

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du lundi 26 novembre 2018

(27^e jour de séance de la session)



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE MME HÉLÈNE CONWAY-MOURET

Secrétaires :

Mme Jacky Deromedi, Françoise Gatel.

1. **Procès-verbal** (p. 16735)
2. **Décès d'un ancien sénateur** (p. 16735)
3. **Candidatures à d'éventuelles commissions mixtes paritaires** (p. 16735)
4. **Modifications de l'ordre du jour** (p. 16735)
5. **Rappel au règlement** (p. 16735)
M. Pascal Savoldelli ; Mme la présidente.
6. **Loi de finances pour 2019**. – Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 16736)

PREMIÈRE PARTIE (*SUITE*) (p. 16736)

Demande de priorité (p. 16736)

Demande de priorité de plusieurs articles et amendements portant articles additionnels. – M. Vincent Éblé, président de la commission des finances ; M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics. – La priorité est ordonnée.

Suspension et reprise de la séance (p. 16737)

Articles additionnels après l'article 18 *duodecies* (*priorité*) (p. 16737)

Amendement n° I-166 de la commission. – Après une demande de priorité par la commission, adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° I-302 rectifié *ter* de M. Daniel Gremillet. – Devenu sans objet.

Amendement n° I-478 rectifié de M. Éric Bocquet. – Devenu sans objet.

Amendements identiques n°s I-198 rectifié *bis* de M. Franck Menonville, I-249 rectifié *bis* de M. Yves Détraigne et I-289 rectifié *bis* de M. Pierre Cuypers. – Devenus sans objet.

Amendements identiques n°s I-199 rectifié *bis* de M. Franck Menonville, I-250 rectifié *bis* de M. Yves Détraigne et I-301 rectifié *bis* de M. Pierre Cuypers. – Devenu sans objet.

Amendement n° I-287 rectifié *bis* de M. Pierre Cuypers. – Devenu sans objet.

Amendements identiques n°s I-195 rectifié *bis* de M. Franck Menonville et I-246 rectifié *bis* de M. Yves Détraigne. – Devenus sans objet.

Amendement n° I-1024 rectifié du Gouvernement. – Devenu sans objet.

Amendement n° I-252 rectifié *bis* de M. Jacques Genest. – Devenu sans objet.

Amendement n° I-963 rectifié de M. Jacques Mézard. – Rejet.

Amendements identiques n°s I-554 de M. Emmanuel Capus, I-613 rectifié *ter* de M. Bernard Delcros et I-830 rectifié de M. Michel Canevet. – Adoption des amendements n°s I-554 et I-613 rectifié *ter* insérant un article additionnel, l'amendement n° I-830 rectifié n'étant pas soutenu.

Amendement n° I-604 rectifié *quater* de M. Roland Courteau. – Rejet.

Amendements identiques n°s I-255 rectifié *ter* de M. Philippe Adnot, I-290 rectifié *ter* de M. Pierre Cuypers, I-406 rectifié de M. Joël Bigot et I-436 rectifié *ter* de M. Claude Kern. – Rejet des quatre amendements.

Amendements identiques n°s I-120 rectifié *bis* de Mme Françoise Férat et I-928 rectifié *bis* de M. Daniel Dubois. – Rejet de l'amendement n° I-120 rectifié *bis*, l'amendement n° I-928 rectifié *bis* n'étant pas soutenu.

Amendement n° I-703 rectifié *bis* de M. Claude Bérít-Débat. – Rejet.

Amendement n° I-407 rectifié de M. Roland Courteau. – Rejet.

Amendement n° I-849 rectifié de M. Joël Bigot. – Rejet.

Amendement n° I-987 rectifié de M. Jacques Mézard. – Rejet.

Amendements identiques n°s I-77 rectifié *bis* de Mme Jocelyne Guidez, I-263 rectifié *bis* de M. Roland Courteau, I-431 rectifié *bis* de Mme Françoise Gatel et I-846 rectifié de M. Joël Bigot. – Retrait des amendements n°s I-77 rectifié *bis*, I-263 rectifié *bis* et I-846 rectifié, l'amendement n° I-431 rectifié *bis* n'étant pas soutenu.

Amendements identiques n°s I-1 rectifié *bis* de Mme Christine Lavarde et I-13 rectifié *bis* de M. Jean-François Longeot, rapporteur pour avis de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Adoption de l'amendement n° I-1 rectifié *bis* insérant un article additionnel, l'amendement n° I-13 rectifié *bis* n'étant pas soutenu.

Amendement n° I-925 rectifié *ter* de M. Daniel Gremillet. – Retrait.

Amendements identiques n° I-404 rectifié de M. Joël Bigot et I-432 rectifié de Mme Françoise Gatel. – Retrait des deux amendements.

Suspension et reprise de la séance (p. 16771)

Article 19 (*priorité*) (p. 16771)

M. Maurice Antiste

M. Pascal Savoldelli

M. Éric Bocquet

M. Rémi Féraud

Amendements identiques n° I-31 rectifié de Mme Martine Berthet, I-119 rectifié de M. Olivier Cigolotti, I-179 rectifié *bis* de M. Jacques Genest, I-190 rectifié *bis* de M. François Calvet, I-191 rectifié *bis* de M. Alain Fouché, I-207 rectifié *bis* de M. Philippe Adnot, I-215 rectifié de Mme Maryse Carrère, I-405 de M. Claude Raynal, I-465 de Mme Cécile Cukierman et I-917 de Mme Sylviane Noël

Suspension et reprise de la séance (p. 16781)

Amendements identiques n° I-31 rectifié de Mme Martine Berthet, I-119 rectifié de M. Olivier Cigolotti, I-179 rectifié *bis* de M. Jacques Genest, I-190 rectifié *bis* de M. François Calvet, I-191 rectifié *bis* de M. Alain Fouché, I-207 rectifié *bis* de M. Philippe Adnot, I-215 rectifié de Mme Maryse Carrère, I-405 de M. Claude Raynal, I-465 de Mme Cécile Cukierman et I-917 de Mme Sylviane Noël (*suite*). – Rejet, par scrutin public n° 25, des amendements n° I-119 rectifié, I-179 rectifié *bis*, I-190 rectifié *bis*, I-191 rectifié *bis*, I-215 rectifié, I-405, I-465 et I-917, les amendements n° I-31 rectifié et I-207 rectifié *bis* n'étant pas soutenus.

Amendement n° I-14 de M. Jean-François Longeot, rapporteur pour avis de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Rejet.

Amendements identiques n° I-38 rectifié de Mme Sylvie Vermeillet, I-216 rectifié de Mme Maryse Carrère, I-308 rectifié de Mme Angèle Préville, I-514 rectifié *bis* de M. Olivier Cadic et I-690 rectifié de M. Jacques Le Nay. – Retrait des amendements n° I-38 rectifié et I-514 rectifié *bis*; rejet des amendements n° I-216 rectifié, I-308 rectifié et I-690 rectifié.

Amendement n° I-1041 de la commission. – Adoption.

Amendement n° I-620 rectifié de M. Philippe Adnot. – Non soutenu.

Amendement n° I-185 rectifié de M. Jacques Genest. – Rejet.

Amendement n° I-624 de Mme Cécile Cukierman. – Rejet.

Amendement n° I-919 de Mme Sylviane Noël. – Retrait.

Amendements identiques n° I-451 rectifié *ter* de Mme Martine Berthet, I-678 rectifié de Mme Patricia Morhet-Richaud, I-710 rectifié *bis* de M. Jean-Pierre Vial, I-940 de Mme Frédérique Espagnac et I-958 de M. Cyril Pellevat. – Retrait des amendements n° I-678 rectifié et I-710 rectifié *bis*; rejet de l'amendement n° I-940, les amendements n° I-451 rectifié *ter* et I-958 n'étant pas soutenus.

Amendements identiques n° I-618 rectifié *bis* de Mme Martine Berthet, I-733 de M. Cyril Pellevat et I-918 rectifié de Mme Sylviane Noël. – Adoption de l'amendement n° I-618 rectifié *bis*, les amendements n° I-733 et I-918 rectifié n'étant pas soutenus.

Amendement n° I-186 rectifié de M. Jacques Genest. – Devenu sans objet.

Amendement n° I-187 rectifié de M. Jacques Genest. – Devenu sans objet.

Amendement n° I-492 rectifié *bis* de M. Michel Vaspart. – Non soutenu.

Amendements identiques n° I-623 rectifié de M. Jérôme Bascher et I-753 de M. Vincent Capo-Canellas. – Rejet des deux amendements.

Amendement n° I-515 rectifié de M. Olivier Cadic. – Rejet.

Amendement n° I-98 de M. Patrick Chaize. – Non soutenu.

Amendement n° I-188 de M. Jacques Genest. – Rejet.

Amendement n° I-208 rectifié *bis* de M. Philippe Adnot. – Rejet.

Amendement n° I-1032 du Gouvernement. – Adoption.

Amendement n° I-1023 du Gouvernement. – Adoption.

Amendements identiques n° I-121 rectifié de Mme Jocelyne Guidez, I-485 rectifié de Mme Martine Berthet et I-691 rectifié de M. Jacques Le Nay. – Retrait des trois amendements.

Amendement n° I-682 rectifié de Mme Angèle Préville. – Rejet.

Amendements identiques n° I-707 de M. Hervé Marseille et I-1015 de M. Yves Daudigny. – Adoption des deux amendements.

Amendement n° I-97 de M. Patrick Chaize. – Non soutenu.

Amendement n° I-853 de M. Claude Bérît-Débat. – Non soutenu.

Amendement n° I-37 rectifié de Mme Sylvie Vermeillet. – Retrait.

Amendement n° I-616 de la commission. – Adoption.

Amendement n° I-1030 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n° I-735 rectifié de Mme Élisabeth Lamure. – Adoption.

Amendement n° I-1022 rectifié du Gouvernement. – Adoption.

Amendement n° I-595 rectifié de M. Maurice Antiste. – Retrait.

Amendement n° I-596 rectifié de M. Maurice Antiste. – Rejet.

Mme Nathalie Goulet

M. Marc Laménie

Mme Sophie Primas

M. Jacques Genest

M. Arnaud Bazin

M. Ronan Dantec

M. Pascal Savoldelli

M. Rémi Féraud

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances

Adoption de l'article modifié.

Suspension et reprise de la séance (p. 16804)

PRÉSIDENTE DE MME CATHERINE TROENDLÉ

7. Mise au point au sujet de votes (p. 16804)

8. Loi de finances pour 2019. – Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 16804)

Articles additionnels après l'article 19 (*priorité*) (p. 16805)

Amendement n° I-740 rectifié *bis* de M. Bernard Jomier. – Rejet.

Amendement n° I-841 rectifié *bis* de M. Ronan Dantec. – Rejet.

Amendement n° I-474 de M. Éric Bocquet. – Rejet.

Amendement n° I-558 rectifié de M. Emmanuel Capus. – Rejet.

Amendements identiques n° I-196 rectifié de Mme Nathalie Delattre, I-247 rectifié de M. Yves Détraigne et I-299 rectifié de M. Pierre Cuypers. – Adoption des amendements n° I-196 rectifié *bis* et I-299 rectifié *bis* insérant un article additionnel, l'amendement n° I-247 rectifié n'étant pas soutenu.

Amendements identiques n° I-257 rectifié de M. Yves Détraigne et I-434 rectifié de Mme Nathalie Delattre. – L'amendement n° I-434 rectifié est devenu sans objet, l'amendement n° I-257 rectifié n'étant pas soutenu.

Amendement n° I-657 rectifié *bis* de M. Philippe Adnot. – Non soutenu.

Amendements identiques n° I-829 de M. Michel Canevet et I-891 de M. Didier Rambaud. – Non soutenus.

Amendements identiques n° I-127 rectifié de M. Antoine Lefèvre et I-303 rectifié *ter* de M. Daniel Gremillet. – Retrait des deux amendements.

Amendements identiques n° I-16 rectifié de Mme Catherine Troendlé et I-32 de M. Loïc Hervé. – Adoption de l'amendement n° I-16 rectifié insérant un article additionnel, l'amendement n° I-32 n'étant pas soutenu.

Amendements identiques n° I-843 de M. Pierre Cuypers et I-926 rectifié de M. Daniel Gremillet. – Adoption des deux amendements insérant un article additionnel.

Amendement n° I-949 rectifié de Mme Patricia Schilling. – Rejet.

Article 18 *quinquies* (*nouveau*) (*priorité*) (p. 16816)

Amendement n° I-523 rectifié de M. Laurent Lafon. – Rejet.

Amendement n° I-241 rectifié de M. Charles Revet. – Rectification.

Amendement n° I-241 rectifié *bis* de M. Charles Revet. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 18 *quinquies* (*priorité*) (p. 16819)

Amendement n° I-754 de M. Vincent Capo-Canellas. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 19 *bis* (*nouveau*) (*priorité*) – Adoption. (p. 16820)

Article 19 *ter* (*nouveau*) (*priorité*) (p. 16820)

Amendement n° I-412 rectifié *bis* de M. Bernard Jomier. – Rejet.

Amendement n° I-237 rectifié *bis* de M. Jean Sol. – Rejet.

Amendements identiques n° I-656 rectifié *bis* de M. Philippe Adnot et I-704 rectifié *bis* de M. Guillaume Chevrollier. – Rejet de l'amendement n° 704 rectifié *bis*, l'amendement n° I-656 rectifié *bis* n'étant pas soutenu.

Amendement n° I-413 rectifié *bis* de M. Bernard Jomier. – Rejet.

Amendement n° I-1059 du Gouvernement. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 19 *quater* (*nouveau*) (*priorité*) (p. 16824)

Amendement n° I-1031 rectifié du Gouvernement. – Adoption.

Amendement n° I-100 de M. Patrick Chaize. – Non soutenu.

Amendements identiques n° I-197 rectifié de Mme Nathalie Delattre, I-248 rectifié de M. Yves Détraigne et I-300 rectifié de M. Pierre Cuypers. – Devenus sans objet.

Amendement n° I-513 rectifié de M. Olivier Cadic. – Devenu sans objet.

Amendement n° I-889 rectifié de M. Julien Bargeton. – Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 7 (*priorité*) (p. 16828)

Amendement n° I-890 de M. Julien Bargeton. – Retrait.

Article 33 (*priorité*) (p. 16829)

Amendement n° I-1058 du Gouvernement. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 8 (*priorité*) (p. 16831)

M. Claude Kern

Amendement n° I-34 rectifié *bis* de Mme Laure Darcos. – Retrait.

Amendement n° I-508 rectifié *bis* de M. Olivier Cadic et sous-amendement n° I-1064 du Gouvernement. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Amendement n° I-306 rectifié *bis* de M. Daniel Gremillet. – Retrait.

Amendement n° I-45 rectifié de Mme Catherine Morin-Desailly. – Retrait.

Amendement n° I-133 de la commission. – Après une demande de priorité de la commission, adoption.

Amendements identiques n°s I-50 rectifié de M. Claude Kern, I-112 rectifié *bis* de M. Max Brisson, I-232 rectifié *ter* de M. Bernard Delcros, I-639 de Mme Marie-Noëlle Lienemann et I-990 de M. Olivier Léonhardt. – Devenus sans objet.

Amendements identiques n°s I-51 rectifié de M. Claude Kern, I-113 rectifié *bis* de M. Max Brisson, I-233 rectifié *ter* de M. Bernard Delcros, I-640 de Mme Marie-Noëlle Lienemann et I-991 de M. Olivier Léonhardt. – Devenus sans objet.

Amendements identiques n°s I-53 rectifié *bis* de M. Claude Kern, I-115 rectifié *ter* de M. Max Brisson, I-642 de Mme Marie-Noëlle Lienemann et I-992 de M. Olivier Léonhardt. – Devenus sans objet.

Amendements identiques n°s I-360 de Mme Frédérique Espagnac et I-571 de M. Éric Bocquet. – Devenus sans objet.

Amendement n° I-361 de Mme Frédérique Espagnac. – Devenu sans objet.

Amendement n° I-363 de Mme Frédérique Espagnac. – Devenu sans objet.

Amendements identiques n°s I-11 de M. Jean-François Longeot, rapporteur pour avis de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, I-651 de M. Didier Mandelli et I-864 rectifié de M. Joël Bigot. – Adoption des trois amendements.

Amendement n° I-487 rectifié de Mme Martine Berthet. – Retrait.

Amendement n° I-525 de M. Arnaud Bazin. – Non soutenu.

Amendement n° I-95 rectifié *bis* de Mme Laure Darcos. – Devenu sans objet.

Amendements identiques n°s I-365 de Mme Frédérique Espagnac, I-644 de Mme Marie-Noëlle Lienemann et I-994 de M. Olivier Léonhardt. – Rejet des trois amendements.

Amendement n° I-362 de Mme Frédérique Espagnac. – Devenu sans objet.

Amendements identiques n°s I-52 rectifié *bis* de M. Claude Kern et I-641 de Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Devenus sans objet.

Amendements identiques n°s I-44 rectifié *bis* de Mme Catherine Morin-Desailly, I-114 rectifié *ter* de M. Max Brisson et I-799 de M. Olivier Léonhardt. – Devenus sans objet.

Amendement n° I-49 rectifié de M. Claude Kern, I-530 rectifié de Mme Frédérique Espagnac, I-638 de Mme Marie-Noëlle Lienemann et I-798 rectifié de M. Olivier Léonhardt. – Devenus sans objet.

Amendements identiques n°s I-55 rectifié de M. Claude Kern et I-117 rectifié *bis* de M. Max Brisson. – Rejet des deux amendements.

Amendements identiques n°s I-116 rectifié de M. Max Brisson, I-364 de Mme Frédérique Espagnac et I-993 de M. Olivier Léonhardt. – Devenus sans objet.

Amendement n° I-54 rectifié de M. Claude Kern. – Devenu sans objet.

Amendement n° I-643 de Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Devenu sans objet.

Amendement n° I-307 rectifié *bis* de M. Daniel Gremillet. – Devenu sans objet.

Amendement n° I-366 de Mme Frédérique Espagnac. – Rejet.

Amendements identiques n°s I-56 rectifié de M. Claude Kern et I-645 de Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Rejet des deux amendements.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 8 (*priorité*) (p. 16858)

Amendements identiques n°s I-47 rectifié de M. Claude Kern, I-110 rectifié *bis* de M. Max Brisson et I-989 de M. Olivier Léonhardt. – Adoption des trois amendements insérant un article additionnel.

Amendement n° I-371 de M. Claude Raynal. – Devenu sans objet.

Amendements identiques n°s I-48 rectifié de M. Claude Kern et I-111 rectifié *bis* de M. Max Brisson. – Devenus sans objet.

Amendements identiques n°s I-17 de Mme Sophie Joissains et I-367 de M. Claude Raynal. – Retrait des deux amendements.

Amendement n° I-548 de M. Guillaume Gontard. – Retrait.

Amendement n° I-927 rectifié *bis* de M. Daniel Gremillet. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° I-1026 rectifié du Gouvernement. – Devenu sans objet.

Amendements identiques n°s I-12 rectifié *bis* de M. Jean-François Longeot, rapporteur pour avis de la commission de l'aménagement du territoire et du développement

durable, I-652 de M. Didier Mandelli et I-865 rectifié de M. Joël Bigot. – Adoption des trois amendements insérant un article additionnel.

Amendement n° I-887 rectifié de M. Julien Bargeton. – Devenu sans objet.

Amendement n° I-594 rectifié *bis* de M. Maurice Antiste. – Non soutenu.

Article additionnel après l'article 13 (*priorité*) (p. 16865)

Amendements identiques n°s I-536 rectifié de M. Albéric de Montgolfier, I-600 de M. Vincent Éblé, I-635 de Mme Nathalie Goulet, I-816 de M. Emmanuel Capus, I-875 de M. Éric Bocquet et I-1001 de M. Yvon Collin. – Adoption des six amendements insérant un article additionnel.

Renvoi de la suite de la discussion.

9. **Ordre du jour** (p. 16869)

Nomination de membres d'éventuelles commissions mixtes paritaires (p. 16869)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTICE DE MME HÉLÈNE CONWAY-MOURET

vice-présidente

Secrétaires :
Mme Jacky Deromedi,
Mme Françoise Gatel.

