsieur le ministre, j'ai interrogé Mathieu Lefèvre en commission, qui nous a parlé de difficultés de mise en œuvre. Cette TGAP amont n'en est pas moins juste. En outre, elle ne concerne ni les produits de première nécessité ni les produits énergétiques.

M. Gabriel Amard. – Nous n'échapperons pas, quel que soit le vote de ce jour, à la question de la circulation des molécules cancérogènes…

M. Jean-François Husson. – Ce n'est pas le sujet.

M. Gabriel Amard. – …partout, jusque dans nos organismes. Cela nécessite d'appliquer le principe pollueur-payeur, d'autant que nous n'avons toujours pas de filière pour gérer les conséquences de la mise en circulation de ces molécules dans des produits manufacturés.

M. Michel Masset. – J'ai géré un centre de traitement des déchets pendant des années ; je sais ce qui est enfoui ou incinéré chaque jour. Je vous invite à en visiter un. Nous voterons ces amendements.

M. Grégory Blanc. – Nous savons bien qu'il faut revoir la loi Agec. Des élections sont à venir. Nous serions bien inspirés d'ouvrir la porte par notre vote, quitte à revoir l'article ultérieurement. Il ne faudrait pas que l'ensemble des écotaxes soient remises en cause par un problème de pilotage et par un manque de filières REP suffisamment solides. Nous avons besoin de moyens et d'une meilleure orientation de l'argent, non seulement sur le recyclage, mais aussi sur le réemploi.

M. Jean-François Husson. – Je n'ai pas la même analyse que M. Blanc. Là où il y a des filières REP, les opérateurs privés font ce qu'ils veulent, et ne dépensent pas suffisamment.

Il ne s'agit pas d'ajouter de la fiscalité sur un système qui ne fonctionne pas bien, mais de définir des priorités. On ne peut pas reporter ce sujet d'année en année…

Toutefois, je resterai fidèle à la position rappelée par la rapporteure générale.

M. Vincent Louault. – Il faut raison garder ! Ces amendements entraînent une complexité administrative qui sera automatiquement répercutée sur les consommateurs. L'État ne nous rend pas la TGAP, à nous, collectivités : il la prélève sur tous nos systèmes d'incinération et de tri et nous ne parvenons même pas à un retour à bonne fortune !

Je suis très surpris de cet amendement, qui revient tous les ans et qui met la droite et les écologistes d'accord pour faire l'inverse de ce qu'il faudrait pour le pays.

Les amendements identiques n^os^ I-344 rectifié ter et I-966 sont adoptés et deviennent un article additionnel.

(Mme Ghislaine Senée applaudit.)

M. le président. – Amendement n°I-1020 rectifié de M. Masset et *alii*.

M. Michel Masset. – Cet amendement fait payer aux metteurs sur le marché le coût de traitement des déchets qu'ils génèrent. De nombreux produits manufacturés ne relèvent d'aucune filière de recyclage et c'est la collectivité, donc les contribuables locaux, qui paie. Nous proposons une taxe de 5 centimes par unité, pour un rendement de 500 millions d'euros. Cela respecte le principe pollueur-payeur. Ce n'est pas au contribuable de payer pour les choix de conception des industriels.

M. le président. – Amendement n°I-1260 de Mme Blatrix Contat et du groupe SER.

Mme Florence Blatrix Contat. – Je le retire, en me réjouissant de l'adoption de l'amendement n°I-344 rectifié *ter* ; il est important que la taxe pèse sur les producteurs et non sur ceux qui subissent les ordures

ménagères en bout de course : 70 kg par habitant et par an...

L'amendement n°I-1260 est retiré.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable puisque nous avons voté la taxe.

M. David Amiel, *ministre*. – Même avis.

L'amendement n°I-1020 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°I-484 rectifié de M. Dossus et *alii*.

M. Thomas Dossus. – C'est une réponse à M. Husson sur le fonctionnement des filières REP. Nous nous appuyons sur le rapport d'octobre 2025 de la rapporteure générale qui indique que la moitié des filières REP n'atteignent pas leurs objectifs réglementaires. Sur huit filières disposant d'objectifs de collecte, seules trois les avaient atteints en 2023. Or, en 2025, seuls deux éco-organismes avaient fait l'objet de sanctions. Nous instaurons donc une taxe de 1 500 euros par tonne de déchets non conformes aux objectifs.

Le non-respect des obligations environnementales ne doit jamais être plus avantageux que leur application.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. Vous auriez dû aussi supprimer les REP !

M. David Amiel, *ministre*. – C'est l'objet même des filières REP que de ne pas passer par la fiscalité. La superposition d'une TGAP amont et d'une taxe sur les REP me paraît complexe.

Mme Antoinette Guhl. – Seulement la moitié des filières REP remplissent leurs objectifs ! Ces derniers sont atteints pour seulement 11 % des produits mis sur le marché.

L'amendement n°I-484 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-967 de M. Salmon et *alii*.

M. Thomas Dossus. – Cet amendement rétablit la création d'une taxe plastique telle que proposée par le Gouvernement en première lecture du PLF 2026, avec une objectivation par l'Ademe des quantités de déchets non recyclés, une meilleure répartition de la contribution et surtout une augmentation progressive de la taxation : de 100 euros en 2026 à 800 euros la tonne en 2030.

M. le président. – Amendement n°I-1277 de M. Gillé et du groupe SER.

M. Simon Uzenat. – Chaque année la France verse 1,5 milliard d'euros à l'Union européenne en raison du plafonnement à 26 % du taux national de recyclage. Cela pèse intégralement sur le budget général de l'État, donc sur les contribuables, sans incitation directe pour les metteurs sur le marché. Rétablissons la taxe sur les emballages plastiques non recyclés inscrite à l'article 21 du PLF 2026. Cet amendement a été adopté en commission à l'Assemblée nationale.

M. le président. – Amendement n°I-426 rectifié *bis* de M. Canévet et *alii*.

M. Michel Canévet. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°I-1271 de M. Weber et du groupe SER.

M. Michaël Weber. – Cet amendement crée une contribution de 10 centimes sur les petites bouteilles d'eau, dont le produit serait affecté aux agences de l'eau. Ces petits formats figurent parmi les plus vendus hors domicile – 900 millions en 2018. Pourtant, ils ne servent souvent que quelques instants, finissent dans la nature et sont trop petits pour être rentables à recycler. Un tel signal prix freinerait cette consommation impulsive, inciterait les acteurs à revoir leur mode de production et aiderait à tenir l'objectif de sortie du plastique jetable fixé à 2040.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Il y a peu, l'Ademe nous incitait à utiliser des gourdes, et c'est une bonne idée. Mais cette taxe, forfaitaire, toucherait même ceux qui recyclent ; ce n'est pas juste.

Vous le savez comme représentants de collectivités territoriales, les organismes de traitement des déchets tirent des profits de ces déchets très faciles à trier. Pourquoi le plastique recyclé coûte-t-il plus cher que celui directement issu des produits du pétrole ? Voilà la question.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

M. Simon Uzenat. – Je précise que l'amendement n°I-1277 vise les emballages plastiques non recyclés.

M. David Amiel, *ministre*. – Nous avons eu ce débat l'an dernier. L'Assemblée nationale et le Sénat ont supprimé la taxe sur les emballages plastiques en première lecture. Mathieu Lefèvre mène une concertation avec les industriels pour développer d'autres pistes.

Mme Antoinette Guhl. – L'argument n'est pas sérieux : les négociations durent depuis plus de dix ans ! Pour quel résultat ? Toujours plus de plastique non recyclé ! J'ajoute que cela a coûté 4,3 milliards d'euros à la France en versements à l'Union européenne, pour la période 2022-2024. Votons ces amendements.

M. Michaël Weber. – Je ne comprends pas la demande de retrait. Nous en avions débattu lors de l'examen d'un projet de loi Ddadue. De plus en plus de plastiques ne sont pas recyclables. Nous en appelons à la responsabilité de ceux qui les produisent.

M. Vincent Louault. – L'amende de 1,4 milliard d'euros susmentionnée pèse sur les fabricants de produits plastiques. Cela met en danger 40 000 emplois. Au bout du compte, ils se délocaliseront en Espagne, en Italie ou en Pologne

– on n'en parlera plus, mais tous nos produits seront importés.

Les filières REP ne fonctionnent pas en France, car ce sont des usines à gaz. En Belgique, cela fonctionne très bien, car ce sont les entreprises privées qui s'en chargent. Nous, nous préférons, par un marché de dupes immonde, incinérer du plastique ! Pourquoi ? Parce que ceux qui trient sont les mêmes que ceux qui ont les incinérateurs, et qu'incinérer leur rapporte de l'argent.

M. Grégory Blanc. – Polluer, cela coûte moins cher au producteur, mais plus cher à la société. Il y a des avancées sur le plastique recyclé, mais nous devons agir plus fortement sur les plastiques non recyclés. Car, à la fin, qui paie ? L'ensemble des Français. Responsabilisons les producteurs et adoptons ces amendements.

L'amendement n°I-967 n'est pas adopté, non plus que les amendements nos I-1277, I-426 rectifié bis et I-1271.

M. le président. – Amendement n°I-2145 rectifié *quater* de Mme Nadille et *alii*.

M. Ryan Persaud. – Sargasses, algues vertes… Nos communes doivent les ramasser, outre-mer comme dans l'Hexagone. Mais elles risquent d'être taxées au titre de la TGAP lorsqu'elles partent en centre de traitement – double peine. Exonérons-les explicitement.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis du Gouvernement ? Nous débattons souvent des sargasses échouées aux Antilles ; que peut-on faire, monsieur le ministre ? Le Gouvernement a inscrit des crédits d'un montant raisonnable dans la loi de fin de gestion. Mais il serait injuste que les collectivités soient assujetties à la TGAP alors qu'elles ne sont pas responsables de l'échouage.

M. David Amiel, *ministre*. – J'ai soutenu les demandes de renforcement des crédits des parlementaires ultramarins pour 2026. Le plan Sargasses III est en cours de construction. Je n'ai pas de tabou sur la question fiscale, mais il faut avoir en tête l'équilibre global : l'amendement soutient le traitement des déchets, mais il ne faut pas fragiliser la filière de valorisation. Je préfère bâtir un plan d'équilibre avec des modèles économiques qui fonctionnent, en lien avec les élus des territoires concernés.

L'exemption de TGAP est possible par voie réglementaire. Travaillons ensemble d'ici le premier trimestre 2027. Retrait.

L'amendement n°I-2145 rectifié quater n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-1864 de Mme Bost et M. Gillé.

L'amendement n°I-1864 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°I-349 rectifié *ter* de Mme de Cidrac et *alii*.

Mme Marta de Cidrac. – Cet amendement rétablit l'exemption de TGAP sur les territoires ayant connu des catastrophes naturelles et des incendies, qui entraînent de gros volumes de déchets. C'est la double peine ! Je pense à Mayotte après Chido, aux Alpes-Maritimes après Alex, au Pas-de-Calais, aux massifs forestiers victimes d'incendies…

M. le président. – Amendement n°I-1114 rectifié de M. Masset et *alii*.

M. Michel Masset. – Nous instaurons une franchise de 120 kg de déchets par habitant et par an.

M. le président. – Amendement n°I-660 rectifié *bis* de M. Michau et *alii*.

M. Jean-Jacques Michau. – Dans les territoires ruraux peu denses, il n'y a pas d'alternative à l'enfouissement, qui est subi, non choisi. La TGAP pèse sur les habitants. Nous demandons un abattement de 30 % pour les territoires de moins de 150 habitants par kilomètre carré.

M. le président. – Amendement n°I-350 rectifié *ter* de Mme de Cidrac et *alii*.

Mme Marta de Cidrac. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°I-910 rectifié *bis* de M. Pellevat et *alii*.

M. Franck Dhersin. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°I-342 rectifié *bis* de Mme de Cidrac et *alii*.

Mme Marta de Cidrac. – Nous allons reparler de TGAP, M. Louault sera content… *(M. Vincent Louault s'en amuse.)* La TGAP est reversée par nos collectivités en fonction des volumes d'enfouissement et d'incinération. Nous demandons qu'une partie de cette taxe leur soit restituée. L'amendement suivant prévoit une exonération, le produit de cette taxe étant reversé directement au budget de l'État.

M. le président. – Amendement n°I-343 rectifié *bis* de Mme de Cidrac et *alii*.

Mme Marta de Cidrac. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis du Gouvernement sur l'amendement n°I-349 rectifié *ter* ? Cette disposition existait avant la recodification de la TGAP dans le code des impositions sur les biens et services : est-ce un oubli ?

Avis défavorable à l'amendement n°I-1114 rectifié. Si les particuliers sont les premiers responsables du tri et du recyclage des déchets ménagers, le dispositif n'incite pas les collectivités à les encourager. Même avis sur l'amendement n°I-660 rectifié *bis* et l'amendement n°I-350 rectifié *ter* : le détournement du protoxyde d'azote n'appelle pas un traitement fiscal particulier.

Avis du Gouvernement sur l'amendement n°I-910 rectifié *bis*. La taxe réduite sur les déchets mis en décharge concernerait les résidus de tri issus d'installations performantes et les résidus de préparation de combustibles solides de récupération (CSR) réceptionnés en centre de stockage de déchets non dangereux.

Retrait de l'amendement n°I-342 rectifié *bis* au regard de son coût, de 1 milliard d'euros. Même avis sur l'amendement n°I-343 rectifié *bis*, qui ne coûte « que » 600 millions d'euros…

M. Jean-François Husson. – Ne cramez pas la caisse, monsieur le ministre !

M. David Amiel, *ministre*. – L'exemption de TGAP des déchets issus d'une catastrophe naturelle ou d'un incendie de grande ampleur est toujours possible. Retrait de l'amendement n°I-349 rectifié *ter*.

Avis défavorable à l'amendement n°I-910 rectifié *bis* : le but est de faire incinérer les déchets pour les valoriser en énergie.

Même avis que le rapporteur général sur les autres amendements qui affaiblissent le caractère incitatif de la TGAP.

Mme Marta de Cidrac. – Je vous fais confiance, monsieur le ministre, et retire donc l'amendement n°I-349 rectifié *ter*. Concernant le protoxyde d'azote, je rappelle que le Sénat a voté une proposition de loi qui attend d'être inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale. Je retirerai également les amendements n^os^I-342 rectifié *bis* et I-343 rectifié *bis.* Nous sommes la Chambre des collectivités, soyons conscients de ce que vivent nos communes !

Les amendements n^os^I-349 rectifié ter, I-342 rectifié bis et I-343 rectifié bis sont retirés.

M. Grégory Blanc. – Je reprends l'amendement n°I-343 rectifié *bis* retiré par Mme de Cidrac.

M. le président. – Ce sera l'amendement n°I-343 rectifié *ter*.

M. Grégory Blanc. – L'État doit développer l'économie circulaire, mais nos collectivités doivent être partie prenante. Or ce n'est pas le cas. Le fonds économie circulaire est chaque année plus faible. Nous devons avoir une politique d'ensemble qui se tienne.

M. David Amiel, *ministre*. – La TGAP, étant incitative, a vocation à diminuer. Il serait paradoxal de définir un modèle dans lequel les dépenses de fonctionnement des collectivités locales dépendraient d'une recette vouée à s'affaiblir. Gardons un impôt national incitatif.

Mme Florence Blatrix Contat. – La TGAP n'a pas grand-chose d'incitatif. Les collectivités font déjà beaucoup pour favoriser le tri. Différents rapports soulignent que les filières REP ne fonctionnent pas très bien. Il faudrait tout retravailler de manière globale, pour améliorer l'efficacité des filières, donc la gestion des déchets.

M. Michel Masset. – Je reprends l'amendement n°I-349 rectifié *ter*.

M. le président. – Ce sera l'amendement n°I-349 rectifié *quater.*

M. Michel Masset. – Le sud-ouest – Lot-et-Garonne et Gironde notamment – a connu de graves inondations en début d'année, qui ont emporté de nombreux détritus. Or je n'ai pas souvenance d'une couverture particulière ni d'une indemnité pour les collectivités ou les entreprises.

M. Vincent Louault. – Je voterai tous les amendements de Mme de Cidrac. Dans la vraie vie, les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) n'appliquent pas l'exonération de la TGAP sur un centre d'enfouissement ou d'incinération ! Dites-le à vos services, monsieur le ministre, qu'ils trouvent enfin la bonne case…

Par ailleurs, même si l'arrêt de la TGAP est un peu excessif, 1 milliard d'euros de taxes, c'est du vol ! En 2025, 300 millions d'euros ont été remboursés aux collectivités, contre 30 pauvres millions cette année… Vous gardez tout le reste ; c'est un impôt sur nos poubelles qui n'a rien d'incitatif. Or ce sont les collectivités qui payent, sans avoir les moyens de financer les investissements nécessaires.

L'amendement n°I-349 rectifié quater est adopté et devient un article additionnel.

L'amendement n°I-1114 rectifié n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°I-660 rectifié bis.

L'amendement n°I-350 rectifié ter est adopté et devient un article additionnel.

(M. Vincent Louault applaudit.)

L'amendement n°I-910 rectifié bis n'est pas adopté.

L'amendement n°I-343 rectifié ter est adopté et devient un article additionnel.

(M. Grégory Blanc applaudit.)

La séance est suspendue à 13 heures.

PRÉSIDENCE DE MME SOLANGES NADILLE, VICE-PRÉSIDENTE

La séance reprend à 14 h 30.

Mise au point au sujet d'un vote

M. Gabriel Amard. – Lors du scrutin public n°155, je souhaitais ne pas prendre part au vote ; j'ai d'ailleurs bien appuyé sur le bouton gris.

Acte en est donné.

Discussion des articles *(Suite)*

Après l'article 20 (Suite)

Mme la présidente. – Amendement n°I-88 rectifié *bis* de M. Fouassin et du RDPI.

M. Stéphane Fouassin. – Autorisons l'étalement de l'imposition des contributions versées par les exploitants d'installations nucléaires de base à l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs (Andra) au rythme de l'amortissement de ses investissements, afin de ne pas pénaliser la trésorerie de cette agence à la mission essentielle.

M. Gabriel Amard. – Mais bien sûr !

Mme la présidente. – Amendement n°I-869 rectifié *ter* de M. Menonville et *alii*.

Mme Jocelyne Antoine. – Je tiens particulièrement à cet amendement, étant élue dans un département où de nombreux déchets radioactifs sont enfouis, à Bure.

M. Gabriel Amard. – C'est faire l'autruche…

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Qu'en pense le Gouvernement ?

M. David Amiel, *ministre*. – Avis favorable à l'amendement n°I-88 rectifié *bis.* Il s'agit de soutenir l'Andra en permettant que les versements des opérateurs à son profit ne soient plus soumis à l'impôt sur les sociétés immédiatement, mais au rythme de l'amortissement des immobilisations affectées au fonds finançant les installations d'entreposage ou de stockage des déchets. C'est d'autant plus important que les opérations menées par l'Andra s'étendent sur des durées extrêmement longues.

Je suggère aux auteurs de l'amendement n°I-869 rectifié *ter* de le rendre identique à l'amendement n°I-88 rectifié *bis*, dont la rédaction est meilleure. *(Mme Jocelyne Antoine accepte la rectification.)*

Les amendements identiques nos I-88 rectifié bis et I-869 rectifié quater, modifiés par la suppression du gage, sont adoptés et deviennent un article additionnel.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2900 rectifié *bis* de Mme Matray et *alii*.

Mme Karine Daniel. – Il s'agit de proportionner la taxe sur les installations nucléaires de base (INB) aux installations de fabrication de combustibles de petite taille exigées par les petits réacteurs modulaires, les SMR. Avec Mme Matray, particulièrement concernée par cet enjeu au Creusot, nous proposons un critère objectif : une capacité annuelle inférieure à 10 tonnes. Cette mesure s'inscrit dans le prolongement de l'article 20, qui allège la fiscalité sur les petites installations.

Mme la présidente. – Amendement n°I-91 rectifié *quater* de M. Fouassin et du RDPI.

M. Stéphane Fouassin. – Une petite installation de fabrication de combustibles peut être soumise à une taxe de 230 000 euros par an avant même d'avoir été mise en service ! Adaptons la taxation à la taille de ces installations pour favoriser le développement des SMR.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1022 rectifié *ter* de M. Genet et *alii*.

L'amendement n°I-1022 rectifié ter n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Sous-amendement n°I-3152 du Gouvernement.

M. David Amiel, *ministre*. – Pour sécuriser le modèle des installations de fabrication de combustibles de petite taille, adaptées aux SMR, nous proposons d'abaisser les bornes tarifaires de 30 % et 66 %, selon que l'installation est en activité ou à l'arrêt.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Retrait de l'amendement n°I-2900 rectifié *bis* au profit de l'amendement n°I-91 rectifié *quater*, auquel nous sommes favorables.

La commission n'a pas pu examiner le sous-amendement ; avis favorable à titre personnel.

M. David Amiel, *ministre*. – Même avis que la rapporteure générale sur les amendements.

L'amendement n°I-2900 rectifié bis n'est pas adopté.

Le sous-amendement n°I-3152 est adopté.

L'amendement n°I-91 rectifié quater, sous-amendé, est adopté et devient un article additionnel.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1893 rectifié de Mme Callet et *alii*.

Mme Edwige Diaz. – Défendu.

L'amendement n°I-1893 rectifié, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-83 rectifié *bis* de M. Fouassin et *alii*.

M. Stéphane Fouassin. – On ne peut imposer à des propriétaires des travaux de protection contre les risques industriels sans leur garantir les aides financières nécessaires. Certains riverains perdent le bénéfice du crédit d'impôt de 40 %, alors qu'ils sont encore dans le délai légal de réalisation des travaux. Nous corrigeons cette anomalie.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-613 rectifié *bis* de M. Berard et *alii*.

L'amendement n°I-613 rectifié bis n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1686 rectifié de Mme Antoine, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Mme Jocelyne Antoine, *rapporteure pour avis*. – Cet amendement a été adopté par la commission de

l'aménagement du territoire et du développement durable à l'unanimité.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1794 rectifié *bis* de M. Coriton et *alii*.

M. Simon Uzenat. – Défendu.

Les amendements nos I-83 rectifié bis, I-1686 rectifié et I-1794 rectifié bis, acceptés par la commission et le Gouvernement, modifiés par la suppression du gage, sont adoptés et deviennent un article additionnel.

Article 21

Mme la présidente. – Amendement n°I-1498 rectifié de Mme Delattre et *alii*.

Mme Magali Gasto Oustric. – Nous supprimons la hausse des tarifs de sûreté et de sécurité (T2S) prévue par cet article pour les grands aéroports, mais aussi les aéroports de taille moyenne. La sûreté est une mission régalienne : il n'est pas normal d'en faire supporter une part croissante sur les passagers. Alors que le secteur aérien est en crise, ne fragilisons pas les lignes qui desservent nos territoires.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2087 rectifié *bis* de M. Plassard et *alii*.

L'amendement n°I-2087 rectifié bis n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°I-264 rectifié de Mme Carrère et *alii*.

Mme Magali Gasto Oustric. – Cet amendement ne vise que les aéroports de la classe 3 *bis*, soit les aéroports régionaux. Nous supprimons la hausse de 20 à 22 euros du T2S.

Ces aéroports dépendent largement des compagnies à bas coût. Une hausse de tarif, même modeste, peut conduire celles-ci à réduire les fréquences ou à redéployer les liaisons vers d'autres pays. Pour nos territoires, ces lignes sont vitales. Deux euros de plus par passager peuvent paraître peu ; mais ils peuvent coûter une ligne.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-695 rectifié *septies* de Mme Josende et *alii*.

L'amendement n°I-695 rectifié septies n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-714 de M. Demilly, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

M. Franck Dhersin. – Je présente cet amendement au nom de notre commission. L'article 21 augmente de 20 à 22 euros le plafond du T2S dans les aéroports accueillant entre 5 001 et 700 000 passagers. Pour le Gouvernement, il s'agit de mieux couvrir les dépenses de sécurité et de sûreté. Mais ce relèvement pourrait avoir un effet contre-productif en affaiblissant la compétitivité des plateformes. Si le trafic baisse, les recettes suivront : l'effet d'assiette risque de dépasser l'effet de taux.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-796 rectifié *bis* de M. Sautarel et *alii*.

M. Stéphane Sautarel. – Maintenons le tarif fixé pas plus tard que l'année dernière. Il est vital de ne pas compromettre les petits aéroports d'aménagement du territoire !

M. Bruno Belin. – Très bien !

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-848 rectifié *bis* de M. Boyer et *alii*.

Mme Nathalie Goulet. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1273 de Mme Briquet et du groupe SER.

Mme Isabelle Briquet. – Deux euros, cela semble peu ; mais, pour nous, c'est peut-être la différence entre une ligne maintenue et une ligne fermée ! Pour gagner quelques millions d'euros, ne risquons pas d'en perdre bien plus en économie locale.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1484 de M. Leclerc et du groupe Les Indépendants.

Mme Vanina Paoli-Gagin. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1689 rectifié de M. Capo-Canellas et *alii*.

M. Vincent Capo-Canellas. – Cette hausse pénaliserait le trafic au pire moment : nombre d'aéroports régionaux sont au bord de la cessation de paiements, du fait des taxes et du doublement du prix du carburant. Le Gouvernement doit prendre la mesure de cette situation et de ses conséquences pour les économies de nos territoires. Les aéroports ne pourront certainement pas mieux faire face à ces dépenses avec un trafic en baisse… Je proposerai tout à l'heure un moratoire sur le remboursement des aides Covid aux aéroports.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2671 rectifié de M. Fouassin et *alii*.

M. Stéphane Fouassin. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-3041 de Mme Diaz et *alii*.

Mme Edwige Diaz. – Empêchons le Gouvernement de relever de 10 % cette taxe sur les aéroports de taille moyenne, faiblement rentables et, partant, vulnérables. La Nouvelle-Aquitaine compte sept aéroports de cette catégorie. Pour nous, l'augmentation de la taxe représenterait 2 millions d'euros au moins. Protégeons l'activité touristique, le désenclavement des territoires ruraux et l'emploi local.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Retrait de l'amendement n°I-1498 rectifié, moins bien rédigé que les amendements identiques, sur lesquels nous émettons un avis de sagesse. Les petits

aéroports de province connaissent une situation financière difficile : si l'augmentation de la taxe couvrirait mieux leurs frais de sécurité, elle affaiblirait leur compétitivité et réduirait sans doute leur trafic. *(MM. Franck Dhersin et Jean-François Husson renchérissent.)*

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable. *(On le déplore vivement sur les travées du groupe Les Républicains et sur des travées du groupe UCI ; M. Thomas Dossus applaudit.)* Il faut savoir ce que l'on veut ! *(M. Bruno Belin s'exclame.)*

M. Franck Dhersin. – Nous le savons très bien.

M. David Amiel, *ministre*. – Pour nous, la sécurité des aéroports doit être financée d'abord par ceux qui prennent l'avion, pas par les contribuables qui n'utilisent pas les aéroports. Ce lien entre l'utilisation de l'aéroport et la contribution à sa sécurité me paraît relever à la fois du bon sens et de la justice.

Depuis la crise sanitaire, les recettes du trafic aérien ont baissé, alors que les coûts de sécurité demeurent. Au reste, l'augmentation que nous proposons, de 2 euros pour les aéroports de classe 3 *bis*, est modérée. J'ai conscience de ce que vous décrivez, mais tous les aéroports ne sont pas dans la même situation. *(M. Franck Dhersin en convient.)* Or vos amendements ne distinguent pas ceux qui vont mal de ceux qui vont bien.

M. Thomas Dossus. – L'argument de la compétitivité n'est pas recevable, puisque la taxe augmenterait pour tous les aéroports.

M. Olivier Paccaud. – Et Charleroi ?

M. Thomas Dossus. – Comment voulez-vous que les aéroports restent compétitifs si leur sécurité se dégrade ?

Par ailleurs, le T2S finance une partie de la péréquation entre aéroports ; il y a donc aussi un enjeu d'équité.