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quatorze heures trente.)

1

PROCÈS-VERBAL

Mme la présidente. Le compte rendu intégral de la séance du samedi 24 novembre 2018 a été publié sur le site internet du Sénat.

Il n'y a pas d'observation?...

Le procès-verbal est adopté.

2

DÉCÈS D'UN ANCIEN SÉNATEUR

Mme la présidente. J'ai le regret de vous faire part du décès de notre ancien collègue Georges Benedetti, qui fut sénateur du Gard de 1986 à 1988.

3

CANDIDATURES À D'ÉVENTUELLES COMMISSIONS MIXTES PARITAIRES

Mme la présidente. J'informe le Sénat que des candidatures pour siéger au sein d'éventuelles commissions mixtes paritaires chargées d'élaborer un texte sur le projet de loi de programmation 2019–2022 et de réforme pour la justice, et le projet de loi organique relatif au renforcement des juridictions ont été publiées.

Ces candidatures seront ratifiées si la présidence n'a pas reçu d'opposition dans le délai d'une heure prévu par notre règlement.

4

MODIFICATIONS DE L'ORDRE DU JOUR

Mme la présidente. Mes chers collègues, à la demande du Gouvernement, la nouvelle lecture du projet de loi de finances rectificative pour 2018 aura lieu mardi 27 novembre, à quatorze heures trente.

Acte est donné de cette demande.

Par ailleurs, la conférence des présidents réunie ce jour a décidé, en accord avec la commission des finances et le Gouvernement, de modifier l'organisation de la suite de l'examen du projet de loi de finances pour 2019.

Les explications de vote et le vote par scrutin public sur la première partie du projet de loi de finances se tiendraient jeudi 29 novembre. Le délai limite d'inscription de parole pour ces explications de vote serait également reporté au mercredi 28 novembre, à quinze heures.

En conséquence, l'examen des missions initialement prévues les mercredi 28 et jeudi 29 novembre serait reporté, respectivement, aux samedi 1^{er} et dimanche 2 décembre.

Les délais limites de dépôt des amendements, initialement prévus aujourd'hui, à onze heures, pour les missions examinées mercredi 28 novembre et le mardi 27, à onze heures, pour celles examinées le jeudi 29 seraient également reportés, respectivement, au jeudi 29 et au vendredi 30, à onze heures. Les délais de cosignature et d'inscription de parole dans la discussion organisée seraient également reportés au vendredi 30, à onze heures.

Il n'y a pas d'opposition?...

Il en est ainsi décidé.

5

RAPPEL AU RÈGLEMENT

Mme la présidente. La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour un rappel au règlement.

M. Pascal Savoldelli. Le débat sur le projet de loi de finances pour 2019 reprend au Sénat dans un contexte de grave crise sociale, mais aussi de crise politique.

Le mouvement des « gilets jaunes » fait remonter à la surface toute la souffrance d'une grande partie de notre peuple qui, des exclus socialement aux classes moyennes, subit l'austérité dictée par les dogmes libéraux.

Depuis des années, le pouvoir d'achat des salariés et pensionnés baisse. Il serait d'ailleurs intéressant de reprendre pour nos travaux le graphique de cette baisse. Les « gilets jaunes » et bien d'autres, comme les blouses blanches dans les

hôpitaux ou le personnel des établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes, les EHPAD, le personnel des bureaux de poste ou des écoles, crient – nous le constatons tous dans nos territoires – leur angoisse des débuts de mois difficiles, car les découverts interviennent dès le premier jour du mois. Ils crient leur angoisse de ne pouvoir nourrir convenablement leur famille, ils crient leur angoisse de ne pouvoir offrir des cadeaux de Noël à leurs enfants.

On fait souvent référence à l'Europe. Or la Commission européenne évoque le chiffre de 11 millions de personnes en risque de pauvreté en France. Cette réalité, beaucoup ne voulaient pas la voir, beaucoup la maintenaient sous le boisseau.

La « trajectoire », terme très technocratique utilisé par le Gouvernement, d'augmentation de la taxe sur le carburant a mis le feu aux poudres. Mais c'est la question du pouvoir d'achat, d'une nouvelle répartition des richesses, du rétablissement de l'impôt de solidarité sur la fortune, l'ISF, dont le Gouvernement et droite ne veulent plus, de l'emploi, qui revient sans cesse.

Ce qui émerge, c'est une contestation profonde du libéralisme, comme le soulignait une pancarte ce samedi sur laquelle était inscrite : « Vos profits nous bouffent la vie » !

Les sénatrices et les sénateurs du groupe CRCE ont déposé, comme d'autres ici, un amendement de suppression de l'augmentation de la taxe sur le carburant, et ils se félicitent de la probable adoption de ces propositions. Mais ils alertent sur la nécessité d'un changement de logiciel, c'est-à-dire sur la nécessité de substituer au logiciel de la finance celui de l'intérêt général et de la justice sociale. Or, au Sénat, s'il y a unanimité pour supprimer la hausse de la taxe carburant, il n'y a pas unanimité, tant s'en faut, pour taxer les riches plutôt que de réduire la solidarité. Or c'est cela que demande le mouvement social.

Il est bien que nous nous retrouvions sur cette question de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, la TICPE, mais soyons aussi clairs par rapport à nos débats. Car nous apportons des réponses très différentes selon les travées où nous siégeons à la question : faut-il faire payer les riches pour redistribuer à ceux qui sont plongés dans de très grandes angoisses ? Je pense particulièrement à ces millions de nos concitoyens qui perçoivent des bas salaires et des petites retraites. Bref, clarifions nos débats au sein de notre assemblée. (*Applaudissements sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste et sur quelques travées du groupe socialiste et républicain.*)

Mme la présidente. Acte vous est donné de votre rappel au règlement, mon cher collègue.

6

LOI DE FINANCES POUR 2019

Suite de la discussion d'un projet de loi

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 2019, adopté par l'Assemblée nationale (projet n° 146, rapport général n° 147).

Dans la discussion des articles de la première partie, nous poursuivons l'examen des dispositions relatives aux ressources.

PREMIÈRE PARTIE (SUITE)

CONDITIONS GÉNÉRALES DE L'ÉQUILIBRE FINANCIER

TITRE I^{ER} (SUITE)

DISPOSITIONS RELATIVES AUX RESSOURCES

I. – IMPÔTS ET RESSOURCES AUTORISÉS (suite)

B. – MESURES FISCALES (suite)

Demande de priorité

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

M. Vincent Éblé, président de la commission des finances. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, la commission des finances demande la priorité sur les amendements et articles dont je vais vous donner la liste, afin qu'ils soient examinés au début de cette séance et dans l'ordre suivant : les amendements portant article additionnel après l'article 18 *duodecies*, sauf l'amendement n° I-463 ; l'article 19 ; les amendements portant article additionnel après l'article 19, sauf les amendements n°s I-484 rectifié *bis*, I-755 rectifié, I-752 rectifié et I-751 rectifié ; l'article 18 *quinquies* ; l'amendement n° I-754 portant article additionnel après l'article 18 *quinquies* ; l'article 19 *bis* ; l'article 19 *ter* ; l'article 19 *quater* ; l'amendement n° I-890 portant article additionnel après l'article 7 ; l'article 33 ; l'article 8 ; les amendements portant article additionnel après l'article 8, sauf les amendements n°s I-859 rectifié, I-910 rectifié, I-369, I-911, I-370 et I-912 ; les amendements portant article additionnel après l'article 13, sauf les amendements n°s I-805 rectifié, I-517 rectifié *bis* et I-70 rectifié.

Mme la présidente. Je suis saisie, par la commission, d'une demande de priorité afin que soient examinés au début de cette séance et dans l'ordre suivant : les amendements portant article additionnel après l'article 18 *duodecies*, sauf l'amendement n° I-463 ; l'article 19 ; les amendements portant article additionnel après l'article 19, sauf les amendements n°s I-484 rectifié *bis*, I-755 rectifié, I-752 rectifié et I-751 rectifié ; l'article 18 *quinquies* ; l'amendement n° I-754 portant article additionnel après l'article 18 *quinquies* ; l'article 19 *bis* ; l'article 19 *ter* ; l'article 19 *quater* ; l'amendement n° I-890 portant article additionnel après l'article 7 ; l'article 33 ; l'article 8 ; les amendements portant article additionnel après l'article 8, sauf les amendements n°s I-859 rectifié, I-910 rectifié, I-369, I-911, I-370 et I-912 ; les amendements portant article additionnel après l'article 13, sauf les amendements n°s I-805 rectifié, I-517 rectifié *bis* et I-70 rectifié.

Je rappelle que, aux termes de l'article 44, alinéa 6, du règlement du Sénat, la priorité est de droit lorsqu'elle est demandée par la commission saisie au fond, sauf opposition du Gouvernement.

Quel est l'avis du Gouvernement sur cette demande de priorité formulée par la commission ?

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics. Avis favorable.

Je saisis l'occasion qui m'est donnée pour rappeler que le Gouvernement avait demandé l'examen en priorité des articles relatifs à l'outre-mer, mais que cette demande n'a plus lieu d'être du fait de la nouvelle organisation des débats.

Mme la présidente. La priorité est ordonnée.

Mes chers collègues, nous allons interrompre nos travaux quelques instants afin de permettre la distribution du « dérouleur » et des documents résultant de la demande de priorité.

La séance est suspendue.

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

Mme la présidente. La séance est reprise.

Articles additionnels après l'article 18 *duodecies (priorité)*

Mme la présidente. Je suis saisie de vingt-six amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° I-302 rectifié *ter*, présenté par M. Gremillet, Mme Primas, MM. Magras, Pierre, Morisset et Vaspart, Mmes Bruguière, Chain-Larché,

Thomas, Estrosi Sassone et Morhet-Richaud, MM. Mayer, de Legge, Pellevat et Revet, Mme Lanfranchi Dorgal, M. Bonne, Mme Deromedi, MM. Brisson, Mouiller, Milon, Bonhomme et Chatillon, Mme Procaccia, MM. Savary et Joyandet, Mme Lassarade, MM. Lefèvre et Dallier, Mmes Imbert et Delmont-Koropoulis, MM. Cuypers, Cardoux et D. Laurent, Mme M. Mercier, M. Daubresse, Mme Grunty, MM. Sido, Kennel, Longuet, Bizet, Pointereau et Laménie, Mme Noël, MM. Poniatoski, Genest, J.M. Boyer, Duplomb et Priou, Mmes de Cidrac et Chauvin, MM. Chaize et Mandelli et Mme Lamure, est ainsi libellé :

Après l'article 18 *duodecies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le tableau constituant le second alinéa du 1° du 1 de l'article 265 est ainsi rédigé :

«

Désignation des produits (numéros du tarif des douanes)	Indice d'identification	Unité de perception	Tarif (en euros)
Ex 2706-00 Goudrons de houille, de lignite ou de tourbe et autres goudrons minéraux, même déshydratés ou étêtés, y compris les goudrons reconstitués, utilisés comme combustibles.	1	100 kg nets	10,08
Ex 2707-50 Mélanges à forte teneur en hydrocarbures aromatiques distillant 65 % ou plus de leur volume (y compris les pertes) à 250° C d'après la méthode ASTM D 86, destinés à être utilisés comme carburants ou combustibles.	2	Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article	
2709-00 Huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux.	3	Taxe intérieure de consommation applicable aux huiles légères du 2710, suivant les caractéristiques du produit	
2710 Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes ; préparations non dénommées ni comprises ailleurs, contenant en poids 70 % ou plus d'huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux et dont ces huiles constituent l'élément de base, autres que les déchets :			
–huiles légères et préparations :			
–essences spéciales :			
– –white spirit destiné à être utilisé comme combustible ;	4 bis	Hectolitre	15,25
– –autres essences spéciales :			
– – –destinées à être utilisées comme carburants ou combustibles ;	6	Hectolitre	67,52
– – –autres ;	9	Exemption	
–autres huiles légères et préparations :			
– –essences pour moteur :			
– – –essence d'aviation ;	10	Hectolitre	45,49

— — — supercarburant d'une teneur en plomb n'excédant pas 0,005 g/ litre, autre que le supercarburant correspondant à l'indice d'identification n° 11 <i>bis</i> , contenant jusqu'à 5 % volume/ volume d'éthanol, 22 % volume/ volume d'éthers contenant 5 atomes de carbone ou plus, par molécule et d'une teneur en oxygène maximale de 2,7 % en masse d'oxygène;	11	Hectolitre	68,29
— — — supercarburant d'une teneur en plomb n'excédant pas 0,005 g/ litre, contenant un additif spécifique améliorant les caractéristiques antirécession de soupape, à base de potassium, ou tout autre additif reconnu de qualité équivalente dans un autre État membre de l'Union européenne ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen;	11 <i>bis</i>	Hectolitre	71,56
— — — supercarburant d'une teneur en plomb n'excédant pas 0,005 g/ litre, autre que les supercarburants correspondant aux indices d'identification 11 et 11 <i>bis</i> , et contenant jusqu'à 10 % volume/ volume d'éthanol, 22 % volume/ volume d'éthers contenant 5 atomes de carbone, ou plus, par molécule et d'une teneur en oxygène maximale de 3,7 % en masse/ masse d'oxygène;	11 <i>ter</i>	Hectolitre	66,29
— — carburéacteurs, type essence :			
— — — carburant utilisé pour les moteurs d'avions ;	13 <i>bis</i>	Hectolitre	39,79
— — — autres ;	13 <i>ter</i>	Hectolitre	68,51
— — autres huiles légères ;	15	Hectolitre	67,52
— huiles moyennes :			
— pétrole lampant :			
— — destiné à être utilisé comme combustible :	15 <i>bis</i>	Hectolitre	15,25
— — — autres ;	16	Hectolitre	51,28
— carburéacteurs, type pétrole lampant :			
— — carburant utilisé pour les moteurs d'avions ;	17 <i>bis</i>	Hectolitre	39,79
— autres ;	17 <i>ter</i>	Hectolitre	51,28
— autres huiles moyennes ;	18	Hectolitre	51,28
— huiles lourdes :			
— gazole :			
— — destiné à être utilisé comme carburant sous condition d'emploi ;	20	Hectolitre	18,82
— — fioul domestique ;	21	Hectolitre	15,62
— — fioul domestique contenant 10 % d'esters méthyliques d'acides gras (F10) ;	21 <i>bis</i>	Hectolitre	13,17
— — fioul domestique contenant 30 % d'esters méthyliques d'acides gras (F30) ;	21 <i>ter</i>	Hectolitre	10,24
— — autres ;	22	Hectolitre	59,40
— — gazole B 10 ;	22 <i>bis</i>	Hectolitre	59,40
— — fioul lourd ;	24	100 kg nets	13,95
— huiles lubrifiantes et autres.	29	Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article	

2711-12 Propane, à l'exclusion du propane d'une pureté égale ou supérieure à 99 % :			
–destiné à être utilisé comme carburant (y compris le mélange spécial de butane et de propane dans lequel le propane représente plus de 50 % en poids) :			
–sous condition d'emploi ;	30 <i>bis</i>	100 kg nets	15,90
–autres ;	30 <i>ter</i>	100 kg nets	20,71
–destiné à être utilisé pour d'autres usages que comme carburant (y compris le mélange spécial de butane et de propane dans lequel le propane représente plus de 50 % en poids).	31	100 kg nets	6,63
Biopropane destiné à être utilisé comme carburant	31 <i>bis</i> A	100 kg nets	4,86
Biopropane destiné à être utilisé pour d'autres usages que comme carburant	31 <i>bis</i> B	100 kg nets	4,38
2711-13 Butanes liquéfiés :			
–destinés à être utilisés comme carburant (y compris le mélange spécial de butane et de propane dans lequel le butane représente au moins 50 % en poids) :			
–sous condition d'emploi ;	31 <i>bis</i>	100 kg nets	15,90
–autres ;	31 <i>ter</i>	100 kg nets	20,71
–destinés à être utilisés pour d'autres usages que comme carburant (y compris le mélange spécial de butane et de propane dans lequel le butane représente au moins 50 % en poids).	32	100 kg nets	6,63
2711-14 Éthylène, propylène, butylène et butadiène.	33	Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article	
2711-19 Autres gaz de pétrole liquéfiés :			
–destinés à être utilisés comme carburant :			
–sous condition d'emploi ;	33 <i>bis</i>	100 kg nets	15,90
–autres.	34	100 kg nets	20,71
2711-21 Gaz naturel à l'état gazeux :			
–destiné à être utilisé comme carburant ;	36	100 m ³	5,80
–destiné, sous condition d'emploi, à alimenter des moteurs stationnaires, y compris dans le cadre d'essais.	36 <i>bis</i>	100 m ³	9,50
2711-29 Autres gaz de pétrole et autres hydrocarbures présentés à l'état gazeux :			
–destinés à être utilisés comme carburant autres que le biogaz mentionné au code NC 2711-29 ;	38 <i>bis</i>	Taxe intérieure de consommation applicable aux produits mentionnés aux indices 36 et 36 <i>bis</i> , selon qu'ils sont ou non utilisés sous condition d'emploi	
–destinés à d'autres usages, autres que le biogaz et le biométhane mentionnés au code NC 2711-29.	39	Exemption	
2712-10 Vaseline.	40	Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article	

2712-20 Paraffine contenant en poids moins de 0,75 % d'huile.	41	Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article	
Ex 2712-90 Paraffine (autre que celle mentionnée au 2712-20), cires de pétrole et résidus paraffineux, même colorés.	42	Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article	
2713-20 Bitumes de pétrole.	46	Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article	
2713-90 Autres résidus des huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux.	46 bis	Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article	
2715-00 Mélanges bitumeux à base d'asphalte ou de bitume naturel, de bitume de pétrole, de goudrons minéraux ou de brai de goudron minéral.	47	Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article	
3403-11 Préparations pour le traitement des matières textiles, du cuir, des pelleteries ou d'autres matières, contenant moins de 70 % en poids d'huiles de pétrole ou de minéraux bitumeux.	48	Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article	
Ex 3403-19 Préparations lubrifiantes contenant moins de 70 % en poids d'huiles de pétrole ou de minéraux bitumeux.	49	Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article	
3811-21 Additifs pour huiles lubrifiantes contenant des huiles de pétrole ou de minéraux bitumeux.	51	Taxe intérieure de consommation applicable conformément au 3 du présent article	
Ex 3824-90-97 Émulsion d'eau dans du gazole stabilisée par des agents tensio-actifs, dont la teneur en eau est égale ou supérieure à 7 % en volume sans dépasser 20 % en volume, destinée à être utilisée comme carburant :			
–sous condition d'emploi ;	52	Hectolitre	10,33
–autres.	53	Hectolitre	36,94
Ex 3824-90-97 Superéthanol E 85 destiné à être utilisé comme carburant.	55	Hectolitre	11,83
Ex 2207-20 Carburant constitué d'un mélange d'au minimum 90 % d'alcool éthylique d'origine agricole, d'eau et d'additifs favorisant l'auto-inflammation et la lubrification, destiné à l'alimentation des moteurs thermiques à allumage par compression.	56	Hectolitre	6,43
Ex 3826 Carburant constitué à 100 % d'esters méthyliques d'acides gras (B100).	57	Hectolitre	11,83

» ;

II. – À compter du 1^{er} janvier 2020, le tarif mentionné à la trente-troisième ligne du tableau constituant le second alinéa du 1^o du 1 du même article 265 est fixé à 11,34 euros par hectolitre. Il est nul à compter du 1^{er} janvier 2021 ;

III. – À compter du 1^{er} janvier 2020, seul le biopropane produit à partir d'huiles recyclées est éligible aux tarifs mentionnés aux quarante-quatrième et quarante-cinquième lignes du tableau constituant le second alinéa du 1^o du 1 dudit article 265.

IV. – Les tarifs mentionnés aux trente-cinquième et trente-sixième lignes du tableau constituant le second alinéa du 1^o du 1 de l'article 265 entrent en vigueur à compter d'une date fixée par voie réglementaire.

V. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Daniel Gremillet.

M. Daniel Gremillet. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, cet amendement a plusieurs objectifs, dont certains sont en lien direct avec l'article 19, même si la commission des finances a souhaité scinder la discussion en deux.

Comme l'amendement n° I-166 proposé par la commission des finances, il vise d'abord à geler les taxes sur l'énergie à leur niveau de 2018 pour tenir compte de la hausse des cours mondiaux et ne pas asphyxier les Français et notre économie. C'est là l'essentiel. Mais il vise aussi à maintenir le taux réduit pour le gazole non routier, le GNR, dont la suppression pèserait trop lourdement sur les secteurs concernés, en particulier sur celui du BTP.

C'est là une différence majeure avec la commission des finances qui, elle, propose d'accepter cette suppression, mais d'en compenser les effets pour les PME *via* un mécanisme de remboursement à l'article 19.

Deux autres amendements tendent, par ailleurs, à répartir la charge dans les contrats en cours, l'un pour les grands groupes, l'autre pour les entreprises qui utilisent le GNR de façon « significative ».

Ces propositions ne sont pas satisfaisantes.

La première alourdirait la charge administrative des PME et pèserait chaque année sur leur trésorerie, sans d'ailleurs atténuer le choc en 2019. Les deux autres reviendraient à faire payer les clients, à commencer par les collectivités publiques en matière de travaux publics.

C'est pourquoi la meilleure solution consiste à maintenir, purement et simplement, le taux réduit plutôt que d'imaginer des dispositifs de compensation complexes ou qui reporteraient la charge sur d'autres. Nous sommes d'ailleurs nombreux à défendre cette position, si j'en crois les nombreux amendements déposés à l'article 19 pour maintenir le taux réduit en général ou pour toute une série d'usages spécifiques. Tous ces amendements seraient satisfaits par l'adoption de l'amendement n° I-302 rectifié *ter*.

Cet amendement vise, par ailleurs, à créer ou à renforcer plusieurs taux réduits au bénéfice des biocarburants.

Enfin, et bien qu'il ait été déplacé avant l'article 19, cet amendement tend à préserver deux autres points positifs de cet article : l'exonération de l'ensemble du transport fluvial

hors navigation de plaisance privée ; le remplacement, d'ici à 2021, du remboursement dont bénéficiaient les agriculteurs par un taux super réduit direct, qui leur donnera un gain net de trésorerie.

Cet amendement est un message politique adressé à nos concitoyens et à nos entreprises : le Sénat doit être pour le gel des taxes, pour le maintien du taux réduit et pour le soutien aux carburants alternatifs. Seul cet amendement permettra d'atteindre ces trois objectifs. (*Mme Laure Darcos, ainsi que MM. Gérard Longuet et Arnaud Bazin applaudissent.*)

Mme la présidente. L'amendement n° I-166, présenté par M. de Montgolfier, au nom de la commission des finances, est ainsi libellé :

Après l'article 18 duodecies

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code des douanes est ainsi modifié :

1° Le tableau constituant le second alinéa du 1° du 1 de l'article 265 est ainsi modifié :

a) La deuxième ligne est supprimée ;

b) Aux troisième, neuvième, onzième, quinzième, seizième, dix-septième, dix-huitième, vingtième, vingt et unième, vingt-deuxième, vingt-cinquième, vingt-sixième, vingt-huitième, vingt-neuvième, trentième, trente-troisième, trente-quatrième, trente-cinquième, trente-sixième, trente-septième, quarante et unième, quarante-deuxième, quarante-troisième, quarante-sixième, quarante-septième, quarante-huitième, cinquante-deuxième, cinquante-troisième, cinquante-cinquième, cinquante-sixième, soixante-dixième, soixante et onzième, soixante-douzième, soixante-treizième et soixante-quatorzième lignes, les cinquième à huitième colonnes sont supprimées ;

2° Le tableau constituant le deuxième alinéa du 8 de l'article 266 *quinquies* est ainsi modifié :

a) La première ligne est ainsi rédigée :

«

Désignation des produits	Unité de perception	Tarifs (en euros)
--------------------------	---------------------	----------------------

» ;

b) À la seconde ligne, les quatrième à dernière colonnes sont supprimées ;

3° Le tableau constituant le deuxième alinéa du 6 de l'article 266 *quinquies* B est ainsi modifié :

a) La première ligne est ainsi rédigée :

«

Désignation des produits	Unité de perception	Tarifs (en euros)
--------------------------	---------------------	----------------------

» ;

b) À la seconde ligne, les quatrième à dernière colonnes sont supprimées.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du présent article est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

II. – Le I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. le rapporteur général.

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, cet amendement va évidemment dans le même sens que le précédent, même si sa portée n'est pas tout à fait la même puisqu'elle se limite à la trajectoire de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, la TICPE. Il s'inscrit, comme vous le savez, dans le droit fil de l'amendement que le Sénat avait voté, après proposition de la commission des finances, à l'article 9 l'année dernière.

L'an dernier, Jean-François Husson et d'autres avaient eu des paroles prémonitoires : autant nous pouvions accepter une hausse modérée, autant il était déraisonnable de fixer à l'avance une trajectoire pluriannuelle d'augmentation de la TICPE, et ce pour deux raisons.

Premier motif, cette trajectoire risquait – c'est malheureusement ce qui s'est produit – d'être déconnectée des cours de l'énergie puisque nous avons fixé jusqu'en 2022 une augmentation pluriannuelle sans avoir idée de l'évolution du marché.

Le deuxième motif qui nous avait conduits à refuser cette trajectoire pluriannuelle était l'absence ou la faiblesse des mesures d'accompagnement. Nous pouvons tous convenir que le prix de l'énergie doit évoluer et que la composante carbone est essentielle. En revanche, il est tout à fait évident – les événements le démontrent malheureusement de manière quelque peu violente – qu'il n'est pas possible de changer à l'échelle d'un projet de loi de finances un comportement qui, par ailleurs, a été encouragé pendant des années. Prenons le gazole, par exemple : l'État, de fait, l'a encouragé à travers un différentiel de taxes.

Vouloir changer à l'échelle d'un projet de loi de finances ou sur quelques années un certain nombre de comportements sans mesures d'accompagnement nous paraît donc tout à fait déraisonnable. Aujourd'hui, je le redis, la fiscalité à travers la TICPE est plus souvent une fiscalité de rendement qu'une véritable fiscalité associée à la transition énergétique. Quand on regarde les dépenses, on voit qu'elles sont plutôt en baisse : TVA à 5,5 %, crédit d'impôt transition énergétique, ou CITE, etc.

Bref, cet amendement s'inscrit dans le droit fil de la position adoptée l'an dernier par le Sénat. Restons-en au tarif de 2018 et n'entérinons pas une nouvelle hausse de la fiscalité de l'énergie sans mesures d'accompagnement supplémentaires.

Encore une fois, il s'agit d'un amendement portant article additionnel puisqu'il n'y a pas dans le projet de loi de finances pour 2019 – c'est paradoxal – de disposition sur la TICPE. Ce qui fait débat, c'est l'application de ce qui avait été voté au titre l'article 9 du projet de loi de finances l'année dernière et que le Sénat, dans sa très grande sagesse et avec beaucoup de clairvoyance, avait refusé pour l'avenir.

Mme la présidente. L'amendement n° I-478 rectifié, présenté par MM. Bocquet, Savoldelli et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 18 duodécies

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le tableau constituant le second alinéa du 1° du 1 de l'article 265 du code des douanes est ainsi modifié :

1° Les quinzième à dix-septième lignes sont ainsi rédigées :

«

— — — supercarburant d'une teneur en plomb n'excédant pas 0,005 g/ litre, autre que le supercarburant correspondant à l'indice d'identification n° 11 bis, contenant jusqu'à 5 % volume/ volume d'éthanol, 22 % volume/ volume d'éthers contenant 5 atomes de carbone ou plus, par molécule et d'une teneur en oxygène maximale de 2,7 % en masse d'oxygène ;	11	Hectolitre	68,29	62,07	59,40	59,40	59,40
— — — supercarburant d'une teneur en plomb n'excédant pas 0,005 g/ litre, contenant un additif spécifique améliorant les caractéristiques antirécession de soupape, à base de potassium, ou tout autre additif reconnu de qualité équivalente dans un autre État membre de l'Union européenne ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ;	11 bis	Hectolitre	71,56	64,52	59,40	59,40	59,40
— — — supercarburant d'une teneur en plomb n'excédant pas 0,005 g/ litre, autre que les supercarburants correspondant aux indices d'identification 11 et 11 bis, et contenant jusqu'à 10 % volume/ volume d'éthanol, 22 % volume/ volume d'éthers contenant 5 atomes de carbone, ou plus, par molécule et d'une teneur en oxygène maximale de 3,7 % en masse/ masse d'oxygène ;	11 ter	Hectolitre	66,29	60,57	59,40	59,40	59,40

» ;

2° Les trente-quatrième à cinquantième lignes sont ainsi rédigées :

«

— autres ;	22	Hectolitre	59,40	59,40	59,40	59,40	59,40
— gazole B 10 ;	22 bis	Hectolitre	59,40	59,40	59,40	59,40	59,40

».

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Pascal Savoldelli.

M. Pascal Savoldelli. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, cet amendement porte sur la question de la taxation de la consommation énergétique.

Comme l'un des reproches principaux formulé à l'encontre de cette taxation est de donner un avantage comparatif au gazole, qui a d'ailleurs mené nombre de nos compatriotes à s'équiper en véhicule à traction diesel, la démarche mise en œuvre depuis plusieurs années a été de mettre en place une forme de « convergence » entre la taxation du gazole et celle des autres carburants.

Sauf que, derrière les vertueux principes environnementaux affichés, figurait en arrière-plan la volonté de conduire une profonde transformation de notre fiscalité comme de nos prélèvements sociaux, éloignant toujours plus ceux-ci de la sphère de la production pour investir celle de la consommation et du revenu.

Nous avons même cette année des collègues qui entendent promouvoir une forme de TVA sociale. Or je vous rappelle qu'une TVA accrue de deux points ajouterait immédiatement 1,20 euro à 1,40 euro par hectolitre à la TICPE. Voilà une bonne idée !

La TICPE devrait rapporter, en 2019, 37,7 milliards d'euros, dont 17 milliards iront dans les caisses de l'État, alors que l'impôt sur les sociétés va dégager 31,5 milliards d'euros. Nous sommes là à un moment clé de notre débat : avons-nous envie d'une société où la TICPE rapporte plus que l'impôt sur les sociétés ? On marche sur la tête !

Voilà pourquoi nous proposons, à travers notre amendement, de procéder à un alignement à la baisse des taxes sur les carburants. Il nous semble nécessaire de marquer un coup d'arrêt, dans un premier temps, dans la progression de ces taxes et de procéder ensuite à l'inscription d'une tendance baissière.

Vous pouvez préférer à notre amendement celui qui est présenté par la commission, mais il est plus que temps que nous nous posions les vraies questions ! L'écologie et la protection de l'environnement n'appellent pas une multiplication des bricolages ni des réponses fiscal-fiscales dont le produit finirait détourné de l'objet affiché. Elles appellent, au

contraire, des choix politiques forts, déterminés, revenant par exemple sur la programmation des fermetures de lignes de train, sur le développement des transports collectifs, dans le respect des principes de service public – loi du contenu de la loi Macron comme de l'avant-projet de la loi d'orientation des mobilités.

Pour finir, il n'y a pas que les gilets jaunes. Il y a aussi ceux qui ne peuvent pas manifester et qui sont dans un tel isolement qu'ils ne peuvent pas crier leur angoisse.

Nous apprenons que les banques engagent des milliards pour soutenir Total et les énergies fossiles, ne laissant qu'une part infime de leurs capacités de financement au secteur des énergies renouvelables. La formule n'est peut-être pas nouvelle, mais je trouve que c'est un véritable scandale !

Mme la présidente. Les trois amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° I-198 rectifié *bis* est présenté par M. Menonville, Mme N. Delattre, MM. Artano, A. Bertrand, Collin, Corbisez et Gabouty, Mme Guillotin, M. Guérini, Mme Laborde et M. Roux.

L'amendement n° I-249 rectifié *bis* est présenté par MM. Détraigne, Marseille, Henno, Laugier, Le Nay, Moga et Kern, Mme Billon, M. Luche, Mmes Goy-Chavent, Férat, C. Fournier, de la Provôté, Guidez, Morin-Desailly et Doineau et M. L. Hervé.

L'amendement n° I-289 rectifié *bis* est présenté par M. Cuypers, Mme Primas, M. Bizet, Mmes Chain-Larché et Thomas, M. Pointereau, Mme Lavarde, MM. Calvet et Cardoux, Mme Bories, MM. Schmitz, Buffet et Savary, Mme Puissat, M. Brisson, Mmes M. Mercier et L. Darcos, MM. Lefèvre et Meurant, Mmes Gruny et Dumas, M. Poniatowski, Mme Morhet-Richaud, MM. Revet, de Nicolaÿ, Mayet, Vogel, Pierre et Magras, Mmes Lherbier et A. M. Bertrand, M. B. Fournier, Mme Canayer, MM. Reichardt et Saury, Mme Delmont-Koropoulis, MM. Longuet, Priou et Gilles et Mmes Chauvin et Deromedi.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 18 duodecies

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après la trente-quatrième ligne du tableau constituant le second alinéa du 1° du 1 de l'article 265 du code des douanes, est insérée une ligne ainsi rédigée :

«

— fioul domestique contenant 10 % d'EMAG	21 bis	Hectolitre		13,38	16,14	18,89	21,65
--	--------	------------	--	-------	-------	-------	-------

».

II. – Le présent article entre en vigueur dès l'achèvement des formalités nécessaires à la commercialisation de ce fioul domestique.

III. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à Mme Nathalie Delattre, pour présenter l'amendement n° I-198 rectifié *bis*.

Mme Nathalie Delattre. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, l'objet de cet amendement est d'instaurer une fiscalité adaptée pour le fioul domestique contenant 10 % d'ester méthylique d'acide gras, dit « F10 ».

L'amendement tend à créer une nouvelle ligne fiscale à l'article 265 du code des douanes dédiée au F10 – indice 21 *bis* –, et de lui appliquer une taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, ou TICPE, diminuée de 5 centimes d'euro par litre par rapport à celle qui est appliquée au fioul standard.

En dotant le F10 d'une fiscalité adaptée, cette mesure est cohérente avec la stratégie du Gouvernement, pour au moins trois raisons.

Premièrement, elle facilitera la transition énergétique et écologique du secteur du chauffage, en droite ligne avec les objectifs gouvernementaux puisque le F10 contribuera à réduire les émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques.

Deuxièmement, elle permettra d'atteindre un double objectif parfaitement cohérent avec l'ambition gouvernementale d'une neutralité carbone à l'horizon de 2050. En effet, en soutenant une incorporation plus grande des esters méthyliques d'acide gras, ou EMAG, cette mesure permettra d'offrir aux consommateurs – le plus souvent confrontés à des problématiques de précarité énergétique – des alternatives crédibles et financièrement accessibles au fioul domestique 100 % fossile. Elle permettra également d'amorcer graduellement les évolutions nécessaires dans la perspective de sortie progressive du fioul d'origine fossile.

Troisièmement, le F10 est un nouveau type de fioul ayant vocation à anticiper la réduction de la teneur en soufre dans le fioul, avec le passage de 1 000 ppm – parties par million – à une obligation de 50 ppm prévue en France à l'horizon de 2024.

Je vous remercie donc de bien vouloir soutenir cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Le Nay, pour présenter l'amendement n° I-249 rectifié *bis*.

M. Jacques Le Nay. Cet amendement est défendu.

«

– fioul domestique contenant 30 % d'EMAG	21 <i>ter</i>	Hectolitre	-	2,1	2,4	2,7	3,0
--	---------------	------------	---	-----	-----	-----	-----

».

II. – Le présent article entre en vigueur dès l'achèvement des formalités nécessaires à la commercialisation de ce fioul domestique.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Cuypers, pour présenter l'amendement n° I-289 rectifié *bis*.

M. Pierre Cuypers. Mes arguments rejoignent ceux qui viennent d'être développés par Mme Delattre. J'appuie totalement cette demande. Voilà en effet un nouveau produit qui permettra de résoudre les problèmes environnementaux liés à l'utilisation du fioul domestique.

Cette fiscalité adaptée facilitera la transition énergétique et écologique du secteur du chauffage, en droite ligne avec les objectifs du Gouvernement, puisque le F10 contribuera à réduire les émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques. Ne nous privons pas de cette opportunité!

Le F10 est un nouveau produit qui permet de développer et d'atteindre de nouvelles stratégies pour les énergies nouvelles de demain.

Le F10 est un nouveau type de fioul ayant vocation à anticiper la réduction de la teneur en soufre dans le fioul. Utilisons-le!

Il importe, pour l'avenir de notre pays, que nous votions massivement cet amendement.

Mme la présidente. Les trois amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° I-199 rectifié *bis* est présenté par M. Menonville, Mme N. Delattre, MM. Artano, A. Bertrand, Collin, Corbisez, Gabouty et Guérini, Mmes Guillotin et Laborde et M. Roux.

L'amendement n° I-250 rectifié *bis* est présenté par MM. Détraigne, Marseille, Henno, Laugier, Le Nay, Moga et Kern, Mme Billon, M. Luche, Mmes Goy-Chavent, Férat, C. Fournier, de la Provôté, Guidez, Morin-Desailly et Doineau et M. L. Hervé.

L'amendement n° I-301 rectifié *bis* est présenté par M. Cuypers, Mme Primas, M. Bizet, Mmes Chain-Larché et Thomas, M. Pointereau, Mme Lavarde, MM. Calvet et Cardoux, Mme Bories, MM. Schmitz, Buffet et Savary, Mme Puissat, M. Brisson, Mmes M. Mercier et L. Darcos, MM. Lefèvre et Meurant, Mmes Gruny et Dumas, M. Poniatowski, Mme Morhet-Richaud, MM. Revet, de Nicolaÿ, Mayet, Vogel, Pierre et Magras, Mmes Lherbier et A. M. Bertrand, M. B. Fournier, Mme Canayer, MM. Reichardt et Saury, Mme Delmont-Koropoulis, MM. Longuet, Priou et Gilles et Mme Chauvin.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 18 *duodecies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après la trente-quatrième ligne du tableau constituant le second alinéa du 1° du 1 de l'article 265 du code des douanes, est insérée une ligne ainsi rédigée :

III. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Jean-Yves Roux, pour présenter l'amendement n° I-199 rectifié *bis*.

M. Jean-Yves Roux. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, proche du précédent, cet amendement prévoit une fiscalité adaptée pour le fioul domestique contenant 30 % d'ester méthylique d'acides gras, ou EMAG, dit « F30 ».

Il tend à créer une nouvelle ligne fiscale à l'article 265 du code des douanes pour le F30 – indice 21 *ter* – et de lui appliquer un taux réduit de TICPE.

En dotant le F30 d'une fiscalité adaptée, cette mesure est cohérente avec la stratégie du Gouvernement, pour au moins trois raisons.

Premièrement, elle facilitera la transition énergétique et écologique du secteur du chauffage, en droite ligne avec les objectifs gouvernementaux, puisque le F30 contribuera à réduire les émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques. Plus généralement, cette mesure s'inscrit dans une perspective plus large de réduction de la consommation de fioul domestique.

Deuxièmement, elle permettra d'atteindre un double objectif parfaitement cohérent avec l'ambition gouvernementale d'une neutralité carbone à l'horizon 2050. En effet, elle permettra notamment d'offrir aux consommateurs, le plus souvent confrontés à des problèmes de précarité énergétique, des alternatives crédibles et financièrement accessibles au fioul domestique 100 % fossile, ainsi que d'amorcer progressivement les évolutions nécessaires dans la perspective d'une sortie du fioul d'origine fossile à l'horizon 2050.

Troisièmement, le F30 est un nouveau type de fioul ayant vocation à anticiper la réduction de la teneur en soufre dans le fioul, avec le passage de 1 000 ppm à une obligation de 50 ppm prévue en France à l'horizon 2024.

«

... gazole B 10	22 <i>bis</i>	Hectolitre	57,40	62,76	68,12	73,47	76,23
-----------------	---------------	------------	-------	-------	-------	-------	-------

».