M. Ronan Dantec. – Ce débat est très mal posé. Nous parlons de sommes extrêmement faibles, qui seront sans effet sur la compétitivité. Ce qui joue en la matière, c'est que nous avons le contrôle aérien le plus mauvais d'Europe ! D'où des retards, qui forcent les compagnies à payer des pénalités. Si nous voulons renforcer la compétitivité des aéroports français, il faut plus de moyens pour le contrôle aérien.

M. Bruno Belin. – Certains semblent mal connaître le sujet. *(M. Ronan Dantec proteste.)*

M. Thomas Dossus. – Quelle condescendance…

M. Bruno Belin. – Pour avoir présidé un aéroport régional, je sais qu'il y a d'autres enjeux que les vols. Les déroutements, par exemple : certains aéroports doivent être en état d'accueillir des avions 24 heures sur 24. Je pense aussi au transport de greffes. Au-delà de l'aménagement du territoire, des vies sont en jeu. Votons ces amendements pour ne pas affaiblir les aéroports régionaux !

M. Jean-Raymond Hugonet. – Très bien !

M. Albéric de Montgolfier. – Les passagers doivent payer, monsieur le ministre ? Je suis d'accord, mais soyons cohérents : affectons à l'aérien la totalité du produit de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, l'ancienne taxe Chirac ! Nous pourrons alors retirer ces amendements.

M. Franck Dhersin. – Bravo !

M. Stéphane Fouassin. – Les aéroports ultramarins sont nombreux au sein de la classe 3 *bis* : ces amendements sont donc très importants pour eux.

M. Vincent Capo-Canellas. – Monsieur le ministre, ne nous donnez pas de leçons sur l'économie des aéroports régionaux. Pourquoi croyez-vous que, après la Covid, le trafic aérien est reparti dans les autres pays européens, mais pas chez nous ? À cause de la hausse des taxes. Avec encore deux euros de plus, nos aéroports s'effondreront, et avec eux tout l'écosystème économique qui les entoure.

L'amendement n° I-1498 rectifié n'est pas adopté.

Les amendements nos I-264 rectifié, I-714, I-796 rectifié bis, I-848 rectifié bis, I-1273, I-1484, I-1689 rectifié, I-2671 rectifié et I-3041 sont adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2494 de Mme Corbière Naminzo et du groupe CRCE-K.

M. Pascal Savoldelli. – Pour les populations ultramarines, l'avion est un mode de transport non substituable. Renforçons la continuité territoriale en nous inspirant des travaux menés par notre collègue député Marcellin Nadeau.

Cet amendement conditionne le bénéfice du tarif de solidarité réduit non à la résidence habituelle, notion aléatoire, mais à des critères plus objectifs dépendant des liaisons aériennes elles-mêmes. La solidarité territoriale doit répondre à une réalité géographique et structurelle, pas à la situation de chaque passager.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1272 de Mme Conconne et du groupe SER.

Mme Catherine Conconne. – Non seulement nous subissons la vie chère, mais nous n'avons comme moyen de transport que l'avion : pas de ferries, pas de trains, pas de bus Macron. Nous supportons ce coût lors de tous nos déplacements, puisque, pour nous, c'est l'avion ou rien. Au nom de l'équité, supprimons le tarif de solidarité de la TTAP.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2489 de Mme Corbière Naminzo et du groupe CRCE-K.

M. Pascal Savoldelli. – Nous saluons la reconnaissance par l'article 21 de la situation particulière des populations des territoires ultramarins : l'instauration d'un tarif de solidarité réduit est positive. Nous proposons de le fixer à zéro pour les personnes résidant habituellement dans un territoire dit d'outre-mer lorsqu'elles empruntent une liaison relevant de la

continuité territoriale. Cette mesure a été adoptée à l'Assemblée nationale.

Mme la présidente. – Amendement n°I-229 de Mme Nadille et du RDPI.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Il s'agit également de fixer à zéro le tarif réduit de solidarité de la TTAP. Pour nos compatriotes ultramarins, prendre l'avion n'est pas un loisir, mais une nécessité.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Retrait de l'amendement n°I-2494 : la Commission européenne n'admet qu'un dispositif ciblé sur les résidents, assimilé à un soutien à vocation sociale. *Quid*, monsieur le ministre, des autres amendements, qui prévoient sur cette base une exonération plus forte, voire totale : sont-ils compatibles avec le droit européen ?

M. David Amiel, *ministre*. – Il y a deux ans, la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) a été augmentée. Le gouvernement d'alors et le Parlement ont entendu neutraliser cette hausse pour les liaisons entre l'Hexagone et les outre-mer. Nous ne souhaitons pas aller au-delà en instaurant une situation plus favorable qu'en 2025.

Au terme de longs échanges avec la Commission européenne, nous avons sécurisé un tarif réduit pour les résidents ultramarins. En revanche, le droit européen s'oppose à son application à tous les passagers des vols en direction ou en provenance des outre-mer.

Avis défavorable.

M. Ronan Dantec. – Nous voterons ces amendements, comme par le passé. J'ai beaucoup défendu la hausse de la TSBA, avant que le gouvernement Barnier n'aille quasiment plus loin que mes propositions… Mais nous avons toujours dit qu'il fallait prendre en compte les enjeux d'aménagement du territoire et de solidarité.

Je rends hommage à la sagesse du Sénat, qui n'est pas revenu sur le niveau de la TSBA. J'en ai beaucoup parlé avec Stéphane Demilly. Du coup, nous n'avons pas cherché, nous, à l'augmenter.

Cette taxe rapporte un peu plus de 1 milliard d'euros à l'État. Jacques Chirac l'avait fléchée vers la solidarité internationale : il aurait été bon qu'elle conserve cette destination.

M. Vincent Capo-Canellas. – Si, par responsabilité, nous ne revenons pas sur la hausse de la TSBA, c'est la mort dans l'âme. *(M. Thomas Dossus ironise.)* Car ses effets sont déplorables sur le secteur aérien, qui emploie 400 000 personnes dans nos territoires. On est en train de le tuer à petit feu ! *(M. Thomas Dossus suggère d'un geste que c'est exagéré.)* Ce n'est donc que partie remise, monsieur Dantec.

Hélas, chers collègues d'outre-mer, le régime européen des aides d'État ne permet pas d'aller plus loin. Pour une fois, je suis d'accord avec le ministre sur l'aérien… *(M. Franck Dhersin rit.)*

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Je précise que notre amendement ne vise que les résidents ultramarins.

Mme Florence Blatrix Contat. – Au nom de la continuité territoriale et compte tenu du problème de vie chère sur lequel Mme Conconne a insisté, il est important de voter ces amendements, surtout que nous nous apprêtons à voter une disposition avantageuse concernant l'aéroport de Strasbourg.

Mme Catherine Conconne. – J'aime les mots, surtout quand ils ont du sens. On parle de taxe de solidarité : mais la solidarité envers nous, quand et comment s'exprime-t-elle ? Mon amendement aussi ne concerne que les résidents : 18 % du trafic seulement serait concerné. Si l'on ne baisse pas les taxes qui nous frappent alors que nous subissons déjà une vie excessivement chère, nous ne nous en sortirons pas !

L'amendement n°I-2494 n'est pas adopté,
non plus que les amendements nos I-1272, I-2489 et I-229.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2143 rectifié *quater* de Mme Nadille et *alii*.

M. Stéphane Fouassin. – L'article 21 fait l'impasse sur les îles ultramarines. Pour les habitants des Saintes, de Marie-Galante ou de La Désirade, comme du reste pour ceux des îles du Ponant, l'avion est souvent le seul moyen de rejoindre rapidement le continent, notamment pour se soigner. Or ces liaisons ne sont pas toujours couvertes par une obligation de service public. Au nom de l'égalité d'accès aux services essentiels, étendons le tarif de solidarité réduit aux habitants de ces îles pour les vols vers la partie principale de leur territoire.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Le Gouvernement confirme-t-il que c'est satisfait ?

M. David Amiel, *ministre*. – En effet. Retrait ?

L'amendement n°I-2143 rectifié quater n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-477 rectifié de M. Dossus et *alii*.

M. Thomas Dossus. – L'article prévoit une nouvelle exonération pour les compagnies aériennes, sur les vols européens au départ de Strasbourg. Dommage que l'État ait supprimé les subventions aux trains de nuit reliant Paris à Vienne et Berlin *via* Strasbourg : contradiction flagrante et curieuse conception de la transition écologique…

L'amendement n°I-477 rectifié, repoussé par
la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

L'article 21, modifié, est adopté.

Après l'article 21

Mme la présidente. – Amendement n°I-2199 de M. Gontard et *alii*.

M. Marc Péré. – Nous proposons d'instaurer une taxe sur les sièges sans passager. La nécessité de conserver les créneaux horaires oblige les compagnies à faire voler des avions à vide. Forçons les compagnies à vendre ces sièges au dernier moment à des tarifs moins élevés.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Depuis le covid, la situation a bien changé. Avis défavorable.

M. David Amiel, *ministre*. – Même avis.

M. Vincent Capo-Canellas. – Vous voulez taxer l'aérien quand il y a des passagers et aussi quand les sièges sont vides… Shadockien !

M. Emmanuel Capus. – Taxer, encore et toujours…

M. Ronan Dantec. – Le soutien à l'aérien est un contresens !

M. Daniel Salmon. – J'admets : nous avons une petite tendance à vouloir taxer l'aérien. C'est peut-être parce que nous avons une petite tendance à vouloir réduire les émissions de gaz à effet de serre… *(M. Daniel Fargeot lève les bras au ciel.)*

Le transport aérien représente 4 % des émissions : une proportion faible, mais qui s'accroît, et pour un nombre limité de personnes. Il ne s'agit pas de le faire disparaître,…

M. Vincent Capo-Canellas. – Ouf !

M. Daniel Salmon. – … mais de voyager autrement, d'une manière plus sobre et efficace. Taxer l'aérien permet aussi de développer des options alternatives.

L'amendement n°I-2199 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1279 de M. Suaud et du groupe SER.

Mme Florence Blatrix Contat. – Taxons l'utilisation des jets privés traversant notre espace aérien en fonction de leurs émissions de dioxyde de carbone. Le tarif proposé est fixé par référence à la taxe carbone. Il a vocation à évoluer conformément à notre trajectoire de réduction des émissions. Le jet privé est le transport le plus polluant par passager !

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – La fiscalité du carburant des jets privés a été alignée sur celle de l'essence routière, ce qui représente une augmentation notable. Par ailleurs, nous avons des doutes sur l'opérationnalité de votre amendement. Avis défavorable.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-1279 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-815 de M. Fargeot.

M. Daniel Fargeot. – On ne peut pas prétendre défendre la souveraineté économique et la réindustrialisation de notre pays tout en renchérissant sans cesse le transport aérien français. Chaque année, j'alerte sur l'effet récessif de la fiscalité mise en place, qui freine en outre les investissements pour le verdissement du secteur.

Une fiscalité toujours plus lourde ne supprime pas les besoins de mobilité ! Elle déplace les passagers et l'activité vers les plateformes de nos voisins.

Je persiste et signe : revenons sur la hausse, décidée en 2025, de la taxe de solidarité sur les billets d'avion. Défendre le pavillon français, c'est défendre notre attractivité, donc nos emplois.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1506 rectifié de Mme Delattre et *alii*.

Mme Magali Gasto Oustric. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1849 de M. Bazin et Mme Eustache-Brinio.

L'amendement n°I-1849 n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1497 rectifié de Mme Delattre et *alii*.

Mme Magali Gasto Oustric. – Nous proposons que le tarif de solidarité soit déterminé par arrêté dans une fourchette que nous fixons de manière à revenir sur la hausse de 2025, qui a dégradé la compétitivité du transport aérien français.

Mme la présidente. – Amendement n°I-730 de M. Bounie.

L'amendement n°I-730 n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°I-849 rectifié de M. Boyer et *alii*.

M. Bruno Belin. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1810 rectifié *bis* de M. Redon-Sarrazy et *alii*.

L'amendement identique n°I-1810 rectifié bis n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2086 rectifié *bis* de M. Plassard et *alii*.

Mme Laure Darcos. – Nous rétablissons le tarif de solidarité et le tarif de l'aviation civile à leurs niveaux de 2025.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2574 de M. Savoldelli et du groupe CRCE-K.

M. Pierre Barros. – Créée en 2006 à l'initiative de la France, la TSBA, première taxe internationale de solidarité, a permis de faire baisser massivement le prix des traitements contre le sida, la tuberculose et le paludisme. Intégrée à la TTAP sous la forme d'un tarif de solidarité, elle comporte depuis 2025 des tarifs

propres à l'aviation d'affaires. Ce sont ces tarifs que nous proposons de doubler, en laissant inchangés ceux de l'aviation commerciale et des services additionnels. Dans notre esprit, les sommes collectées devraient financer la santé mondiale et la lutte contre le changement climatique dans les pays les plus vulnérables.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1722 rectifié de M. Capo-Canellas et *alii*.

M. Vincent Capo-Canellas. – L'aviation d'affaires donne lieu à force clichés. Il faut savoir qu'elle sert parfois au transport de greffons, aux secours médicaux ou à des rapatriements organisés par le Gouvernement. Elle permet aussi le transport rapide d'ingénieurs et de cadres de nos entreprises à l'étranger.

Hélas, le pavillon français recule : sa part dans le trafic total est passée de plus de 12 % à 8 %. N'achevons pas nos compagnies, surtout pour un rendement de quelques dizaines de millions d'euros seulement !

Ce premier amendement baisse de 30 % le tarif de solidarité de la taxe sur les billets d'avion applicable à l'aviation d'affaires. Il y va de notre capacité à nous projeter à l'étranger, donc de notre souveraineté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2266 rectifié de M. Capo-Canellas et *alii*.

M. Vincent Capo-Canellas. – La baisse du tarif de solidarité est ici de 50 %.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1723 rectifié de M. Capo-Canellas et *alii*.

M. Vincent Capo-Canellas. – Il s'agit d'instaurer un système fondé sur la masse au décollage et non plus sur la différence entre jets et turbopropulseurs. C'est d'ailleurs préférable d'un point de vue écologique.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2822 rectifié de M. Duplomb et *alii*.

Mme Catherine Di Folco. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Ces amendements volent dans des directions différentes…

Il ne serait pas sérieux d'adopter les amendements n[os]I-815 et identiques, dont le coût serait de 1 milliard d'euros. Avis défavorable.

M. Daniel Fargeot. – La faute à qui ?

M. Ronan Dantec. – Vous avez entendu ? Ce n'est pas sérieux.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Sur l'aviation d'affaires, nous sommes pour le *statu quo.* Les tarifs ont augmenté de manière considérable depuis 2025 et le secteur rencontre des difficultés.

Avis défavorable aux amendements n[os]I-1497 rectifié et I-2574. Retrait des amendements n[os]I-1722 rectifié, I-2266 rectifié et I-1723 rectifié.

Sur l'amendement n°I-2822 rectifié, je demande l'éclairage du Gouvernement. Il existe des liaisons régulières assurées par des avions de dix-neuf places, soit le seuil définissant l'aviation d'affaires. Dans ce cas, la taxation est-elle bien celle de l'aviation normale ? Il serait absurde de pousser les compagnies à utiliser des avions plus gros que nécessaire.

Avis défavorable aux amendements n[os]I-849 rectifié et I-2086 rectifié *bis*.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable à tous les amendements.

Le seuil de l'aviation d'affaires est fixé à dix-neuf places conformément à la réglementation européenne, mais la TSBA des lignes régulières s'applique à toutes les lignes régulières, quels que soient les nombres de sièges et de passagers.

Certains amendements auraient un coût considérable, la rapporteure générale l'a souligné ; d'autres pourraient altérer la compétitivité des compagnies. Nous avons longuement débattu de ce sujet en 2025, conservons l'équilibre actuel.

M. Ronan Dantec. – Je rejoins Mme la rapporteure générale : restons-en au *statu quo*. Je ne voterai pas l'amendement n°I-2574.

L'aviation n'est pas surtaxée : ni TVA ni accise sur le kérosène ! Cela constitue même une distorsion de concurrence par rapport au rail.

La TSBA s'applique à tous les vols, mais il semblerait qu'elle soit difficile à récupérer sur les vols d'affaires étrangers. Le Gouvernement doit récupérer cet argent !

M. Daniel Fargeot. – Les chiffres sont alarmants : en 2025, le trafic de nos aéroports n'avait pas récupéré son niveau de 2019, contrairement au reste de l'Europe. Monsieur le ministre, vous êtes responsable de l'avenir du pavillon français.

L'amendement n°I-815 est retiré.

M. Vincent Capo-Canellas. – Le pavillon français d'aviation d'affaires a souffert de cette taxe : moins 20 % dans le trimestre suivant son augmentation.

Le trafic global ne baisse pas, mais les entreprises étrangères prennent des parts de marché intérieur aux compagnies sous pavillon français. Si l'on s'en moque, demain, tout sera sous pavillon étranger.

Le secteur de l'aviation n'est pas aidé, il est taxé, à hauteur de 7 milliards d'euros chaque année. Personne ne peut dire le contraire !

M. Ronan Dantec. – L'aviation ne paie pas de TVA !

L'amendement n°I-1506 rectifié n'est pas adopté, non plus que les amendements n[os]I-1497 rectifié,

I-849 rectifié, I-2086 rectifié bis, I-2574, I-1722 rectifié, I-2266 rectifié, I-1723 rectifié et I-2822 rectifié.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1118 de M. Bounie.

L'amendement n°I-1118 n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2192 de M. Dantec et *alii*.

M. Ronan Dantec. – Nous avons enregistré des victoires sur la TSBA avec les gouvernements Borne et Barnier, mais je n'ai jamais réussi à rehausser la taxe sur le fret aérien, qui, au kilo, est cent fois moins taxé que le transport de passagers.

C'est un cadeau pour les petits colis chinois. Et l'augmentation de la taxation sera sans effet sur le modèle économique de certains produits.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2193 de M. Dantec et *alii*.

M. Ronan Dantec. – Amendement de repli au cas où la marche précédente serait trop haute. Le fret serait encore dix fois moins taxé que le transport de passagers…

Mme la présidente. – Amendement n°I-749 rectifié *bis* de M. Lurel et *alii*.

Mme Catherine Conconne. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. En 2025, le secteur du fret a subi le triplement de TSBA et la flambée du prix du kérosène. Et il existe désormais une taxe européenne sur les petits colis.

M. David Amiel, *ministre*. – Ce n'est pas une mince augmentation que propose l'amendement n°I-2192 : une multiplication par trente…

M. Ronan Dantec. – C'est une mise à niveau !

M. David Amiel, *ministre*. – La France est le seul pays européen à taxer le fret. Or celui-ci est extrêmement sensible aux variations de prix, peut-être davantage que le transport de passagers. On l'a vu avec la taxe sur les petits colis mise en œuvre en France. Heureusement, nous y avons remédié depuis juillet dernier, grâce à la mobilisation du Gouvernement au niveau européen.

M. Franck Dhersin. – Mais le mal est fait !

M. David Amiel, *ministre*. – Nous avons réussi à imposer une taxe de 5 euros sur les petits colis venus de très loin. Retrait ?

Mme Nathalie Goulet. – Soyons prudents. L'aéroport de Vatry, infrastructure cruciale pour le département de la Marne, périclite, en raison notamment de la chute du fret. Il a été frappé de plein fouet par la taxe française sur les petits colis. Alors, ne touchons à la fiscalité que d'une main tremblante.

Mais soyons volontaristes sur la taxation des plateformes numériques : là, au moins, on sait où prendre l'argent !

M. Vincent Capo-Canellas. – Deuxième sujet d'accord avec le ministre – je m'en réjouis.

Les entreprises ont recours au fret aérien pour des raisons de rapidité de livraison ; pas par plaisir ! C'est un marché très concurrentiel. Nous nous réjouissons de l'arrivée du nouvel Airbus A350-F dédié au fret, mais voudrions pénaliser ses futurs acheteurs en taxant ledit fret ? On marche sur la tête !

M. Ronan Dantec. – Le fret aérien se développe pour répondre à l'impatience de clients qui veulent recevoir leur colis toujours plus vite, ce qui favorise les plateformes, au détriment du commerce de proximité.

Certains produits comme les médicaments ont besoin d'une livraison rapide, certes – je serais prêt à voter une exonération –, mais ils sont très rares.

L'amendement n°I-2192 n'est pas adopté, non plus que les amendements n^os^I-2193 et I-749 rectifié bis.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1278 de M. Suaud et du groupe SER.

M. Simon Uzenat. – Nous créons un barème de nuit pour la taxe sur les nuisances aériennes, avec des tarifs dix fois supérieurs à ceux du barème de jour et une modulation en fonction de l'heure de décollage.

Le rapport d'information de Gilbert-Luc Devinaz et de Guillaume Chevrollier montrait que les plafonds autorisés en France étaient bien supérieurs aux seuils recommandés par l'OMS, avec de graves conséquences sur la santé.

La direction générale du Trésor considère que seules 34 % des externalités négatives sont couvertes par la fiscalité, qu'il convient donc d'ajuster.

L'amendement n°I-1278, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2058 rectifié de M. Capo-Canellas et *alii*.

M. Vincent Capo-Canellas. – L'exposé des motifs de l'amendement précédent laissait penser que l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (Acnusa) en serait à l'origine. Je l'ai interrogée : elle le réfute.

Le présent amendement prévoit un moratoire sur le remboursement des aides versées aux petits aéroports durant le covid. Car nombre d'entre eux, au bord de la cessation de paiements, sont incapables de rembourser. C'est presque un abandon de créances qu'il faudrait envisager…

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Retrait ? Les amendements déposés au début de l'article 21 répondent pour partie aux difficultés des petits aéroports de province.

M. David Amiel, *ministre*. – Un étalement du remboursement de ces avances est déjà prévu sur 2024-2032, au cas par cas. Or vous proposez un moratoire général. Fixons plutôt des échéanciers aéroport par aéroport. Avis défavorable.

M. Vincent Capo-Canellas. – Dont acte, monsieur le ministre. Nous en débattrons en deuxième partie du PLF.

Le département de la Marne a annoncé l'arrêt de son soutien à l'aéroport de Vatry, en difficulté. Pourtant, ce n'est pas le plus petit des aéroports.

M. David Amiel, *ministre*. – Je suis à votre disposition pour travailler sur les besoins de ces aéroports qui ne seraient pas couverts par les dispositifs existants.

L'amendement n°I-2058 rectifié est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2089 rectifié *bis* de M. Plassard et *alii*.

Mme Laure Darcos. – Cet amendement reporte de deux ans le remboursement des avances consenties par l'État aux exploitants d'aérodromes pendant la crise sanitaire.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Retrait ?

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n° I-2089 rectifié bis n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1725 rectifié *bis* de M. Capo-Canellas et *alii*.

M. Vincent Capo-Canellas. – Le Sénat votait traditionnellement un amendement autorisant un suramortissement pour le renouvellement des flottes – meilleur moyen de les décarboner. Pour tenir compte de la jurisprudence européenne, je ne vise ici que les nouvelles commandes.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1504 rectifié *bis* de Mme Delattre et *alii*.

Mme Magali Gasto Oustric. – Nous proposons un suramortissement de 30 % pour les avions neufs acquis entre 2027 et 2030, à condition qu'ils permettent une réduction d'au moins 15 % des émissions de dioxyde de carbone.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable à l'amendement n°I-1504 rectifié *bis*.

Monsieur Capo-Canellas, je salue votre effort pour rendre votre amendement n°I-1725 rectifié *bis* conforme au droit européen. Mais les commandes d'avions se négocient bien en amont. L'Union européenne risque de considérer qu'il y a effet d'aubaine. Retrait ?

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

M. Vincent Capo-Canellas. – Il s'agit bien de commandes nouvelles.

M. David Amiel, *ministre*. – Notre première réserve est juridique : au regard de sa faible contribution à la décarbonation, cet amendement risque d'être déclaré contraire à la réglementation européenne en matière d'aides d'État. Ensuite, il risque de provoquer un effet d'aubaine. Nous travaillons plutôt sur des dispositifs comme France 2030.

L'amendement n°I-1725 rectifié bis n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°I-1504 rectifié bis.

Article 22

Mme la présidente. – Amendement n°I-850 rectifié de M. Boyer et *alii*.

M. Jean-Claude Anglars. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-944 de M. Capus et Mme Paoli-Gagin et du groupe INDEP.

M. Emmanuel Capus. – Cet amendement comme les cinq autres issus de tous les groupes…

Plusieurs voix sur les travées du GEST. – Non !

M. Emmanuel Capus. – Six groupes sur neuf : vous avez raison, soyons précis.

L'amendement, donc, vise à supprimer l'augmentation de 800 millions d'euros de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance (TEITLD). Ce presque triplement aura des répercussions sur les usagers. Ce n'est pas le moment !

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-978 rectifié de Mme Briquet et *alii*.

Mme Isabelle Briquet. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1417 rectifié de MM. Cadic et Canévet.

M. Michel Canévet. – Sénateur des Français de l'étranger, M. Cadic considère que cette augmentation affectera le transport aérien et notamment la compétitivité de nos aéroports. Alors que l'aéroport de Roissy doit engager un ambitieux programme d'investissements, on lui prélèverait des moyens *via* cette taxe ?

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1499 rectifié de Mme Delattre et *alii*.

Mme Magali Gasto Oustric. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1607 de M. Castillo et *alii*.

L'amendement n° I-1607 n'est pas défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Vous supprimez l'article 22 pour des raisons différentes.

M. Capus, parce qu'il est anti-taxe. J'attends d'ailleurs ses propositions d'économies de deuxième partie du PLF.

M. Emmanuel Capus. – Chaque chose en son temps ! *(Sourires)*

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Mme Briquet, parce que l'article aurait des effets de bord dans le secteur aérien.

Mais cette taxe ne peut concerner un seul secteur : sa rédaction doit rester large. En l'état actuel du texte, seules les concessions autoroutières – je renvoie au rapport de Vincent Delahaye – et le groupe ADP sont concernés. Les aéroports de province ne sont pas touchés.

M. Vincent Capo-Canellas. – Pas encore !

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – La commission des finances vous proposera d'adopter un amendement sécurisant la rédaction à l'égard du groupe ADP.

Supprimer cet article coûterait 800 millions d'euros.

M. David Amiel, *ministre*. – Le rapporteur général a dit l'essentiel. En effet, l'enjeu est de 800 millions d'euros, ciblé sur des situations de rentabilité excessive – surtout les concessions autoroutières, une question soulevée à maintes reprises par le Parlement. Avis défavorable.

Mme Isabelle Briquet. – Ayant compris que les aéroports locaux ne seraient pas concernés, je retire mon amendement.

L'amendement n°I-978 rectifié est retiré.

Les amendements identiques n^os^I-850 rectifié, I-944, I-1417 rectifié et I-1499 rectifié ne sont pas adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2584 de M. de Montgolfier et *alii*.

M. Albéric de Montgolfier. – Mon amendement va réconcilier tout le monde. *(Sourires)* Je supprime la hausse de taxe, contre-productive. Mais il faut trouver une ressource en compensation pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France). Je propose donc une contribution exceptionnelle de 4 milliards d'euros sur les autoroutes, dont 2,5 milliards d'euros seraient attribués à l'Afit.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Les échanges ont été nourris avec le Gouvernement et les sociétés d'autoroute. Votre dispositif ne serait pas opérationnel et n'aurait pas le même produit budgétaire. Avis défavorable.

M. Albéric de Montgolfier. – C'est 4 milliards d'euros !

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-2584 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-370 rectifié de M. Dhersin et *alii*.

M. Franck Dhersin. – Cet amendement entérine l'exclusion des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires du champ de la TEITLD. Alors que les besoins d'investissements dans le ferroviaire sont considérables, une telle taxe réduirait mécaniquement les ressources disponibles pour engager ces investissements.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable, car satisfait en pratique. En outre, cela fragiliserait la solidité juridique de la taxe, alors que des contentieux sont déjà en cours.

M. David Amiel, *ministre*. – Même avis. Les exploitants d'infrastructures ferroviaires ne sont pas concernés en pratique, en raison de l'application des seuils. Mais les exclure en droit fragiliserait le dispositif. Retrait, sinon avis défavorable.

L'amendement n°I-370 rectifié est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°I-816 rectifié de M. Fargeot et *alii*.