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Pierre Cuypers.

M. Pierre Cuypers. Cet amendement est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° I-195 rectifié *bis* est présenté par M. Menonville, Mme N. Delattre, MM. Artano, A. Bertrand, Collin, Corbisez, Gabouty et Guérini, Mmes Guillotin, Jouve et Laborde et M. Roux.

L'amendement n° I-246 rectifié *bis* est présenté par MM. Détraigne, Marseille, Henno, Laugier, Le Nay, Moga et Kern, Mme Billon, M. Luche, Mmes Goy-Chavent, Férat, C. Fournier, de la Provôté, Perrot, Morin-Desailly et Doineau et M. L. Hervé.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 18 *duodecies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Le Nay, pour présenter l'amendement n° I-250 rectifié *bis*.

M. Jacques Le Nay. Cet amendement est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Cuypers, pour présenter l'amendement n° I-301 rectifié *bis*.

M. Pierre Cuypers. Cet amendement concerne le B10. À l'égal de l'E10, nous demandons que l'éthanol qui est incorporé dans l'essence soit soumis à la fiscalité des énergies renouvelables, et non à celle du produit auquel il s'ajoute, c'est-à-dire le gazole.

Cette mesure s'inscrit dans la volonté du Gouvernement d'accompagner la transition énergétique.

C'est un moyen non négligeable, qu'il faut également mettre en œuvre.

Mme la présidente. L'amendement n° I-287 rectifié *bis*, présenté par M. Cuypers, Mme Primas, M. Bizet, Mmes Chain-Larché et Thomas, M. Pointereau, Mme Lavarde, MM. Calvet et Cardoux, Mme Bories, MM. Schmitz, Buffet et Savary, Mme Puissat, M. Brisson, Mmes M. Mercier et L. Darcos, MM. Lefèvre et Meurant, Mmes Gruny et Dumas, M. Poniatowski, Mme Morhet-Richaud, MM. Revet, de Nicolaj, Mayet, Vogel, Pierre et Magras, Mmes Lherbier et A.M. Bertrand, M. B. Fournier, Mme Canayer, MM. Reichardt et Saury, Mme Delmont-Koropoulis, MM. Longuet, Priou et Gilles et Mmes Chauvin et Deromedi, est ainsi libellé :

Après l'article 18 *duodecies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – La trente-cinquième ligne du tableau constituant le second alinéa du 1° du 1 de l'article 265 du code des douanes est ainsi rédigée :

I. – La trente-cinquième ligne du tableau constituant le second alinéa du 1° du 1 de l'article 265 du code des douanes est ainsi modifiée :

1° À la quatrième colonne, le nombre : « 59,40 » est remplacé par le nombre : « 57,40 » ;

2° À la cinquième colonne, le nombre : « 64,76 » est remplacé par le nombre : « 62,76 » ;

3° À la sixième colonne, le nombre : « 70,12 » est remplacé par le nombre : « 68,12 » ;

4° À la septième colonne, le nombre : « 75,47 » est remplacé par le nombre : « 73,47 » ;

5° À la dernière colonne, le nombre : « 78,23 » est remplacé par le nombre : « 76,23 ».

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à Mme Nathalie Delattre, pour présenter l'amendement n° I-195 rectifié *bis*.

Mme Nathalie Delattre. Cet amendement a pour objet d'appliquer au carburant B10 une TICPE diminuée de 2 centimes d'euro par litre par rapport à celle qui est appliquée au gazole standard, dit « B7 ».

Autorisé depuis juin 2018, le B10 est un carburant contenant jusqu'à 10 % de biodiesel produit à partir de colza. Sa distribution, encore progressive, a démarré en France dès le mois suivant dans plusieurs stations-service. Elle reste conditionnée, jusqu'en 2025, à la distribution, dans la même station-service, du carburant B7.

Cet amendement est cohérent avec la stratégie gouvernementale, pour au moins trois raisons.

En premier lieu, le développement du B10 participera pleinement à la transition énergétique, puisqu'il comporte une proportion accrue de biocarburants – à hauteur de 10 %. Il contribuera ainsi à la décarbonation du secteur des transports, qui restera encore largement dépendant des énergies fossiles dans les quinze prochaines années, conformément au scénario énergie-climat 2035–2050 de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, l'ADEME.

En deuxième lieu, la mesure vise à mettre en place une fiscalité incitative, qui permettra d'accompagner l'ensemble des Français dans la transition énergétique, tout en préservant leur pouvoir d'achat, dans un contexte où la hausse de la fiscalité sur les carburants pèse de plus en plus lourd dans le budget des ménages et provoque la colère des automobilistes, comme l'ont montré les importantes mobilisations de ces dernières semaines.

En troisième lieu, ce dispositif participera à l'ambition affichée d'une fiscalité lisible, cohérente et non discriminatoire, puisqu'il permettra d'instaurer une égalité de traitement entre les filières essence et gazole.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Le Nay, pour présenter l'amendement n° I-246 rectifié *bis*.

M. Jacques Le Nay. Avec cet amendement, il est proposé d'appliquer au carburant B10 une taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques diminuée de 2 centimes d'euro par litre par rapport à celle qui est appliquée au gazole standard, dit « B7 ».

Le B10 est un carburant autorisé depuis juin 2018, qui contient jusqu'à 10 % de biodiesel produit à partir de colza. Sa distribution, encore progressive, a démarré en France dès le mois suivant dans plusieurs stations-service. Elle reste conditionnée à la distribution, dans la même station-service, du carburant B7 jusqu'en 2025.

Cet amendement est cohérent avec la stratégie que prône actuellement le Gouvernement

En outre, la mesure proposée vise à mettre en place une fiscalité incitative permettant d'accompagner l'ensemble des Français dans la transition énergétique, tout en préservant leur pouvoir d'achat, dans un contexte où la hausse de la fiscalité sur les carburants pèse de plus en plus lourd dans le budget des ménages.

Mme la présidente. L'amendement n° I-1024 rectifié, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'article 18 *duodecies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code des douanes est ainsi modifié :

1° L'article 265 est ainsi modifié :

a) La trente-sixième ligne du tableau constituant le second alinéa du 1° du 1 est supprimée ;

b) Le premier alinéa du 3 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Les remboursements, majorations et réfections de taxe prévues par le présent titre s'appliquent à ces produits dans les mêmes conditions qu'au carburant équivalent ou au carburant auquel ils sont incorporés. » ;

2° À la troisième colonne de la seconde ligne du tableau du second alinéa de l'article 265 *quinquies*, les mots : « 11 et 11 *bis* » sont remplacés par les mots : « 11, 11 *bis* et 11 *ter* » ;

3° Au premier alinéa de l'article 265 *sexies*, les mots : « au supercarburant repris à l'indice d'identification 11 » sont remplacés par les mots : « aux supercarburants repris aux indices d'identification 11 et 11 *ter* ».

II. – Le I s'applique aux carburants pour lesquels la taxe devient exigible à compter du 1^{er} octobre 2019.

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État. Le présent amendement a pour objet de corriger une incohérence concernant le tarif de la TICPE applicable aux carburants équivalents au gazole ou à l'essence, qui ne sont pas concernés par les mesures de modulations locales ou de remboursements sectoriels.

Tel est, par exemple, le cas du carburant B10, exclu du remboursement routier, du carburant B30, exclu du remboursement ferroviaire mis en place à l'article 19, ou encore du carburant E10, exclu du remboursement taxis.

Ainsi, cet amendement prévoit que tous les carburants taxés comme le gazole ou l'essence, conformément au principe d'équivalence, c'est-à-dire à l'exclusion de ceux qui bénéficient d'un tarif spécifique, comme l'E85, de l'ED95 ou le B100, relèvent des dispositifs de remboursements ou de modulations locales.

Cet amendement va dans le même sens que les trois amendements qui ont été présentés à l'instant. Nous considérons toutefois qu'il est peut-être plus opérant techniquement, ce qui m'amènera, tout à l'heure, à solliciter leur retrait.

Mme la présidente. L'amendement n° I-252 rectifié *bis*, présenté par MM. Genest, Darnaud et Rapin, Mme Bories, M. Bonhomme, Mme Noël, MM. Babary, D. Laurent, Priou et Cuyppers, Mme Deromedi, MM. Revet, Sido et Pellevat, Mme Morhet-Richaud et M. Meurant, est ainsi libellé :

Après l'article 18 *duodecies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après la quarante-deuxième ligne du tableau constituant le second alinéa du 1° du 1 de l'article 265 du code des douanes, sont insérées deux lignes ainsi rédigées :

«

Biopropane destiné à être utilisé comme carburant	100 kg nets	4,18	4,86	5,55	6,23
---	-------------	------	------	------	------

Biopropane destiné à être utilisé pour d'autres usages que comme carburant	100 kg nets	2,91	4,38	5,83	7,29
--	-------------	------	------	------	------

».

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à Mme Jacky Deromedi.

Mme Jacky Deromedi. Cet amendement est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° I-963 rectifié, présenté par MM. Mézard, Collin, Gabouty, Requier, Arnell, Artano et A. Bertrand, Mme M. Carrère, MM. Castelli et Corbisez, Mme N. Delattre, MM. Gold et Guérini, Mmes Guillotin, Jouve et Laborde et MM. Léonhardt, Roux, Vall et Menonville, est ainsi libellé :

Après l'article 18 *duodecies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – À la cinquante-septième ligne de la dernière colonne du tableau du 1° du 1 de l'article 265 du code des douanes, les mots : « Taxe intérieure de consommation applicable aux produits mentionnés aux indices 36 et 36 *bis*, selon qu'ils sont ou non utilisés sous condition d'emploi » sont remplacés par le chiffre : « 0 ».

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Jean-Claude Requier.

M. Jean-Claude Requier. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, cet amendement, déposé par mon collègue et ancien ministre Jacques Mézard, vise à exempter le biométhane injecté dans le réseau de gaz naturel de taxe intérieure sur la consommation de gaz naturel, la TICGN. Cette taxe est, en effet, basée sur le contenu carbone du gaz naturel, alors que le biométhane est un gaz vert produit à partir de déchets.

Le montant de la TICPE appliquée au gaz naturel pour véhicules, le GNV, est aussi calculé à 100 % sur le contenu carbone de ce carburant. Cette taxe s'applique cependant de manière indifférenciée sur le GNV et le biométhane carburant, ou bioGNV.

La valorisation du biométhane en carburant par l'utilisation du bioGNV est considérée par l'ADEME comme la plus vertueuse sur le plan environnemental. En l'état, elle deviendrait la plus taxée.

Le présent amendement tend donc à prendre en compte le caractère renouvelable du bioGNV dans le taux de TICPE qui lui est appliqué.

Sur le plan fiscal, il est en effet possible de distinguer le bioGNV, même mélangé à du GNV, en s'appuyant sur le système des garanties d'origine. Le registre des garanties d'origine mentionné à l'article L. 446-3 du code de l'énergie permet, en effet, d'assurer la traçabilité du biométhane, donc d'associer, d'un côté, les quantités injectées sur les réseaux et, de l'autre, les quantités consommées sur ces

mêmes réseaux. Il permet ainsi de distinguer comptablement le gaz renouvelable mis à consommation du gaz naturel, et donc de différencier les taux de TICPE du GNV et du bioGNV sans alourdir les démarches administratives associées.

Mme la présidente. Les trois amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° I-554 est présenté par MM. Capus et Malhuret.

L'amendement n° I-613 rectifié *ter* est présenté par MM. Delcros, Kern, Mizzon, Louault, Lafon et Le Nay, Mme Loiser, MM. Vanlerenberghe, D. Dubois, Henno, Détraigne et Moga, Mmes Guidez, de la Provôté et Doineau, M. L. Hervé et Mmes Billon et C. Fournier.

L'amendement n° I-830 rectifié est présenté par M. Canevet.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 18 *duodecies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La première colonne de la cinquante-septième ligne du tableau constituant le second alinéa du 1° du 1 de l'article 265 du code des douanes est complétée par les mots : « autres que le biogaz mentionné au code NC 2711-29 ».

La parole est à M. Emmanuel Capus, pour présenter l'amendement n° I-554.

M. Emmanuel Capus. Il s'agit d'un amendement de sécurisation et de clarification juridique, qui concerne le biogaz.

Vous savez que le biogaz, qui est utilisé en cogénération, est exclu du champ d'application de la TICPE. Pourtant, l'article 265 du code des douanes pourrait être interprété dans un sens contraire.

Le présent amendement vise donc à clarifier la rédaction de cet article, afin de préciser de manière claire et nette que le biogaz est bien exclu de la TICPE.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Le Nay, pour présenter l'amendement n° I-613 rectifié *ter*.

M. Jacques Le Nay. Le biogaz utilisé en cogénération est exclu du champ d'application de la TICPE. Pourtant, la rédaction actuelle de l'article 265 du code des douanes pourrait être interprétée dans un sens contraire.

Le présent amendement vise donc à en clarifier la rédaction, afin d'inscrire de façon claire et précise dans la loi l'exonération de TICPE voulue par le législateur, en complétant l'indice 38 *bis* de la même manière que l'indice 39.

Mme la présidente. L'amendement n° I-830 rectifié n'est pas soutenu.

L'amendement n° I-604 rectifié *quater*, présenté par MM. Courteau, J. Bigot, Kanner, Cabanel, Bérít-Débat, Tourenne, Vaugrenard, Montaugé, Dagbert et Roger, Mme Blondin, M. Jacquin, Mme Grelet-Certenais, MM. Fichet et Daunis, Mme Monier, MM. Daudigny, Tissot et Duran, Mme G. Jourda, M. P. Joly et Mme Préville, est ainsi libellé :

Après l'article 18 *duodecies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – La trajectoire de la valeur de la tonne carbone est révisée à la baisse comme suit : 47,5 € en 2019 et 100 € en 2030. En conséquence, la composante carbone intégrée aux tarifs des taxes intérieures sur la consommation des produits énergétiques inscrites au tableau constituant le second alinéa du 1° du 1 de l'article 265 du code des douanes est révisée en fonction de la nouvelle trajectoire de la valeur de la tonne carbone ainsi fixée.

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Roland Courteau.

M. Roland Courteau. À travers cet amendement, nous proposons que la trajectoire carbone qui a été fixée en juillet 2017 soit revue à la baisse. En effet, cette trajectoire a été fortement rehaussée par le Gouvernement par rapport à la trajectoire initialement définie par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte de 2015.

La hausse moyenne fixée par le Gouvernement est d'environ 10 euros par an, si bien que la valeur de la tonne carbone pourrait atteindre 160 euros en 2030, contre 100 euros pour la trajectoire initiale !

Nous proposons donc de réviser la trajectoire actuelle à la baisse sur le court terme, pour tenir compte des probables nouvelles hausses du prix du pétrole et laisser le temps aux gouvernements, d'ici à 2030, de mieux répartir les efforts et de repenser les mesures d'accompagnement en faveur des ménages pénalisés.

Si la fiscalité écologique ne doit pas être destinée à fournir des recettes supplémentaires au Gouvernement pour compenser les baisses d'impôts, notamment aux plus aisés, elle doit surtout être un outil nécessaire pour réorienter nos modes de consommation et de production, à condition qu'elle soit juste, donc socialement inclusive. Pour ce faire, elle doit être accompagnée de mesures en faveur des catégories modestes et des ménages pour lesquels la voiture est incontournable pour se rendre au travail ou qui sont captifs des énergies fossiles pour se chauffer.

À cette condition, la taxe carbone sera bien ce qu'elle doit être : un outil incitant chacun à modifier ses comportements, et non un prélèvement supplémentaire sur les classes populaires servant à financer les baisses d'impôts des classes aisées, ce qui pourrait, d'ailleurs, ressembler à la théorie du ruissellement, mais d'un petit ruissellement à l'envers !

M. Rachid Temal. Bravo !

Mme la présidente. Les quatre amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° I-255 rectifié *ter* est présenté par MM. Adnot, de Nicolaj, Revet et Lefèvre.

L'amendement n° I-290 rectifié *ter* est présenté par M. Cuypers, Mme Primas, M. Bizet, Mmes Chain-Larché et Thomas, M. Pointereau, Mme Lavarde, MM. Calvet et Cardoux, Mme Bories, MM. Schmitz, Buffet et Savary, Mme Puissat, M. Brisson, Mmes M. Mercier et L. Darcos, M. Meurant, Mmes Gruny et Dumas, M. Poniatowski, Mme Morhet-Richaud, MM. Mayet, Vogel, Pierre et Magras, Mmes Lherbier et A.M. Bertrand, M. B. Fournier, Mme Canayer, MM. Reichardt et Saury, Mme Delmont-Koropoulis, MM. Longuet, Priou et Gilles et Mmes Chauvin et Deromedi.

L'amendement n° I-406 rectifié est présenté par MM. J. Bigot, Raynal, Bérit-Débat, Kanner, Éblé, Botrel et Carcenac, Mme Espagnac, MM. Féraud, Jeansannetas, P. Joly, Lalande et Lurel, Mmes Taillé-Polian et Bonnefoy, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte, Jacquin et Madrelle, Mmes Prévile, Tocqueville et Blondin, MM. Cabanel, Courteau et Fichet, Mme G. Jourda, MM. Montaugé, Duran et les membres du groupe socialiste et républicain.

L'amendement n° I-436 rectifié *ter* est présenté par MM. Kern, Détraigne et Luche, Mme Sollogoub, MM. Laugier, Bockel, Canevet, Le Nay et Henno et Mmes de la Provôté, C. Fournier et Billon.

Ces quatre amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 18 *duodécies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le a du 2° du 1 de l'article 265 du code des douanes est rétabli dans la rédaction suivante :

« a) L'élargissement progressif de la composante carbone est assis sur le contenu en carbone fossile des produits assujettis à la taxe intérieure de consommation ; ».

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Antoine Lefèvre, pour présenter l'amendement n° I-255 rectifié *ter*.

M. Antoine Lefèvre. Mise en place par la loi de finances pour 2014, la composante carbone des taxes intérieures de consommation, ou TIC, a pour objet de moduler la fiscalité des produits en fonction des émissions de CO₂. Le taux de la composante carbone a été progressivement augmenté par les lois de finances et suit désormais, en adéquation avec une cible de 100 euros par tonne de CO₂ en 2030 prévue par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte de 2015, une trajectoire d'augmentation accélérée jusqu'en 2022.

Cette trajectoire d'augmentation, confirmée par le projet de loi de finances pour 2019, est fondamentale pour rééquilibrer la compétitivité des énergies renouvelables.

L'article 1^{er} de la loi du 17 août 2015 de transition énergétique, sur laquelle s'appuie l'augmentation de la composante carbone des TIC, prévoit l'« élargissement progressif de la part carbone, assise sur le contenu en carbone fossile, dans les taxes intérieures de consommation sur les énergies, dans la perspective d'une division par quatre des émissions de gaz à effet de serre, cette augmentation étant compensée, à due concurrence, par un allègement de la fiscalité pesant sur d'autres produits, travaux ou revenus. »

Dans ce contexte, il est proposé d'asseoir la composante carbone des taxes intérieures de consommation sur le seul contenu en carbone fossile des produits énergétiques assujettis, afin d'exclure de la composante carbone les produits et énergies issus de la biomasse.

Inscrire dans la loi de finances le principe selon lequel la composante carbone des taxes intérieures de consommation est assise uniquement sur le contenu en carbone fossile des produits énergétiques assujettis permet de lui donner une valeur normative.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Cuypers, pour présenter l'amendement n° I-290 rectifié *ter*.

M. Pierre Cuypers. La composante carbone des taxes intérieures de consommation a pour objet de moduler la fiscalité des produits en fonction des émissions de CO₂.

Comme cela a été rappelé, l'article 1^{er} de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, sur laquelle s'appuie l'augmentation de la composante carbone des TIC, prévoit l'« élargissement progressif de la part carbone, assise sur le contenu en carbone fossile, dans les taxes intérieures de consommation sur les énergies, dans la perspective d'une division par quatre des émissions de gaz à effet de serre », ce qui n'est pas neutre, « cette augmentation étant compensée, à due concurrence, par un allègement de la fiscalité pesant sur d'autres produits, travaux ou revenus. »

C'est dans ce contexte que nous proposons cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Bigot, pour présenter l'amendement n° I-406 rectifié.

M. Joël Bigot. Cet amendement vise à asseoir la composante carbone des taxes intérieures de consommation sur le seul contenu en carbone fossile des produits énergétiques assujettis, afin d'exclure de la composante carbone les produits et énergies issus de la biomasse.

Cette modification semble logique, car c'est l'exploitation de ressources fossiles carbonées qui engendre des excès de dioxyde carbone.

Il est donc nécessaire de distinguer les deux origines de carbone et d'exempter le contenu en dioxyde de carbone des produits issus de la biomasse de l'augmentation de la contribution climat-énergie.

Le vote de cet amendement donnerait également un signal positif au secteur des énergies renouvelables.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Le Nay, pour présenter l'amendement n° I-436 rectifié *ter*.

M. Jacques Le Nay. Mise en place par la loi de finances pour 2014, la composante carbone des taxes intérieures de consommation a pour objet de moduler la fiscalité des produits en fonction des émissions de CO₂. Le taux de la composante carbone a été progressivement augmenté par les lois de finances et suit désormais, en adéquation avec une cible de 100 euros par tonne de CO₂ en 2030 prévue par la loi de transition énergétique de 2015, une trajectoire d'augmentation accélérée jusqu'en 2022.

Cette trajectoire d'augmentation, confirmée par le projet de loi de finances pour 2019, est fondamentale pour rééquilibrer la compétitivité des énergies renouvelables.

Dans ce contexte, il est proposé d'asseoir la composante carbone des taxes intérieures de consommation sur le seul contenu en carbone fossile des produits énergétiques assujettis, afin d'exclure de la composante carbone les produits et énergies issus de la biomasse.

Inscrire dans la loi de finances le principe selon lequel la composante carbone des taxes intérieures de consommation est assise uniquement sur le contenu en carbone fossile des produits énergétiques assujettis permet de lui donner une valeur normative.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° I-120 rectifié *bis* est présenté par Mme Férat, M. Détraigne, Mme Billon, MM. Kern et Henno, Mme Joissains, M. Cigolotti, Mmes Doineau, Gatel et Goy-Chavent, M. Le Nay, Mme Perrot, M. Moga et Mme Morin-Desailly.

L'amendement n° I-928 rectifié *bis* est présenté par M. D. Dubois.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 18 *duodecies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Le code des douanes est ainsi modifié :

1° Le 1 de l'article 265 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le contenu en dioxyde de carbone des produits énergétiques issus de la biomasse est considéré comme nul pour toute évolution de la taxe intérieure de consommation basée sur un contenu en dioxyde de carbone. » ;

2° Le 1 de l'article 266 *quinquies* est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le contenu en dioxyde de carbone des gaz issus de la biomasse est considéré comme nul pour toute évolution de la taxe intérieure de consommation basée sur un contenu en dioxyde de carbone. »

II. - La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Jacques Le Nay, pour présenter l'amendement n° I-120 rectifié *bis*.

M. Jacques Le Nay. Cet amendement est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° I-928 rectifié *bis* n'est pas soutenu.

L'amendement n° I-703 rectifié *bis*, présenté par MM. Bérit-Débat et J. Bigot, Mmes Tocqueville et Bonnefoy, MM. Daudigny et Madrelle, Mme Féret, MM. Todeschini, Lalande et Kerrouche, Mme Taillé-Polian, MM. P. Joly, Antiste et Lozach, Mme Jasmin, MM. Daunis et Boutant et Mmes G. Jourda, Conway-Mouret et Espagnac, est ainsi libellé :

Après l'article 18 *duodecies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Le 1 de l'article 266 *quinquies* du code des douanes est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le contenu en dioxyde de carbone des gaz issus de la biomasse est considéré comme nul pour toute évolution de la taxe intérieure de consommation basée sur un contenu en dioxyde de carbone. »

II. - La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Joël Bigot.

M. Joël Bigot. Cet amendement est défendu, madame la présidente.

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

M. Albéric de Montgolfier, *rapporteur général de la commission des finances*. Le nombre d'amendements relatifs aux tarifs de TICPE – 26 – montre l'intérêt du sujet. Il est évidemment à la hauteur de la préoccupation de nos concitoyens.

Si certains de ces amendements sont compatibles entre eux, d'autres ne le sont pas, puisque certains modifient tel ou tel tarif, quand d'autres gèlent ces tarifs ou les augmentent progressivement.

Bien évidemment, il est quelque peu difficile de se rendre compte de l'impact réel que pourrait avoir le vote de chacun de ces amendements, certains modifiant la législation très à la marge.

À cet égard, nous solliciterons l'avis du Gouvernement sur un certain nombre d'amendements très techniques. Je pense notamment aux amendements identiques n^{os} I-554 et I-613 rectifié *ter*.

Je précise, d'ailleurs, que l'amendement du Gouvernement ne pose pas de difficulté, parce qu'il est technique.

De manière plus générale, il est bien sûr extrêmement difficile de mesurer l'incidence réelle sur la consommation et sur le pouvoir d'achat de l'adoption d'un amendement qui prévoit tel ou tel tarif d'ici à trois ans.

Dans ces conditions, mes chers collègues, je vous propose, au nom de la commission des finances, que nous en restions à un dispositif simple, compréhensible et, surtout, dans le droit fil de ce que nous avons voté l'année dernière. Je rappelle que ce nous avons alors estimé, de manière sans doute un peu prémonitoire, qu'il n'était pas possible d'entériner une hausse de TICPE jusqu'en 2022 qui, d'une part, serait déconnectée des tarifs de l'énergie – nous avons vu l'ampleur qu'a pris ce débat lorsque le cours du pétrole est remonté – et, d'autre part, ne s'accompagnerait pas d'une véritable politique de transition énergétique. Force est de reconnaître que celle-ci n'est pas au rendez-vous aujourd'hui.

J'en veux d'ailleurs pour preuve que le Président de la République s'apprête à annoncer une nouvelle mesure demain matin et que l'on voit apparaître, au fur et à mesure du débat, des amendements qui tendent à détricoter peu à peu la position initiale du Gouvernement – nous aurons l'occasion d'en examiner tout à l'heure au sujet du gazole non routier. Nous voyons des trous se former dans le gruyère. Je pense, par exemple, aux exceptions pour les ports ou encore pour le transport frigorifique.

Le débat n'est évidemment pas épuisé. Quoi qu'il en soit, les mesures de transition énergétique ne sont pas à la hauteur.

Il m'est assez difficile d'exprimer, en une minute, la position détaillée de la commission sur 26 amendements. Il me faudrait 26 minutes ! Or le chronomètre m'indique qu'il ne me reste plus que 16 secondes.

Dès lors, mes chers collègues, je vous propose de vous rallier à l'amendement n^o I-166 de la commission des finances. Cet amendement est simple et lisible par nos concitoyens. Il vise à en rester aux tarifs de 2018, conformément à la position adoptée par le Sénat l'an dernier. Cette solution a le mérite d'être claire et d'éviter de se fonder sur des hypothèses quelque peu hasardeuses concernant notamment l'évolution pluriannuelle des taxes.

Il me semble que nos compatriotes attendent aujourd'hui que le Sénat réitère la position qu'il a défendue l'année dernière, de manière sans un peu prémonitoire – l'actualité nous donne malheureusement raison aujourd'hui.

En conséquence, je sollicite le retrait des différents amendements.

Je tiens cependant à préciser que si l'amendement n^o I-1024 rectifié du Gouvernement ne pose pas de difficulté de principe à la commission, il paraît simplement incompatible avec l'amendement n^o I-166.

Au reste, je souhaite entendre l'avis du Gouvernement sur les amendements n^{os} I-554 et I-613 rectifié *ter*, compte tenu de leur caractère très technique.

Pour résumer la position de la commission dans le bref temps qui m'est imparti, cette dernière, eu égard à l'incompatibilité des différents amendements entre eux, a fait le choix d'un débat clair. Elle propose que le Sénat adopte son amendement n^o I-166, pour lequel elle demande la priorité, et sollicite le retrait des autres amendements. (*Marques d'approbation et applaudissements sur des traversés du groupe Les Républicains et du groupe Union Centriste.*)

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

M. Olivier Dussopt, *secrétaire d'État*. Depuis maintenant plusieurs semaines, le débat sur la trajectoire carbone a lieu ici, à l'Assemblée nationale et, parfois, dans les médias.

Pour ma part, je ne crois pas utile de revenir sur l'intégralité des arguments qui ont pu être échangés sur la priorité donnée par le Gouvernement à la santé publique, qui passe par une décarbonisation du système d'énergie en France, donc par une incitation à diminuer l'usage des carburants fossiles, particulièrement du diesel. Tous ces arguments sont connus et il est peut-être inutile d'y revenir trop longuement à ce stade.

Je veux simplement indiquer, et cela ne surprendra personne, que le Gouvernement est défavorable à l'intégralité des amendements, y compris à celui de la commission.

L'adoption de l'amendement n^o I-166 de la commission fera tomber plusieurs des amendements soumis à l'examen du Sénat. Si les amendements n^{os} I-287 rectifié *bis*, I-195 rectifié *bis* et I-246 rectifié *bis*, qui traitent du carburant B10, n'étaient pas emportés par cette adoption probable, j'en solliciterai le retrait au profit de l'amendement n^o I-1024 rectifié du Gouvernement, qui a un caractère technique, même si M. le rapporteur général a évoqué son incompatibilité avec l'amendement n^o I-166.

Les auteurs des amendements n^{os} I-554 de M. Capus et I-613 rectifié *ter* de M. Delcros soulèvent un vrai problème, notamment sur la question des biogaz, que les services de Bercy et du Gouvernement en général sont en train d'étudier. La rédaction actuelle de ces amendements pose, malgré tout, une véritable difficulté : elle tend à exclure de la TICPE le méthane utilisé comme carburant pour les véhicules.

M. Albéric de Montgolfier, *rapporteur général de la commission des finances*. Peut-être l'amendement pourrait-il être sous-amendé ?

M. Olivier Dussopt, *secrétaire d'État*. Je crains, monsieur le rapporteur général, que le caractère extrêmement technique du sujet ne rende le dépôt d'un sous-amendement difficile. Pour cette raison, le Gouvernement sollicite le retrait des deux amendements. (*M. Jean-François Husson s'exclame.*)

Pour terminer, l'amendement n^o I-963 rectifié de M. Mézard nous paraît extrêmement fragile au regard du droit européen. Par ailleurs, son adoption conduirait à la création d'une nouvelle niche fiscale, ce qui ne correspond pas à la logique que nous poursuivons, raison pour laquelle nous en sollicitons le retrait.

Mme la présidente. Je suis saisie, par la commission, d'une demande de priorité de vote de l'amendement n° I-166.

Je rappelle que, aux termes de l'article 44, alinéa 6, du règlement du Sénat, lorsqu'elle est demandée par la commission saisie au fond, la priorité est de droit, sauf opposition du Gouvernement.

Quel est l'avis du Gouvernement sur cette demande de priorité formulée par la commission ?

M. Olivier Dussopt, *secrétaire d'État*. Favorable, madame la présidente.

Mme la présidente. La priorité est ordonnée.

Avant donc de mettre aux voix l'amendement n° I-166, la parole est à M. Pierre Cuypers, pour explication de vote.

M. Pierre Cuypers. La discussion très brève que nous venons d'avoir me peine terriblement.

Nous avons la capacité, dans ce pays, de proposer des énergies qui vont améliorer les énergies traditionnelles. Nous avons la possibilité, au travers de cette amélioration, de rendre les carburants fossiles vertueux. Nous avons la possibilité de créer de l'emploi et d'améliorer notre compétitivité énergétique. Or nous ne nous en donnons pas les moyens.

Je vais naturellement me rallier à la position de la commission, mais je regrette vivement que nous n'allions pas dans le bon sens et même que nous fassions marche arrière, alors que, au-delà du contexte actuel, la précarité énergétique de nos concitoyens est réelle.

Pourtant, nous apportons de vraies solutions. (*Mmes Sophie Primas, Laure Darcos, Céline Boulay-Espéronnier et Nathalie Delattre, ainsi que M. Jérôme Bascher applaudissent.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Nathalie Goulet, pour explication de vote.

Mme Nathalie Goulet. Nous allons bien évidemment nous rallier nous aussi à la position de M. le rapporteur général.

Je connais les contraintes auxquelles la discussion budgétaire est soumise et les efforts que font les services de la séance.

Toutefois, examiner plus de 10 amendements en discussion commune me semble relever de l'exploit. En l'occurrence, il y en a 26 ! De telles conditions nuisent complètement à l'efficacité de nos débats, qui deviennent très compliqués, et même au travail parlementaire : comment nos collègues qui ont pris la peine de déposer des amendements peuvent-ils obtenir des explications de la part du Gouvernement ?

Examiner plus de cinq ou six amendements en discussion commune est un challenge difficile.

Je pense que les débats seraient plus clairs si l'examen des amendements en discussion commune était organisé de manière plus efficace.

Mme la présidente. La parole est à M. Jérôme Bascher, pour explication de vote.

M. Jérôme Bascher. Je veux en appeler à la sagesse du Sénat.

M. Gérard Longuet. Elle est inépuisable !

M. Jérôme Bascher. L'amendement présenté par M. le rapporteur général est un amendement de sagesse et d'apaisement. Son adoption permettra de calmer le pays et de

répondre assez largement aux demandes de toutes espèces qui s'expriment. Au reste, l'ensemble des amendements proposés par la commission des finances vont dans ce sens.

Il faut de la clarté et de la lisibilité.

Nos compatriotes, dont certains sont très excités, demandent à être considérés. Cet amendement est un amendement de considération et d'écoute à leur égard. Il ne remet pas en cause l'avenir d'une énergie moins carbonée, mais il tempore. Et il est temps de temporer parce nous écoutons. Voilà la sagesse du Sénat ! Elle devrait être plus souvent suivie.

C'est pourquoi je soutiendrai évidemment l'amendement de M. le rapporteur général. (*Mme Céline Boulay-Espéronnier applaudit.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

M. Pascal Savoldelli. Monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, voilà un début de sagesse... Mais je vais vous indiquer la position de notre groupe.

Nous ne voterons pas contre l'amendement, car ce serait complètement incohérent par rapport à ce que nous disons depuis l'ouverture de nos travaux sur le projet de loi de finances. En l'occurrence, il s'agit de donner la possibilité de geler la progression de la fiscalité environnementale, qui touche proportionnellement davantage les plus modestes et les plus pauvres de nos concitoyens. C'est un moyen d'y mettre un coup d'arrêt.

Mais un autre problème se pose, qui ne nous incite pas à voter favorablement, y compris dans la continuité des amendements que vous allez présenter : malgré ce retour à 2018, il demeure, aux yeux des sénateurs du groupe CRCE, une anomalie de circonstance structurelle. En effet, en dépit du présent amendement, si je refais les comptes, la TICPE produira une recette fiscale plus importante que l'impôt sur les sociétés. Il y a tout de même là un sujet !

Nous nous abstenons sur cet amendement, dans la mesure où il vise à faire reculer la politique gouvernementale, mais je m'interroge lorsque j'entends Jérôme Bascher parler d'apaisement.

Un apaisement pour le mouvement des gilets jaunes ? Pour les blouses blanches ? Pour ceux qui ont subi la baisse de 5 euros de l'aide personnalisée au logement, l'APL, ou la hausse de la CSG ?... Nous devons être très mesurés, et non pas politiciens ! (*M. Jérôme Bascher opine.*)

Nous nous abstenons, je le redis, pour ne pas nous opposer à l'objectif de l'amendement, mais il nous faut, incontestablement, aller beaucoup plus loin. (*M. Jérôme Bascher opine de nouveau.*) C'est ce qu'exprime une grande partie de l'opinion publique, quel qu'ait été son vote lors des élections présidentielle et législatives.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Gremillet, pour explication de vote.

M. Daniel Gremillet. Monsieur le rapporteur général, j'ai entendu votre intervention et je souhaite obtenir une précision.

Lorsqu'en 2017 le Sénat a débattu du projet de budget pour 2018 – c'était bien avant les événements actuels ; on ne peut donc pas dire qu'il discutait sous le coup de l'agitation ! –, il avait fait preuve de clairvoyance dans le cadre de son action budgétaire en tenant compte de ce que peuvent supporter les femmes et les hommes qui ont besoin de leur

voiture pour se déplacer, quels que soient les territoires concernés – je ne parle pas seulement de la situation en milieu rural, je parle aussi de la situation en milieu urbain.

Il avait donc reconduit en 2018 notamment les mesures relatives au gazole non routier, le GNR, pour les entreprises. Nous partageons tous alors cette position, qui permettait d'affirmer, pour ce qui concerne les carburants, une stratégie énergétique vis-à-vis du citoyen et une politique clairvoyante à l'égard des entreprises.

S'il s'agit de reconduire en 2019 la démarche de 2018, je n'ai rien à y redire puisque cela signifie que l'on ne modifie pas les mesures touchant au GNR et que l'on ne change pas de posture : on ne crée donc pas une situation d'exclusion des entreprises intermédiaires.

Mon souci, monsieur le rapporteur général – nous en maintes fois parlé ensemble –, qui est partagé par les membres de la commission des affaires économiques du Sénat, ne concerne pas les grandes entreprises et les groupes. Nous le savons, il existe en France beaucoup d'entreprises intermédiaires, même si l'on se plaint d'en avoir trop peu par rapport à l'Allemagne. Si l'on ne modifie pas le texte sur ce point, ces entreprises seront pénalisées et certaines ne s'en relèveront pas, car elles ne seront pas dans une situation de compétitivité.

Je souhaite souligner deux autres aspects : tout d'abord, l'amendement que j'évoque permettait de régler le problème des biocarburants, et c'était un signe fort que l'on envoyait en termes de lisibilité de l'action pour la recherche et le développement dans ce domaine ; ensuite, il réglait définitivement le problème de la cogénération sur le biogaz.

Mais, encore une fois, j'aimerais que le rapporteur général me rassure pour ce qui concerne le GNR. Si on reconduit la position du Sénat de 2018 dans le projet de budget pour 2019, alors je m'y retrouve complètement. Cela permet de donner une lisibilité, ce qui est très important pour notre économie qui en manque.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote.

M. Gérard Longuet. J'y renonce, madame la présidente. M. Gremillet a parlé pour moi avec talent.

Mme la présidente. La parole est à M. Roland Courteau, pour explication de vote.

M. Roland Courteau. Autant vous le dire, madame la présidente, nous aurions préféré que notre amendement soit soumis au vote du Sénat, puisqu'il prévoyait d'abaisser la trajectoire de la taxe carbone, laquelle a été considérablement rehaussée par l'actuel gouvernement.

Notre amendement nous semble préférable parce qu'une trajectoire abaissée donnerait le temps et la possibilité de mettre en place de véritables mesures d'accompagnement en faveur des ménages pour lesquels la voiture est incontournable pour se rendre au travail, ou qui sont captifs des énergies fossiles pour se chauffer. Durant la période 2019–2030, les gouvernements auraient alors le temps et la possibilité d'orienter et d'adapter la fiscalité écologique en fonction de la hausse du prix du pétrole, ce que n'a pas été capable de faire l'actuel gouvernement il y a un mois, et tout en rendant socialement inclusive dans la durée la transition énergétique, ce que ne permet pas l'amendement de la commission des finances. Car, à l'issue du délai de trois ans, que se passera-t-il ?

Je rappelle, et mon collègue Claude Raynal s'exprimera sur ce point, que nous restons favorables à un moratoire qui ne doit pas être un arrêt définitif.

C'est la raison pour laquelle nous nous abstenons sur cet amendement. (*Applaudissements sur des travées du groupe socialiste et républicain.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Nathalie Delattre, pour explication de vote.

Mme Nathalie Delattre. Nous voterons l'amendement proposé par le rapporteur général et la commission des finances, mais un peu la mort dans l'âme. Comme l'a dit Jérôme Bascher, nous choisissons la voie de la sagesse : le Sénat propose un compromis pour sortir de la crise actuelle.