M. Daniel Fargeot. – Nous sortons les aéroports du champ de la TEITLD. Le principe d'égalité ne s'oppose pas à la prise en compte de distinctions objectives. Orly et Charles-de-Gaulle sont des portes d'entrée de notre pays ; de leur compétitivité dépend notre attractivité.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Cela changerait la nature juridique de la taxe. Seules les concessions autoroutières seraient alors concernées et l'augmentation de la taxe serait alors reportée sur les usagers des péages. Le souhaitons-nous ?

M. David Amiel, *ministre*. – Non ; donc avis défavorable.

L'amendement n°I-816 rectifié n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-32 de Mme Lavarde, au nom de la commission des finances.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Je modifie l'assiette taxable applicable à ADP.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-715 de M. Demilly, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

M. Franck Dhersin. – Défendu.

Les amendements identiques n^os^I-32 et I-715, acceptés par le Gouvernement, sont adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°I-401 de M. Cadic.

L'amendement n°I-401 n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2092 rectifié *bis* de M. Plassard et *alii*.

L'amendement n°I-2092 rectifié bis n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1692 rectifié de M. Capo-Canellas et *alii*.

M. Vincent Capo-Canellas. – Je salue l'adoption de l'amendement précédent, qui va dans le bon sens.

Le secteur aéroportuaire s'est trouvé embarqué malgré lui dans cette taxe. Seuls quatre aéroports la paient pour le moment. *(M. Jean-Baptiste Lemoyne renchérit.)* Mais *quid* de demain ?

Si la rédaction actuelle n'est pas modifiée, les entreprises à filiales seront incitées à ne pas réintégrer les résultats de ces filiales. Résultat : dans le cas de filiales à l'étranger, on aboutira à moins investir en France !

Mme la présidente. – Amendement n°I-31 de Mme Lavarde, au nom de la commission des finances.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Amendement rédactionnel.

Monsieur Capo-Canellas, vous pointez une faille juridique : je ne partage pas votre avis. Retrait de l'amendement n°I-1692 rectifié ?

L'assiette de la taxe est bien strictement circonscrite aux revenus issus des exploitations situées sur le territoire national. Aucun revenu provenant d'un actif étranger n'est taxé.

Des revenus exceptionnels provenant d'actifs à l'étranger sont susceptibles d'être pris en compte dans le calcul de la rentabilité, qui conditionne l'éligibilité à la taxe.

Le Conseil constitutionnel a validé la détermination de l'éligibilité à la taxe. Or la seule différence apportée cette année est que le taux de rentabilité déterminerait aussi le taux de taxation. Il est peu probable que le Conseil constitutionnel révise sa position sur ce seul point.

En outre, la rédaction de votre amendement, trop vague, serait source de contentieux. Et vous obligeriez l'administration fiscale à se plonger dans le détail de la comptabilité de tous les redevables, d'où des coûts de gestion considérables.

Enfin, les amendements n^{os}I-32 et I-715, qui viennent d'être adoptés, répondent aux attentes d'ADP, avec un montant de taxation supportable.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable à l'amendement n°I-1692 rectifié.

Avis favorable à l'amendement n°I-31 de la commission.

M. Vincent Capo-Canellas. – On ne légifère pas pour une entreprise spécifique : la loi s'applique à tous.

Les résultats issus d'activités à l'étranger sont consolidés : ils sont donc pris en compte dans l'éligibilité et la détermination du taux de la taxe. Voilà la fragilité. Donc, soit le législateur regarde ailleurs, soit on traite le problème. Le résultat d'une filiale de bateaux-mouches est pris en compte dans le calcul de la taxe. Bizarre, non ?

L'amendement n°I-1692 rectifié n'est pas adopté.

L'amendement n°I-31 est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1274 de Mme Blatrix Contat et du groupe SER.

Mme Florence Blatrix Contat. – Nous augmentons la contribution des sociétés concessionnaires d'autoroutes, dont la rentabilité est très élevée. Le Gouvernement prévoit de rendre leur taxation progressive. Nous saluons cette avancée, mais il faut aller plus loin. L'Assemblée nationale a abaissé le seuil de déclenchement de la taxe de 20 % à 10 %. Nous proposons de porter le taux maximal de la taxe de 12,2 % à 15 % pour les exploitants dont la rentabilité dépasse les 40 %.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1500 rectifié de Mme Delattre et *alii*.

Mme Magali Gasto Oustric. – Cet amendement maintient le taux de 4,6 % jusqu'à 30 % de rentabilité et n'applique le taux de 12,2 % qu'au-delà. Seules les sociétés les plus rentables seraient concernées par l'augmentation de la taxe. Cela en limiterait les conséquences pour les plateformes aéroportuaires et les passagers.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2091 rectifié *bis* de M. Plassard et *alii*.

L'amendement n°I-2091 rectifié bis n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1501 rectifié de Mme Delattre et *alii*.

Mme Nathalie Delattre. – Amendement de repli visant à lisser la hausse proposée par le Gouvernement, car les effets de seuil créent des situations absurdes et des comportements d'optimisation. Ce lissage limite la hausse de la taxe pour les aéroports, et donc sa répercussion sur les passagers.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2191 de M. Dantec et *alii*.

M. Thomas Dossus. – Les données publiées par l'Autorité de régulation des transports (ART) montrent que le résultat net des sociétés concessionnaires d'autoroutes représentait 33,6 % de leur chiffre d'affaires en 2024.

Nous prolongeons de 5 points la progressivité du barème, jusqu'à 35 % du résultat, avec un taux de 16 %. Cet ajustement fiscalement soutenable tient compte de l'équilibre économique des concessions.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – L'amendement n°I-1274 pourrait mettre en difficulté les aéroports de province *(M. Jean-Baptiste Lemoyne le confirme)* ; or votre objectif est inverse. Retrait ?

Avis défavorable aux autres amendements. L'équilibre actuel est fragile du point de vue constitutionnel. Augmenter la part due par les sociétés

concessionnaires d'autoroutes conduirait à l'augmentation des tarifs des péages.

M. David Amiel, *ministre*. – Même avis.

L'amendement n°I-1274 n'est pas adopté, non plus que les amendements nos I-1500 rectifié, I-1501 rectifié et I-2191.

Mme la présidente. – Amendement n°I-817 rectifié de M. Fargeot et *alii*.

M. Daniel Fargeot. – Cet amendement de repli évite d'aggraver la fiscalité des aéroports, en maintenant le taux de 4,6 %.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable, pour les mêmes raisons que précédemment.

M. David Amiel, *ministre*. – Même avis.

L'amendement n°I-817 rectifié n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2848 rectifié de M. Capus et *alii*.

M. Emmanuel Capus. – Amendement de repli qui prévoit de maintenir le taux de 4,6 % pour les petites concessions autoroutières les moins rentables – moins de 200 km et moins de 200 millions d'euros de revenus d'exploitation.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis du Gouvernement ? Monsieur Capus, je connais des autoroutes à petit linéaire, mais très rentables ! N'y aurait-il pas un risque de rupture de l'égalité devant l'impôt ?

M. David Amiel, *ministre*. – Le bon critère, c'est la rentabilité. Je ne vois pas de raison *a priori* de prévoir des taux différents selon la taille. Retrait, sinon avis défavorable.

L'amendement n°I-2848 rectifié n'est pas adopté.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – La TEITLD devait initialement abonder l'Afit et le programme Ponts du Cerema, doté de 50 millions d'euros – un apport du Sénat. Mais, avec l'article 22, on change les règles du jeu. Et les recettes iront au budget de l'État, alors qu'il faudrait plutôt les flécher vers les transports.

L'article 22, modifié, est adopté.

Après l'article 22

Mme la présidente. – Amendement n°I-436 rectifié de M. Pernot et *alii*.

M. Bruno Belin. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-639 rectifié *bis* de M. Coste et *alii*.

M. Pascal Coste. – À l'instar de M. Lemoyne, nous voudrions débattre de l'affectation de la TEITLD. Parce que les départements investissent chaque année entre 3 et 4 milliards d'euros pour des infrastructures de transport d'intérêt national, voire international, une partie du produit de la taxe – un douzième – devrait leur être affectée. À défaut, il faut ouvrir le débat avec Départements de France.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1668 rectifié *bis* de M. Michallet et *alii*.

L'amendement n°I-1668 rectifié bis n'est pas défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Ces amendements d'appel nous incitent à réfléchir à d'éventuelles compensations de l'effort fait par les départements pour financer des infrastructures nationales de transport. Nous aurons l'occasion d'y revenir, car je ne suis pas sûre que cet article soit le bon vecteur.

M. David Amiel, *ministre*. – Cette taxe finance l'Afit. Bien sûr, cela n'épuise pas le débat sur le financement des départements. Avis défavorable.

Les amendements identiques nos I-436 rectifié et I-639 rectifié bis ne sont pas adoptés.

Article 23

M. Pierre Barros. – Huit milliards d'euros dormiraient à la Caisse des dépôts, alors que nos comptes sont sous tension ? Le Gouvernement veut les mobiliser avec cet article 23. Mais, à la Caisse des dépôts, rien ne dort. D'abord, parce que les restitutions sont chaque année plus nombreuses : 164 milliards d'euros l'an dernier. Ensuite, parce que ces fonds ne sont pas inertes : ils sont investis, *via* notamment la Banque des territoires. Une ressource stable, mise au service de l'intérêt général : voilà une richesse bien employée.

L'article prélève 1,4 milliard d'euros sur la Caisse des dépôts : nous récusons cette logique qui sacrifie le temps long de l'investissement au temps court de l'exercice budgétaire.

L'épargne doit contribuer à l'effort collectif, mais par l'investissement utile et planifié : financement du logement social, soutien des collectivités, accompagnement de la transition écologique.

Mme la présidente. – Amendement n°I-203 de M. Savoldelli et du groupe CRCE-K.

M. Pascal Savoldelli. – Depuis 2022, la crise immobilière a fait fondre de 7 milliards d'euros les dépôts des notaires, première ressource de la Banque des territoires. L'investissement local a tenu grâce à ces avoirs en déshérence. Selon la Caisse des dépôts, retirer 1,4 milliard d'euros reviendrait à supprimer un an d'investissements ; autant de projets qui ne verront pas le jour dans nos territoires. Depuis 2024, 40 % des sommes acquises par l'État nourrissent le fonds pour le développement de la vie associative (FDVA). Pas moins de 35 millions d'euros sont en jeu, alors que les associations ont du mal à boucler leur budget. Supprimons cet article.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-3026 de M. d'Aigremont et *alii*.

M. Aymeric Durox. – Le prélèvement de 17 % touche des fonds non réclamés, mais qui restent dus. Il est déjà prévu que ces fonds reviennent à l'État au bout d'une certaine période. Rien ne justifie un tel prélèvement, et cela ne règle en rien le problème d'orientation de l'épargne des Français.

Mme la présidente. – Amendement n°I-33 de Mme Lavarde, au nom de la commission des finances.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Est-il légitime d'encaisser par anticipation des fonds que l'État récupérera plus tard ? Vu la situation des finances publiques, conserver des avoirs qui rapportent beaucoup moins que le taux des emprunts n'est pas de bonne gestion. Voici pourquoi mon amendement n°I-33 augmente ce prélèvement, pour le porter à 2,9 milliards d'euros.

Avis défavorable aux deux autres amendements.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable aux amendements n^{os}I-203 et I-3026 ; sagesse sur l'amendement n°I-33.

M. Pascal Savoldelli. – Si la somme doit être remboursée, c'est une avance, non une recette, bref, une dette de l'État envers la Caisse. Depuis 2016, seulement 640 millions d'euros ont été acquis à l'État, deux fois moins que ce qui a été restitué. Cet amendement repose sur une présomption de déchéance. Nous voterons contre l'amendement n°I-33.

Mme Florence Blatrix Contat. – Nous voterons contre l'amendement également. Cet encaissement par anticipation rapporte peut-être plus que ce que coûte notre endettement, mais les difficultés financières de notre pays n'autorisent pas cette sorte de cavalerie. Laissons à la Caisse des dépôts une capacité d'investissement, car doubler le prélèvement prive la Banque des territoires de sa marge de manœuvre. Or son effet de levier est de six à sept. Il faut bien trouver des recettes, mais ce n'est pas la bonne manière.

M. David Amiel, *ministre*. – Il s'agit bien de sommes qui, par déchéance, reviennent à l'État. Mais cela prend trente ans. C'est une affaire de gestion financière. Nous aurions pris une autre décision si les taux d'intérêt étaient à 0 %. Or ils sont historiquement élevés, à 4,7 %. Les milliards qui ne rentrent pas en recettes cette année sont autant d'intérêts à payer dans trente ans. Évitons à l'État de trop émettre.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Pour rassurer les uns et les autres, nous avons eu des échanges avec la Caisse des dépôts : cela ne mettra pas en péril ses investissements.

M. Jean-François Husson. – Le Sénat vient au secours du Gouvernement.

M. Pascal Savoldelli. – On s'en est rendu compte !

M. Jean-François Husson. – J'entends souvent louer les travaux transpartisans. Or ce sujet a été identifié par un ministre nommé Christian Eckert à la fin des années 2010. Il a une qualité supplémentaire…

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Il est lorrain !

M. Jean-François Husson. – … il est élu du même département que le mien. Nous n'avons pas la même sensibilité politique, mais, au regard de la situation délétère des finances publiques, cette mesure me semble de bon aloi.

Les amendements identiques n^{os}I-203 et I-3026 ne sont pas adoptés.

L'amendement n°I-33 est adopté.

L'article 23, modifié, est adopté.

Après l'article 23

Mme la présidente. – Amendement n°I-2807 rectifié de M. Tissot et *alii*.

Mme Isabelle Briquet. – Nous voulons responsabiliser les établissements bancaires grâce à une contribution pour chaque fermeture de distributeur automatique de billets (DAB). Entre 2014 et 2024, près de 5 000 agences bancaires ont fermé. Cette tendance s'accélère avec la dématérialisation croissante des opérations bancaires. Pourtant, près de 60 % des consommateurs sont attachés à la possibilité de payer en espèces. Garantissons un accès équitable à l'argent liquide sur l'ensemble du territoire.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. Le 9 ou le 10 décembre, nous aurons l'occasion de reparler des DAB.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-2807 rectifié n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-671 de M. Durox et *alii*.

M. Aymeric Durox. – La France compte 258 prélèvements obligatoires de nature fiscale juridiquement distincte. Dix suffisent à produire 77 % des recettes ; à l'inverse, 148 d'entre eux produisent 0,67 % des recettes. Le système est complexe : 38 collecteurs spécialisés, 63 % de la charge supportée par les entreprises. La DGFiP emploie 1 165 agents pour la gestion des « impôts divers ».

Nous supprimons modestement trois taxes : la redevance sanitaire d'abattage, la redevance sanitaire de découpage et le prélèvement sur les jeux de cercle en ligne.

L'amendement n°I-671, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. Aymeric Durox. – On ne saura pas pourquoi.

Article 24

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général de la commission des finances*. – Gagnons du temps. Un certain nombre d'amendements, dont beaucoup

d'identiques, ont été déposés sur cet article qui concerne la taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans les transports (Tiruert) et sa bascule vers l'incitation à la réduction de l'intensité carbone des carburants (Iricc) – qui n'est pas de nature budgétaire, ce qui a été noté par le Conseil d'État.

Si nous conservions l'Iricc, le Conseil constitutionnel le censurerait en tant que cavalier législatif. C'est pourquoi la commission des finances prolonge la Tiruert d'un an, en intégrant les dispositions incitatives pour l'hydrogène et les biocarburants d'origine viticole.

J'invite tous les auteurs des amendements visant à faire évoluer le cadre de l'Iricc – dont le Sénat a délibéré dans un Ddadue – à retirer leurs amendements. Ce n'est pas le moment de rouvrir le débat. Nous aurons le temps d'en rediscuter dans la navette du Ddadue.

M. Michel Masset. – Quels sont les amendements concernés ?

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Tous ceux qui viennent après l'amendement n°I-38 de la commission et qui font allusion à l'Iricc.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1502 rectifié de Mme Delattre et *alii*.

L'amendement n°I-1502 rectifié n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°I-365 rectifié de M. Dhersin et *alii*.

M. Franck Dhersin. – Le développement d'une filière de carburant durable de synthèse pour l'aviation demande un soutien public. Nous souhaitons revoir le financement du mécanisme de double enchère : nous supprimons la contribution sur le carburéacteur en lui substituant une fraction des recettes du système d'échange de quotas d'émission (Seqe) acquittés par le secteur aérien.

Nous ouvrirons les crédits correspondants en deuxième partie.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1507 rectifié de Mme Delattre et *alii*.

L'amendement identique n° I-1507 rectifié n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1850 de M. Bazin et Mme Eustache-Brinio.

L'amendement identique n°I-1850 n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2093 rectifié *bis* de M. Plassard et *alii*.

Mme Vanina Paoli-Gagin. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1691 rectifié *bis* de M. Cambier et *alii*.

M. Michel Canévet. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°I-34 de Mme Lavarde, au nom de la commission des finances.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Rédactionnel.

Mme la présidente. – Amendement n°I-35 de Mme Lavarde, au nom de la commission des finances.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Rédactionnel.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2174 rectifié de Mme Bonnefoy et *alii*.

M. Sebastien Pla. – Nous excluons de contribution les contrats bilatéraux de long terme entre fournisseurs de carburants d'aviation et les producteurs de carburants de synthèse.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2181 rectifié de Mme Belrhiti et *alii*.

L'amendement identique n°I-2181 rectifié n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2654 rectifié *bis* de M. Cuypers et *alii*.

M. Alexis Robin. – L'Eure-et-Loir est le premier département de colza en France. Soutenir les biocarburants, c'est sécuriser le revenu des agriculteurs.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2717 rectifié *bis* de M. Demilly et *alii*.

Mme Jocelyne Antoine. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1276 rectifié *bis* de M. Coriton et du groupe SER.

M. Simon Uzenat. – Nous avons procédé à une rectification, car le sous-mandat hydrogène de 0,2 % dans les essences et les gasoils ne représente qu'un volume physique d'hydrogène de 0,1 %. Il faut donc un sous-mandat de 0,4 %. Sans cela, l'électrolyseur de 200 mégawatts de Port-Jérôme-sur-Seine, construit pour un coût de 500 millions d'euros et 150 millions d'argent public, n'ouvrira pas.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2498 de M. Corbisez et du groupe CRCE-K.

M. Pierre Barros. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°I-37 rectifié de Mme Lavarde, au nom de la commission des finances.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Le coefficient est 0,2, une fois le coefficient multiplicateur appliqué. Ce n'est pas 0,2 fois deux. *(Marques de perplexité amusée sur différentes travées)*

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-89 rectifié *bis* de M. Fouassin et *alii*.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Cet amendement introduit un sous-objectif dédié à l'hydrogène renouvelable dans la Tiruert.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-454 rectifié *ter* de M. Canévet et *alii*.

M. Michel Canévet. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-3051 rectifié *bis* de M. Gremillet et *alii*.

M. Pascal Coste. – Défendu.

Mme la présidente. – Sous-amendement n°I-3122 de M. Pla.

M. Sebastien Pla. – La commission des finances a introduit un sous-objectif dédié à l'hydrogène renouvelable et bas carbone, dont la mise en œuvre est attendue en 2027. Il doit en aller de même pour les biocarburants d'origine viticole introduits dans le Ddadue.

Mme la présidente. – Amendement n°I-190 rectifié *bis* de M. Canévet et *alii*.

M. Michel Canévet. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°I-373 rectifié *bis* de M. Dhersin et *alii*.

M. Franck Dhersin. – Nous relevons la trajectoire de la taxe pour 2027. L'objectif serait de 0,8 point pour l'essence, soit 0,6 de plus que dans le texte initial. C'est indispensable pour sécuriser les investissements et maintenir la dynamique de décarbonation du parc automobile français.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Retrait des amendements identiques n^{os}I-365 rectifié et I-2093 rectifié *bis*, qui ne sont pas opérants. Avis défavorable sur l'amendement n°I-1691 rectifié *bis*, qui viderait le dispositif de sa substance.

Avis du Gouvernement sur l'amendement n°I-2174 rectifié, qui s'intéresse au financement du mécanisme de double enchère.

Avis du Gouvernement sur les amendements identiques n^{os}I-2654 rectifié *bis* et I-2717 rectifié *bis*. Au 31 décembre 2026, il n'y aura plus de Tiruert ; que se passe-t-il si la loi de finances est promulguée après cette date ?

Avis défavorable sur les amendements identiques n^{os}I-1276 rectifié *bis* et I-2498.

Avis favorable sur le sous-amendement n°I-3122 de M. Pla.

Avis défavorable sur l'amendement n°I-190 rectifié *bis* de M. Canévet, qui renchérirait les prix à la pompe.

Avis défavorable sur l'amendement n°I-373 rectifié *bis*.

M. David Amiel, *ministre*. – L'Iricc, une raison de plus d'avoir un texte avant le 31 décembre !

Concernant l'amendement n°I-2174 rectifié, le travail sur le mécanisme de la double enchère est en cours, notamment avec M. Capo-Canellas. Retrait, sinon avis défavorable.

Avis favorable aux amendements n^{os}I-34, I-35, I-37 rectifié et identiques.

Retrait, sinon avis défavorable sur le sous-amendement n°I-3122.

Pour le reste, avis défavorable.

M. Daniel Salmon. – Quand on parle de transport aérien, il faut prendre un peu de hauteur. Du point de vue de la biomasse, il faut savoir qu'il faut, pour un Paris-Montréal, l'équivalent de quatre terrains de tennis de colza… Il n'y en aura pas pour tout le monde.

Le Shift Project considère qu'il faut un tiers de la production mondiale d'électricité pour verdir le transport aérien, avec le e-SAF. Le verdissement du transport aérien, c'est une fable !

M. Simon Uzenat. – Bastien Coriton, avec qui j'ai échangé, a pris en compte la modification de votre amendement. Après échange avec Air liquide, cela ne permet pas de répondre aux besoins. Nous mettons en danger l'entreprise, qui ne pourra pas rentabiliser les investissements. Les calculs ne coïncident pas : il faut un sous-objectif de 0,4 %.

Monsieur le ministre, cette préoccupation doit être prise en compte dans la navette. J'alerte sur cette situation.

M. Sebastien Pla. – Monsieur le ministre, je ne sais pas trop pourquoi vous me demandez de retirer l'amendement, la rapporteure générale lui ayant donné un avis favorable.

Le modèle économique des distilleries viticoles repose à 70 % sur l'éthanol destiné à la production de carburants. Son prix a été divisé par deux et le Mercosur n'a rien arrangé.

Ce carburant est source d'espoir pour ces filières en très grande difficulté, ainsi que Daniel Laurent, Henri Cabanel et moi-même l'avions montré dans notre rapport.

M. David Amiel, *ministre*. – Le marc de raisin et les lies de vin sont déjà pris en compte dans la Tiruert et comptabilisés pour le double de leur contenu énergétique.

Il n'y a pas de sous-objectif pour d'autres catégories de carburants, comme l'éthanol issu des productions sucrières. Avec un sous-objectif dédié, nous risquons de déstabiliser les filières. Telle était ma réserve, monsieur le sénateur.

M. Michel Masset. – Je voterai le sous-amendement de Sebastien Pla.

Les amendements identiques n^{os}I-365 rectifié et I-2093 rectifié bis ne sont pas adoptés, non plus que l'amendement n°I-1691 rectifié bis.

L'amendement n°I-34 est adopté,
de même que l'amendement n°I-35.

L'amendement n°I-2174 rectifié n'est pas adopté.

Les amendements nos I-2654 rectifié bis
et I-2717 rectifié bis ne sont pas adoptés.

Les amendements identiques nos I-2498
et I-1276 rectifié bis ne sont pas adoptés.

Le sous-amendement n°I-3122 est adopté.

Les amendements identiques nos I-37 rectifié,
I-89 rectifié bis, I-454 rectifié ter et I-3051 rectifié bis,
sous-amendés, modifiés par la suppression du gage,
sont adoptés.

Les amendements nos I-190 rectifié bis
et I-373 rectifié bis n'ont plus d'objet.

Mme la présidente. – Amendement n°I-36 de Mme Lavarde, au nom de la commission des finances.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Il s'agit d'exclure les alkylates de la Tiruert.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-388 rectifié de M. Hugonet.

M. Jean-Raymond Hugonet. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1465 rectifié *ter* de M. Louault et *alii*.

M. Vincent Louault. – Défendu.

M. David Amiel, *ministre*. – Sagesse. Je lève le gage.

Les amendements identiques nos I-36, I-388 rectifié
et I-1465 rectifié ter, modifiés par
la suppression du gage, sont adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°I-719 rectifié de M. Demilly, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Mme Jocelyne Antoine. – Cet amendement précise que les producteurs de e-CAD inclus dans le mécanisme de double enchère doivent produire le carburant en France.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2263 rectifié *bis* de M. Capo-Canellas et *alii*.

M. Vincent Capo-Canellas. – Nous avons engagé des discussions avec le ministre sur le mécanisme de double enchère. Je salue les efforts du Gouvernement sur la mise en place de ce procédé.

Je salue le fait que la commission du développement durable ait bien voulu reprendre les termes de ma rédaction. D'ailleurs, peut-être aurions-nous pu examiner mon amendement en premier.

Nous voulons que la production ait lieu en France, nous renforçons les exigences de transparence sur les prix de vente et nous limitons la durée des contrats d'acquisition à 15 ans en fixant un plafond global de production.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – La commission avait donné un avis favorable à l'amendement n°I-2263 rectifié *bis* et avait demandé à la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable de rendre son amendement identique à celui-ci, ce qui a été fait.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable, car cela est contraire au droit européen : vous créez une imposition intérieure discriminatoire en défaveur des redevables étrangers. Pour le reste, l'amendement est satisfait.

Les amendements identiques
nos I-719 rectifié et I-2263 rectifié bis sont adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°I-38 de Mme Lavarde, au nom de la commission des finances.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Nous supprimons le mécanisme d'Iricc. Je n'ai rien contre ce dispositif, mais je souhaite sécuriser la procédure.

Le Sénat vient d'adopter des amendements qui ont conforté la Tiruert, notamment pour l'hydrogène. Le Sénat a également adopté le sous-amendement n°I-3122 de M. Pla, qui satisfait les sous-amendements nosI-3121 et I-3125.

Je vous invite donc à retirer l'ensemble des amendements et sous-amendements au profit de l'amendement n°I-38 de la commission.

Mme la présidente. – Sous-amendement n°I-3121 de M. Pla.

Le sous-amendement n°I-3121 est retiré.

Mme la présidente. – Sous-amendement n°I-3125 de M. Duplomb.

Le sous-amendement n°I-3125 n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1146 de M. Dhersin.

L'amendement n°I-1146 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°I-521 rectifié de M. Rhimini et *alii*.

L'amendement n°I-521 rectifié est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1456 rectifié *bis* de M. Louault et *alii*.

L'amendement n°I-1456 rectifié bis est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1552 rectifié *bis* de Mme Romagny et *alii*.

L'amendement n°I-1552 rectifié bis est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1626 rectifié de Mme Delattre et *alii*.

L'amendement n°I-1626 rectifié est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2656 rectifié *bis* de M. Cuypers et *alii*.

L'amendement n°I-2656 rectifié bis est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2698 rectifié *bis* de M. Demilly et *alii*.

L'amendement n°I-2698 rectifié bis est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°I-3010 rectifié *bis* de Mme Loisier et *alii*.

L'amendement n°I-3010 rectifié bis n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1446 rectifié *bis* de M. Louault et *alii*.

L'amendement n°I-1446 rectifié bis est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2661 rectifié *bis* de M. Cuypers et *alii*.

L'amendement n°I-2661 rectifié bis est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2699 rectifié *bis* de M. Demilly et *alii*.

L'amendement n°I-2699 rectifié bis est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°I-961 de M. Salmon et *alii*.

L'amendement n°I-961 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°I-376 rectifié de M. Dhersin et *alii*.

L'amendement n°I-376 rectifié est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1922 rectifié de M. Uzenat et *alii*.

L'amendement n°I-1922 rectifié est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2757 rectifié *bis* de M. Bleunven et *alii*.