Je rejoins Pierre Cuypers. Le groupe RDSE a également porté des amendements en faveur des biocarburants. Je pense en effet qu'il était important, dans cet hémicycle, de parler de ce ton, de favoriser la recherche mais aussi l'introduction massive de biocarburants. À Bassens, en Gironde, une entreprise du groupe Avril vient ainsi de lancer le carburant B100.

Nous avons aujourd'hui une filière agricole qui se met au service des citoyens. Or, malheureusement, parce que nous devons faire un compromis, nous ne parvenons pas à la mettre en valeur au travers de ce débat et de nos amendements.

C'est donc à regret que nous nous mettrons en phase avec la proposition de la commission des finances.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, cette série d'amendements – 26 amendements au total – montre combien ce sujet est sensible et complexe. Leur enjeu est à la fois financier, économique et social.

Les 37,3 milliards d'euros attendus au titre de la TICPE en 2019 représentent des recettes très importantes. Il nous faut favoriser la recherche et développement ainsi que le développement économique relatifs aux biocarburants, au bioéthanol et aux nouvelles formes d'énergie.

Mais il est indispensable, parallèlement, de réfléchir sur les mobilités et les déplacements – un texte sur ce sujet nous sera prochainement soumis. Il y a ainsi un énorme travail à faire pour soutenir les transports en commun, tous modes confondus.

Compte tenu de l'importance de cet enjeu, je me rallierai naturellement à l'amendement de la commission des finances. (*Marques d'approbation sur plusieurs travées.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-François Husson, pour explication de vote.

M. Jean-François Husson. Nous voici finalement au rendez-vous que l'on s'était donné il y a un an... Je souhaite revenir sur les propos d'Albéric de Montgolfier.

Monsieur le secrétaire d'État, je pense que le gouvernement auquel vous appartenez pratique insuffisamment l'écoute, et qu'il est insuffisamment en position de dialoguer.

Que je sache, le Sénat est plutôt réputé pour être une assemblée qui fait un travail de fond, qui essaye d'être la plus constructive possible et, surtout, qui écoute et porte la voix des territoires et de leurs élus, voire même de leurs habitants !

L'an passé, parce que le Gouvernement était quelque peu en lévitation et marchait sur l'eau (*M. Roland Courteau rit.*), vous n'avez pas pensé qu'il était utile d'écouter la forme de sagesse que nous prônions et à laquelle nous vous avions invités. Il s'agissait de refuser de donner à la taxe carbone une trajectoire qui se raidirait trop fortement.

Je le redis ici tranquillement : nous sommes favorables à une économie décarbonée et à une taxation du carbone, mais appliquées à la façon d'un maître d'école, d'un instituteur qui taperait sur les doigts avec une baguette et administrerait force punitions en cas de non-respect de la trajectoire. Nous proposons une autre méthode, qui consisterait à associer l'économie collaborative et la politique collaborative.

Ce sujet de la fiscalité énergétique est manifestement lié, selon vous, à un changement de logiciel et de méthode. Vous avez souhaité avancer à marche forcée, sans écouter. Vous récoltez donc, finalement, une partie de la colère qui s'élève dans le pays. Cela ne me gênerait qu'à moitié si cette colère ne s'élevait pas contre toutes les forces en présence, notamment l'ensemble des corps intermédiaires.

Nous proposons d'en revenir à la sagesse et de faire en sorte que nous puissions suivre et accompagner, ensemble, État, collectivités et acteurs économiques. Il faut agir ensemble pour la France !

En tant que commissaire aux finances, sur ce sujet, je tiens la ligne et le cap parce que je pense que c'est la meilleure des solutions. Il faut se mettre au travail, mais pas avec un haut conseil pour le climat. Car le climat politique, il est ici !

Nous pouvons faire ce travail ensemble et, dans ce cas, la France gagnera. C'est l'objectif qui doit être le nôtre aujourd'hui. (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains et au banc des commissions.*)

M. Antoine Lefèvre. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Primas, pour explication de vote.

Mme Sophie Primas. Je voudrais revenir sur trois points.

Premier point : le Gouvernement dit souvent dans les médias, à grand renfort de publicité, qu'il ne reviendra pas sur la trajectoire carbone. Or, comme l'a très bien dit Roland Courteau, cela a été le cas l'année dernière : la trajectoire carbone a été accélérée.

Deuxième point : on nous dit que cette trajectoire est prévisible pour l'ensemble des entreprises. C'est absolument en contradiction avec cette disposition qui nous est soumise dans le cadre du projet de loi de finances, et qui tend à mettre un terme à l'exonération du gazole non routier.

Cette disposition arrive sans qu'aucune concertation ait été menée avec qui que ce soit, qu'il s'agisse des transporteurs ou des autres représentants du monde économique. (*M. Jean-François Husson opine.*) C'est la deuxième aberration !

Troisième point : on nous dit que nous serons coupables de nos errements, car cette disposition a pour belle vocation de porter une mesure de transition écologique. Que nenni !

On sait très bien que les augmentations de taxe ne vont pas à la transition écologique puisque les crédits qui lui sont consacrés sont en baisse dans le présent projet de budget.

M. Roland Courteau. Exact !

Mme Sophie Primas. C'est la troisième histoire que l'on nous raconte !

J'ajouterai un dernier élément. Mme Delattre et d'autres collègues l'ont dit, s'il s'agissait de favoriser la transition, allégeons la fiscalité sur les biocarburants ou toute autre forme d'énergie qui nous permettrait d'être plus vertueux et d'émettre moins de CO₂ et de particules fines. Ayons une politique cohérente ! De cela, je ne trouve pas trace non plus...

La logique voudrait que l'on vote l'amendement n° I-302 rectifié *ter* de Daniel Gremillet, que j'ai d'ailleurs cosigné en tant que présidente de la commission des affaires économiques. Mais il nous est proposé d'adopter par priorité l'amendement n° I-166 de la commission des finances, qui est d'équilibre budgétaire.

Je suis assez inquiète des effets, y compris sur nos entreprises, de la non-exonération du GNR. Néanmoins, le Sénat étant une chambre de la sagesse, je vais voter l'amendement de la commission, mais avec beaucoup de regrets et d'anxiété. Nous verrons ensemble quelles en seront les conséquences économiques.

La véritable bonne solution aurait été de supprimer la disposition qui met fin à cette exonération. Toutefois, afin de préserver les équilibres budgétaires pour lesquels vous vous battez, monsieur le rapporteur général, je voterai votre amendement. (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains. – Mme Nathalie Delattre applaudit également.*)

M. Jean-François Husson. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour explication de vote.

M. Vincent Capo-Canellas. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, le moins que nous puissions dire, c'est que nous reprenons nos travaux avec l'un des sujets les plus sensibles pour le débat politique d'aujourd'hui et pour la vie concrète de nos concitoyens.

Ce sujet est au carrefour de deux problématiques. L'une, la question du pouvoir d'achat, est présente depuis quelques mois dans le débat public et dans le débat économique. L'autre a trait au sujet de fond qui vient d'être évoqué à l'instant, celui de la transition écologique.

Nous, les membres du groupe Union Centriste, et plus globalement ceux qui sont dans la mouvance de Jean-Louis Borloo, sommes favorables à une transition écologique dont nous savons qu'elle est nécessaire et qu'elle relève de notre devoir.

Nous sommes pour une transition écologique apaisée, maîtrisée, dans laquelle nous accompagnons nos concitoyens, lesquels sont eux-mêmes acteurs de cette volonté d'aller vers une économie décarbonée. Nous mesurons aussi toute la difficulté de cette démarche.

Je voudrais souligner un double hiatus. Lorsque l'on se rend chez un concessionnaire automobile aujourd'hui et qu'on lui indique vouloir acquérir un véhicule propre, par exemple une voiture électrique, on s'entend souvent rétorquer que, la technologie des batteries évoluant, il convient de réfléchir avant de s'engager dans le temps, et que toutes ces technologies ne sont pas forcément matures.

En réalité, ceux de nos concitoyens qui veulent choisir ce mode de transport ont du mal à trouver une solution concrète qui les engage dans le temps.

Par ailleurs, il y a un problème de coût. Pour un retraité qui a une pension de 900 euros, financer un changement de voiture, même s'il s'agit d'un véhicule à essence moins polluant, cela pose une véritable difficulté.

La mesure proposée par le rapporteur général est donc un point d'équilibre. À titre personnel, il y a quelques semaines, j'étais plutôt favorable à un lissage dans le temps et à des mesures d'accompagnement. On se rend compte aujourd'hui, que la proposition émise par le Gouvernement ne passe pas dans l'opinion. Le point de blocage est tel que l'ensemble de la politique de transition écologique est mis en péril et qu'il faut trouver la mesure qui doit permettre un apaisement.

Dans notre esprit, il s'agit aussi de reposer les questions des fondamentaux de la transition écologique, des modalités et de l'accompagnement. Il faut ne pas oublier la cible, et prendre acte que la pédagogie n'a pas été suffisamment faite et que les difficultés sont telles dans l'opinion que le sujet ne passe plus.

Nous nous rallions donc, comme l'a dit Nathalie Goulet, à l'amendement du rapporteur général. (*M. Jérôme Bascher applaudit.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Claude Raynal, pour explication de vote.

M. Claude Raynal. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, les choses sont assez claires. En l'occurrence, le point d'équilibre se trouve – et c'est la difficulté de l'exercice – entre la réponse sociale attendue eu égard aux événements que nous connaissons et, au-delà, la façon dont beaucoup de Français perçoivent la transition écologique. Cela doit être pris en compte par notre assemblée.

Il ne serait pas bon non plus d'altérer notre vision de la transition écologique, avec la nécessité de décarbonation de notre vie. Il ne s'agit donc pas de dire que la taxe carbone est derrière nous. Il faut trouver ce point d'équilibre.

Roland Courteau a fait une proposition très intéressante – ce point de vue, extrêmement pesé, est partagé par notre groupe et par vous-mêmes, mes chers collègues. Il s'agit de revenir sur la trajectoire carbone qui avait été fixée, à l'époque, par Ségolène Royal. (*Exclamations sur plusieurs travées du groupe Les Républicains.*)

M. David Assouline. Sectaires !

M. Claude Raynal. Je retire son nom, si vous voulez... (*Sourires sur les mêmes travées.*); disons, la trajectoire définie par le précédent gouvernement.

Nous avons voté cette courbe,...

M. Gérard Longuet. Vous l'aviez votée, pas nous !

M. Claude Raynal. ... et cette trajectoire n'était pas remise en cause. Je vous rappelle qu'elle prévoyait 100 euros la tonne en 2030.

M. Jean-François Husson. Oui !

M. Claude Raynal. Aujourd'hui, la trajectoire prévoit 160 euros la tonne en 2030, et c'est cela qui pose problème.

En revenant à l'ancienne trajectoire, on se donnait le temps, sans renier la position politique partagée sur de nombreuses travées, de trouver des équilibres pour accompagner la transition écologique; je crois que c'était une bonne formule.

Nous pourrions voter cet amendement. Pourquoi nous contentons-nous de nous abstenir ?

Nous considérons que la formule consistant à dire qu'il faut araser envoie un message trop dur, qui ne souligne pas suffisamment la question de la transition. Nous aurions préféré, pour notre part, un amendement prévoyant une année de moratoire, et nous l'aurions voté avec vous.

Tel qu'il est présenté dans l'amendement, le message n'est pas tout à fait celui que nous voudrions. (*Applaudissements sur des travées du groupe socialiste et républicain.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote.

M. Gérard Longuet. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, je prends la parole, car il y a un malentendu de fond.

La loi de transition énergétique de 2017 est très équivoque parce qu'elle poursuit deux objectifs fondamentalement différents : d'une part, décarboner l'économie, l'industrie et l'énergie françaises, ce qui est une préoccupation tout à fait légitime, et, d'autre part, assez curieusement, punir certaines activités industrielles considérées comme philosophiquement néfastes. C'est particulièrement vrai de l'énergie électrique lorsqu'elle est produite par le nucléaire, qui a l'immense mérite de donner à la France cette position du pays le plus décarboné d'Europe sur ce terrain.

M. Antoine Lefèvre. Oui !

M. Gérard Longuet. Mais, sans qu'on en comprenne les raisons, on en limite la part dans la production d'électricité.

La même démonstration s'applique, permettez-moi de le dire, au gazole, qui émet moins de CO₂ que n'en émet l'essence et qui, depuis 2011, même s'il faudra évidemment moderniser le parc roulant au gazole, émet moins de particules fines que les moteurs à essence.

La transition énergétique mériterait donc d'être revue à l'aune de la compétence dont Mme Ségolène Royal n'a pas fait particulièrement preuve, puisqu'elle a choisi la facilité en allant dans le sens d'un courant associatif et en méconnaissant les réalités industrielles que vivent nos compatriotes.

Pourquoi ces derniers achètent-ils, ou ont-ils acheté, jusqu'à présent en majorité des véhicules diesel ? Ils n'ont pas été forcés de le faire ! Ils l'ont fait parce que la performance technique du diesel procure une économie d'environ 20 % par rapport à l'essence. C'est une réalité que méconnaît la loi de transition énergétique. Il y aurait un mauvais CO₂, celui qui est produit par les véhicules diesel, et un bon CO₂ produit, par exemple, par la SNCF qui, elle, ne paie pas la taxe carbone.

Des Français, lorsqu'ils font leur plein d'essence, paient plus de 60 % de taxes, quand d'autres, lorsqu'ils ont la chance d'accéder à des transports en commun, reçoivent plus de 60 % de subventions. Vous comprendrez à cet instant que cela mérite réflexion !

C'est la raison pour laquelle je voterai l'amendement n° I-166, qui ne règle rien sur le fond, mais qui a le mérite d'ouvrir un moratoire. Espérons que celui-ci aboutisse à la mise en valeur des conclusions, que je partage totalement, de Daniel Gremillet. (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains.*)

M. David Assouline. Le lobby pro-diesel !

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Dallier, pour explication de vote.

M. Philippe Dallier. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, le consensus autour de l'amendement du rapporteur général est en train de se dessiner tranquillement.

Cela étant dit, je partage la frustration d'un certain nombre de nos collègues, exprimée par Pierre Cuypers et d'autres également, sur l'organisation, ou la désorganisation, de nos travaux : cette année, contrairement à ce qui est généralement le cas, on ne pourra pas consacrer autant de temps à la discussion de ces sujets importants. Cela tient aux péripéties du week-end...

N'oublions pas non plus que le Président de la République fera peut-être, demain, des annonces par lesquelles il tirera un trait de plume sur ce que l'Assemblée nationale a voté...

M. Antoine Lefèvre. C'est vrai !

M. Philippe Dallier. ... et sur ce que le Sénat aura fait cet après-midi. Je ferme la parenthèse.

J'en viens aux deux amendements.

J'étais allé assez loin en tant que membre de la commission des finances, puisque j'avais signé l'amendement notre collègue Gremillet, qui me semblait correspondre au mieux au gel de la situation en permettant que l'on se donne un peu de temps.

Cependant, je comprends parfaitement les raisons du rapporteur général : il faut aussi songer à l'équilibre budgétaire, comme l'a rappelé la présidente de la commission des affaires économiques. L'amendement d'Albéric de Montgolfier est donc celui qui doit nous rassembler.

Mme la présidente. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

M. Fabien Gay. Vous nous avez demandé, monsieur le secrétaire d'État, si nous approuvions la transition écologique et la nécessité d'avoir des énergies non carbonées. Évidemment, nous partageons entièrement ce point de vue. Vous avez un peu de mal, quant à vous, à traduire vos paroles en actes.

Nous pourrions vous suivre, mais il faudrait pour cela que les crédits consacrés à la transition écologique ne baissent pas de 577 millions d'euros, comme l'a rappelé Mme Primas. Il y a là un petit problème !

Par ailleurs, les émissions de gaz à effet de serre sont réparties à la hausse l'an dernier, atteignant 3,2 %, notamment à cause du libre-échange. La semaine dernière nous avons débattu ici du CETA, le *Comprehensive Economic and Trade Agreement*. Nous avons importé, vous le savez, plus de 46 % d'hydrocarbures en provenance du Canada, un pays où l'on autorise l'extraction du pétrole issu des sables bitumineux, c'est-à-dire le plus polluant.

Nous pourrions vous suivre s'il n'y avait pas eu le pacte ferroviaire, lequel avait été précédé par des fermetures de petites gares. Depuis lors, les choses s'accroissent un peu...

Nous pourrions vous suivre si vous nous annonciez, dans le projet de budget, un investissement massif en faveur des transports en commun, pour que le plus grand nombre de nos concitoyens en bénéficient, notamment dans un certain nombre de territoires oubliés de la République, en zones rurales comme en zones urbaines.

Je prends tous les jours le RER B en Seine-Saint-Denis, département que nous connaissons bien. Si vous nous disiez que vous allez investir massivement pour que ce mode de transport, emprunté quotidiennement par 1 million de

passagers, fonctionne mieux, plutôt que de donner 2,5 milliards d'euros au Charles-de-Gaulle Express pour 20 000 touristes par jour, je pourrais vous suivre !

Si nous pouvions avoir un débat sur le moteur de voiture à hydrogène, dont Daniel Laurent pourrait parler mieux que moi – nous avons visité ensemble le Mondial de l'Automobile –, là encore, je pourrais vous suivre.

Mais rien de cela n'est fait !

Vous le voyez, monsieur le secrétaire d'État, nous pouvons avoir un débat de haut niveau. Or, en vérité, vous faites tout l'inverse : vous faites payer aux Françaises et aux Français les cadeaux fiscaux que vous faites aux plus riches. C'est cela la réalité ! L'argent consacré à ces cadeaux fiscaux, ni l'environnement, ni les salariés de ce pays, ni le plus grand nombre de nos concitoyens, ceux des classes populaires et des classes moyennes, n'en verront la couleur. (*Applaudissements sur des travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Il se trouve qu'on nous a présenté cet après-midi, salle Médicis, le rapport de l'Observatoire mondial de l'action climatique non étatique, qui montre très clairement que les pays dont les émissions baissent – ils sont peu nombreux aujourd'hui dans le monde – sont ceux qui ont mis en place une taxe carbone forte. Si on ne donne pas un prix au carbone, on ne fait pas baisser les émissions.

Au travers d'un amendement que j'avais défendu, lors du débat sur la loi de transition énergétique, avec Ladislas Poniatowski – cela ne nous arrive pas souvent, je ne risque donc pas l'oublier ! –, c'est le Sénat qui, le premier, a augmenté la trajectoire de la contribution climat-énergie. Notre assemblée n'est donc pas, par essence, contre la contribution carbone, c'est important de le rappeler.

Je ne voterai pas l'amendement de la commission, car il ne permet pas de clarifier le débat. La question aujourd'hui n'est pas celle du prix du carbone, lequel doit augmenter, car c'est ce qui fera la différence pour changer les comportements.

Le problème, monsieur le secrétaire d'État, c'est que vous n'avez pas de narratif ! Ce n'est pourtant pas faute de vous l'avoir dit ; nous avons même fait un peu le buzz avec Jean-François Husson ces derniers jours.

Nous avons dit l'année dernière que le dispositif ne serait pas accepté, car il fallait absolument, à côté de la montée de la contribution climat-énergie, voir si les territoires avaient les moyens d'assurer la transition.

Vous avez refusé nos propositions, votées chaque année à l'unanimité par le Sénat, et de nouveau cette fois-ci. Entendez les territoires !

Le Sénat n'aurait pas la même position si cette augmentation se traduisait par des moyens pour la transition énergétique territoriale. Et les territoires qui ont l'impression d'être les oubliés de la République ne seraient pas dans les mêmes sentiments par rapport à cette contribution carbone ! Cela n'empêcherait d'ailleurs pas de mettre en place un accompagnement social pour ceux de nos concitoyens qui sont prisonniers de la mobilité thermique, c'est une évidence.

Vous n'avez pas ce narratif! Même le plan climat-air-énergie territorial, le PCAET, qui touchait 1 250 territoires, a disparu de votre discours, en échange d'un contrat de transition écologique qui ne concerne que quelques dizaines de territoires.