L'amendement n°I-2757 rectifié bis est retiré.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable à cet amendement, parce qu'il nous semble que l'Iricc a toute sa place dans une loi de finances. Pour la bonne lisibilité de la loi de finances, nous devons poursuivre les discussions sur le remplacement de la Tiruert. L'Iricc constitue la transposition de la directive sur les énergies renouvelables, dont le délai de transposition était fixé à mai 2025.

M. Simon Uzenat. – Nous ne partageons pas du tout l'objectif de l'amendement n°I-38. Même si nous avons des réserves sur l'Iricc, la supprimer est un très mauvais signal, alors que nous devons réduire l'intensité carbone des carburants. En sortant ce dispositif du PLF, nous privons le secteur des transports de visibilité, alors qu'il pèse lourd dans les émissions. Ne repoussons pas encore nos objectifs climatiques. Nous voterons contre l'amendement.

L'amendement n°I-38 est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2232 rectifié de Mme Girardin et *alii*.

M. Michel Masset. – Cet article étend à Saint-Pierre-et-Miquelon trois dispositions, notamment celle prévoyant un tarif réduit pour l'électricité consommée par les poids lourds électriques. La collectivité détient une compétence fiscale propre, il faut en tenir compte. Nous proposons d'écarter les trois dispositions en question.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis du Gouvernement sur la spécificité de la compétence fiscale de Saint-Pierre-et-Miquelon.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable à cet amendement qui pose des questions complexes d'égalité devant l'impôt.

L'amendement n°I-2232 rectifié n'est pas adopté.

L'article 24, modifié, est adopté.

Article 25

M. Michel Canévet. – L'article 25 porte sur la fiscalité des véhicules et s'intéresse au code des impositions sur les biens et services.

L'article L.211-36 du code a trait au crédit-bail mobilier ou immobilier – la location avec option d'achat (LOA) – qui est très utilisé par les acteurs économiques pour alléger leur trésorerie. La modification de cet article par ordonnance a eu pour effet de faire payer la TVA à la livraison de l'objet et non plus avec les loyers versés.

Le Gouvernement doit apporter des réponses.

Mme la présidente. – Amendement n°I-990 de M. Szczurek et du groupe UNT.

Mme Edwige Diaz. – La transition écologique nous concerne tous, mais ne peut devenir une contrainte excessive pour des automobilistes, au risque de pénaliser l'économie. Vous proposez un resserrement des aides, ce qui va contre le recours aux biocarburants dans le transport routier, notamment. Supprimons cet article.

L'amendement n°I-990, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-182 rectifié *bis* de M. Canévet et *alii*.

M. Michel Canévet. – Nous proposons de maintenir le suramortissement jusqu'en 2030 pour les véhicules utilisant ces énergies alternatives.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-359 rectifié *bis* de M. Dhersin et *alii*.

M. Franck Dhersin. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1445 rectifié *bis* de M. Louault et *alii*.

M. Vincent Louault. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1835 de M. Coste.

L'amendement n°I-1835 n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2119 de M. Bravi et *alii*.

Mme Edwige Diaz. – Cet amendement de repli concerne les transporteurs routiers : leurs marges sont très faibles et ils subissent une concurrence européenne déloyale. La déduction en vigueur rend supportables les coûts considérables associés à ces véhicules. L'article 25 restreint le soutien fiscal. À l'heure du verdissement accéléré des flottes, c'est contre-productif.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1836 de M. Coste.

L'amendement n°I-1836 n'est pas défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Demande de retrait. L'article prévoit que le taux de déduction fiscale s'applique sur la différence entre le prix du véhicule électrique et celui de son équivalent fonctionnant au gazole. C'est une mesure de bon sens.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

Les amendements identiques n^os^I-182 rectifié bis, I-359 rectifié bis, I-1445 rectifié bis et I-2119 ne sont pas adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°I-591 rectifié *ter* de M. Piednoir et *alii*.

M. Pascal Coste. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-3008 rectifié *bis* de Mme Loisier et *alii*.

L'amendement n°I-3008 rectifié bis n'est pas défendu.

L'amendement n°I-591 rectifié ter, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2208 rectifié de Mme Delattre et *alii*.

M. Michel Masset. – Cet amendement concerne la TVA sur les véhicules de fonction. En cas de mise à disposition d'un véhicule à un salarié, la TVA est calculée non plus sur ce que paie réellement le salarié, mais sur la « valeur normale ». La règle, trop complexe, est source de contentieux. Nous proposons de supprimer ce dispositif qui ralentirait le verdissement des flottes.

L'amendement n°I-2208 rectifié, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-377 rectifié de M. Dhersin et *alii*.

M. Franck Dhersin. – Le droit en vigueur prévoit que les véhicules hybrides non rechargeables bénéficient d'un abattement de 100 kilos pour le calcul de la taxe sur la masse en ordre de marche. Le PLF 2027 prévoit de modifier la définition de ces véhicules, avec un critère fondé sur les émissions de CO_2, sans aucune étude d'impact. Présentée comme un ajustement technique, cette mesure aurait des conséquences importantes sur le marché.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-596 rectifié *quater* de M. Piednoir et *alii*.

M. Pascal Coste. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-927 rectifié *bis* de M. Pellevat et *alii*.

L'amendement n°I-927 rectifié bis n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2095 rectifié *bis* de M. Plassard et *alii*.

Mme Vanina Paoli-Gagin. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2940 rectifié de M. Rochette et *alii*.

M. Vincent Louault. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. Ces amendements vont à l'encontre de leur objectif : 41 % seulement des véhicules seraient éligibles, contre 50 % actuellement.

M. David Amiel, *ministre*. – Sans le critère relatif aux émissions de CO_2, que vous proposez de supprimer, l'exclusion des microhybrides ne pourra pas être mise en œuvre en 2027. Retrait, sinon avis défavorable.

Les amendements identiques n^os^I-377 rectifié, I-596 rectifié quater, I-2095 rectifié bis et I-2940 rectifié ne sont pas adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°I-39 de Mme Lavarde, au nom de la commission des finances.

L'amendement rédactionnel n°I-39, accepté par le Gouvernement, est adopté.

L'article 25, modifié, est adopté.

Après l'article 25

Mme la présidente. – Amendement n°I-2083 de M. Levasseur et *alii*.

Mme Manon Bouquin. – Nous supprimons le malus CO_2 et le malus au poids. Certains diront que ce serait un cadeau fait aux acheteurs de grosses berlines. C'est faux : depuis le 1er janvier, le malus CO_2 s'applique dès 108 grammes et le malus au poids dès 500 kilos. Résultat : 72 % des véhicules neufs vendus en France sont taxables, et ce ne sont pas des voitures de luxe : un Kangoo essence familial est taxé à 6 126 euros, soit 21 % du prix du véhicule. En cumulant les deux taxes, la facture peut atteindre 80 000 euros ! L'argument écologique ne tient pas : quand la voiture neuve devient inabordable, les ménages conservent des véhicules anciens, plus polluants. En outre, cela fragilise notre filière automobile. Mettons fin à cette fiscalité punitive.

Mme la présidente. – Amendement n°I-378 rectifié *bis* de M. Persaud et du RDPI.

M. Ryan Persaud. – La Guyane, pourtant deux fois plus grande que le Portugal, ne dispose que de 440 kilomètres de routes nationales. Le malus automobile cherche à encourager des dispositifs alternatifs tout à fait inadaptés pour un tel territoire, où le réseau de bornes électriques est embryonnaire en raison des difficultés de raccordement. En outre, le malus encourage les ménages modestes à se tourner vers les véhicules d'occasion. Nous excluons donc la Guyane du champ du malus, le temps d'engager des politiques adaptées.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1549 rectifié de Mme Romagny et *alii*.

M. Georges Naturel. – Garantissons que le cumul du malus CO_2 et du malus au poids ne pourra excéder 15 % du prix total du véhicule, *via* un mécanisme de plafonnement.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1984 rectifié de Mme Jacques.

L'amendement n°I-1984 rectifié n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°I-96 rectifié *bis* de M. Fouassin et *alii*.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-154 rectifié *bis* de Mme Malet et *alii*.

Mme Viviane Malet. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°I-3042 de Mme Diaz et *alii*.

Mme Manon Bouquin. – Cet amendement prévoit un abattement de 50 % sur le malus automobile pour les véhicules neufs immatriculés dans les territoires ultramarins. Le durcissement du malus, c'est la double peine pour ces derniers, où le véhicule personnel n'est pas un choix, mais une nécessité – transports en commun insuffisants, routes difficiles… Il faudrait passer à l'électrique, me direz-vous ? Mais les outre-mer ne disposent que de 0,54 % des bornes de recharge du pays ! Réseaux électriques fragiles, aucune filière opérationnelle de recyclage des batteries... En Martinique, un véhicule électrique émet sur son cycle de vie à peine moins qu'un véhicule thermique. Le malus n'est pas écologique, c'est une taxe de plus. *(Mme Laure Darcos s'impatiente.)*

Mme la présidente. – Amendement n°I-933 rectifié de Mme Conconne et *alii*.

Mme Catherine Conconne. – Au nom de quoi parlez-vous de la Martinique ? Je voterai l'amendement n°I-378 rectifié *bis*, tout en m'interrogeant : pourquoi nos territoires font-ils l'objet d'articles différents dans la Constitution, si l'on s'acharne à vouloir nous faire entrer dans le droit commun lorsque cela rapporte ? Le réseau de transport public de la Martinique est bloqué depuis trois mois ! Et je ne parle même pas des bornes : nous sommes une ZNI, une zone non interconnectée. Et, pourtant, on veut nous taxer sur le même modèle que des territoires différents ! Je ne comprends pas.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable à l'amendement n°I-2083.

L'amendement n°I-378 rectifié *bis* pourrait favoriser la fraude : vous pourriez immatriculer votre véhicule en Guyane pour l'utiliser ailleurs… *(M. Ryan Persaud affiche un sourire dubitatif.)*

Mme Catherine Conconne. – Caricature !

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Je n'ai pas dit que les Guyanais le faisaient : ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit. N'importe quel citoyen français pourrait faire immatriculer son véhicule en Guyane pour le ramener ensuite. Avis défavorable à l'amendement n°I-1549 rectifié ; un système de plafonnement existe déjà, que le Gouvernement avait d'ailleurs cherché à supprimer l'an dernier, sans succès du fait des votes du Sénat. En outre, cet amendement viderait les malus de leur caractère incitatif pour les véhicules les plus polluants.

Retrait des autres amendements n^os^I-96 rectifié *bis*, I-154 rectifié *bis*, I-3042 et I-933 rectifié.

M. David Amiel, *ministre*. – Il y a effectivement une situation spécifique qui pose problème outre-mer. Mais le rapporteur général a raison : il est difficile de distinguer le malus selon les territoires. Certains de nos concitoyens pourraient immatriculer leur véhicule en outre-mer pour l'utiliser ensuite dans l'Hexagone.

Je propose la constitution d'un groupe de travail sur le sujet, qui tienne compte également du principe d'égalité devant l'impôt, pour que les services de Bercy puissent avancer avec vous. Retrait.

Mme Catherine Conconne. – Caricature, car un véhicule coûte presque deux fois plus cher chez nous qu'en France. Et il faudrait payer le transport ! Cela reviendrait bien plus cher que le malus. Cela dit, j'accepte avec bonheur la proposition du ministre de participer à un groupe de travail avant la trêve de Noël.

M. Stéphane Sautarel. – Les niveaux de malus deviennent totalement prohibitifs pour les petits véhicules, m'ont dit des professionnels de l'automobile. D'où des effets d'évitement sur le marché : cela met à genoux notre filière automobile.

M. Ryan Persaud. – Je regrette le raisonnement par l'absurde qui nous a été exposé. Le Premier ministre le disait hier : certaines normes nationales ne sont pas en adéquation avec nos territoires ultramarins. Cela pose en l'occurrence un problème de sécurité routière, puisque les familles se mettent en danger en se tournant vers le marché de l'occasion. Non, si ces amendements étaient adoptés, cela ne renforcerait pas la fraude.

M. Vincent Louault. – Encore une spécificité française qui va détruire notre industrie automobile.

Mais les idiots utiles continuent à accélérer droit dans le mur ! Taxer les voitures au poids, c'est faire de la France une principauté déconnectée du reste du monde.

Mme Catherine Conconne. – Très bien.

L'amendement n°I-2083 n'est pas adopté, non plus que les amendements nos I-378 rectifié bis, I-1549 rectifié, I-96 rectifié bis, I-154 rectifié bis, I-3042 et I-933 rectifié.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1890 de Mme Callet et *alii*.

Mme Manon Bouquin. – Nous faisons évoluer le calcul du malus pour intégrer l'empreinte carbone globale et non les seules émissions de CO_2. Partant, nous voulons prendre en compte l'intégralité des émissions de la chaîne de production, pour une fiscalité écologique plus juste.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Retrait.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-1890 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-926 rectifié *bis* de M. Pellevat et *alii*.

M. Franck Dhersin. – Nous instaurons un moratoire sur le durcissement du malus CO_2, en conservant le barème actuel. Plusieurs années de renforcement continu de la fiscalité automobile ont élargi le nombre de véhicules concernés par un malus, jusqu'à 70 % des véhicules thermiques immatriculés.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1115 rectifié de Mme Belrhiti et *alii*.

M. Pascal Coste. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1477 rectifié *ter* de M. Klinger et *alii*.

M. Bruno Belin. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1550 rectifié *bis* de Mme Romagny et *alii*.

M. Georges Naturel. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2096 rectifié *quater* de M. Plassard et *alii*.

M. Vincent Louault. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2219 rectifié de Mme Delattre.

L'amendement n°I-2219 rectifié n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2586 rectifié *bis* de Mme Housseau et *alii*.

M. Bernard Delcros. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2939 rectifié *ter* de MM. Rochette et Brault.

L'amendement n° I-2939 rectifié ter n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1712 de Mme Josserand et *alii*.

Mme Manon Bouquin. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Ces amendements reviennent sur la trajectoire de malus poids précédemment votée. Les acteurs économiques ont déjà pris en compte l'évolution du barème dans leurs nouveaux modèles. Revenir en arrière constituerait un effet d'aubaine. En outre, le PLF ne prévoit pas de nouveau durcissement du barème au-delà du 1er janvier 2027.

M. David Amiel, *ministre*. – Même avis. La filière automobile a besoin de visibilité et de prévisibilité. Un retour en arrière serait dangereux. Gardons un cap pluriannuel pour assurer de la stabilité à notre industrie. Retrait, sinon avis défavorable.

M. Vincent Louault. – Une fois encore, nous sommes incapables de rectifier une trajectoire mortifère. Contrairement aux voitures, nous n'avons aucune marche arrière. *(Sourires)* On aura des plans de licenciement et une catastrophe industrielle : mais les idiots utiles continuent, avec des taxes partout !

Les amendements identiques nos I-926 rectifié bis, I-1115 rectifié, I-1477 rectifié ter, I-1550 rectifié bis, I-2096 rectifié quater, et I-2586 rectifié bis ne sont pas adoptés, non plus que l'amendement n°I-1712.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1221 de M. Redon-Sarrazy et du groupe SER.

Mme Isabelle Briquet. – Les véhicules des Sdis sont exonérés du malus écologique, mais pas ceux des Smur : c'est une charge non négligeable pour les centres hospitaliers. Or ces véhicules sont peu compatibles avec les motorisations hybrides ou électriques en raison des dispositifs médicaux embarqués. Cet amendement corrige cette erreur.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable.

M. David Amiel, *ministre*. – Le malus ne s'applique qu'aux véhicules de tourisme, non aux camionnettes et ambulances. Une exemption sectorielle irait à l'encontre de l'égalité devant l'impôt. Avis défavorable.

L'amendement n°I-1221 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-590 rectifié *quater* de M. Piednoir et *alii*.

M. Pascal Coste. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2220 rectifié *bis* de Mme Delattre.

L'amendement n°I-2220 rectifié bis n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°I-3027 de M. d'Aigremont et *alii*.

Mme Manon Bouquin. – Nous rétablissons le barème du malus poids applicable jusqu'au

1er janvier 2026, pour mettre un terme au durcissement continu de cette fiscalité. En 2025, un véhicule neuf sur deux y était soumis. Cette fiscalité pénalise les automobilistes et freine le renouvellement du parc français. Or remplacer les véhicules anciens est essentiel pour soutenir notre industrie automobile et réduire les émissions polluantes.

Mme la présidente. – Amendement n°I-482 rectifié de M. Dossus et *alii*.

M. Daniel Salmon. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. Il n'est pas opportun de revenir sur le malus poids, ni à la hausse ni à la baisse.

M. David Amiel, *ministre*. – Même avis.

L'amendement n°I-590 rectifié quater n'est pas adopté, non plus que les amendements nos I-3027 et I-482 rectifié.

Mme la présidente. – Amendement n°I-962 de M. Salmon et *alii*.

M. Daniel Salmon. – Nous adaptons la taxe annuelle incitative (TAI) au verdissement des flottes d'entreprises en distinguant deux trajectoires d'électrification pour les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires légers. Accélérer la décarbonation des flottes professionnelles, réduire leur dépendance aux fluctuations des prix des carburants, soutenir la filière automobile française : voilà les objectifs !

Mme la présidente. – Amendement n°I-697 rectifié *ter* de M. Cadec et *alii*.

M. Pascal Coste. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-731 rectifié *bis* de M. Séné et *alii*.

L'amendement n°I-731 rectifié bis n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1117 rectifié *bis* de Mme Belrhiti et *alii*.

L'amendement n°I-1117 rectifié bis n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°I-888 rectifié *bis* de Mme Housseau et *alii*.

M. Bernard Delcros. – Cet amendement corrige une incohérence. Nous demandons aux entreprises d'accélérer le verdissement de leur flotte, mais la TAI ne valorise pas les opérations de rétrofit sur les véhicules en circulation ; nous y revenons.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable à tous ces amendements qui auraient des incidences sur toutes les entreprises assujetties à cette taxe. Le régime actuel permet de traiter la problématique des véhicules légers, *via* un dispositif de majoration dans le décompte des flottes de véhicules à faibles émissions.

Avis du Gouvernement sur l'amendement n°I-888 rectifié *bis*. Est-il nécessaire d'inclure les véhicules ayant fait l'objet d'un rétrofit électrique dans le régime de la taxe ?

M. David Amiel, *ministre*. – Sagesse sur l'amendement n°I-962. L'amendement n°I-697 rectifié *ter* pourrait lui être rendu identique. La part des voitures électriques dans les achats de véhicules neufs est en plein essor : c'est un grand succès de nos politiques publiques. Et nous parlons de véhicules produits en France et en Europe. Le leasing social et l'éco-score ont été efficaces.

En revanche, nous sommes en retard sur les véhicules utilitaires légers. L'idée d'utiliser pour ces derniers les instruments qui ont fonctionné pour les véhicules électriques mérite d'être examinée ; c'est à retravailler au cours de la navette.

Agir sur les flottes d'entreprise permet en outre d'alimenter le marché de l'occasion, utile notamment à des artisans qui n'auraient pas les moyens d'acheter du neuf. Avis défavorable à l'amendement n°I-888 rectifié *bis* : je comprends le débat sur le rétrofit. Mais s'il est favorable du point de vue de nos émissions de CO_2, il l'est moins pour le développement de notre industrie automobile.

M. Pascal Coste. – Je rends l'amendement n°I-697 rectifié *ter* identique à l'amendement n°I-962.

M. Michel Canévet. – Monsieur le ministre, vous avez bien fait de souligner le succès des ventes de véhicules électriques et du leasing social. Mais si l'on applique la modification intervenue récemment par ordonnance pour ce dernier, les bénéficiaires devront payer la TVA dès la réception de leur voiture, et non plus au fur et à mesure de leurs mensualités.

M. Daniel Salmon. – Merci, monsieur le ministre, de votre soutien très argumenté. Nous devons regarder la différence de coût d'achat entre thermique et électrique. Pas moins de 80 % des Français achètent leur véhicule d'occasion, mais le prix d'un véhicule électrique paraît souvent exorbitant. Il faut donc alimenter le marché de l'occasion. On le fait en passant par les flottes d'entreprises, qui sont renouvelées régulièrement, pour les véhicules légers comme pour les utilitaires. Nos constructeurs ont besoin de lisibilité pour s'engager dans des programmes industriels.

M. Ronan Dantec. – Je crois – et c'est un écolo qui le dit… – que nous peinons à faire passer des messages en faveur de l'électrification et de la décarbonation vers certaines catégories de population, qui se sentent exclues de la transition. C'est le cas des artisans, dont les véhicules sont loin d'être neufs, et c'est peu de le dire ! Si le Sénat adoptait un dispositif ciblé sur les véhicules utilitaires, il enverrait un message social important.

M. Vincent Louault. – N'oublions pas une chose : pourquoi les artisans sont-ils en retard ? Nous sommes le pays d'Europe qui pratique le poids utile en charge le plus bas ! *(M. Pascal Coste renchérit.)* L'entreprise Dubois, qui gère toutes les fenêtres de

l'État français a acheté pour 2 millions d'euros de véhicules avant de s'apercevoir qu'il lui manquait 700 kilos de charge utile par véhicule. Il est en surcharge en permanence. Or, en cas d'accident, les assurances peuvent se rétracter si elles s'en aperçoivent. Réfléchissons donc à l'adaptation du poids utile des véhicules.

M. Ronan Dantec. – Tout à fait !

Les amendements identiques nos I-962 et I-697 rectifié quater sont adoptés et deviennent un article additionnel.

L'amendement n°I-888 rectifié bis n'a plus d'objet.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1116 rectifié de Mme Belrhiti et *alii*.

L'amendement n°I-1116 rectifié n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°I-187 rectifié *bis* de M. Canévet et *alii*.

M. Michel Canévet. – Dans le cadre de la taxe sur le verdissement des flottes d'entreprises de plus de cent véhicules légers, une majoration de durée d'utilisation est prévue pour les véhicules les plus propres. Or, sur le marché européen, il y a très peu de modèles proposés. Nous reconfigurons cette disposition pour favoriser les véhicules propres.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2183 rectifié de Mme Belrhiti et *alii*.

L'amendement n°I-2183 rectifié n'est pas défendu.

L'amendement n°I-187 rectifié bis, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2200 de M. Gontard et *alii*.

M. Marc Péré. – Pour financer l'Afit, nous triplons la taxe d'aménagement du territoire applicable aux poids lourds de plus de 7,5 tonnes qui parcourent les autoroutes concédées, suivant une proposition de France Nature Environnement.

L'amendement n°I-2200, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1478 rectifié *ter* de M. Klinger et *alii*.

M. Stéphane Sautarel. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Retrait.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-1478 rectifié ter est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1289 rectifié de M. Jacquin et du groupe SER.

M. Michaël Weber. – Cet amendement généralise la possibilité pour les régions de mettre en place une écocontribution sur les poids lourds utilisant les voies du domaine routier public national.

L'amendement n°I-1289 rectifié, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-231 de M. Huin et *alii*.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Nous donnons une base légale aux décisions que s'apprêtent à prendre la Collectivité européenne d'Alsace et la région Grand Est en transposant la directive européenne du 26 novembre 2025 qui autorise la modulation du tarif d'infrastructure selon les émissions des véhicules.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1678 de M. Jacquin, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

M. Michaël Weber. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-3066 rectifié *bis* de Mme Dollinger et *alii*.

M. Georges Naturel. – Ciblé sur la taxe poids lourds que la Collectivité européenne d'Alsace et la région Grand Est s'apprêtent à instaurer, cet amendement exonère du tarif d'infrastructure les poids lourds à émission nulle. Il anticipe également la mise en conformité avec le droit européen qui fixe au 31 juillet 2031 la date butoir de cette possibilité d'exonération pour les poids lourds électriques.

Mme la présidente. – Amendement n°I-982 rectifié *sexies* de M. Husson et *alii*.

M. Jean-François Husson. – En Alsace, c'est un R-Pass ; dans le Grand Est, c'est une écocontribution. Nous permettons une exonération pour les poids lourds non émetteurs, mais pour une durée limitée afin de ne pas contrevenir à la loi de programmation des finances publiques (LPFP).

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2870 rectifié *bis* de Mme Richardot et *alii*.

M. Michaël Weber. – Nous exonérons les poids lourds non émetteurs en conformité avec le droit européen.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis favorable aux amendements nos I-982 rectifié *sexies* et I-2870 rectifié *bis*, ainsi qu'aux autres amendements s'ils s'y rendent identiques. Je comprends qu'il y a une différence d'appréciation entre les élus et les services ; le Sénat a choisi les élus.

M. David Amiel, *ministre*. – Nous parlons de l'écotaxe…

M. Jean-François Husson. –… écocontribution.

M. David Amiel, *ministre*. – Effectivement. J'aurais préféré un ralliement à l'amendement n°I-231 et ses identiques, plus conformes à la directive Eurovignette.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Nous rendons l'amendement n°I-231 identique à l'amendement n°I-982 rectifié *sexies.*

M. Michaël Weber. – *Idem* pour l'amendement n°I-1678.

M. Georges Naturel. – Même chose pour l'amendement n°I-3066 rectifié *bis.*

Les amendements identiques n^os^I-231 rectifié, I-1678 rectifié et I-3066 rectifié ter, modifiés par la suppression du gage, sont adoptés et deviennent un article additionnel.

Les amendements identiques n^os^I-982 rectifié sexies et I-2870 rectifié bis, sont adoptés et deviennent un article additionnel.

Mme la présidente. – Amendement n°I-86 rectifié *bis* de M. Fouassin et du RDPI.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Nous adaptons les plafonds d'amortissement fiscal pour encourager les entreprises à acheter des véhicules électriques.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1726 de M. Dhersin.

M. Franck Dhersin. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2999 rectifié de Mme Romagny et *alii*.

M. Michel Canévet. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Retrait : cet amendement renchérirait le coût pour les entreprises – je ne crois pas que ce soit l'intention des auteurs.

M. David Amiel, *ministre*. – Cela pourrait s'ajuster dans la navette. Avis favorable, car cet amendement favorise les productions européennes.

Les amendements identiques n^os^I-86 rectifié bis, I-1726 et I-2999 rectifié ne sont pas adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2785 du Gouvernement.

L'amendement rédactionnel n°I-2785 du Gouvernement, accepté par la commission, est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2453 de M. Savoldelli et du groupe CRCE-K.

M. Pascal Savoldelli. – Mettre un ippon, c'est la victoire finale au judo. *(Sourires ; on parle japonais sur les travées du groupe Les Républicains ; M. Jean-François Husson mime une prise de judo.)* À tout le moins, mettons un waza-ari aux stratégies de contournement de l'impôt ! L'amortissement d'une voiture de tourisme n'est déductible que dans la limite d'un plafond, sauf pour les entreprises de location. Un dirigeant peut donc loger une voiture de prestige dans une société de location, qui ne la loue jamais, pour la conduire tous les week-ends… Voiture amortie, charges déduites ! La justice a pu relever dans un tel cas une « intention délibérée de minorer l'impôt ». Nous faisons tomber l'exception si le véhicule a servi, même occasionnellement, au dirigeant ou à ses proches et si la location a rapporté moins de 10 % de sa valeur dans l'année. C'est un dispositif anti-fraude.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis du Gouvernement ?

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable. Le cadre fiscal permet déjà de soumettre à l'impôt l'utilisation personnelle des véhicules de société – sans compter la taxe de 20 % sur les biens somptuaires des holdings patrimoniales. Cet amendement n'est donc pas nécessaire.

L'amendement n°I-2453 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1559 de M. Bonhomme.

L'amendement n°I-1559 n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2155 rectifié de M. Masset et *alii*.

M. Michel Masset. – Cet amendement rétablit le crédit d'impôt pour installation de bornes de recharge. Passer à la voiture électrique suppose de pouvoir la recharger chez soi. Pour beaucoup, notamment les artisans, ce coût est un frein. Avec la volatilité du prix des carburants, beaucoup veulent sauter le pas ; accompagnons-les en rétablissant le crédit d'impôt jusqu'au 31 décembre 2028.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2330 rectifié de Mme Frêche et *alii*.

Mme Julie Frêche. – Nous rétablissons le crédit d'impôt pour l'acquisition de bornes de recharge, supprimé depuis 2025. Nous avons travaillé cet amendement avec la Capeb (Confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment) de l'Hérault. Sans borne, un véhicule électrique ne roule pas. Le coût est limité : 23 millions d'euros pour 47 000 foyers. On ne peut financer l'électrification d'une main et la freiner de l'autre.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. Le débat a déjà eu lieu l'an dernier et le Sénat avait décidé de ne pas proroger le crédit d'impôt. Il faut savoir arrêter !

M. David Amiel, *ministre*. – Comme on dit au Parti communiste, il faut savoir arrêter un crédit d'impôt. *(Sourires)*

M. Pascal Savoldelli. – Attention !

M. David Amiel, *ministre*. – Nous avons constaté le succès du déploiement des bornes de recharge électriques, nul besoin de ressusciter ce crédit d'impôt. À l'inverse, j'ai ouvert des dispositifs supplémentaires pour les utilitaires légers. Avis défavorable.

M. Pascal Savoldelli. – Monsieur le ministre, vous dites qu'il faut savoir arrêter. À ce stade, n'est-ce pas

vous qui allez arrêter le débat à coups de 49.3 ou d'ordonnances ? *(M. Michaël Weber renchérit.)*

Les amendements identiques nos I-2155 rectifié et I-2330 rectifié ne sont pas adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°I-589 rectifié *quinquies* de M. Piednoir et *alii*.

M. Pascal Coste. – Défendu.

L'amendement n°I-589 rectifié quinquies, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-960 rectifié de M. Salmon et *alii*.

M. Daniel Salmon. – Cet amendement entend faire de la transition vers la mobilité électrique un enjeu environnemental et de justice sociale.

Il aide les ménages modestes à financer leur accès aux véhicules électriques par un PTZ.

Le coût d'usage d'un véhicule électrique peut être inférieur à celui d'un véhicule thermique, mais son prix d'achat demeure élevé. Nous ouvrons le dispositif aux véhicules d'occasion, ce qui permet de tenir compte des moyens des ménages visés.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Retrait. J'avais défendu un éco-PTZ lors de l'examen de la loi Climat et résilience. Mais je vous invite à réserver votre mesure aux véhicules écoscorés – dispositif qui n'existait pas à l'époque – et à la limiter dans le temps.

M. David Amiel, *ministre*. – L'expérimentation conduite jusqu'au 1er janvier 2026 n'avait pas vraiment fonctionné. Avis défavorable.

M. Daniel Salmon. – Je propose d'adopter cet amendement et de l'ajuster en CMP ; c'est une autre option.

L'amendement n°I-960 rectifié n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1297 rectifié de M. Jacquin et du groupe SER.

M. Simon Uzenat. – Cet amendement crée une taxe sur les dépenses de publicité en faveur de véhicules polluants due par toute personne physique ou morale assujettie à la TVA.

Le seuil de pollution retenu est celui de la nouvelle réglementation européenne. Envoyons un signal fort aux constructeurs et aux utilisateurs pour changer la motorisation et la nature des véhicules toujours plus gros, lourds et gourmands.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. Cette taxe se répercuterait sur les consommateurs. En outre, l'article 18 du projet de loi-cadre Transports, adopté par le Sénat, prévoit une trajectoire pluriannuelle de recours aux poids lourds à émissions nulles pour les donneurs d'ordre.

M. David Amiel, *ministre*. – Même avis.

L'amendement n°I-1297 rectifié n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2828 rectifié de M. Jacquin et *alii*.

M. Michaël Weber. – Défendu.

L'amendement n°I-2828 rectifié, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-964 de M. Salmon et *alii*.

M. Daniel Salmon. – Cet amendement fixe une trajectoire d'électrification des chargeurs et des donneurs d'ordre de fret routier, qui représentent 40 % des flux en France, vers des véhicules zéro émission. Imposons un euro symbolique en cas de non-respect de la trajectoire jusqu'en 2030. Après cette date, une sanction modérée de 2 % de la facturation entre l'objectif d'électrification et le réel est prévue. Nous proposons un mécanisme proportionné, progressif et prévisible visant à encourager la réorientation vers des solutions moins émettrices de gaz à effet de serre.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1291 rectifié de M. Jacquin et du groupe SER.

Mme Florence Blatrix Contat. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2941 rectifié de M. Rochette et *alii*.

M. Vincent Louault. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable.

M. David Amiel, *ministre*. – L'article 18 du projet de loi-cadre a fixé une cible jusqu'en 2035. L'amendement ajouterait de la complexité. Retrait, sinon avis défavorable.

Les amendements identiques nos I-964, I-1291 rectifié et I-2941 rectifié ne sont pas adoptés.

Article 26

M. Michel Masset. – Les bases de la taxe foncière ont augmenté de 15 % en trois ans et reposent sur des valeurs locatives datant de 1970 ; le CPO les juge obsolètes et inéquitables. Alors que les dotations stagnent et que les ponctions se multiplient, combien de temps les maires tiendront-ils ? Il faut ouvrir ce chantier et sortir les départements de leur dépendance aux droits de mutation.

C'est un véritable choix, celui de la décentralisation, qui devrait être au cœur de la prochaine mandature. Le Sénat devra être en première ligne ; nous y serons.

M. Pierre Barros. – Notre pays souffre d'un développement inégal de ses territoires. Ce n'est pas qu'une question de fiscalité, mais aussi de dessertes, d'infrastructures, de services publics entre autres, donc de réseaux. Ceux-ci se construisent dans la durée par des investissements publics.

Les évaluations conduites sur les zones franches urbaines le confirment. Cette exonération déplace l'activité plus qu'elle ne la crée. Un avantage fiscal attaché à un lieu tend à se capitaliser dans la valeur de ce lieu ; il se retrouve dans les loyers commerciaux et le prix des murs.

On compte aujourd'hui plus de 1 300 zones de revitalisation des centres-villes – certaines communes ignorant être classées ! Un rapport d'inspection estimait à 620 millions d'euros les aides consenties. Un retrait brutal fragiliserait les entreprises qui en bénéficient. Mais il faut évaluer ces dispositifs et changer de méthode.

Mme la présidente. – Amendement n°I-2928 rectifié de Mme Bourguignon et *alii*.

M. Michel Canévet. – La requalification économique des anciens bassins miniers des Hauts-de-France demande du temps et de la visibilité pour que les entrepreneurs s'y implantent. Accordons-leur trois ans.

Mme la présidente. – Amendement n°I-865 de Mme Bouquin et *alii*.

Mme Edwige Diaz. – Nous proposons de supprimer la cotisation foncière des entreprises (CFE), dont le coût s'élève à un peu plus de 8 milliards d'euros. C'est un choix politique et économique : la CFE taxe toutes les entreprises, même si elles ne réalisent aucun bénéfice. Comme nous l'avons rappelé devant les entrepreneurs, nous voulons supprimer les impôts de production. Nous compenserons cette mesure par une majoration de la DGF.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Les conséquences de l'amendement n°I-865 seraient massives ; avis défavorable.

Sur l'amendement n°I-2928 rectifié, l'engagement pour le renouveau du bassin minier a été signé en 2017 pour dix ans et concerne 159 communes. La prolongation des dérogations doit être décidée entre l'État et les collectivités territoriales dans le cadre d'un éventuel renouvellement de cette convention. Il faudrait peut-être revoir le périmètre des exonérations proposées. Les exonérations de CVAE, de CFE et de taxe foncière sont bénéfiques, moins celles d'impôt sur le revenu et d'impôt sur les sociétés. Conservons une clause de revoyure l'an prochain. Retrait.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

M. Marc Péré. – Comment fait-on si l'on supprime la CFE qui finance les collectivités territoriales ? Par quoi la remplace-t-on ? Par des fractions de TVA : on appauvrit encore plus l'État.

L'amendement n°I-2928 rectifié est retiré.

À la demande du groupe UNT, l'amendement n°I-865 est mis aux voix par scrutin public.

Mme la présidente. – Voici le résultat du scrutin n°178 :

Nombre de votants 343
Nombre de suffrages exprimés 343

Pour l'adoption..... 15
Contre 328

L'amendement n°I-865 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1676 rectifié de M. Michallet et *alii*.

M. Pascal Coste. – Cet amendement de Damien Michallet, nouveau président de l'Association des villes et collectivités pour les communications électroniques et l'audiovisuel (Avicca), a deux objectifs : en désignant le redevable, à savoir ces opérateurs, on clarifierait qui est redevable de l'Ifer ; on clarifierait aussi qui est l'exploitant, qui peut être en exploitation directe ou en délégation de service public.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1677 rectifié de M. Michallet et *alii*.

M. Pascal Coste. – Cet amendement va dans le même sens, mais ne reprend que la désignation de l'exploitant.

M. Bruno Belin. – Très bien !

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable.

Le premier amendement bouleverserait l'équilibre économique en modifiant le redevable de l'Ifer – la charge reviendrait à l'exploitant, ce qui nécessite de la concertation.

La précision du second amendement n'est pas nécessaire, l'administration fiscale y pourvoira.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable à l'amendement n°I-1676 rectifié qui bouleverserait l'Ifer ; ce n'est pas souhaitable.

L'amendement n°I-1677 rectifié apporte une clarification qui est déjà satisfaite : retrait ?

L'amendement n°I-1676 rectifié n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°I-1677 rectifié.

L'article 26 est adopté.

Après l'article 26

Mme la présidente. – Amendement n°I-2592 rectifié de M. Lévrier et *alii*.

M. Pascal Coste. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Retrait.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-2592 rectifié n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-346 rectifié *ter* de Mme de Cidrac et *alii*.

Mme Marta de Cidrac. – Cet amendement s'inscrit dans la continuité des travaux du Sénat qui

recommandaient d'autoriser la cohabitation pérenne entre la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (Teom) et la taxe d'enlèvement des ordures ménagères incitative (Teomi) sur un même territoire, ou, à défaut, d'allonger à sept ans cette période de cohabitation.

Nous portons la durée de l'expérimentation de sept à dix ans. Les collectivités territoriales doivent avoir le temps de mettre en œuvre une telle expérimentation et de sécuriser leurs investissements.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2080 rectifié de M. Gillé et *alii*.

M. Adel Ziane. – La loi Transition énergétique avait comme objectif que la Teomi couvre 25 millions de Français en 2025. L'objectif est loin d'être atteint, alors que nombre d'agglomérations réfléchissent à la mettre en œuvre. Facilitons la mise en place de cette expérimentation, en portant sa durée à dix ans.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2591 rectifié *bis* de M. Lévrier et *alii*.

M. Ryan Persaud. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Il est difficile de connaître la quantité de déchets produits par chaque foyer. Avis défavorable, comme l'année dernière. Plus on allonge la durée de l'expérimentation, moins le caractère incitatif est maintenu ; sept ans est une durée raisonnable.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

Mme Marta de Cidrac. – Certaines collectivités territoriales se sont lancées tardivement dans cette expérimentation et aimeraient disposer de plus de temps pour en évaluer les résultats.

À l'issue d'une épreuve à main levée
déclarée douteuse, les amendements identiques
n^os^I-346 rectifié ter, I-2080 rectifié
et I-2591 rectifié bis, mis aux voix
par assis et levé, ne sont pas adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°I-345 rectifié *ter* de Mme de Cidrac et *alii*.

Mme Marta de Cidrac. – La collectivité doit pouvoir modifier la zone concernée durant l'expérimentation.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2590 rectifié *bis* de M. Lévrier et *alii*.

M. Ryan Persaud. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Là encore, demande de retrait, car l'amendement permettrait de faire évoluer le périmètre pendant toute la durée de l'expérimentation, d'où de l'incertitude pour les communes et les habitants. En outre, ces changements ne seraient pas encadrés. Pour que l'expérimentation soit efficace, il ne faut pas modifier les règles du jeu en cours de route.

M. David Amiel, *ministre*. – Ces amendements, intéressants, offrent de la souplesse aux communes. Les modifications seront le fait des communes, elles ne seront donc pas en insécurité. Sagesse. Je lève le gage.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Sauf erreur de ma part, ce sont les EPCI qui décideront, non les communes. Ces amendements me semblent difficilement opérationnels.

Les amendements n^os^I-345 rectifié ter
et I-2590 rectifié bis ne sont pas adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°I-347 rectifié *ter* de Mme de Cidrac et *alii*.

Mme Marta de Cidrac. – Même principe : on laisse de la souplesse aux collectivités pour instaurer des taxes différenciées selon que l'habitat est dense ou diffus.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2593 rectifié *bis* de M. Lévrier et *alii*.

M. Ryan Persaud. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis du Gouvernement sur la faisabilité de ces amendements selon lesquels le territoire pourrait être découpé en plusieurs zones lors de la mise en œuvre de la Teomi. La DGFiP sera-t-elle capable de suivre ce découpage ?

M. David Amiel, *ministre*. – En effet, cela poserait d'importantes difficultés opérationnelles. Avis défavorable.

Mme Marta de Cidrac. – Je comprends l'argument. Mais, avec un tel raisonnement, la tarification incitative ne pourra jamais être vraiment mise en place dans les territoires à habitat dense. Nous devons y travailler ensemble, car la Teomi donne de bons résultats sur la production de déchets.

M. Daniel Salmon. – Je voterai cet amendement, issu d'un rapport de Marta de Cidrac et de Jacques Fernique. Nous devons trouver un chemin pour mettre en œuvre la part incitative. Il faut apporter plus de souplesse, sinon le dispositif sera coincé.

Mme Marie-Do Aeschlimann. – Je trouve la réponse du ministre un peu courte. La tarification incitative donne des résultats intéressants. Monsieur le ministre, quels freins s'opposent à cette mise en œuvre ? Ne pourraient-ils pas être levés ? Faisons confiance aux élus locaux.

M. Simon Uzenat. – Je rejoins les propos de Marta de Cidrac. Son appel mérite une réponse, monsieur le ministre : certaines collectivités, à la pointe, le réclament. On ne peut pas sans cesse plaider pour la différenciation, et ne pas agir en ce sens.

M. Vincent Louault. – J'essaie de mettre en œuvre cette incitation sur mon territoire, mais les bases communales n'ont pas été actualisées depuis 1970. En outre, toute modulation est interdite. Revoir les bases est juste une question de volonté, alors qu'on repousse ce chantier depuis cinquante ans !

M. David Amiel, *ministre*. – Monsieur Uzenat, j'ai donné un avis de sagesse à l'amendement prévoyant plus de souplesse pour redéfinir les zones au sein de l'expérimentation, mais je n'ai pas été suivi. Pas d'avis dogmatique de ma part, donc. Mais je ne dispose pas de précédents de taux différenciés au sein d'un territoire. En tout état de cause, cela me semble complexe. Sur le plan juridique, cela poserait un problème constitutionnel d'égalité devant l'impôt – peut-être n'est-ce pas dirimant, mais je m'interroge.

Les amendements nos I-347 rectifié ter et I-2593 rectifié bis ne sont pas adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1009 rectifié de M. Masset et *alii*.

M. Michel Masset. – Nous souhaitons encourager la tarification incitative, dont les résultats sont spectaculaires : 20 à 50 % d'ordures ménagères résiduelles en moins. Pour l'encourager, l'État réduit ses frais de gestion pendant cinq ans. C'est trop court, au vu des coûts d'investissement informatique ou de communication. Nous proposons dix ans : il faut du courage pour engager ce changement !

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Comme l'an dernier, avis défavorable. Derrière ces frais de gestion, il y a des coûts – réels – pour l'État, notamment en matière de recouvrement. Cet amendement reviendrait à faire financer par l'État des charges qui ne lui incombent pas : la collecte des déchets ménagers relève du bloc communal.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

M. Michel Masset. – Concrètement, dans mon département, sur onze collectivités responsables de la collecte, aucune n'a mis en place la Teomi. Il faut du temps pour changer de mode de collecte.

L'amendement n°I-1009 rectifié n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1854 rectifié de M. Arnaud et *alii*.

M. Michel Canévet. – La région des Hauts-de-France a connu de nouveaux épisodes d'inondations. Pour les prévenir, Jean-Michel Arnaud propose une approche par bassin, et non par intercommunalité. Les établissements publics territoriaux de bassin (EPTB) doivent pouvoir lever jusqu'à 3 euros sur l'assiette de la Gemapi. Aucune charge nouvelle pour les contribuables, puisque nous restons sous le plafond des 40 euros prévus.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1913 rectifié *bis* de M. Gillé et *alii*.

M. Adel Ziane. – Cet amendement reprend le dispositif de la proposition de Stella Dupont, députée. Il s'inscrit dans la continuité des travaux législatifs de MM. Pointereau, Gillé et Roux. Il prévoit que les élus des EPTB puissent affecter une fraction de la taxe Gemapi au financement de leurs missions.

Mme la présidente. – Amendement n°I-1077 de M. Grégory Blanc et *alii*.

M. Grégory Blanc. – Je ne sais pas pourquoi cet amendement n'est pas identique aux précédents. Travaillé avec l'EPTB Loire et porté à l'Assemblée nationale par Stella Dupont, il est consensuel. Il reprend le travail mené par MM. Pointereau et Gillé au sein de la délégation sénatoriale aux collectivités. Nous devrions adopter cet amendement, à l'instar de nos collègues députés. Je maintiens mon amendement et le rends identique aux deux précédents.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Retrait. Le Sénat a adopté en avril dernier la proposition de loi Pointereau-Gillé-Roux, en cours de navette parlementaire, qui comporte un dispositif similaire. Les EPTB peuvent déjà lever, non pas la taxe Gemapi, mais des contributions fiscalisées. Votre amendement leur donnerait deux leviers fiscaux. Mieux vaut améliorer l'existant ; la proposition de loi y pourvoit.

Le levier fiscal doit être utilisé à bon escient dans le cadre d'un programme d'actions de prévention des inondations commun (Papic).

Enfin, je récuse l'idée que l'EPTB puisse lever seul cette taxe, sans concertation avec les collectivités.

Incitons le Gouvernement à inscrire à l'ordre du jour la proposition de loi.

M. David Amiel, *ministre*. – Je fais miens les arguments du rapporteur général. Les contributions fiscalisées sont censées répondre à cet enjeu. Aucun EPTB ne s'est saisi de l'expérimentation prévue par la loi 3DS. Cette solution me semble toutefois plus adaptée. Ainsi que je l'ai dit à Stella Dupont, je suis à votre disposition pour identifier les blocages. Retrait.

M. Grégory Blanc. – Nous sommes très préoccupés par les budgets des EPTB en 2027. Comment répondre à cette alerte ? Vous évoquez la navette parlementaire, mais chacun connaît les réalités du calendrier. Si des inondations ont lieu en 2027, comment fait-on ?

M. Michel Canévet. – Les épisodes récents survenus dans les Hauts-de-France nous conduisent à agir rapidement, à l'échelle du bassin. Les EPTB émanent des collectivités territoriales ; des élus y siègent – la concertation aura bien lieu.

Les moyens existants sont dévolus à d'autres actions comme la qualité de l'eau, alors qu'on parle ici de la prévention des inondations.

M. Pascal Savoldelli. – C'est un sujet extrêmement important. Il faut une réforme structurelle, alors que la Gemapi rencontre des problèmes de financement et de gouvernance.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Il a raison !

M. Pascal Savoldelli. – L'assiette de la taxe Gemapi est fragilisée par la suppression de la taxe d'habitation. Elle rapportait 458 millions d'euros en 2023, c'est trop peu. Je ne suis pas

particulièrement régionaliste, mais la région a les moyens d'agir, d'organiser la solidarité amont-aval et de recevoir des fonds européens.

Ces amendements ne couvriront pas les besoins, chacun le sait. Cela améliore un peu les choses, mais pas suffisamment.

M. Gabriel Amard. – Je voterai ces amendements. Certes, Pascal Savoldelli a raison de parler d'une réforme de structure. Mais la bonne échelle est le bassin-versant, et notamment le sous-bassin. Prenons ce qui peut être pris maintenant, sans attendre les élections. La navette parlementaire ne résoudra rien d'ici au 28 février.

M. Vincent Louault. – Les EPTB sont dévitalisés par les agences de l'eau. Au cours des débats de la loi d'urgence agricole, nous avions voulu obtenir un refinancement des projets hydrauliques remontant vers les EPTB. L'organisation centralisée passe beaucoup mieux par les agences de l'eau, qui font ce qu'elles veulent. La volonté des élus, cela ne plaît pas à l'État central !

M. Jean-François Husson. – L'organisation administrative et politique pour faire face aux inondations mérite d'être réexaminée. Avoir six grands territoires pour les agences de l'eau et comités de bassin n'est pas mal. Le travail est mené chez nous avec la région Grand Est.

De nombreuses compétences ont été transférées aux collectivités, un peu subrepticement, sans argent. Depuis lors, les réglementations et normes s'accumulent. Commençons par faire un état des lieux pour ensuite bâtir un projet. On ne peut pas y revenir à chaque PLF avec un bout de taxe par ici et deux demi-taxes par là. C'est du bricolage.

Mme Marie-Do Aeschlimann. – Ces amendements donnent raison à une des dispositions de la proposition de loi Pointereau pour répondre aux difficultés de financement de la compétence Gemapi. Le PLF est un bon véhicule législatif pour régler rapidement une difficulté concrète. Au lieu d'attendre une hypothétique inscription de la proposition de loi à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale, votons dès maintenant cette disposition.

M. David Amiel, *ministre*. – Monsieur Husson, vous nous accusez de bricolage, mais ce sont des amendements parlementaires. Je plaide pour ma part pour la stabilité : qu'on laisse le temps aux nouveaux instruments de faire leurs preuves. Arrêtons d'ajouter dans chaque PLF de nouveaux dispositifs sans laisser aux acteurs le temps de se les approprier.

À la demande du GEST, les amendements identiques nos I-1854 rectifié, I-1913 rectifié bis et I-1077 rectifié sont mis aux voix par scrutin public.

Mme la présidente. – Voici le résultat du scrutin n°179 :

Nombre de votants 344

Nombre de suffrages exprimés 344

Pour l'adoption 141
Contre 203

Les amendements identiques nos I-1854 rectifié, I-1913 rectifié bis et I-1077 rectifié ne sont pas adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°I-558 rectifié de Mme Gosselin et *alii*.

M. David Margueritte. – Les territoires littoraux confrontés à l'érosion côtière ne sont pas éligibles au fonds Barnier. Nous leur permettons de porter la contribution Gemapi de 40 à 60 euros par habitant.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2286 rectifié de M. Vallet et *alii*.

M. Simon Uzenat. – Cet amendement transpartisan et consensuel est issu des travaux du Comité national du trait de côte. Nulle taxe nouvelle. Nulle obligation pour les collectivités. Nous faisons confiance aux élus, dans un contexte d'attrition des moyens de l'État.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. Les collectivités territoriales ne sont pas responsables de ces calamités ; je ne vois pas pourquoi les habitants devraient tout financer. Si l'État était magnanime, le produit de la taxe Airbnb devrait en toute logique financer ces besoins. S'agissant d'un enjeu de solidarité, il doit être financé par des crédits budgétaires. Peut-être pourrait-on faire évoluer la doctrine sur l'utilisation du fonds Barnier, comme nous l'avons fait sur le retrait-gonflement des argiles ? Mais gare à ne pas pénaliser deux fois les habitants.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

M. Simon Uzenat. – Même en passant de 40 à 60 euros, nous ne pourrons pas financer tous les projets. Ces moyens demeureront nettement insuffisants, alors que les habitants attendent des solutions concrètes et rapides et qu'ils sont prêts à participer. S'agissant de la taxe Airbnb, ce sont les touristes qui la paieront. Ces deux dispositifs, qui ne visent pas le même public, apporteront d'indispensables moyens aux collectivités.

M. Michaël Weber. – Vous ne mesurez pas l'anxiété des personnes concernées ! Il faut des moyens !

M. Michel Masset. – Pourquoi priver les collectivités territoriales de capacités nouvelles ? Libre à elles d'augmenter la taxe Gemapi, ou pas. Dans le Lot-et-Garonne, nous subissons deux ou trois inondations par an. Laissons le choix aux élus.

Les amendements identiques nos I-558 rectifié et I-2286 rectifié sont adoptés et deviennent un article additionnel.

Mme la présidente. – Amendement n°I-557 rectifié de Mme Gosselin et *alii*.

M. David Margueritte. – Mme le rapporteur général a raison : l'État doit prendre ses responsabilités. Mais face à l'ampleur des aménagements nécessaires, il est défaillant. Cet amendement propose une taxe additionnelle à la taxe de séjour de 10 % pour les communes littorales. C'est une simple possibilité.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Je maintiens un avis défavorable. Taxe Airbnb, relèvement de la taxe Gemapi, taxe additionnelle à la taxe de séjour : cela commence à faire beaucoup ! Restera-t-il des touristes ? *(Protestations sur plusieurs travées)*

Cela fait des années que je dis que ce problème relève de la solidarité nationale et que le produit de la TSCA doit financer la prévention des risques.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

M. Gabriel Amard. – Sur ce sujet, comme sur d'autres sujets environnementaux, la charge ne pèse pas sur les touristes ou les résidents secondaires, mais sur les résidents permanents, qui sont loin d'être les principaux responsables de la dégradation des milieux naturels !

M. Jean-François Husson. – Je ne suis pas du tout d'accord avec M. Amard : c'est la rapporteure générale qui a raison.

Exemple : les ponts. Le fonds dédié permet une très large mutualisation. Le reste, c'est du bricolage territorial.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Je souscris aux propos de Jean-François Husson et de la rapporteure générale.

À écouter M. Amard, on dirait que les touristes sont responsables de l'érosion du littoral ! Le raccourci est un peu rapide…

Nous disposons d'outils *ad hoc* avec le fonds Barnier et la TSCA. Mais, de grâce, évitons de faire tout payer par les touristes, alors que des pays voisins nous taillent des croupières en matière de tourisme. Les professionnels du tourisme vous le diront : il faut arrêter d'alourdir la barque !

Mme Cécile Cukierman. – Aucune entreprise touristique ne se plaint de la taxe de séjour, dont le taux est très faible. Alors que donner aux collectivités la possibilité de définir librement leur politique touristique est une bonne chose.

M. David Margueritte. – Mme Gosselin et moi sommes élus d'un département dans lequel nous voulons développer le tourisme. Bien entendu, les touristes ne sont en rien responsables de l'érosion du littoral...

Mais l'État ne prend pas ses responsabilités. À entendre certains, y compris des Premiers ministres, ce serait uniquement l'affaire des communes littorales !

M. Jean-François Husson. – Il ne faut pas toujours écouter les ministres…

M. David Margueritte. – Nous sommes dans une situation d'urgence, avec des aménagements à réaliser. Ce que nous proposons n'est nullement une obligation ; c'est une simple possibilité. Dix pour cent d'une taxe de séjour à 1, 2 ou 3 euros, ça ne fait jamais que 10 à 30 centimes !

M. Michel Canévet. – Je ne voterai pas cet amendement, car je ne vois pas l'intérêt d'instituer une taxe au profit de l'État.

M. David Margueritte. – Mais ce n'est pas au profit de l'État !

M. Michel Canévet. – Cela doit rester à la main des collectivités territoriales.

L'amendement n°I-557 rectifié n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°I-438 rectifié de M. Pernot et *alii*.

L'amendement n°I-438 rectifié n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-641 rectifié *ter* de M. Coste et *alii*.

L'amendement n° I-641 rectifié ter n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-921 rectifié *ter* de M. Pellevat et *alii*.

M. Franck Dhersin. – Pour conforter la compétence tourisme des départements, nous autorisons le relèvement du taux de la taxe additionnelle à la taxe de séjour.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-1736 rectifié *bis* de Mme Romagny et *alii*.

L'amendement n°I-1736 rectifié bis n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2341 rectifié *bis* de M. Delcros et *alii*.

M. Bernard Delcros. – D'un point de vue touristique, les départements sont très différents les uns des autres. Alors, faisons confiance aux élus locaux pour fixer le taux le plus approprié.

Mme la présidente. – Amendement identique n°I-2567 de Mme Cukierman et du groupe CRCE-K.