Il faut absolument que vous soyez capables, dans les prochains jours, de nous remettre un narratif réel qui réponde aux enjeux sociaux et aux enjeux d'aménagement du territoire. Le point essentiel, c'est non pas de connaître le prix de la taxe carbone, mais de savoir si l'emploi est mieux réparti à l'échelle nationale.

Nous devons travailler ensemble à un narratif. De grâce, remettez les territoires au cœur de votre politique! Nous avons compris que des annonces importantes seraient faites demain, mais si vous ne faites pas ce que nous vous avons déjà dit l'année dernière, elles ne seront pas acceptées.

Mme la présidente. La parole est à Mme Catherine Conconne, pour explication de vote.

Mme Catherine Conconne. Monsieur le secrétaire d'État, je m'adresse à vous: prenez la main que le Sénat vous tend, prenez-la humblement et ne la mordez pas... Vous avez là une occasion d'écouter la voix de la sagesse, la voix de la raison.

Prenez cette main, car le Sénat, c'est le monde de la proximité. Et c'est une collègue de votre ancien monde qui vous le dit, cet ancien monde qui connaît la proximité, cet ancien monde qui a le sens des réalités du quotidien de nos compatriotes, cet ancien monde de la ruralité, cet ancien monde de la France d'en bas, cet ancien monde de la France de ceux qui ne sont rien.

Prenez cette main, écoutez-nous, et sachez que, oui, la République est certainement en marche. Marcher, oui, mais, comme dirait Aimé Césaire, marcher au pas du peuple! (*Applaudissements sur quelques traversés du groupe socialiste et républicain et du groupe Les Républicains. – Mme Nathalie Delattre applaudit également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Emmanuel Capus, pour explication de vote.

M. Emmanuel Capus. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, nous sommes dans une situation qui est totalement inédite. Jamais dans l'histoire de l'humanité, on n'a abandonné une énergie. Je suis favorable à la transition énergétique et à la décarbonisation de notre industrie et de notre mode de vie. En revanche, il faut bien se rendre compte que ce défi est inédit.

Quand on a découvert le charbon, on n'a pas abandonné le bois: il s'est ajouté. Quand on a découvert le pétrole et le gaz, on n'a abandonné ni le charbon ni le bois. Quand on a découvert l'énergie nucléaire, on n'a abandonné ni le pétrole, ni le bois, ni le charbon. Quand on a découvert l'éolien, on n'a pas abandonné toutes les énergies précédentes. On a travaillé avec l'ensemble de ces énergies qui se sont réparties différemment.

Le défi qui est le nôtre aujourd'hui, c'est abandonner non seulement des énergies que l'humanité a toujours utilisées, c'est-à-dire les énergies carbone, mais aussi – si je comprends bien, comme Gérard Longuet – l'énergie nucléaire. Cela signifie abandonner presque toutes les énergies que nous avons employées pendant des siècles, et ce de façon très rapide.

C'est pourquoi je vous dis que nous sommes face à un défi inédit. Nous sommes totalement d'accord pour le relever; cependant, cela ne peut pas se faire contre la volonté des

peuples. On voit bien aujourd'hui que ce défi doit être partagé – ce doit être ce que notre collègue Ronan Dantec appelle « le narratif », qui, selon lui, manquerait –, mais cela doit se faire non contre le peuple, mais avec le peuple.

Aujourd'hui, on le voit, la population, ou la Nation, pour ceux qui ne veulent pas employer le mot « peuple », adhère certes à l'objectif, mais a du mal à le faire sien au jour le jour, parce que cela la heurte de façon violente dans son mode de vie quotidien et qu'elle n'a pas les moyens de trouver une alternative.

C'est la raison pour laquelle il me semble que la proposition du rapporteur général peut être écoutée.

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Joyandet, pour explication de vote.

M. Alain Joyandet. Monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur général, au fond, personne ne conteste le fait que nous devons taxer le carbone. Ce n'est pas le sujet. La véritable question tient au fait qu'en réalité vous faites de cette taxe carbone la variable d'ajustement de l'équilibre budgétaire. Voilà la question! Vous n'en faites pas une taxe pour financer la transition énergétique; vous fixez un niveau tel qu'elle vous permet d'équilibrer vos orientations budgétaires, sur lesquelles, à titre personnel, je ne suis pas du tout d'accord.

La taxe carbone ne peut pas servir à financer votre déséquilibre budgétaire. Vous ne pouvez pas financer la baisse ou la suppression de la taxe d'habitation par la taxe carbone; vous ne pouvez pas financer la disparition de l'ISF par la taxe carbone. Car, au fond, c'est ce que vous faites!

Ce qui me ferait plaisir – je l'ai déjà dit au rapporteur général –, c'est de pouvoir réécrire complètement le budget. C'est ce qui serait vraiment intéressant, parce que nous sommes en désaccord avec les orientations budgétaires. Hélas, la LOLF ne nous le permet pas. Au fond, je préférerais carrément voter contre le budget, car je suis en désaccord avec tellement de points de ce budget que c'est ce qui serait le plus fidèle à ma pensée.

L'acte budgétaire, monsieur le secrétaire d'État, est tout de même un acte de cohésion sociale majeur. Vous ne pouvez pas faire payer au plus grand nombre, et bien souvent aux plus modestes, un certain nombre d'exonérations fiscales qui bénéficient au plus petit nombre. Je ne suis pas devenu communiste ou socialiste,...

M. Jérôme Bascher. Vous vous en rapprochez!

M. Rachid Temal. Ce n'est pas mal! C'est un bon début!

M. Alain Joyandet. ... mais j'ai toujours été fidèle à une éthique qui tient compte de la nécessité d'une certaine équité fiscale dans notre pays. Sans équité fiscale, il n'y a pas de cohésion sociale! Quand cela est vraiment criant, vous avez la révolution! C'est pour cela que je m'en tiens à la question budgétaire. Car le budget est tout de même un acte absolument majeur.

Pour en revenir à la question de la fiscalité de l'énergie, je voterai bien sûr l'amendement du rapporteur général. J'avais demandé une suppression totale s'agissant du GNR, mais cela n'a pas pu être fait. Comme position de repli, j'avais souhaité qu'on puisse au moins trouver un dispositif pour nos très petites entreprises, et cela a été fait – j'en remercie le rapporteur général. On travaillera à la marge, mais l'idéal aurait été de tout réécrire, en attendant que, demain matin, le Président de la République change sans doute tout et qu'un certain nombre d'amendements nous parvien-

nent quelques jours plus tard, sur lesquels nous aurons l'occasion de travailler le week-end prochain puisqu'on n'a pas pu le faire le week-end dernier. (*Mme Sophie Primas applaudit.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Bigot, pour explication de vote.

M. Joël Bigot. Mes chers collègues, je veux dire quelques mots sur ce sujet. Nous débattons ici, même si le lieu est feutré, dans une ambiance qui n'est pas excessivement sereine, puisque quelques récentes manifestations ont montré la difficulté à faire accepter la transition écologique.

On voit bien que la question de la fiscalité écologique est aujourd'hui au cœur des préoccupations des Français. Ces derniers ne remettent pas forcément en question le principe d'une fiscalité écologique, mais la manière dont est opérée cette taxation, ce qui conduit à la faire manquer cruellement de lisibilité – cela a été dit par un certain nombre d'orateurs – et, comme l'a relevé M. Joyandet, à donner l'impression qu'elle sert surtout à alimenter le budget de l'État.

Eu égard à l'urgence de la situation, le Gouvernement a multiplié les messages contradictoires, entraînant une certaine anxiété. Le Président de la République veut reprendre la main demain, et nous montrer la voie à suivre.

Le Sénat pourrait, je le crois, donner dès aujourd'hui certaines orientations. Voter l'amendement du rapporteur général, à mon avis, est une erreur, comme des collègues l'ont dit, car ce serait arrêter le processus. Je sais que certains vont le voter, mais sans enthousiasme. Rassurez-vous : je ne m'épanouis pas non plus dans l'abstention !

Il faut être très clair sur ce sujet, car il s'agit d'un véritable enjeu. Nous devons absolument nous pencher sur le dossier pour donner de la lisibilité à ces mesures et assurer l'irréversibilité de la transition écologique, car nous sommes à une période de l'histoire où l'on ne pourra plus jamais fonctionner comme on l'a fait jusqu'à présent.

Si l'on veut obtenir une acceptabilité sociale de ces mesures, il faut absolument qu'elles se traduisent par une forme de justice fiscale. C'est ce qui s'est exprimé dans les manifestations : de nombreux « gilets jaunes », puisqu'il faut les appeler ainsi, ont le sentiment d'une injustice fiscale, soit parce qu'ils habitent dans des lieux où ils cumulent toutes les taxes, soit parce qu'ils appartiennent à des catégories sociales qui sont lourdement taxées.

Je m'abstiendrai donc sur l'amendement du rapporteur général, mais sans que ce soit pour autant une solution. Il ne faut pas stopper le processus ; or, si on vote cet amendement, on donne un signal, un coup d'arrêt en quelque sorte, à cette mesure, ce qui serait dommage.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann, pour explication de vote.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Mes chers collègues, ne nous racontons pas d'histoire : le mouvement des « gilets jaunes » n'est pas un mouvement de contestation de la transition écologique, qui est nécessaire au pays. Il est lié aux problèmes de pouvoir d'achat, de conditions de vie, de justice et, pourrait-on même dire, d'aménagement du territoire. Il est fondamental que la question soit traitée dans son entièreté.

Nous allons prendre des décisions concernant les taxes sur l'essence : pour ma part, je crois nécessaire d'arrêter les hausses qui étaient prévues, et je dirai plus tard quelques mots sur la taxe carbone. Mais la réalité, c'est que le niveau du pouvoir d'achat, même avec des taxes non

augmentées, ne permet pas à un grand nombre de nos concitoyens de vivre dignement, en raison de salaires insuffisants, de la précarité, des dépenses contraintes – je pense au logement qui, comme les transports, pèse de plus en plus sur nos concitoyens –, et de la difficulté d'accès à certains services publics qui finit par coûter cher en transports.

Il faut que nous ayons ce débat. J'étais d'ailleurs intervenue, lors de la discussion sur le budget pour 2018, pour contester la hausse des taxes indirectes, parce qu'elles allaient accroître les difficultés de pouvoir d'achat de nos concitoyens. Les taxes indirectes sont injustes, parce qu'elles ne sont pas progressives et parce qu'elles pèsent beaucoup plus sur ceux qui consomment tout leur argent que sur ceux qui sont plus aisés.

Nous sommes face à ces questions. Aujourd'hui, à l'étape où nous en sommes, nous discutons de la fiscalité écologique. J'ai longtemps siégé au Parlement européen, où j'ai vu la montée de l'idéologie selon laquelle il fallait donner un prix au carbone, faire entrer dans le marché les permis à émission, une évolution qui date des années quatre-vingt-dix, vers 1995 environ.

Depuis, l'effet de serre ne cesse d'augmenter. On a beau avoir mis en place les permis d'émission et augmenté les taxes, le phénomène ne cesse de s'accroître, parce que l'outil n'est pas pertinent. Je vous donne un exemple : notre collègue Ronan Dantec nous dit que là où l'énergie coûte cher, où la taxe carbone existe, l'effet de serre baisse. Oui, en France cela a été le cas, à la suite des délocalisations de toutes les entreprises d'aluminium, qui étaient de grosses consommatrices d'énergie : parce que le prix de l'énergie était cher, ces entreprises se sont délocalisées au Canada ou ailleurs.

M. Roger Karoutchi. Bien sûr !

Mme Marie-Noëlle Lienemann. On ne peut donc pas raisonner pays par pays !

Quand on met en place une taxe carbone qui ne tient compte que de la consommation et des transports intérieurs, et pas de la distance parcourue par les intrants et des importations, on « plombe » – excusez mon expression – notre économie, on fait peser sur les plus modestes de nos concitoyens des charges qui ne contribueront pas réellement à lutter contre l'effet de serre.

Mme la présidente. Merci de conclure.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Est-ce à dire qu'il n'y a rien à faire ? Des alternatives sont possibles, des investissements publics sont envisageables.

Mme la présidente. Concluez !

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Je prends un exemple : toutes les voitures publiques de notre pays pourraient devenir très rapidement non polluantes.

J'interviendrai plus tard pour montrer qu'on peut agir autrement.

Mme la présidente. La parole est à M. Rachid Temal, pour explication de vote.

M. Rachid Temal. Nos débats interviennent à un moment particulier : les deux derniers week-ends, les « gilets jaunes » étaient partout en France, mobilisés pour la question du pouvoir d'achat. Nous avons suspendu nos travaux pour d'autres raisons, et nous les reprenons aujourd'hui.

La situation est singulière, puisque nous débattons de la fiscalité écologique au moment où un journal du dimanche nous apprend que le Président de la République fera des

annonces demain. C'est une interrogation. Nous ne sommes évidemment pas obligés d'attendre, mais il faudrait que M. le secrétaire d'État nous dise ce qu'il en est.

M. Philippe Dallier. Mais il ne peut pas !

M. Rachid Temal. C'est le « nouveau monde », mais je peux tout de même lui poser la question !

Il serait intéressant qu'il puisse nous dire ce qui sera annoncé et proposé, et en quoi cela modifiera la teneur de nos travaux d'aujourd'hui. Sinon, nous faisons tout cela pour amuser la galerie en attendant... C'est le premier point.

Second point, j'ai entendu les grandes réflexions sur l'histoire des énergies en France et dans le monde, qui portent sur une question centrale. Ici, il s'agit avant tout d'un problème de pouvoir d'achat. Ce gouvernement choisit deux variables d'ajustement : l'écologie, et les classes populaires et moyennes. C'est ce qui pose véritablement problème, et je rejoins sur ce point Alain Joyandet. Au final, on voit bien que, pour boucler le budget, on propose une justice fiscale inversée : il s'agit d'une première dans notre histoire, puisque ce sont les classes populaires et moyennes qui doivent financer la politique fiscale injuste menée par le Gouvernement.

Encore une fois, l'amendement de la commission n'est pas parfait, puisqu'il faudrait commencer par décider d'un moratoire et avoir une action plus globale. Pour autant, comme disait mon collègue Joël Bigot, c'est moins pire que prévu.

Aussi, nous nous abstenons.

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Bocquet, pour explication de vote.

M. Éric Bocquet. Le nombre significatif d'interventions valide après coup la motion tendant à opposer la question préalable que nous avons défendue au début de la discussion budgétaire. Tout le monde dit, sur l'ensemble des travées, qu'il faut refaire ce budget qui ne correspond pas du tout aux nécessités. On est d'accord, même si nos solutions peuvent varier.

Si cette augmentation de la TICPE avait été décidée l'an dernier en même temps que la suppression de l'ISF, comme vient de le rappeler notre collègue Alain Joyandet, nos concitoyens auraient peut-être fait le rapprochement entre les 4 milliards d'euros manquants d'un côté, et les 4 milliards d'euros s'additionnant de l'autre au niveau de la pompe...

Il y a tout de même une narration dans cette histoire : on a bien choisi, en urgence, de supprimer l'ISF parce que les gros patrimoines souffraient à n'en plus finir et qu'il était urgent de les soulager de cette charge insupportable (*Rires sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste. – Mme Laurence Rossignol rit également.*) et, l'année suivante seulement, d'augmenter la TICPE de pratiquement 4 milliards d'euros, dont 82 % de la hausse décidée entre 2017 et 2019 iront dans les caisses de l'État, et non pas à la transition écologique – cela a été dit, mais il faut le répéter.

Dans le même temps, les dépenses consacrées à l'écologie diminuent de plusieurs centaines de millions d'euros. Un graphique récent émanant du ministère de la transition écologique faisait apparaître que plus les ménages avaient un niveau de vie élevé, moins ils étaient pénalisés par la montée en puissance des taxes écologiques. Je vous donnerai un chiffre : les 10 % des Français les plus pauvres perdront 2 % de leur revenu annuel à l'horizon 2022, contre seulement 0,5 % pour les 10 % les plus aisés.

En conclusion, il faut aussi regarder en termes d'inégalités et de pouvoir d'achat.

Mme la présidente. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, le Sénat commence à devenir un théâtre d'ombres, et le Gouvernement a, selon moi, une responsabilité éminente dans cette situation.

Nous avons interrompu vendredi soir nos travaux dans des conditions – j'en ai quelques souvenirs – totalement surréalistes. La presse s'est fait l'écho de ce que dirait demain le Président de la République : on parle d'un lissage des taxes sur plusieurs années, de compensations – forcément, elles n'interviendraient pas en même temps que les taxes, mais nous aurions besoin d'en savoir plus pour notre débat budgétaire –, de mesures nouvelles, n'ayant d'ailleurs pas forcément de lien avec l'énergie, mais étant plutôt en lien avec le pouvoir d'achat pour répondre sans répondre, tout en répondant, aux « gilets jaunes »...

Alors, monsieur le secrétaire d'État, j'imagine bien – plusieurs de mes collègues l'ont dit – que vous n'avez pas forcément d'éléments sur ce que doit dire le Président de la République. Ayant connu cette situation, je ne vous en fais pas grief.

Simplement, nous débattons maintenant du budget...

M. Jean-François Husson. Eh oui !

M. Roger Karoutchi. ... et c'est le Parlement qui vote l'impôt et les dépenses publiques.

M. Jean-François Husson. Effectivement !

M. Roger Karoutchi. Franchement, nous laisser dans la situation de parler pendant des heures sur un amendement que je voterai, monsieur le rapporteur général, mais qui finalement demain sera peut-être déjà antique, cela donne le sentiment que le respect du Gouvernement pour le Parlement est assez faible (*Mme Sophie Primas et M. Jean-François Husson opinent.*), pour ne pas dire totalement déléteré...

M. Jean-François Husson. Ah oui !

M. Roger Karoutchi. Monsieur le secrétaire d'État, soit vous avez le sentiment que vos prises de position et ce que vous laissez faire au Sénat – c'est aussi la responsabilité du Gouvernement ce qui se passe dans l'ordre du jour de notre assemblée –...

M. Julien Bargeton. C'est vous qui l'avez choisi !

M. Roger Karoutchi. ... ont du sens et nous pouvons poursuivre, soit vous avez le sentiment que demain tout cela sera remis en cause... Comment voulez-vous que nous poursuivions les débats demain et mercredi, alors que, si cela se trouve, et sans disposer du temps pour les analyser, nous aurons une série d'annonces fiscales et financières demain après-midi ?

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Et un collectif budgétaire !

M. Roger Karoutchi. Franchement, on ne peut pas traiter le Parlement et les institutions de la sorte. (*M. Jean-François Husson s'exclame.*) Vous portez – pas vous personnellement, monsieur le secrétaire d'État, mais le Gouvernement – une lourde responsabilité dans la déstabilisation des institutions. (*Applaudissements sur de nombreuses travées du groupe Les Républicains.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Albéric de Montgolfier, *rapporteur général de la commission des finances*. Je ne suis pas intervenu longuement, eu égard au nombre d'amendements en discussion commune. Je regrette ce long tunnel de 26 amendements, qui ne permet pas de donner – j'en suis désolé, mes chers collègues – un avis détaillé sur tous.

Je remercie ceux qui, malgré leurs regrets très légitimes que je comprends, ont accepté de se rallier à l'amendement de la commission des finances. De nombreux autres sujets, comme la fiscalité des carburants écologiques, mériteraient d'être traités.

Pour revenir sur ce que vient de dire à l'instant Roger Karoutchi, notre amendement, que nous nous apprêtons à voter dans un contexte quelque peu surréaliste puisque cette disposition risque demain d'être en contradiction avec d'autres annonces, a d'abord le mérite de la clarté et de la cohérence avec la position que nous avons exprimée l'année dernière.

De la clarté, car nous ne pouvons pas encore une fois entériner une hausse de la fiscalité sur les carburants et sur le fioul domestique sans avoir de visibilité. Qu'est-ce qui est contestable, finalement ? Ce n'est pas la trajectoire carbone. Vous l'avez les uns et les autres dit, nous l'avons tous votée, nous avons tous accepté ce débat, et le Sénat a même été favorable très en amont sur la nécessité de changer de mode de comportement.