Mme Cécile Cukierman. – Cet amendement, travaillé avec Départements de France, offre des capacités d'action aux départements en matière de tourisme, dans un contexte de dégradation continue de leurs marges financières.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable.

La création de cette taxe entend-elle répondre aux difficultés financières des départements ? Si oui, reparlons-en lorsque nous aborderons la question de la contribution des collectivités à l'effort national, au sein duquel les départements ont été largement préservés.

S'agit-il plutôt de financer les politiques départementales d'attractivité touristique ? Les départements manquent-ils de moyens pour mener de telles politiques, en complémentarité avec les communes, les intercommunalités et les régions ? Au regard de l'état de nos finances publiques, je vous laisse y réfléchir, en conscience.

M. David Amiel, *ministre*. – La taxe de séjour n'est pas un puits sans fond dans lequel on pourrait puiser sans limite. Et je rappelle que le tourisme est un secteur hautement concurrentiel. Avis défavorable.

Mme Cécile Cukierman. – Effectivement, madame la rapporteure générale : les départements n'ont pas les moyens de développer des politiques de tourisme ambitieuses.

Monsieur le ministre, hier, vous avez clamé votre attachement au principe de libre administration des collectivités territoriales. Mais finalement, comme la majorité sénatoriale, vous préféreriez des collectivités où tout descend d'en haut : taxes, revenus, politiques…

M. Jean-François Husson. – Mais non ! Ça, c'est le communisme !

Mme Cécile Cukierman. – La décentralisation, c'est quand ça vous arrange et quand ça rencontre vos intérêts politiques !

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – La compétence tourisme…

M. Jean-François Husson. –… est régionale.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – … n'a pas toujours été assumée par les départements. Départementaliste, j'ai toujours poussé pour qu'ils conservent cette compétence, alors que les régions voulaient être soit chefs de file, soit détentrices de la compétence exclusive.

Madame Cukierman, certains départements ont malheureusement dilué leur comité départemental du tourisme (CDT) dans des politiques dites d'attractivité.

Mme Vanina Paoli-Gagin. – Souvenons-nous que notre dette publique est aussi celle des collectivités et que notre fiscalité record englobe aussi nos impôts locaux. Nous sommes au taquet du taquet sur un sujet comme sur l'autre : je voterai contre ces amendements.

M. Bernard Delcros. – Ces amendements ne créent aucune nouvelle taxe. Ils font confiance aux élus départementaux pour fixer le taux le plus approprié. C'est tout.

M. Michel Canévet. – Mais si, madame Cukierman, la majorité sénatoriale fait confiance au terrain. *(Mme Cécile Cukierman s'exclame.)* Au groupe UCI, profondément décentralisateurs, nous considérons que certaines politiques seraient mieux gérées au niveau local. Oui à un grand mouvement de décentralisation !

M. Grégory Blanc. – Je voterai ces amendements, car le service public doit être payé par les usagers, dont les touristes.

Nous mettrions le tourisme en péril ? Un Chinois va regarder le prix du billet d'avion, pas le montant de la taxe de séjour. *(Protestations sur les travées des groupes INDEP et Les Républicains)*

Mme Cécile Cukierman. – C'est ça la réalité !

M. Vincent Louault. – Les touristes français, auxquels on a fait les poches, n'ont plus les moyens d'aller ailleurs qu'en France. C'est donc eux qui vont payer la taxe de séjour.

M. Grégory Blanc. – Mais qui leur a fait les poches ? Voyez l'allocation de rentrée scolaire et les mamans solos !

M. Vincent Louault. – Vous êtes culotté !

Dans ce bazar de millefeuille territorial, la politique touristique est la plus éparpillée. Département, région, intercommunalités, grosses communes, tout le monde veut sa petite taxe. Quand va-t-on enfin nettoyer tout cela ?

Alors, oui, il faut une grande réforme…

M. Jean-François Husson. – La grande réforme des petites taxes !

M. Vincent Louault. – … dans laquelle les élus choisiront pour leur territoire. Mais pas une réforme qui partirait de l'agence départementale pour s'appliquer aux petites communes.

M. Pascal Savoldelli. – Dans le Val-de-Marne, le CDT, associatif, a œuvré pour l'attractivité du département, en accompagnant notamment le Grand Paris Express. Mais quand le département a basculé à droite, il a été supprimé : douze salariés en moins… *(« Oh ! » sur les travées du groupe Les Républicains)* Mme Ciuntu en sait quelque chose !

Il y a certes des sujets fiscaux et comptables, mais il y a aussi des choix politiques.

Les amendements identiques n^os^ I-921 rectifié ter, I-2341 rectifié bis et I-2567 ne sont pas adoptés.

La séance est suspendue à 20 heures.

PRÉSIDENCE DE M. PIERRE BARROS,
VICE-PRÉSIDENT

La séance reprend à 21 h 30.

M. le président. – Amendement n°I-486 rectifié de M. Dossus et *alii*.

M. Thomas Dossus. – Cet amendement, bien plus ciblé que le précédent sur la taxe de séjour, concerne les palaces et hôtels cinq étoiles. Alors que la taxe de séjour y est plafonnée à respectivement 4 et 3 euros, nous relevons les plafonds à 18 euros pour les palaces et à 9 euros pour les hôtels cinq étoiles.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – C'est un avis très défavorable, car votre calcul conduirait à renchérir le coût de 100 euros pour une nuit à deux personnes.

M. Thomas Dossus. – On parle de palaces !

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Par ailleurs, les taxes sur les nuitées dans les Airbnb – loués par des familles – sont souvent alignées sur celles des palaces.

M. Jean-François Husson. – C'est une bonne idée ! *(Sourires)*

M. David Amiel, *ministre*. – Même avis.

L'amendement n°I-486 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-2388 de M. Brossat et du groupe CRCE-K.

M. Ian Brossat. – Le tourisme est une opportunité pour les territoires, mais, sans régulation, il devient un problème. Les collectivités doivent donc massivement investir. Nous modifions l'échelle de la taxe de séjour pour que les collectivités d'Île-de-France puissent s'aligner sur ce qui existe pour les hébergements non classés.

M. le président. – Amendement n°I-2389 de M. Brossat et du groupe CRCE-K.

M. Ian Brossat. – Une des clés pour résorber la crise du logement serait d'offrir plus de marges de manœuvre aux collectivités territoriales, pour qu'elles encouragent les résidences principales. L'amendement autorise l'application d'un tarif proportionnel au prix de la nuitée pour les meublés de tourisme. Nous relevons également le plafond applicable aux hébergements non classés ou en attente de classement.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-2388 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°I-2389.

M. le président. – Amendement n°I-455 rectifié *sexies* de Mme Noël et *alii*.

L'amendement n°I-455 rectifié sexies n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement identique n°I-908 rectifié *ter* de M. Pellevat et *alii*.

M. Franck Dhersin. – Faritas est un dispositif qui permet aux plateformes de location de déclarer les taxes de séjour collectées et reversées aux communes, facilitant ainsi le contrôle des déclarations et le suivi des recettes fiscales. Or la DGFiP a annoncé l'abandon de cette expérimentation fin 2026. Nous la prolongeons de deux ans, le temps de parfaire le dispositif.

M. le président. – Amendement identique n°I-1633 rectifié de Mme Delattre et *alii*.

L'amendement n°I-1633 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°I-331 rectifié *bis* de Mme Billon et *alii*.

M. Michel Canévet. – La plateforme Faritas mise en œuvre à la suite de la loi de finances pour 2024 pour collecter la taxe de séjour devait faire l'objet d'un bilan. En effet, cette expérimentation arrive à son terme au 31 décembre. Or nous n'avons rien eu. Prolongeons l'expérimentation jusqu'à fin 2027 pour que le Gouvernement puisse produire son rapport.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis du Gouvernement ? Cette expérimentation arrive à son terme fin décembre 2026. Voulez-vous pérenniser l'expérimentation ?

M. David Amiel, *ministre*. – Les retours sont contrastés. D'un côté, certains acteurs ont apprécié ce portail. De l'autre, des limites majeures ont été soulignées : les coûts de maintenance restent très élevés – la plateforme a recueilli 51 millions d'euros, soit moins de 4 % du produit de la taxe de séjour, en raison du peu d'adhésions volontaires. Ce n'est pas un grand succès. Aussi, avis défavorable.

L'amendement n°I-908 rectifié ter n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°I-331 rectifié bis.

M. le président. – Amendement n°I-2006 rectifié *bis* de Mme Gacquerre et *alii*.

M. Franck Dhersin. – Nous renforçons les soutiens à la préservation du patrimoine cultuel communal non protégé. Cet amendement institue une taxe additionnelle à la taxe de séjour. Dans un amendement complémentaire, en seconde partie, nous proposons 10 millions d'euros supplémentaires pour le programme 175 « Patrimoines ».

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. Nous avons débattu de la taxe de séjour juste avant la pause. Les arguments sont toujours valables.

M. David Amiel, *ministre*. – Même avis.

L'amendement n°I-2006 rectifié bis n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-1288 de Mme Carlotti et du groupe SER.

Mme Julie Frêche. – Cet amendement instaure une taxe de séjour pour les passagers des navires de croisière, collectée par les communes où ils font escale. L'accueil des touristes a un impact environnemental non négligeable. Cette taxe pourrait par exemple financer l'amélioration de l'accueil ou la protection du littoral.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. Cet amendement pourrait conduire à faire payer deux fois la taxe de séjour : sur le bateau et

à l'hôtel, si l'on dort sur la côte pendant une escale. *(Protestations sur quelques travées du groupe SER)*

M. David Amiel, *ministre*. – Nous en avons débattu à l'Assemblée nationale. Il y a un problème de recouvrement de la taxe. Gare aux effets sur nos croisiéristes, dans un environnement très concurrentiel. Sagesse.

L'amendement n°I-1288 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-819 rectifié *bis* de M. Fargeot et *alii*.

M. Daniel Fargeot. – La région Île-de-France a été autorisée à instaurer une taxe additionnelle à la taxe de séjour pour financer les mobilités. Cet amendement permet aux autres régions de disposer de cette faculté, pour éviter les distorsions de concurrence entre territoires.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. Je suis sûre que vous retirerez l'amendement quand je vous aurai expliqué qu'ainsi vous imposez partout sur le territoire de prélever de la taxe de séjour pour financer la Société des grands projets (SGP) de l'Île-de-France. En tant qu'élue francilienne, je pourrais être pour…

M. Daniel Fargeot. – Ce n'est pas cela !

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – C'est ce que fait l'amendement !

M. Daniel Fargeot. – Rédigeons-le autrement.

M. Jean-François Husson. – Trop tard…

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-819 rectifié bis est retiré.

M. le président. – Amendement n°I-366 rectifié de M. Dhersin et *alii*.

M. Franck Dhersin. – Créons une taxe additionnelle de 10 % à la taxe de séjour pouvant être instaurée par les AOM pour diversifier leurs sources de financement. C'est une recommandation du rapport final de la conférence Ambition France Transports. L'Île-de-France l'a fait.

M. le président. – Amendement identique n°I-1296 de M. Jacquin et du groupe SER.

Mme Julie Frêche. – Instaurons une telle taxe au profit des AOM, qui font face à un mur d'investissement, notamment pour développer les services express régionaux métropolitains (Serm). La conférence Ambition France Transports propose des pistes de financement pertinentes. Il est important que les AOM diversifient leur financement.

M. le président. – Amendement n°I-1474 de M. Salmon et *alii*.

M. Daniel Salmon. – Les besoins des AOM sont colossaux. Toutes les régions doivent disposer de ce qui a été accordé à l'Île-de-France. Nous ne faisons qu'extrapoler.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Je ne suis pas sûre que le terme « accordé » soit le plus juste, je préfère « imposé ». Les 200 % sont passés difficilement dans le secteur du tourisme…

Par ailleurs, la taxe de séjour n'est absolument pas obligatoire.

M. Franck Dhersin. – Là non plus !

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Dans deux communes limitrophes, avec un hôtel de chaque côté de la rue qui les sépare, plus on majore la taxe de séjour, plus on crée un déficit de compétitivité pour l'hôtel auquel on impose une taxe de séjour ; et pourtant les services seront les mêmes…

En outre, il existe différentes taxes de séjour, au réel, au forfait par exemple. Aussi, nous devrions commencer par la réformer ; or il n'y a pas de consensus. Je plaide depuis plusieurs années pour que ce sujet soit mis à l'ordre du jour du Comité des finances locales (CFL).

Un compromis semble se dessiner autour d'une autre assiette. À ce stade, avis défavorable.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable également.

M. Simon Uzenat. – Nous en débattrons de nouveau, mais je ne comprends pas pourquoi les amendements sur la taxe additionnelle pour les régions ont été décalés à l'article 42.

Prenons l'exemple de la ville de Vannes, gérée par une majorité municipale proche de votre sensibilité. En 2014, il y avait entre 60 000 et 70 000 euros de taxe de séjour ; l'année suivante avec une gestion plus vigilante, on a récolté 400 000 euros. Le tourisme ne s'y est jamais aussi bien porté et le besoin de financement des mobilités est avéré. Mettons à contribution les touristes.

M. Daniel Salmon. – C'est une question de libre administration. La taxe de séjour ne fait pas fuir les touristes de Bretagne. Il faut bien financer les offres de mobilités alternatives dans cette région. Nous attendons votre proposition avec impatience, madame la rapporteure générale. En attendant, nous avons une solution, viable.

Mme Cécile Cukierman. – On tourne autour du pot, comme il y a quelques années sur la taxe sur les logements vacants ou sur les résidences secondaires. Il y a un double discours : libre administration d'une part, autoritarisme centralisé de l'autre.

Je doute que l'on préfère traverser la rue pour gagner 40 centimes de taxe de séjour ! Cet argument ne tient pas. Il s'agit surtout de brider un peu plus la liberté des collectivités territoriales.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Cette taxe additionnelle ne concerne que l'Île-de-France. Elle devait être temporaire, pour financer les infrastructures pour les Jeux. C'est typiquement français : du temporaire qui s'installe dans le temps.

Nous devrions supprimer la taxe additionnelle en Île-de-France et remettre cette région dans le droit commun. Précédemment, nous examinions l'article 22 : on sait que 800 patates, 800 millions d'euros vont dans le budget de l'État ! Fléchons-les vers les transports plutôt que d'augmenter la taxe de séjour.

Les amendements identiques nos I-366 rectifié et I-1296 ne sont pas adoptés, non plus que l'amendement n°I-1474.

M. le président. – Amendement n°I-1313 de M. Lurel et du groupe SER.

M. Victorin Lurel. – Il s'agit des dégâts provoqués par les échouements de sargasses, qui ne sont pas indemnisés. Il serait utile que ces souffrances soient allégées par un écrêtement partiel ou global de TFPB, après constatation par arrêté préfectoral, *prorata temporis*. Voilà qui est bien encadré.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. L'amendement est satisfait, car l'administration peut accorder des remises gracieuses ou dégrèvements dans de telles circonstances.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

M. Victorin Lurel. – Toutes les demandes sont refusées, en tout cas chez moi. Est-ce de la doctrine administrative ? Mme la ministre Barbut indique qu'un compromis sera bientôt trouvé. Mais aucune indemnisation en vue, et les communes n'ont pas d'argent. C'est une catastrophe. Un dégrèvement ne ruinera pas l'État.

M. David Amiel, *ministre*. – L'article 1389 du code général des impôts prévoit bien la possibilité de dégrèvement de TFPB pour les locaux commerciaux et industriels destinés à la location en cas de vacance indépendante de la volonté du propriétaire. Je suis à votre disposition pour étudier les cas de mauvaise application.

Nous sommes déjà revenus sur les sargasses, avec des avancées importantes.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Il serait utile que l'information circule dans les services.

M. David Amiel, *ministre*. – Je m'assurerai que ce soit bien appliqué. S'il y a des angles morts, nous les examinerons ensemble.

M. Victorin Lurel. – Au bénéfice de ces explications, je suis prêt à retirer mon amendement, mais le problème concerne aussi les particuliers.

L'amendement n°I-1313 est retiré.

M. le président. – Amendement n°I-1709 rectifié de Mme Josserand et *alii*.

M. Léon Levasseur. – Le 24 août dernier, une tornade a frappé la commune de Pomas dans l'Aude. Plus de 80 % de la commune a été détruite. Des mesures fiscales sont prévues pour les entreprises, mais les particuliers doivent toujours acquitter leur taxe foncière alors que leur logement est inhabitable. Nous demandons un dégrèvement total de taxe foncière en 2026, prolongé en 2027 pour les logements qui demeurent inhabitables.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable, car satisfait.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-1709 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-2922 rectifié *bis* de Mme Daniel et *alii*.

Mme Karine Daniel. – Le développement des parkings commerciaux autour des aéroports peut mobiliser des surfaces importantes, au détriment d'autres activités, et accroître la circulation sur les voiries locales. Cet amendement permet aux communes qui accueillent un aéroport et aux communes limitrophes d'instituer une taxe annuelle sur les surfaces de stationnement commercial.

La taxe est due par l'exploitant et son produit revient à la commune. La limite est de 1 euro par mètre carré et par an.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. C'est une nouvelle taxe qui s'adresse à tous sauf l'Île-de-France, puisqu'elle existe déjà en région francilienne.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-2922 rectifié bis n'est pas adopté.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Je vais essayer d'éclairer l'assemblée avant une longue discussion sur les mobilités. Un grand nombre d'amendements ont été déposés, avec des différences parfois ténues. Les amendements ont été déposés sur tous les bancs. Je comprends l'attente en matière de financement des mobilités.

Pour ce qui concerne les AOM en milieu rural, une disposition figure à l'article 42. Elle date de l'époque où Jean-François Husson était rapporteur général.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Ce n'est pas si loin !

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Une procédure a été modifiée en 2026 afin d'accroître l'effet de levier. La moyenne par AOM bénéficiaire est de 150 000 euros.

Reste à traiter la question des AOM urbaines qui n'ont pas de levier supplémentaire. Qui dit augmentation du versement mobilité dit augmentation des impôts de production, or nous sommes un certain nombre à nous y opposer. Nous devons trouver un compromis entre limiter les impôts de production et favoriser le développement des mobilités.

Un seul amendement me semble aller en ce sens : l'amendement n°I-2060 rectifié *bis* déposé par Vincent Capo-Canellas.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Excellent !

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Pourquoi cet amendement et pas les autres ? Parce que la hausse, limitée à 0,2 point, est supportable. Surtout, elle est assortie d'une prévision d'investissements concertée avec les financeurs, notamment le monde patronal. Par ailleurs, l'augmentation du versement mobilité n'est possible que si la contribution des usagers représente un certain pourcentage du financement des AOM, car – je l'ai bien entendu – le monde patronal refuse de financer la gratuité des transports.

Sur tout le reste, ce sera un avis défavorable.

M. David Amiel, *ministre*. – La rapporteure générale a donné une feuille de route. Ce sujet est éminemment stratégique.

M. Franck Dhersin. – Qu'allez-vous flécher, monsieur le ministre ?

M. David Amiel, *ministre*. – Nous avons besoin de dégager des investissements pour les infrastructures de transport. Divers amendements prônent le relèvement du versement mobilité. Il est important que les hausses éventuelles soient raisonnables et servent au développement des infrastructures.

Je donnerai un avis de sagesse à l'amendement n°I-2825 rectifié *bis* de M. Jacquin, parce qu'il prévoit de conditionner la hausse du versement mobilité à l'engagement dans un projet de Serm, ainsi qu'à l'amendement n°I-2060 rectifié *bis* de Vincent Capo-Canellas.

Mme Cécile Cukierman. – Quelle surprise ! Il n'y a pas de pluralité au Sénat.

M. David Amiel, *ministre*. – Mon analyse est un peu différente, car je donne un avis de sagesse à un amendement qui n'exclut pas la gratuité des transports.

M. le président. – Amendement n°I-2715 de M. Amard.

M. Gabriel Amard. – Il faut être à la hauteur des enjeux. Il y a 117 millions de tonnes de CO_2, 40 000 morts chaque année dus à la pollution de l'air. Relevons le versement mobilité pour les AOM de plus de 100 000 habitants jusqu'à 3,2 %, comme en Île-de-France. Donnons aux AOM la possibilité de faire des choix entre augmenter l'offre de transport, recruter des chauffeurs mieux payés, offrir des avancées en matière de gratuité. Là où c'est gratuit, des gens abandonnent la deuxième ou troisième voiture.

M. le président. – Amendement n°I-1087 de M. Péré et *alii*.

M. Marc Péré. – Les AOM ont un grand besoin de développer le train du quotidien, de réaliser un choc d'offres, mais les frais d'exploitation explosent et les besoins d'investissement sont immenses : 23 milliards d'euros d'ici à 2035 hors Île-de-France. Depuis 2004, le taux du versement mobilité est passé de 1,6 à 3,2 % en Île-de-France, alors qu'ailleurs il est resté stable. Une lettre a été signée par 22 présidents de métropoles de tous bords pour demander une hausse. Nous voulons un taux de 3,2 %, dans la France entière.

M. le président. – Amendement n°I-2487 rectifié de M. Bacchi et du groupe CRCE-K.

M. Pascal Savoldelli. – La méthode est surprenante. Nous venons d'avoir deux prises de parole, du ministre et de la rapporteure générale, pour nous donner un *niet* d'avance.

M. Bacchi propose d'augmenter d'un point le versement mobilité pour Aix-Marseille, applicable aux communes et aux EPCI de plus de 100 000 habitants. Il y a des enjeux sanitaires, climatiques, mais aussi économiques. Sans développement des mobilités, il n'y a pas de croissance.

Vous devriez écouter tous les amendements ; certains sont de repli. On ne peut pas nous dire dès le départ qu'il y a une ligne, puis : « Rentrez dans le rang, causez toujours » !

M. le président. – Amendement n°I-2488 rectifié de M. Bacchi et du groupe CRCE-K.

M. Pascal Savoldelli. – Dans le même esprit, nous voulons une hausse de 0,5 point. Ce serait déjà appréciable. Voilà ce qu'est le travail parlementaire : nous devons débattre sans fermeture.

M. le président. – Amendement n°I-2486 de M. Basquin et du groupe CRCE-K.

M. Ian Brossat. – Ce PLF aurait pu être l'occasion de traduire en chiffres nos ambitions pour les transports. Ce n'est pas le cas. Cet amendement relève le versement mobilité de 0,3 point.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable. J'ai expliqué la cohérence de mes avis en début de discussion, mais cela n'empêche nullement le débat.

Il faut faire attention à la hausse des taux. Certains proposent des taux très importants, d'autres moins importants, mais sans les conditionner à la réalisation de nouveaux projets.

Mme Cécile Cukierman. – On ne touche pas le versement mobilité pour installer le cirque Pinder !

M. Marc Péré. – Je comprends la remarque du ministre. Il y a de grandes difficultés de financement. Une hausse de 0,2 point est largement insuffisante. En Île-de-France, on a su passer à 3,2 %. Nous, nous sommes bloqués à 2 %, ce qui nous empêche d'organiser les transports du quotidien. Il faut laisser les collectivités territoriales prendre des décisions. Le plafond à 3,2 % permettra aux collectivités une montée en charge progressive.

Mme Cécile Cukierman. – Je trouve l'organisation de ce débat très méprisante. Quelque 80 % des déplacements du quotidien sont faits pour travailler ou se former. Vous aggravez les fractures territoriales et sociales dans notre pays.

Monsieur le ministre, croyez-vous sincèrement qu'une AOM va augmenter le versement mobilité pour s'enrichir et se payer un bon repas ? Tout le monde est à la recherche de ressources, pour répondre aux investissements et satisfaire les besoins de mobilité de ceux qui travaillent, y compris les chefs d'entreprise qui ont besoin que leurs travailleurs arrivent à l'heure sur leur lieu de travail. Quel mépris. *(MM. Gabriel Amard et Ian Brossat applaudissent.)*

M. Grégory Blanc. – Tout est cadenassé, vous avez trouvé un accord entre vous ! *(M. Jean-François Husson proteste.)*

La rapporteure générale a dit que le monde patronal refusait de financer la gratuité des transports. Cela me choque profondément. On peut avoir un débat sur la gratuité, sur la méthode, mais ce n'est pas au patronat de définir la politique fiscale du pays, et c'est un ancien patron qui vous le dit. Les patrons des entreprises de l'aide à domicile demandent davantage de transports.

En démocratie, c'est le peuple qui décide. *(MM. Gabriel Amard et Marc Péré applaudissent.)*

Mme Cécile Cukierman. – Très bien !

L'amendement n°I-2715 n'est pas adopté.

À la demande du GEST, l'amendement n°I-1087 est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°180 :

Nombre de votants	344
Nombre de suffrages exprimés	327
Pour l'adoption	97
Contre	230

L'amendement n°I-1087 n'est pas adopté.

L'amendement n°I-2487 rectifié n'est pas adopté, non plus que les amendements nos I-2488 rectifié et I-2486.

M. le président. – Amendement n°I-351 rectifié *bis* de M. Dhersin et *alii*.

M. Franck Dhersin. – Cet amendement permet une majoration de 0,6 point du versement mobilité en cas de développement, refonte ou amélioration substantielle de l'offre de mobilité, et à condition d'augmenter également la participation des usagers au financement.

Monsieur le ministre, les recettes de transport sont de 65 milliards d'euros, or à peine 45 milliards vont au transport. Nous ne quémanderions pas des financements si le fléchage était correct.

Mme Cécile Cukierman. – Très bien !

M. Michaël Weber. – Parfaitement.

M. le président. – Amendement n°I-1282 rectifié *bis* de Mme Frêche et du groupe SER.

Mme Julie Frêche. – Je suis choquée par les propos liminaires de la rapporteure générale et du ministre : c'est une atteinte en règle à la libre administration des collectivités territoriales. Ce n'est pas au patronat de décider comment l'AOM gère son budget. Les villes qui offrent le transport gratuit ont investi massivement.

Cet amendement réduit une inégalité territoriale. Le versement mobilité est gelé depuis 1992 : c'est 154 euros en région, contre 492 en Île-de-France. Vous renforcez une France des mobilités à deux vitesses. Le transport représente 14 % du budget des ménages qui sont dépendants de la voiture pour travailler. *(M. Gabriel Amard applaudit.)*

M. le président. – Amendement identique n°I-2336 rectifié de M. Delcros et *alii*.

M. Bernard Delcros. – Cet amendement s'inscrit dans la continuité des précédents, en renforçant les moyens des AOM ; ce faisant, il corrige une inégalité territoriale. Mon amendement relève de 0,6 point le taux du versement mobilité pour les AOM de province. Cette majoration serait soumise à l'avis des acteurs économiques représentés au sein des chambres de commerce et d'industrie (CCI).

M. le président. – Amendement identique n°I-2568 de Mme Cukierman et *alii*.

Mme Cécile Cukierman. – Ces amendements sont issus des recommandations de France Urbaine, présidée par le maire de Toulouse. Nous voulons que l'organe délibérant puisse augmenter le versement mobilité de 0,6 point, après avis consultatif des CCI.

M. Savoldelli l'a dit : nous sommes dans un débat. Nous essayons, les uns et les autres, d'apporter des solutions à cet enjeu de mobilité. Nous devons éviter d'accroître le sentiment d'une France à deux vitesses.

Tout est joué d'avance, mais tout cela finira en ordonnances. Même vos petits accords entre amis ne serviront à rien.

M. le président. – Amendement n°I-2331 rectifié *bis* de Mme Frêche et *alii*.

Mme Julie Frêche. – Nous proposons une exception pour les territoires éligibles à la dotation de solidarité urbaine (DSU). Dans ma ville, le transport est gratuit, ce qui est manifestement honni sur des bancs de cet hémicycle. Or la ville de Montpellier vient de dépasser 31 % de taux de pauvreté. Je vous demande une exception, pour intégrer toutes les villes que l'amendement de M. Capo-Canellas exclut. Le ratio de 35 % favorise les villes riches et les villes touristiques, au détriment des villes périurbaines et ouvrières.

M. le président. – Amendement n°I-2332 rectifié de Mme Frêche et *alii*.

Mme Julie Frêche. – Nous proposons d'ajouter une exception à la contribution des usagers : l'existence d'une police des transports, avec un agent pour 20 000 habitants.

M. le président. – Amendement n°I-2333 rectifié *bis* de Mme Frêche et *alii*.

Mme Julie Frêche. – Dans les villes qui ont instauré la gratuité des transports, les entreprises ne supportent plus la prise en charge de 50 % des abonnements. Le versement mobilité n'est pas un impôt de production pénalisant, mais un investissement dans les infrastructures, assorti d'un retour sur investissement. Nous ne connaissons pas les mêmes chefs d'entreprise ; dans mon territoire, l'Hérault, j'en rencontre qui n'acceptent pas que leurs salariés passent une heure et demie dans les embouteillages tous les matins pour arriver au travail. Développer les Serm, avec des axes de car express, c'est une mesure d'égalité républicaine.

Je propose d'exclure du relèvement du versement mobilité les territoires qui pratiquent la gratuité pour les actifs.

M. le président. – Amendement n°I-2325 rectifié *bis* de Mme Frêche et *alii*.

Mme Julie Frêche. – Comme la présidente Cukierman, j'ai repris la recommandation de France Urbaine, avec divers taux, à cet amendement et aux suivants. Écoutons les élus locaux ! Pas moins de soixante-neuf grands élus ont signé la tribune de France Urbaine. Je vous propose plusieurs amendements de repli.

M. le président. – Amendement n°I-2326 rectifié *bis* de Mme Frêche et *alii*.

Plusieurs voix à droite. – Défendu !

Mme Julie Frêche. – Vous prévoyez les résultats des votes au début de la discussion, et maintenant vous répondez à ma place, c'est formidable !

M. le président. – Amendement n°I-2327 rectifié de Mme Frêche et *alii*.

Mme Julie Frêche. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°I-1283 rectifié de Mme Blatrix Contat et du groupe SER.

Mme Karine Daniel. – Nous reprenons une proposition défendue à l'Assemblée nationale et issue des travaux de la mission parlementaire sur les ressources des collectivités territoriales. Les AOM doivent développer leurs réseaux, renouveler leurs équipements, décarboner les transports et répondre à des besoins de déplacement toujours plus importants. Or les plafonds du versement mobilité n'ont pas été revalorisés depuis des décennies.

Nous proposons de les relever de 0,6 point avec une montée en charge sur trois ans. Il ne s'agit pas d'imposer une augmentation : chaque autorité organisatrice sera libre de décider. Une concertation préalable est prévue avec les représentants des entreprises. Donnons plus de liberté aux collectivités pour organiser leurs transports.

M. le président. – Amendement n°I-2328 rectifié de Mme Frêche et *alii*.

Mme Julie Frêche. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°I-2060 rectifié *bis* de M. Capo-Canellas et *alii*.

M. Vincent Capo-Canellas. – Je me suis fixé l'objectif de déterminer si nous pouvions améliorer les financements des AOM. Je travaille seul, j'ai informé le rapporteur général de mes cogitations, mais ce n'est qu'ensuite qu'elle a émis un avis favorable. J'ai compris également que le ministre n'opposait pas de feu rouge à cette proposition. La méthode des petits pas ne règle pas tout, mais elle permet d'avancer.

M. le président. – Sous-amendement n°I-3163 de M. Dhersin.

M. Franck Dhersin. – Ce sous-amendement renforce et élargit la possibilité de majoration du versement mobilité offerte aux AOM. Il a quatre objectifs : garantir l'équité territoriale, en ouvrant cette possibilité à l'ensemble des AOM locales et non seulement aux grandes agglomérations, accroître les ressources mobilisables, assouplir les conditions d'éligibilité pour tenir compte de la diversité des territoires, et donner de la visibilité aux AOM et aux entreprises en portant la durée de la majoration à cinq ans maximum.

M. le président. – Sous-amendement n°I-3139 de M. Rebsamen et Mme Briquet.

Mme Isabelle Briquet. – L'amendement n°I-2060 rectifié *bis* de M. Capo-Canellas limite la majoration du taux de versement mobilité aux seules communautés urbaines et métropoles et aux syndicats mixtes dont une communauté urbaine ou métropole est membre. Seulement 35 AOM sur 224 pourraient y prétendre et seules sept pourraient actionner la majoration. En abaissant le taux à 15 %, 100 AOM seraient éligibles à la majoration.

M. le président. – Sous-amendement n°I-3140 rectifié de M. Delcros et *alii*.

M. Bernard Delcros. – Sans revenir sur le taux du versement mobilité institué par l'amendement n°I-2060 rectifié *bis*, ce sous-amendement étend à l'ensemble des AOM la possibilité de le majorer. C'est une mesure d'équité territoriale ; nous ne voulons pas que seules les grandes structures urbaines soient favorisées. La condition de participation tarifaire du public serait ramenée à 15 %.

M. le président. – Sous-amendement n°I-3120 de Mme Frêche.

Mme Julie Frêche. – Je suis d'accord avec la majoration de 0,2 %, mais je ne peux pas accepter que 31 % des trente-huit plus grandes AOM soient exclues du ratio de 35 %. Cela favorise les communes très touristiques, qui perçoivent nombre de recettes billettiques, comme Saint-Malo et Cannes. La priorité numéro une des Français, c'est le pouvoir d'achat. Or qui favorise-t-on ici ? Nice, Toulouse, Bordeaux ! Mais Nantes, Rennes, Montpellier, Mâcon, Agen : tous les territoires pauvres, périurbains et ouvriers sont exclus. Nous ne pouvons accepter cela. Ce sous-amendement introduit une exception pour les villes éligibles à la DSU.

M. le président. – Sous-amendement n°I-3136 de Mme Frêche.

Mme Julie Frêche. – Assurer la sûreté dans nos réseaux, c'est protéger nos concitoyens et garantir l'égalité d'accès aux services publics. Je propose de retenir les villes qui ont un policier des transports pour 20 000 habitants.

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

M. Michaël Weber. – Il a déjà été donné !

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – J'ai indiqué la philosophie de la commission dans mon propos liminaire. Avis défavorable à tous les amendements, sauf à celui de M. Capo-Canellas, l'amendement n°I-2060 rectifié *bis*, auquel j'ai annoncé que je donnais un avis de sagesse.

Avis défavorable au sous-amendement n°I-3163 de M. Dhersin, car il augmente trop fortement le taux de majoration. *Idem* pour le sous-amendement n°I-3139 qui fait diminuer la part des recettes des usagers de façon trop importante. Les entreprises ne veulent pas financer la gratuité des transports ; elles veulent bien participer, mais elles veulent que la charge soit répartie… *(Protestations sur plusieurs travées à gauche.)*

Mme Julie Frêche. – Et le mur d'investissement ?

Mme Cécile Cukierman. – Pas de problème quand les transports sont gratuits pour aller faire les courses ! *(Mme Christine Lavarde manifeste son agacement.)*

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – … entre le financement par les entreprises et le financement par les usagers.

Au sous-amendement n°I-3140 rectifié de M. Delcros, avis défavorable pour la même raison.

Avis défavorable au sous-amendement n°I-3120 de Mme Frêche, qui vise les politiques de gratuité des transports, ce qui est contraire au juste partage entre usagers et entreprises.

Mme Julie Frêche. – Les gens sont pauvres !

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Enfin, le sous-amendement n°I-3136 ajoute un critère de DSU. Or les villes qui en bénéficient sont aidées par d'autres financements.

Mme Julie Frêche. – Et la police des transports ?

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable à l'ensemble des amendements, à l'exception de l'amendement n°I-2060 rectifié *bis* pour lequel j'émets un avis de sagesse. Avis défavorable aux sous-amendements.

M. Gabriel Amard. – Je voudrais vous faire part de mon indignation. Je croyais que nous étions au Sénat…

M. Emmanuel Capus. – On y est !

M. Gabriel Amard. – … représentant des territoires, comme vous dites – je préfère parler de bassins de vie. Or, à vous entendre, il faudrait cibler les éventuelles recettes nouvelles, c'est-à-dire tenir la main des AOM en leur indiquant pour quoi elles doivent utiliser ce petit peu d'argent supplémentaire : pour cela, ou encore pour cela, mais surtout pas pour la gratuité !

Nous ne défendons pas la libre administration et l'autonomie financière des communes *(protestations à droite)*, puisque c'est le patronat qui dicte nos votes : c'est insupportable !

M. Marc Péré. – Exactement !

Mme Julie Frêche. – On aurait pu faire confiance aux AOM, ainsi qu'aux élus locaux qui dialoguent avec les organisations patronales. L'exception relative à la DSU aurait tout son sens pour les villes qui concentrent une grande pauvreté et souhaitent développer les Serm.

M. Marc Laménie. – Je suis souvent d'accord avec les collègues de l'opposition sénatoriale, notamment sur le sujet des transports. L'aspect humain est effectivement primordial. MM. Maurey et Sautarel ont publié en 2023 un rapport de qualité sur les AOM, comprenant des recommandations dont il faut tenir compte. Ces sujets dépassent cette partie du PLF. Néanmoins, je suivrai la rapporteure générale.

M. Marc Péré. – Les 0,2 point accordés sont insuffisants. Nous ne sommes pas au congrès du Medef, pourtant j'entends des collègues dire qu'il ne faut surtout pas augmenter les impôts de production. Élu au conseil de Toulouse Métropole, je les connais, ces impôts ! La CVAE a été supprimée – 100 millions d'euros de moins –, les bases industrielles ont été divisées par deux – 50 millions d'euros de moins. Et là, vous retirez encore 25 à 30 millions ! « Ne pas augmenter les impôts de production », vous n'avez que ce mot à la bouche ; mais ils ont presque disparu dans les métropoles. Revenons au taux de 3,2 % pour l'ensemble de la nation, au nom de l'équité territoriale. *(M. Gabriel Amard applaudit.)*

M. Michaël Weber. – D'abord, je suis surpris par la méthode employée : une orientation a été donnée dès

le départ, sans attendre la présentation des arguments des uns et des autres.

Ensuite, nous avons l'impression de quémander, comme le disait Franck Dhersin. La pression est forte et, en définitive, on s'accorde sur le moins-disant. C'est regrettable, au nom de l'égalité territoriale. On appelle en permanence dans cette maison à faire confiance aux territoires et on ne leur donne pas les moyens de s'organiser ! Les élus demandent pourtant, partout, des moyens supplémentaires pour la mobilité.

Mme Cécile Cukierman. – Madame la rapporteure générale, je vous remercie du fond du cœur pour cette aumône accordée aux AOM, pour votre capacité à décider pour elles des investissements à réaliser et du fonctionnement des transports sur leurs territoires, et surtout pour votre capacité à conduire à leur place le dialogue social avec ce monde économique que vous qualifiez de monde patronal…

Je vous invite à faire la tournée des territoires : le dialogue entre les élus et le monde économique est plus simple que vous le dites. Bref, merci, tout simplement, pour la défense de la libre administration des collectivités territoriales.

Mme Edwige Diaz. – Quel est le point commun entre la gauche et une partie du bloc macroniste ? L'avidité en matière de taxes !

Le versement mobilité est un impôt assis sur la masse salariale, qui touche les entreprises de plus de onze salariés. Il a été créé par la loi de finances pour 2025. *(M. Franck Dhersin lève les bras au ciel.)*

M. Jean-François Husson. – Mais non !

Mme Cécile Cukierman. – Cela fait vingt ans que ça existe !

Mme Edwige Diaz. – Et deux ans plus tard, vous voulez en augmenter le taux, indépendamment des bénéfices réalisés par les entreprises ? *(Protestations sur diverses travées)* Vous pouvez crier !

M. Franck Dhersin. – Il ne faut pas dire de bêtises !

M. Jean-François Husson. – Ce que vous dites est faux, madame Diaz.

Mme Edwige Diaz. – Vous entendez les chefs d'entreprise, dites-vous ? Nous ne devons pas entendre les mêmes. Dans ma région, en Nouvelle-Aquitaine, 57 % des membres du comité des partenaires sont opposés à ce versement.

M. le président. – Il faut conclure.

Mme Edwige Diaz. – Ouvrez les yeux ! *(M. Aymeric Durox applaudit.)*

M. Bernard Delcros. – Je ne comprends pas : nous avons créé un régime d'exception pour l'Île-de-France. Tout le monde a crié à l'injustice, à raison. *(M. Gabriel Amard renchérit.)* Aujourd'hui, nous créons un autre régime d'exception pour les métropoles et les grandes communautés urbaines. Pourquoi ne pas étendre ce dispositif à l'ensemble des AOM du territoire national ?

M. Grégory Blanc. – Qu'est-ce qui fait le développement d'un territoire ? La qualité de la main-d'œuvre, celle des infrastructures, mais aussi le niveau des impôts. Je viens d'un territoire, le Maine-et-Loire, qui a longtemps refusé d'augmenter la taxe professionnelle. Or un département voisin, la Vendée, dirigé par Philippe de Villiers, dont je ne partage nullement la philosophie politique, a doublé la taxe professionnelle pour désenclaver les territoires et construire des routes. Pour développer les infrastructures, l'action publique doit être au rendez-vous. À force de dire qu'il ne faut pas augmenter les impôts de production, on s'empêche d'aller au bout de la logique.

M. Franck Dhersin. – C'est le sénateur dunkerquois qui parle : à Dunkerque, nous sommes en train de réindustrialiser tout un territoire avec Patrice Vergriete. Or pour réussir une réindustrialisation, il faut de la formation, des logements et des transports.

M. Michaël Weber. – Très bien !

M. Franck Dhersin. – Monsieur le ministre, écoutez-nous ! *Frêche is so fresh* et un peu d'air sain, ça fait du bien ! *(On apprécie sur plusieurs travées ; Mme Julie Frêche applaudit.)*

M. Vincent Capo-Canellas. – Le taux de 35 % est évidemment critiquable, mais il offre un bon équilibre entre les recettes commerciales et les contributions des usagers. Nous ne prenons pas nos ordres au Medef, mais nous ne pouvons pas faire abstraction du contexte économique ni de l'existence d'autres taxes. J'ai entendu toutes les critiques, il faudra sans doute réfléchir à l'avenir, mais mon amendement constitue déjà une bonne étape.

M. Emmanuel Capus. – Je ne pensais pas entendre un jour Grégory Blanc faire l'apologie de Philippe de Villiers. *(Sourires)*

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Noël approche !

M. Emmanuel Capus. – Par ailleurs, je me sens obligé de vous rappeler les conclusions de la mission d'information sur les prélèvements obligatoires qui indiquait que nous avions l'un des taux de prélèvements obligatoires les plus élevés de l'OCDE. Nous ne pouvons pas continuer dans cette voie…

Enfin, tout citoyen et tout contribuable a le droit de consentir à l'impôt. Les entreprises, comme les citoyens, ont le droit de consentir à l'impôt. C'est intéressant d'avoir leur avis.

Mme Cécile Cukierman. – Nous avons bien spécifié « après concertation » !

M. Pascal Savoldelli. – Je ne veux pas que nous ayons à arbitrer des sujets qui seront arbitrés par d'autres. J'habite le Val-de-Marne, où le versement mobilité est à 3,20 %. Pas de débat. Aucun chef

d'entreprise ne m'a dit : je quitte le Val-de-Marne à cause de ces 3,2 %. Mais je comprends les débats que nous avons : à Pau ou à Limoges, le taux est à 1,80 % ; à Arras, 1,25 % ; à Carhaix, 0,55 % ! Nous ne devons pas nous substituer aux choix du patronat, qui doit prendre sa part.

M. Jean-François Husson. – Il serait utile de compléter le rapport Sautarel-Maurey. Les lignes de train du quotidien relèvent des régions. Or, parfois, on fait les poches des collectivités pour financer les lignes nationales. Le Sénat va se pencher sur cette question. Par ailleurs, n'oublions pas que les quotas carbone peuvent être mobilisés pour les mobilités.

M. Franck Dhersin. – Absolument.

M. Jean-François Husson. – Regardons et analysons ; l'enfilade de taxes n'en finit plus !

M. Franck Dhersin. – Bravo !

M. Simon Uzenat. – Le débat est marqué du sceau de l'hypocrisie. Nous sommes nombreux à dire qu'il faut des projets supplémentaires, mais où sont les moyens ? Il n'y en a pas. J'entends les critiques à l'égard des impôts de production, mais qu'a voté la droite sénatoriale, à part le versement mobilité régional et rural ? Et quand nous proposons autre chose, une taxe de séjour additionnelle, par exemple, on nous répond : « oui pour l'Île-de-France, non pour les autres » ! Hypocrisie.

L'amendement de notre collègue Capo-Canellas revient à mettre les élus sous tutelle : oui, ils pourront bénéficier de quelques millions d'euros supplémentaires, mais à condition de respecter des règles. Nous ne sommes pas loin des contrats de Cahors des mobilités. Au contraire, faire confiance aux élus locaux, c'est leur donner les moyens d'agir.

M. Ian Brossat. – Nous entendons des propos étranges. La présidente du groupe d'extrême droite soutenait que le versement mobilité avait été créé l'an dernier, c'est croquignolesque. Il a été créé en 1971, madame Diaz, ce n'était pas hier ! *(Mme Edwige Diaz et M. Aymeric Durox protestent.)* Ce n'est pas parce que vous venez d'arriver que le monde commence maintenant. Et il a été étendu au-delà de l'Île-de-France à partir de 1973. Il faut débattre à partir des faits.

Pascal Savoldelli a raison. Les élus que nous sommes doivent entendre le patronat ; mais nous ne pouvons lui donner un droit de veto. *(M. Gabriel Amard applaudit.)*

M. Daniel Salmon. – Le versement mobilité va au-delà des simples déplacements domicile-travail ; il renforce l'attractivité des régions, donc les capacités de recrutement des entreprises locales. C'est gagnant-gagnant.

Mme Karine Daniel. – Nous posons le débat à l'envers. Quels sont les facteurs d'attractivité qui favorisent l'implantation d'une entreprise à tel ou tel endroit ? Certainement pas le taux de versement mobilité ! Plutôt la densité des infrastructures. Or, en région parisienne, nous avons à la fois le taux de versement mobilité le plus élevé et la densité d'entreprises la plus importante. Pour les autres territoires, c'est la double peine. Il faut corriger cela.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Beaucoup de stars de la mobilité sont intervenues. *(M. Emmanuel Capus apprécie.)* Je me sens un peu petit, ne l'étant pas. J'essaie de m'instruire, en tâcheron. *(M. Jean-Raymond Hugonet s'en amuse.)* À cet égard, les propos liminaires de la rapporteure générale et du ministre m'ont éclairé. Nous avons pu écouter ensuite la présentation des différents amendements et essayer de nous faire une religion ; la méthode n'était pas si mauvaise…

Je regrette les procès d'intention présentant M. Capo-Canellas comme un téléscripteur du patronat. Les amendements de Mme Cukierman ou de Mme Frêche précisent bien qu'il y aura une consultation des CCI…

Mme Cécile Cukierman. – Bien sûr !

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Et ce n'est pas la CGT qui les maîtrise. Il y a donc bien un accord sur la méthode.

Mme Cécile Cukierman. – Cela ne sert à rien de me dire que je ne discute pas avec le patronat. Je n'ai pas de leçons à recevoir !

L'amendement n°I-351 rectifié bis n'est pas adopté.

À la demande du groupe SER, les amendements identiques n^os^I-1282 rectifié bis, I-2336 rectifié et I-2568 sont mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°181 :

Nombre de votants	344
Nombre de suffrages exprimés	344
Pour l'adoption	118
Contre	226

Les amendements identiques n^os^I-1282 rectifié bis, I-2336 rectifié et I-2568 ne sont pas adoptés.

L'amendement n°I-2331 rectifié bis n'est pas adopté, non plus que les amendements n^os^I-2332 rectifié, I-2333 rectifié bis, I-2325 rectifié bis, I-2326 rectifié bis, I-2327 rectifié, I-1283 rectifié et I-2328 rectifié.

Le sous-amendement n°I-3163 n'est pas adopté, non plus que le sous-amendement n°I-3139.

Le sous-amendement n°I-3140 rectifié est adopté.

M. Grégory Blanc. – *Yes* !

Le sous-amendement n°I-3120 n'est pas adopté, non plus que le sous-amendement n°I-3136.

À la demande du groupe UCI, l'amendement n°I-2060 rectifié bis est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°182 :

Nombre de votants	344
Nombre de suffrages exprimés	343
Pour l'adoption	310
Contre	33

L'amendement n°I-2060 rectifié bis, sous-amendé, est adopté et devient un article additionnel.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Beau score !

M. le président. – Amendement n°I-2825 rectifié *bis* de M. Jacquin et *alii*.

M. Simon Uzenat. – Cet amendement prévoit une hausse de 0,2 point du versement mobilité dès lors que le territoire s'est engagé dans un projet de Serm, en cohérence avec les conclusions de la conférence Ambition France Transports.

Nous assortissons cette évolution de la consultation systématique du comité des partenaires. Serm ne veut pas forcément dire métropolitain.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable.

M. David Amiel, *ministre*. – Je maintiens mon avis de sagesse, par cohérence. Comme l'amendement précédent vient d'être adopté, si cet amendement l'était, il faudrait y revenir dans la navette, pour harmoniser les deux. Nous savons que le besoin de financement des Serm est très important.

L'amendement n°I-2825 rectifié bis n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-971 rectifié de M. Salmon et *alii*.

M. Daniel Salmon. – Cet amendement permet aux régions qui ont repris la compétence d'AOM aux communautés de communes de lever le versement mobilité, dans les mêmes conditions que celles-ci.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. Depuis 2025, les régions peuvent lever un versement mobilité. J'entends que vous souhaitez qu'elles puissent en lever un deuxième étage…

M. Daniel Salmon. – C'était une prérogative des communautés de communes.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – C'est déjà possible.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-971 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-2842 rectifié de M. Jacquin.

L'amendement n°I-2842 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°I-353 rectifié *bis* de M. Dhersin et *alii*.

M. Franck Dhersin. – La loi d'orientation des mobilités (LOM) a conditionné l'instauration du versement mobilité à l'organisation d'au moins une ligne régulière au sein du ressort territorial de l'AOM. Cet amendement permet aux communautés de communes qui mettent en place des services de transport à la demande, du covoiturage ou de la location de vélo de lever le versement mobilité à taux réduit.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. Ce que vous demandez est couvert par l'affectation des crédits ETS (système d'échange d'émissions). Sans transports réguliers, il s'agit d'AOM qui proposent du transport à la demande. Les crédits ETS ont été modulés pour avoir un effet levier plus important sur les AOM que vous souhaitez accompagner.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

M. Franck Dhersin. – La rapporteure générale parle des ETS. Nous avons réussi à les maintenir en 2026. Aurons-nous aussi 100 millions d'euros en 2027 ?

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Oui, c'est l'amendement de la commission.

M. Franck Dhersin. – Magnifique, je suis content de l'entendre.

L'amendement n°I-353 rectifié bis n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-1309 de M. Uzenat et du groupe SER.

M. Simon Uzenat. – Cet amendement assouplit les conditions d'instauration du versement mobilité, en ne contraignant pas les AOM à organiser un service régulier de transport public. C'est une question d'équité. Il faut plus de souplesse pour les territoires sous-denses.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Comme précédemment, avis défavorable. Le versement mobilité est versé par les entreprises, qui ont besoin d'un transport régulier, pour faciliter les déplacements des salariés. Les AOM rurales ont d'autres types de besoins. Elles peuvent être accompagnées par les quotas carbone.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

Mme Cécile Cukierman. – Madame la rapporteure générale, vous êtes une très bonne syndicaliste, car vous pensez que la bonne ligne de transport est un bus ou un train qui part et qui arrive à heures régulières. Certains territoires n'ont pas développé de lignes régulières au sens technocratique, mais ont développé la location de vélos, le covoiturage ou l'autopartage, qui assurent une desserte régulière. Vous ne répondez pas aux besoins des élus et des habitants de réfléchir à développer la mobilité de demain, pour sortir du tout-voiture qui est en train de les ruiner.

M. Simon Uzenat. – Des crédits ETS peuvent être dégagés, mais ils sont notoirement insuffisants. Nous avons la responsabilité d'aider les entreprises, qui ne sont pas si nombreuses à pouvoir augmenter les salaires. Une des solutions, c'est de réduire les charges, notamment en développant le covoiturage. On ne peut pas comparer des territoires urbains structurés aux territoires ruraux.

L'amendement n°I-1309 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-2343 rectifié *bis* de M. Delcros et *alii*.

M. Bernard Delcros. – Amendement de mise en cohérence des procédures. Il aligne les délais d'entrée en vigueur et les règles de transmission aux organismes de recouvrement des délibérations instituant le versement mobilité sur ceux applicables aux délibérations qui en modifient le taux.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis favorable à cet amendement qui répond à un objectif de simplification et de lisibilité.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis favorable.

L'amendement n°I-2343 rectifié bis est adopté et devient un article additionnel.

M. le président. – Amendement n°I-1927 rectifié *bis* de M. Uzenat et *alii*.

M. Simon Uzenat. – Nous avons déjà déposé par le passé cet amendement, qui adapte le périmètre des règles de perception du versement mobilité.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Sagesse.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis favorable à cet amendement utile et de clarification, pour rendre le versement mobilité additionnel plus attractif.

L'amendement n°I-1927 rectifié bis, modifié par la suppression du gage, est adopté et devient un article additionnel.

M. le président. – Amendement n°I-1397 rectifié *bis* de M. Chaillou et *alii*.

M. Michaël Weber. – La loi de finances pour 2025 a prévu que le versement mobilité régional et rural pouvait être institué pour les employeurs d'au moins 11 salariés, avec une restriction statutaire d'exonération qui exclut les associations d'établissements sanitaires, sociaux et médico-sociaux. Nous y remédions.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable. Vous étendez l'exonération uniquement pour le versement mobilité régional. Définir des règles d'exonération différentes entre le versement mobilité régional et le versement mobilité classique donnerait lieu à confusion.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-1397 rectifié bis n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-2983 rectifié de M. Canévet et *alii*.

M. Michel Canévet. – La vie dans les outre-mer et les îles métropolitaines est très coûteuse. L'île de Sein est l'une des deux îles bretonnes dépourvues de fiscalité. Or les élus de ces îles doivent gérer un coût plus élevé du logement et de la collecte des déchets, par exemple, ou une digue à refaire pour 3,7 millions d'euros. Seules des contributions nouvelles régleraient ce problème. C'est pourquoi nous proposons que les conseils municipaux ou les conseils communautaires puissent créer une taxe sur les passagers dans la limite de 4 euros par passager. *(M. Bernard Delcros applaudit.)*

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Retrait. La rédaction de l'article fait peser la taxe sur les îliens.

M. Michel Canévet. – Sur les passagers.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

M. Michel Canévet. – Il est bien précisé que les collectivités ont la possibilité de définir les conditions d'application de la taxe, pour exonérer les résidents permanents.

Mme Cécile Cukierman. – C'est toujours la même logique. La taxe est possible, et non obligatoire, et ensuite, le conseil municipal délibère. Le fonctionnement de la fiscalité est le même sur les îles et ailleurs. Je crois que la rapporteure générale a mal compris.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – C'est écrit « par passager », ce qui s'applique aussi aux îliens.

M. Michel Canévet. – C'est précisé après, avec « délibération de l'organe délibérant ».

Mme Cécile Cukierman. – Avec possibilité d'« adaptations tarifaires » !

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – On peut voter ce que l'on veut, je vous indique les effets de la mesure. *(Mme Cécile Cukierman le conteste.)*

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – La délibération prévoit d'éventuelles exonérations : c'est là que les résidents peuvent trouver leur place. Quatre euros par passager, c'est beaucoup pour une famille avec deux enfants, sachant que le billet pour la traversée n'est déjà pas donné. Si vous abaissez ce plafond, je m'y rallierai.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Vous le retravaillerez une prochaine fois.

M. Simon Uzenat. – L'amendement précise « dans la limite de 4 euros. » Président d'un conseil portuaire, je peux confirmer que chaque année, la révision des tarifs, même lorsqu'elle est minime, fait l'objet de très forts débats. Cela peut mettre en difficulté les équilibres des délégations de service public pour le transport maritime. Cet amendement repose la

question de la taxe de séjour additionnelle. Les touristes ne paient pas de taxe spécifique alors qu'ils utilisent ces moyens de transport.

L'amendement n°I-2983 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-1308 rectifié de M. Uzenat et du groupe SER.

M. Simon Uzenat. – La Cour des comptes constate que la situation financière des régions s'est érodée sous l'effet d'une divergence croissante entre leurs dépenses d'investissement et leurs recettes. Elles ont doublé leurs dépenses d'investissement pour les transports depuis 2018.

Alors que les régions se rapprochent du plafond de la taxe régionale sur les certificats d'immatriculation, il faut leur donner des marges de manœuvre supplémentaires. Relevons le plafond de 60 à 80 euros afin de financer les politiques de transport.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

Mme Edwige Diaz. – Une fois de plus, vous allez sanctionner les automobilistes. Vous voulez surtout aider les régions à masquer leur mauvaise gestion. Je suis élue régionale depuis 2016. Le prix du cheval fiscal s'élevait à 36 euros, il a augmenté de 60 % en dix ans. Vous voulez augmenter le plafond de 60 à 82 euros en disant que ce sera facultatif. Mais ces immenses régions engloutissent cette fiscalité supplémentaire, d'autant que cela ne concernerait pas que les grosses cylindrées. Nous ne sommes pas d'accord. *(Applaudissements sur les travées du groupe UNT)*

M. Simon Uzenat. – Ce n'est pas étonnant de la part du groupe RN dont on connaît l'affection pour les régions. Vous assumerez vos propositions alors qu'en Bretagne, le meilleur TER de France est source de plusieurs centaines de milliers d'euros d'économies pour nos concitoyens. Oui, nous voulons décarboner et nous voulons des transports accessibles qui préservent le pouvoir d'achat. L'an passé, avec votre prédécesseur, madame la rapporteure générale, nous avions trouvé un compromis à 70 euros, qui n'avait pas survécu au 49.3. Désormais, c'est une fin de non-recevoir…

L'amendement n°I-1308 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-2606 rectifié de Mme Santoni et *alii*.

M. Jean-Claude Anglars. – Défendu.

L'amendement n°I-2606 rectifié, repoussé par la commission et le Gouvernement, est retiré.

M. le président. – Amendement n°I-1092 de M. Féraud et *alii*.

M. Rémi Féraud. – Cet amendement permet aux communes de majorer la taxe additionnelle aux DMTO jusqu'à 10 % dans les zones tendues, hormis si l'acheteur fait du bien sa résidence principale ou le loue comme résidence principale.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable : vous décuplez ces droits de mutation. Vous savez bien que, dans notre aire urbaine, le marché des transactions immobilières est atone. Accroître les DMTO ne relancerait pas les transactions.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

M. Rémi Féraud. – Il n'y aurait pas de changement quand l'acquéreur s'engage à faire du logement sa résidence principale, ou à le louer en tant que résidence principale. L'argument de la rapporteure générale ne vaut pas en matière d'accès au logement.

M. Daniel Salmon. – Je voterai cet amendement. Dans les zones tendues, les habitants ont des difficultés à trouver une résidence principale. Certaines communes de Bretagne ont 70 % de résidences secondaires. Cet amendement est un levier parmi tant d'autres.

L'amendement n°I-1092 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-1305 rectifié de Mme Narassiguin et du groupe SER.

Mme Karine Daniel. – Autorisons les départements à augmenter les DMTO jusqu'à 8 % pour les transactions immobilières dont le montant dépasse 2 millions d'euros. Une part importante des ressources des départements provient des DMTO, qui fluctuent en fonction du marché immobilier. Le nombre de transactions du marché de l'immobilier de luxe a augmenté de 17 % en 2025. Augmentons les DMTO pour ce type de transactions pour les départements qui le souhaitent.

M. le président. – Amendement n°I-1008 rectifié de M. Masset et *alii*.

M. Michel Masset. – Donnons aux départements une marge de manœuvre alors qu'ils doivent financer de nombreuses dépenses. Portons de 4,5 à 6 % le taux maximum des DMTO. C'est une faculté, faisons confiance aux élus départementaux, qui, parfois, deviennent sénateurs…

M. le président. – Amendement n°I-2458 de Mme Cukierman et du groupe CRCE-K.

Mme Cécile Cukierman. – Nous voulons pouvoir augmenter le taux de DMTO jusqu'à 6 % - c'est une possibilité. Les départements ont vu leur levier fiscal réduit.

Il n'y a pas de crise de l'immobilier de luxe, mais de l'immobilier intermédiaire, pour les primo-accédants notamment. Ce n'est pas le cas pour les transactions de plus de 1 million d'euros.

M. le président. – Amendement n°I-132 rectifié *bis* de Mme Carrère et *alii*.

M. Raphaël Daubet. – Cet amendement relève de 0,5 point le taux de DMTO sur la part au-delà de 1 million d'euros, en excluant les primo-accédants.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – En 2025, nous avons déjà augmenté les DMTO jusqu'à 5 %.

Moins de deux ans plus tard, une nouvelle augmentation semble peu opportune. Le niveau de DMTO sera le même en 2025 et 2026. En outre, les DMTO représentent un frein psychologique sur les acheteurs.

M. David Amiel, *ministre*. – Les DMTO ont augmenté de 3 % entre le 1er janvier et le 31 octobre 2026. Attention à l'impact sur le marché immobilier et aux effets inflationnistes. Aussi, avis défavorable.

Mme Cécile Cukierman. – Il n'y a pas des centaines de départements. Que 85 départements se soient saisis de la possibilité d'augmenter les DMTO montre qu'il y avait une attente. Ensuite, j'ignore comment évaluer l'effet psychologique sur les ventes d'immobilier de luxe, mais je sais analyser des tableaux. L'immobilier de luxe n'est pas en crise. Les données économiques ne correspondent pas à l'effet psychologique que vous prêtez aux plus riches dans notre pays.

Mme Edwige Diaz. – La gauche dit qu'il faut augmenter les ressources des départements pour financer les dépenses. Nous pensons que c'est surtout pour cacher leur mauvaise gestion. La Gironde a failli finir sous tutelle !

Cette mesure va bloquer le marché, ralentir les transactions et assécher les possibilités de financement des départements. Nous avons fait des propositions d'économies comme réserver les aides sociales non contributives aux Français ou vérifier l'âge des mineurs non accompagnés. *(Applaudissements sur les travées du groupe UNT ; Mme Cécile Cukierman proteste.)*

M. Pascal Savoldelli. – Faisons l'état des lieux des ventes de plus de 1 million d'euros : 8 % des ventes, et on compte 500 ventes au-dessus de 2 millions d'euros. Les ventes d'immobilier de prestige ont bondi de 40 %, et frôlent 2 milliards d'euros. On n'est pas dans le parcours résidentiel classique…

Nous sommes aux côtés des populations dans les départements, pour ce qui relève à la fois de leurs compétences obligatoires et de la clause générale de compétence. C'est notre ADN. Chaque département déterminera de combien il augmente les DMTO, dans la limite de 6 %.

L'amendement n°I-1305 rectifié n'est pas adopté, non plus que les amendements nos I-1008 rectifié, I-2458 et I-132 rectifié bis.

M. le président. – Amendement n°I-1287 de M. Féraud et du groupe SER.

M. Rémi Féraud. – Cet amendement offre la possibilité aux départements de différencier les DMTO en fonction des usages de la résidence achetée, selon qu'il s'agit ou non d'une résidence principale. Augmentons les DMTO quand l'acheteur n'en fait pas sa résidence principale ou ne la loue pas en tant que résidence principale.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Il s'agit tout de même de multiplier les DMTO par quatre. Comment appliquer cette clause d'affectation à la résidence principale ? Que se passe-t-il si finalement, au bout de deux ans, ce n'est plus votre résidence principale ? Comment les services fiscaux le vérifieront-ils ? Cela imposerait à 20 % les transactions auxquelles on ajouterait les DMTO communaux. C'est vraiment beaucoup. Avis défavorable.

M. Jean-François Husson. – Avec les socialistes, tout est possible !

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable. Si cet amendement était adopté, je conseillerais aux acheteurs d'acheter en tant que résidence principale pour ensuite basculer leur acquisition en résidence secondaire. Mais comme je ne veux pas donner ce conseil, avis défavorable.

L'amendement n°I-1287 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-658 rectifié de M. Saury et *alii*.

M. Jean-Claude Anglars. – La loi de finances pour 2025 a permis aux départements de relever de 4,5 % à 5 % le plafond des DMTO. Ce dispositif s'achève le 31 mars 2028. Prolongeons-le jusqu'au 31 mars 2031.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Retrait.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-658 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°I-1301 de M. Féraud et du groupe SER.

M. Rémi Féraud. – C'est l'amendement *share deal* : nous proposons d'aligner les deux régimes, *share deal* et *asset deal*, pour rétablir l'égalité de traitement entre la vente d'un immeuble, taxée à 5,8 %, et la vente des parts d'une société qui détiendrait le même immeuble, taxée à 5 %. Cela évitera que les départements soient privés d'une partie de leurs DMTO par un montage fiscal.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable, car il s'agit de créer une taxe additionnelle aux DMTO. Or les DMTO sont volatils, mais ils reposeraient sur une assiette encore plus volatile. La commission des finances a fait des propositions pour baisser les charges qui pèsent sur les départements. Aussi, ce n'est pas une bonne idée de leur ajouter des recettes et surtout de créer des taxes supplémentaires.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-1301 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-643 rectifié de Mme Rousselot et du RDPI.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Dans le cadre de la réforme des instituts régionaux d'administration (IRA), qui deviennent des instituts du service public (ISP), leur patrimoine, leurs biens et leurs contrats seront transférés vers le Groupe des ISP (G-ISP). Par cet amendement, nous sécurisons la neutralité fiscale de la réorganisation des IRA.

Je salue le président du conseil d'administration du G-ISP, amoureux du Parlement : Éric Thiers. *(M. Jean-François Husson s'exclame.)*

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis du Gouvernement ?

M. David Amiel, *ministre*. – Avis favorable.

L'amendement n°I-643 rectifié,
modifié par la suppression du gage,
est adopté et devient un article additionnel.

M. le président. – Amendement n°I-532 rectifié de M. Delahaye et du groupe UCI.

M. Vincent Delahaye. – Quel ministre osera enfin réviser nos valeurs locatives, qui ne l'ont jamais été depuis les années 1970 ?

Depuis plusieurs années, je propose que ces valeurs soient révisées au gré de chaque mutation. Cela permettrait une mise à jour progressive, pas trop douloureuse, peut-être inconstitutionnelle – mais essayons !

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Avis défavorable en raison d'un problème juridique majeur. Des biens immobiliers identiques auraient un traitement fiscal différent selon qu'ils ont ou non fait l'objet d'une transaction : la censure du Conseil constitutionnel est certaine.

M. David Amiel, *ministre*. – Je comprends l'intérêt de cette mesure, qui présente toutefois une difficulté d'ordre constitutionnel au regard du principe d'égalité devant l'impôt. Dans un même immeuble, sur un même palier, pour deux appartements identiques, habités par des personnes aux revenus identiques, les impôts locaux pourraient être extrêmement différents.

Je suis à votre disposition, monsieur le sénateur, pour y travailler, y compris *via* des saisines officielles.

M. Vincent Delahaye. – J'avais cru comprendre que le ministre était favorable à l'idée de tester le Conseil constitutionnel, ce qui serait possible si nous votons cet amendement. Et puis, les inégalités liées aux valeurs locatives existent déjà…

M. Grégory Blanc. – Je voterai cet amendement. Nous connaissons tous des carrefours avec trois communes différentes et des bases cadastrales différentes. Si on ne s'attaque pas à ce sujet, on n'y arrivera jamais. L'équité devant l'impôt n'existe pas.

M. Michel Canévet. – Moi aussi, je voterai cet amendement. Voilà plusieurs années que Vincent Delahaye le présente et on n'avance pas. Nos collectivités ont besoin de bases réévaluées. Ça ne coûte rien…

L'amendement n°I-532 rectifié est adopté
et devient un article additionnel.

(On s'en réjouit sur les travées du groupe UCI.)

M. le président. – Amendement n°I-958 de M. Levasseur et *alii*.

M. Aymeric Durox. – Cet amendement supprime sept taxes superflues dans l'enfer fiscal aux 258 taxes qu'est devenu notre pays. Nous sommes les champions du monde. La collecte de certaines coûte plus cher que leur rendement.

C'est ainsi que nous supprimons, notamment, la taxe sur la cession à titre onéreux de terrains nus rendus constructibles, la redevance sur les paris hippiques en ligne ou encore le droit de timbre sur le permis de chasser.

M. le président. – Amendement n°I-1184 de M. Redon-Sarrazy et du groupe SER.

Mme Florence Blatrix Contat. – Cet amendement fusionne deux taxes sur les plus-values de cession des terrains nus rendus constructibles, afin de lutter contre la rétention foncière.

Nous supprimons l'abattement pour durée de détention et portons le taux à 30 %. Cette réforme fera plus que doubler le rendement actuel de 100 millions d'euros, que nous demandons au Gouvernement d'affecter aux communes, notamment.

M. le président. – Amendement n°I-2582 rectifié de M. Jean-Baptiste Blanc et *alii*.

M. Jean-Claude Anglars. – Les plus-values de cession des terrains nus rendus constructibles sont soumises à deux taxes, l'une nationale, l'autre communale. Nous harmonisons et simplifions.

M. le président. – Amendement n°I-1542 rectifié de M. Joly et *alii*.

M. Simon Uzenat. – Cet amendement renforce la captation publique de la rente foncière entraînée par le classement de terrains agricoles, naturels ou forestiers en zone constructible, avec un taux à 75 %. Il s'agit de mieux distribuer la rente foncière créée par les décisions d'urbanisme.

M. le président. – Amendement n°I-1543 rectifié de M. Joly et *alii*.

M. Simon Uzenat. – Amendement de repli.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Le CPO recommande d'adapter la fiscalité foncière au ZAN. Avis défavorable à l'amendement n°I-958. Avis

défavorable aux amendements nos I-1542 rectifié et I-1543 rectifié, car à 75 %, l'imposition serait inconstitutionnelle. Avis défavorable à l'amendement n°I-1184, qui propose un taux de 66 %. Avis favorable à l'amendement de simplification n°I-2582 rectifié dont le taux est beaucoup plus modéré.

M. David Amiel, *ministre*. – Avis défavorable.

L'amendement n°I-958 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°I-1184.

L'amendement n°I-2582 rectifié est adopté et devient un article additionnel.

L'amendement n°I-1542 rectifié n'a plus d'objet.

L'amendement n°I-1543 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-900 rectifié de Mme Leroy et *alii*.

Mme Manon Bouquin. – La réindustrialisation suppose de rendre la production en France économiquement attractive. Or la CFE taxe les moyens de production et non la production elle-même. Avec un carnet de commandes vierge, il faut tout de même la payer. Nous divisons par deux la valeur locative des immobilisations industrielles pour alléger la charge qui pèse sur les entreprises.

L'amendement n°I-900 rectifié, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-2826 rectifié de M. Jacquin et *alii*.

M. Simon Uzenat. – Lors de la réalisation de grosses infrastructures, difficiles à financer, il y a fréquemment de fortes hausses des valeurs immobilières. C'est le cas autour des gares ou des arrêts de métro ou de tram. Cet amendement d'appel donne la possibilité aux collectivités de collecter une quote-part du gain induit.

L'amendement n°I-2826 rectifié, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°I-40 rectifié de Mme Lavarde, au nom de la commission des finances.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – S'inspirant du rapport Briquet-Sautarel, cet amendement propose diverses mesures visant à accélérer le recouvrement de la taxe d'aménagement, à faciliter les procédures de contrôle par l'administration fiscale et à simplifier l'assiette de la taxe.

Il rehausse le seuil de rendement en dessous duquel une opération donne lieu au paiement en une fois, ce qui sera bénéfique à la trésorerie des collectivités.

Il accélère les procédures de rectification et de redressement afin de les aligner sur celles applicables en matière de taxe foncière.

Il sécurise le fait générateur de la taxe pour les constructions non déclarées.

Il aligne la surface taxable en matière de taxe d'aménagement sur la surface réelle à déclarer au titre de la taxe foncière.

Enfin, il précise les modalités d'application de l'abattement de 50 % sur les 100 premiers mètres carrés de la résidence principale et simplifie le régime d'exonération dont bénéficient les logements sociaux au profit d'un abattement de droit à hauteur de 50 % et d'une exonération unique à la main des collectivités.

Cela devrait satisfaire nombre des amendements de la discussion commune.

M. le président. – Amendement n°I-176 rectifié *ter* de Mme Vermeillet et du groupe UCI.

M. Vincent Delahaye. – Il y a quelques années, personne ne parlait de la taxe d'aménagement. Et puis, à la suite d'un changement de système, les services de l'État ont connu un accident industriel qui l'a presque fait disparaître.

Nous souhaitons revenir au fait générateur antérieur : l'autorisation de construire, et non la déclaration d'achèvement des travaux.

M. le président. – Amendement n°I-625 rectifié de M. Belloir et *alii*.

M. Pascal Coste. – Pareil : nous proposons que l'autorisation de construire redevienne le fait générateur de la taxe.

M. le président. – Amendement identique n°I-1021 rectifié de M. Masset et *alii*.

M. Michel Masset. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°I-99 rectifié de M. Fouassin et *alii*.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°I-1822 rectifié de M. Huin et *alii*.

M. Rodolphe Alexandre. – Avec le calendrier différé que nous proposons, les collectivités seraient gagnantes.

M. le président. – Amendement n°I-3057 rectifié de M. Huin et *alii*.

M. Rodolphe Alexandre. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°I-2685 rectifié de Mme Briquet et M. Sautarel.

Mme Isabelle Briquet. – L'amendement n°I-176 rectifié *ter*, issu des travaux de Sylvie Vermeillet, Christine Pires Beaune et Jean-René Cazeneuve, est bien entendu ce vers quoi nous devrions tendre : un fait générateur bien placé et un recouvrement efficace.

Malheureusement, c'est impossible en l'état actuel de la DGFiP – nous l'avons constaté avec Stéphane Sautarel. D'où notre amendement moins-disant, qui a

néanmoins le mérite d'être opérationnel et de faire gagner 100 millions d'euros aux collectivités dès l'an prochain.

M. le président. – Sous-amendement n°I-3166 de Mme Vermeillet et *alii*.

Mme Sylvie Vermeillet. – À défaut d'adopter le nôtre, l'amendement Briquet-Sautarel est mieux que rien. Avec ce sous-amendement, les acomptes ne dépendront plus de la seule diligence du redevable et les deux acomptes couvriront l'intégralité du montant de la taxe.

M. le président. – Amendement n°I-75 rectifié *sexies* de Mme Noël et *alii*.

M. Pascal Coste. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°I-1669 rectifié de M. Michallet et *alii*.

M. Pascal Coste. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°I-140 rectifié de M. Fouassin et *alii*.

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°I-358 rectifié de M. Dhersin et *alii*.

M. Franck Dhersin. – Défendu.

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Les amendements n^os^I-99 rectifié, I-1822 rectifié, I-140 rectifié et I-358 rectifié décalent la date d'exigibilité à la date réglementaire d'ouverture du chantier. Mais rien ne garantit que cette dernière intervienne avant la date actuelle. De plus, l'administration fiscale n'en a pas connaissance. Il n'y aurait donc aucun recouvrement en 2027.

Les amendements n^os^I-176 rectifié *ter*, I-625 rectifié et I-1021 rectifié reviennent au schéma antérieur. Là encore, quand on voit la difficulté de la DGFiP à mettre en œuvre une réforme qui était dans ses cartons depuis 2022, imaginez s'il fallait revenir au système d'avant ! Même effet : aucun recouvrement en 2027, sauf à recouvrer la taxe à la main.

Les amendements n^os^I-75 rectifié *sexies* et I-1669 rectifié, qui fixent l'exigibilité de la taxe à la date de l'opération d'urbanisme, présentent les mêmes insurmontables difficultés, auxquelles s'ajoute un défaut légistique.

L'amendement n°I-3057 rectifié est original. Mais il se heurte à des problèmes juridiques et opérationnels. Il prévoit notamment un versement des acomptes plus rapide pour les petits projets que pour les gros, ce qui fait payer en priorité les contribuables ayant la plus faible capacité contributive – cela risque l'inconstitutionnalité, si l'on en croit le Conseil d'État.

Demande de retrait de tous ces amendements.

Dans leur rapport, Isabelle Briquet et Stéphane Sautarel recommandaient de ne pas modifier la date d'exigibilité, mais de simplifier l'assiette de la taxe et d'étendre autant que possible le champ des opérations donnant lieu à des acomptes. Leur amendement n°I-2685 rectifié propose d'abaisser le seuil des projets donnant lieu à un acompte et de décaler de trois mois le calendrier de versement de ces acomptes, ce qui permettrait de recouvrer 105 millions d'euros supplémentaires en 2027, sans hausse de la fiscalité. Avis favorable, donc, à cet amendement qui apporte une réponse concrète au problème de décalage de perception de la taxe.

Avis défavorable au sous-amendement n°I-3166. Sa première moitié est satisfaite, mais sa deuxième partie est plus problématique, puisqu'elle conduit les collectivités à reverser des trop-perçus en cas de modification de l'opération.

M. David Amiel, *ministre*. – Je voudrais commencer par dire…

M. Cédric Vial. – …pardon !

M. David Amiel, *ministre*. – … combien j'entends, comme le rapporteur général, les inquiétudes des élus après la baisse importante des recettes liée à la taxe d'aménagement. Trois facteurs l'expliquent : la baisse drastique des mises en chantier, le changement de la date d'exigibilité et un accident industriel dans la mise en œuvre de la réforme.

Petit à petit, nous commençons à sortir la tête de l'eau : en 2026, les recettes progressent de 23 % par rapport à 2025.

J'ai demandé que les stocks dus aux collectivités territoriales soient apurés au maximum et que des avances leur soient versées pour soulager leur trésorerie.

Pour l'avenir, mon obsession est d'éviter tout nouvel accident industriel. Certains amendements veulent revenir à la date d'exigibilité antérieure : il y a des avantages et des inconvénients dans les deux systèmes ; mais ne prenons pas le risque de déclencher un nouvel accident industriel, dans l'autre sens, avec des effets sur plusieurs années. Je vous le dis de façon d'autant plus désintéressée que ce gouvernement ne sera plus en place.

Notre objectif doit être d'améliorer la trésorerie des collectivités et le recouvrement de la taxe, dès 2027.

C'est l'enjeu de l'amendement n°I-40 rectifié de la rapporteure générale auquel je donne un avis favorable. Il propose des améliorations pragmatiques.

L'amendement n°I-2685 rectifié de Mme Briquet baisse le seuil des acomptes à 500 m^2 et raccourcit le versement de ces acomptes, produisant un effet *boost* sur la trésorerie. Cela peut être mis en place très rapidement. Je veux, de manière très pragmatique, encourager toute mesure qui améliorera la trésorerie des collectivités, d'où mon avis favorable aux amendements n^os^I-40 rectifié et I-2685 rectifié.

Retrait de l'amendement n°I-176 rectifié *ter*. Nous devons améliorer urgemment la situation, dès 2027.

Avis défavorable aux autres amendements.

M. Vincent Delahaye. – J'ai bien entendu ces remarques. Nous souhaitons que cela fonctionne. L'adoption de l'amendement n°I-40 rectifié ne rend-elle pas les autres amendements sans objet ? L'amendement de Mme Briquet pourra-t-il être adopté ?

Mme Christine Lavarde, *rapporteur général*. – Oui.

M. Stéphane Sautarel. – Nous avons travaillé avec Mme Briquet. L'amendement n°I-2685 rectifié est le fruit de notre mission flash. Je remercie la rapporteure générale du travail produit et de son propre amendement. Monsieur le ministre, je partage le souhait d'une solution pragmatique. Nous avons besoin de retrouver rapidement la confiance en la parole de l'État. Nombre d'engagements n'ont pas été tenus, dans une période où les collectivités territoriales étaient en difficulté.

Mme Sylvie Vermeillet. – Je vais retirer l'amendement n°I-176 rectifié *ter*. À mon sens, le sous-amendement n°I-3166 n'est pas satisfait. Le sous-amendement ne fait qu'encourager la perception des acomptes pour les collectivités. Aussi, nous maintiendrons ce sous-amendement.

Nombre de contribuables se sont engouffrés dans la non-déclaration ; aussi, nous devons nous assurer de pouvoir recouvrer la taxe, même si le contribuable n'a pas déclaré l'achèvement des travaux.

L'amendement n°I-176 rectifié ter est retiré.

M. Cédric Vial. – Monsieur le ministre, je vous remercie pour cet exercice de transparence ; c'est presque un *mea culpa*. Quelque 4 milliards d'euros sont dans la nature et manquent aux collectivités territoriales. Nous avions un fait générateur simple, mais Bruno Le Maire nous a mis dans cette situation ; et on nous explique aujourd'hui qu'il faudrait que les ministres aient un droit de veto sur les amendements du Parlement… Je propose que nous ayons un pouvoir de destitution d'un ministre qui fait des erreurs pareilles !

M. Jean-Baptiste Lemoyne. – Mélenchoniste ! *(Sourires)*

L'amendement n°I-40 rectifié est adopté et devient un article additionnel.

Les amendements identiques n^os^I-625 rectifié et I-1021 rectifié ne sont pas adoptés.

L'amendement n°I-99 rectifié est retiré.

L'amendement n°I-1822 rectifié n'est pas adopté.

L'amendement n°I-3057 rectifié n'a plus d'objet.

Le sous-amendement n°I-3166 n'est pas adopté.

L'amendement n°I-2685 rectifié est adopté et devient un article additionnel.

L'amendement n°I-75 rectifié sexies n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°I-1669 rectifié.

M. Albéric de Montgolfier. – Monsieur le ministre, nous sommes le 28 novembre et c'est votre anniversaire. Or l'agence Standard & Poor's a décidé d'abaisser la perspective de la note de la France de stable à négative. Alors que nous nous apprêtons à voter sur la première partie du PLF, quel enseignement en tirez-vous ? La croissance sera moins bonne, et donc les recettes moindres. Néanmoins, bon anniversaire !

Les amendements identiques n^os^I-140 rectifié et I-358 rectifié ne sont pas adoptés.

M. David Amiel, *ministre*. – Évidemment que l'avertissement de Standard & Poor's doit être pris au sérieux. Il rappelle que le redressement des finances publiques est une priorité absolue. Ceux qui pensent qu'il peut attendre l'élection présidentielle se trompent lourdement.

Cela nous oblige à regarder la réalité en face. Des évolutions importantes ont eu lieu depuis septembre. Les hypothèses macroéconomiques de septembre ne sont plus à jour. Il faut donc les réexaminer et en tirer toutes les conclusions dès le budget 2027.

Mais il faudra des efforts budgétaires supplémentaires pour tenir les 5 % de déficit. Nous avons un objectif impératif : celui de nous doter d'un budget avec 5 % de déficit, crédible économiquement et socialement. Cela implique de tenir compte des urgences sociales, de l'agriculture et des revendications de la jeunesse.

Ce travail de compromis va s'engager dans les prochains jours. Le Premier ministre rencontrera les groupes politiques pour bâtir un compromis qui tienne compte de l'évolution de la situation économique.

M. le président. – Nous avons examiné 470 amendements ce jour ; il en reste 762 à examiner.

Prochaine séance aujourd'hui, samedi 28 novembre 2026, à 9 h 45.

La séance est levée à minuit quarante-cinq.

Pour le Directeur des Comptes rendus du Sénat,

Rosalie Delpech

Chef de publication

Ordre du jour du samedi 28 novembre 2026

Séance publique

À 9 h 45, l'après-midi, le soir et la nuit

Présidence :
M. Roger Karoutchi, vice-président,
M. Bernard Jomier, vice-président,
Mme Solanges Nadille, vice-présidente

. Suite du projet de loi de finances, considéré comme rejeté par l'Assemblée nationale, pour 2027 *(n°155, 2026-2027)*

=> Examen des articles de la première partie *(suite et fin)*

=> Explications de vote sur l'ensemble de la première partie

=> Scrutin public ordinaire de droit