Ce qui est inacceptable aujourd'hui figure à la page 500 de notre rapport écrit. Vous y trouverez un schéma particulièrement éclairant : où va le surcroît de fiscalité prévu chaque année ? Va-t-il à la transition énergétique ? Non ! Le produit de la TICPE s'élevait à 30,4 milliards d'euros en 2017, à 33,8 milliards en 2018 et s'élèvera à 37,7 milliards en 2019, en augmentation forte donc. La part supplémentaire va exclusivement au budget de l'État, et donc évidemment pas au compte d'affectation spéciale « Transition énergétique », qui est stable.

Le Gouvernement nous répond : « Peut-être, mais dans le budget de l'État on fait beaucoup de choses pour la transition énergétique ». C'est vrai que, pour faire une analyse tout à fait honnête et je le reconnais volontiers, la transition énergétique n'est pas financée par le seul compte d'affectation spéciale.

Mais il faut examiner les autres postes de dépenses de près : la TVA au taux de 5,5 % représente 1,1 milliard d'euros par an, un montant stable ; le crédit d'impôt transition énergétique a été diminué quasiment par deux – vous le savez bien, les fenêtres ont été retirées du dispositif –, passant de 1,7 milliard d'euros à 879 millions d'euros ; le chèque énergie représente 666 millions d'euros. L'ensemble des autres dépenses non seulement ne sont pas en augmentation, mais sont en diminution...

Voici la première chose qui choque : la fiscalité écologique est vue d'abord comme une fiscalité de rendement destinée à équilibrer les comptes de l'État.

Deuxième élément, il n'y a évidemment pas d'accompagnement de nos concitoyens, comme nous l'avons dit les uns et les autres, particulièrement dans les zones rurales bien sûr, mais aussi pour les logements individuels.

Je pense que la bonne solution, c'est tout simplement – et nous aurions aimé avoir ce débat – de regarder quels moyens nous nous donnons pour accélérer et accompagner cette transition énergétique, et ensuite d'essayer de rendre ces taxes supportables. Mais on met la charrue devant les bœufs : on augmente d'abord – le signal prix est violent,

particulièrement pour ceux qui n'ont pas les moyens de changer leur mode de comportement – et on évoque ensuite l'éventualité d'une compensation, pour redonner un peu d'une main ce qu'on a pris de l'autre. C'est évidemment ce qui est contestable et qui explique la situation actuelle.

Je dirai un mot de la question évoquée par nos collègues Gremillet et Primas sur l'article suivant relatif au GNR. Il est vrai que, dans l'état actuel, si vous deviez adopter l'amendement de la commission des finances, cela reviendrait à la position de l'année dernière, c'est-à-dire le maintien du tarif de TICPE de 2018, nonobstant évidemment la question du gazole non routier qui ne figurait pas dans la loi de finances de l'année dernière puisqu'il fait l'objet de l'article 19, lequel tend à tripler la fiscalité qui lui est applicable.

Ce carburant bénéficiait d'un avantage : était-il justifié ou non ? En tout cas, ce qui n'est pas acceptable, c'est la brutalité, nous en convenons tous. On ne peut pas dire à des entreprises qui bénéficiaient d'un tarif très inférieur d'abandonner du jour au lendemain leurs tractopelles, alors que l'on sait très bien qu'il n'y a pas de solution alternative. Je le redis, cette brutalité est inacceptable.

Pour ce qui concerne l'article 19, sur lequel le Gouvernement commence à ouvrir quelque peu sa position, la commission des finances proposera, à la fois, un amendement permettant de répercuter le coût de l'augmentation – c'est l'amendement « pied de facture » – applicable notamment aux grandes et moyennes entreprises et, pour les PME, dont les contrats ne permettent pas d'appliquer une telle mesure – je pense aux entreprises du bâtiment pour lesquelles le devis constitue le contrat –, un amendement qui tend à différer l'impact de l'augmentation du gazole non routier.

Nous voulons très clairement en rester à la position que nous avons adoptée l'année dernière, c'est-à-dire le gel de la trajectoire, non pas parce que nous refusons la transition énergétique, mais parce qu'il faut des mesures d'accompagnement. Nous gardons donc le tarif de TICPE de 2018.

Quant au gazole non routier, il fera l'objet de propositions de la commission des finances à l'article 19, qui gêne manifestement le Gouvernement lui-même, puisqu'il est amené à nous proposer des amendements pour exonérer certains secteurs ou retarder l'application de la mesure – nous en avons encore reçu ce matin.

Par rapport à des annonces qui risquent de se faire dans la confusion demain et d'être très variables, la position de clarté du Sénat, c'est d'en rester à notre position de l'année dernière : nous ne pouvons pas accepter cette hausse brutale sans accompagnement des Français.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-166.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 18 *duodécies*, et les amendements n°s I-302 rectifié *ter*, I-478 rectifié, I-198 rectifié *bis*, I-249 rectifié *bis*, I-289 rectifié *bis*, I-199 rectifié *bis*, I-250 rectifié *bis*, I-301 rectifié *bis*, I-287 rectifié *bis*, I-195 rectifié *bis*, I-246 rectifié *bis*, I-1024 rectifié et I-252 rectifié *bis* n'ont plus d'objet.

Je mets aux voix l'amendement n° I-963 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Sur les amendements identiques n^{os} I-554 et I-613 rectifié *ter*, la commission a souhaité connaître l'avis du Gouvernement, qui a demandé le retrait de ces amendements.

Quel est finalement l'avis de la commission ?

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Nous suivons le Gouvernement sur ces amendements très techniques.

Par la voix de M. le secrétaire d'État, le Gouvernement a reconnu que ces amendements soulevaient un véritable sujet. Deux solutions s'offrent à nous : soit on les laisse dans la navette et le Gouvernement pourra corriger cette disposition à l'Assemblée nationale, soit nous pourrions sous-amender ces amendements. Supprimer purement et simplement ce dispositif, en reconnaissant qu'un problème existe, n'est évidemment pas la solution la plus satisfaisante.

Je m'en remets à la sagesse du Sénat.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État. Comme je l'indiquais précédemment aux auteurs de ces amendements identiques, sous-amender ceux-ci en séance présente un caractère technique que nous ne savons pas affronter à ce stade.

Nous savons qu'il existe une vraie difficulté, soulignée dans les amendements qui ont été déposés. Aujourd'hui, les amendements intègrent le méthane dans le champ des exonérations, ce qui ne nous paraît pas opportun.

C'est la raison pour laquelle nous souhaitons le retrait des amendements, en prenant l'engagement – vous l'aurez compris au travers de mes propos antérieurs – de travailler sur ce sujet pour aboutir, notamment sur la question des biogaz.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Il faut que le Gouvernement retravaille la question, car il n'est pas possible de prévoir un sous-amendement.

Je propose de laisser ces amendements dans la navette.

Mme la présidente. La parole est à M. Emmanuel Capus, pour explication de vote.

M. Emmanuel Capus. Étant l'auteur de l'un des amendements, ce qui me dérange, c'est que, sauf erreur de ma part, je l'avais déjà déposé l'année dernière et que, sauf erreur de ma part, la réponse avait été identique ! (*Mme Laure Darcos et M. Jérôme Bascher applaudissent.*)

J'adhère à l'avis du rapporteur général. Il faut accélérer un peu les choses, et l'idée de le sous-amender ou de le laisser dans la navette me paraît assez opportune. Sinon, je crains de ne devoir le redéposer l'année prochaine, sans que cela ait vraiment évolué.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Gremillet, pour explication de vote.

M. Daniel Gremillet. Je remercie le rapporteur général de son propos. Je soutiendrai ces amendements, qui étaient compris dans le mien. Il y a un véritable problème sur ce sujet. Comme l'a dit M. Albéric de Montgolfier, nous devons avoir ces discussions, mais il est absolument nécessaire de résoudre le problème une fois pour toutes.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} I-554 et I-613 rectifié *ter*.

(*Les amendements sont adoptés.*)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 18 *duodecies*.

Je mets aux voix l'amendement n^o I-604 rectifié *quater*.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} I-255 rectifié *ter*, I-290 rectifié *ter*, I-406 rectifié et I-436 rectifié *ter*.

(*Les amendements ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o I-120 rectifié *bis*.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o I-703 rectifié *bis*.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n^o I-407 rectifié, présenté par MM. Courteau, Vaugrenard, J. Bigot, Raynal, Bérít-Débat, Kanner, Éblé, Botrel et Carcenac, Mme Espagnac, MM. Féraud, Jeansannetas, P. Joly, Lalande et Lurel, Mmes Taillé-Polian et Bonnefoy, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte, Jacquin et Madrelle, Mmes Prévile, Tocqueville et Blondin, MM. Cabanel et Fichet, Mme G. Jourda, M. Montaugé, Mme Monier, M. Duran et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 18 *duodecies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le d du 2^o du 1 de l'article 265 du code des douanes est rétabli dans la rédaction suivante :

« d) Lorsque le cours moyen du pétrole, dénommé "brent daté", varie de plus de 10 % dans les conditions précisées au deuxième alinéa, les tarifs prévus au 1 pour les supercarburants mentionnés aux indices 11 et 11 bis, le gazole mentionné à l'indice 22 et le fioul domestique mentionné à l'indice 20 sont corrigés d'un montant égal au produit de la variation en valeur absolue de la moyenne des prix hors taxe de ces produits pétroliers et du taux de 16,388 %. Cette correction est effectuée à la baisse en cas de hausse des prix hors taxe et à la hausse dans le cas contraire.

« Cette modification est effectuée le 21 janvier 2019 pour la période du 21 janvier 2019 au 20 mars 2019 si la variation cumulée du cours moyen du pétrole "brent daté" constatée sur la période du 1^{er} novembre 2018 au 31 décembre 2018 est supérieure de 10 % au cours moyen du mois de janvier 2018.

« Elle est effectuée pour les périodes ultérieures, lorsque la variation cumulée constatée au cours des bimestres suivants est supérieure de 10 % à la moyenne des prix du « brent daté » qui a entraîné la modification précédente.

« Ces modifications s'appliquent à compter du 21 du premier mois du bimestre suivant celui au titre duquel une variation de 10 % du cours du "brent daté" a été constatée.

« Les cours moyens du pétrole “brent daté” et les prix moyens hors taxe des supercarburants, du gazole et du fioul domestique sont calculés, pour chacune des périodes mentionnées au présent d, par l’autorité administrative compétente.

« Les modifications prévues au premier alinéa ne peuvent pas avoir pour effet de porter les tarifs à un niveau supérieur à celui fixé par la loi de finances au tableau B du 1. Ces modifications ne sont plus appliquées lorsque le cours moyen bimestriel du “brent daté” est redevenu inférieur à la moyenne constatée au titre du mois de janvier 2018.

« Le ministre chargé du budget constate par arrêté les modifications de tarifs de la taxe intérieure de consommation résultant des alinéas précédents. Un décret fixe les modalités d’application de ces dispositions. »

II. – La perte de recettes résultant pour l’État du I est compensée, à due concurrence, par la création d’une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Roland Courteau.

M. Roland Courteau. Face à l’envol probable du prix du carburant et de l’énergie de chauffage, le présent amendement vise à instaurer un mécanisme permettant de préserver le pouvoir d’achat des ménages au moyen d’une TICPE flottante.

La hausse du prix du pétrole ne doit pas permettre à l’État d’encaisser mécaniquement des recettes supplémentaires de TVA au détriment du pouvoir d’achat des consommateurs – ménages et entreprises. Il convient par ailleurs de préciser qu’une forte proportion de l’augmentation récente des prix des carburants et du fioul domestique provenait de la matière première et, pour une part, de la fiscalité écologique.

Par rapport à la hausse du prix du baril de pétrole, le mécanisme proposé au travers de cet amendement rend aux consommateurs les surplus des recettes de TVA engrangés par l’État du fait de cette hausse. En effet, si la TICPE est une taxe exprimée en euros, quel que soit le prix du pétrole, la TVA est en revanche un impôt proportionnel, et 20 % du prix d’un baril à quarante dollars, ce n’est pas la même chose que 20 % du prix d’un baril qui varie entre soixante-dix et quatre-vingts dollars – ce fut le cas voilà quelques semaines – et qui, vraisemblablement, remontera dans les mois, voire dans les jours, à venir ; c’est comme si c’était écrit.

D’où la proposition d’un mécanisme de TICPE flottante, qui permettrait, je le répète, de rendre aux consommateurs, sous forme d’une baisse de cette taxe, le surplus de TVA perçu. Un tel mécanisme avait d’ailleurs été mis en place en 2001.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. L’avis de la commission est assez réservé, pour deux raisons.

Premièrement, je préfère la clarté, la stabilité de la TICPE, au fait de réinventer un mécanisme un peu complexe de TICPE flottante, qui ne serait pas forcément très bien compris de nos concitoyens.

Deuxièmement – cela explique en grande partie pourquoi, en dehors du coût pour le budget de l’État, la TIPP flottante avait finalement été supprimée –, ce type de dispositif peut être totalement contracyclique – je vais m’expliquer par un

exemple très simple –, puisqu’il y a, par définition, un décalage entre les variations du cours du pétrole et le moment où ce surplus de TVA est restitué au travers de la TICPE.

En effet, par définition, on ne peut avoir une TICPE qui flotte en temps réel, alors que le cours du baril, lui, varie tous les jours, toutes les heures, toutes les minutes. Cela peut donc être totalement catastrophique.

Je prends un exemple ; il y a une baisse du cours du pétrole. Deux ou trois mois plus tard, cette baisse entraîne mécaniquement une hausse de la TICPE, puisque, selon ce mécanisme, la TICPE augmente quand le cours du pétrole baisse et, inversement, quand ce cours augmente, elle baisse. Avec un tel mécanisme, la baisse du cours du pétrole engendre mécaniquement, disais-je, une hausse de la TICPE et si, comme cela se fonde sur un cours historique de deux ou trois mois plus tôt, cette hausse de la taxe intervient au moment où le cours remonte, le consommateur sera doublement pénalisé : il subira non seulement la hausse du cours du pétrole, mais encore l’effet mécanique de la hausse, en réaction à la baisse antérieure du cours.

Évidemment, comme l’on se fonde sur des niveaux historiques de deux, trois ou quatre mois plus tôt, ce mécanisme complexe produit des effets contracycliques.

Je pense donc que le consommateur ne s’y retrouverait pas. Il entendrait à la radio ou à la télévision que le cours du baril baisse et il verrait augmenter sa facture à la pompe ; c’est assez difficile à expliquer à nos concitoyens.

C’est sans doute la raison pour laquelle, par le passé, la TIPP flottante n’a pas perduré très longtemps. Nous, nous préférons la clarté, qui consiste à dire stop à la hausse de la TICPE.

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

M. Olivier Dussopt, secrétaire d’État. Le Gouvernement considère que cet amendement, comme ceux qui visent à moduler le taux de la TICPE en fonction des territoires – de leur densité ou de leur éloignement par rapport à telle métropole ou à tel site géographique –, est avant tout, en tout cas intellectuellement, dans l’esprit, un amendement de repli, ou qui aurait permis de compenser le rejet de l’amendement n° I-166 de la commission. Dans la mesure où le Gouvernement était défavorable à cet amendement, l’ensemble des amendements qui visent à apporter des modulations supplémentaires ne peuvent, également, recevoir qu’un avis défavorable du Gouvernement.

Mme la présidente. La parole est à M. Roland Courteau, pour explication de vote.

M. Roland Courteau. Je veux quand même rappeler que l’essentiel de l’augmentation des prix à la pompe est dû à la hausse du prix du baril de pétrole.

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Oui !

M. Roland Courteau. Alors, je veux bien admettre qu’avec un prix du baril qui se situe aujourd’hui autour de cinquante ou cinquante-cinq dollars, le mécanisme que nous proposons entraîne moins de recettes de TVA qu’avec un baril dont le prix se situerait autour de soixante-quinze ou quatre-vingts dollars, ce qui entraînerait une baisse plus modérée de la TICPE, donc des prix à la pompe. C’est vrai, mais c’est vrai pour aujourd’hui.

Toutefois, je rappelle que, voilà un mois environ, le prix du baril était supérieur à soixante-quinze dollars. Qu’en sera-t-il dans un mois, dans deux mois, dans trois mois ?

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Celui qui sait cela doit changer de métier...

M. Roland Courteau. Qui, ici, peut nous assurer que le prix du baril ne va pas repartir à la hausse ? Faut-il ne rien faire, se contenter de dire « TICPE, TICPE ! » ? Dois-je rappeler la situation internationale, les problèmes du côté de l'Iran ou le fait que les États-Unis misent sur une hausse du cours du baril qui rendrait plus attractives, plus compétitives leur huile de gaz ou leur huile de schiste ?

Ce que nous proposons, au travers de cet amendement, c'est d'anticiper une nouvelle flambée du prix du pétrole dans les semaines à venir, ce que le Gouvernement n'a pas su faire récemment et qui fait que l'on ne rehausse pas la trajectoire carbone. S'il est vrai que l'incidence ne pourrait être *in fine* que de quelques centimes, pour les ménages modestes, croyez-moi, ce ne serait pas dérisoire. Il faut, je le répète, anticiper toute hausse du prix du pétrole, car celle-ci, ajoutée à la hausse de la fiscalité écologique, peut être un coup de massue pour les consommateurs.

Quant au coût pour l'État – j'entends également dire qu'il coûterait cher à l'administration de mettre en œuvre ce mécanisme –, croyez-moi, quand on est capable d'alléger les recettes de l'État de 5 milliards d'euros au travers de l'impôt sur les grandes fortunes, on peut sans doute aussi faire un petit effort pour mettre en œuvre un mécanisme qui aidera les gens de condition modeste lorsque le prix du baril flambera de nouveau.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Dans tout ce dossier, on parle beaucoup d'augmentation de taxe, mais on oublie souvent le fait qu'une bonne partie de la valeur ajoutée de nos pays part vers les pays producteurs, constituant pour eux une rente pétrolière importante. D'où la nécessité pour nous d'être de plus en plus indépendants et de poursuivre ce mouvement.

J'interviens parce que vous avez dit, monsieur le rapporteur général, que l'efficacité de la TICPE flottante serait relative, mais on n'a jamais dit que c'était un miracle, une solution absolue. Ce mécanisme est là non pas pour supprimer les hausses mais pour les lisser. En son temps, il a pu démontrer qu'il permettait plus de souplesse...

M. Roland Courteau. Bien sûr !

M. Olivier Jacquin. ... et qu'il permettait d'adoucir la situation.

J'interviens aussi parce que vous dites, monsieur le secrétaire d'État, que, si l'amendement du rapporteur général qui tendait à créer un moratoire de plusieurs années n'avait pas été adopté, vous auriez pu avoir un peu plus d'indulgence. Mais on ne vous parle pas de cela, monsieur le secrétaire d'État ; on vous parle d'un dispositif qui pourrait être permanent, d'un outil de gestion des cours qui permettrait d'offrir plus de souplesse et de pragmatisme. Il faut le voir de cette manière et non comme un amendement de repli par rapport à un autre dispositif. Nous proposons une solution qui peut accompagner l'évolution des cours du pétrole et adoucir un tant soit peu, dans certaines situations, les variations brutales des cours.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann, pour explication de vote.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Je suis favorable à cet amendement. Au-delà des arguments avancés par mes collègues, quand ce mécanisme a été mis en œuvre, il a permis d'éviter les dérapages de cours qui auraient eu un impact

considérable sur le pouvoir d'achat de nos concitoyens. C'est un outil de régulation, qui doit être utilisé quand il y a un manifestement des abus du marché, qui fait des yoyo extrêmement importants.

Je rappelle aussi que, quand on veut investir dans les économies d'énergie, mieux vaut avoir des prix de l'énergie relativement régulés plutôt que des hauts et des bas, parce qu'on sait qu'il existe des effets de *stop and go* dans les efforts que les uns ou les autres pourraient faire pour économiser l'énergie.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-407 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° I-849 rectifié, présenté par M. J. Bigot, Mme Prévile, M. Jacquin, Mme Tocqueville, MM. Houllégatte et Daudigny, Mme Taillé-Polian, MM. Tissot et Vaugrenard, Mmes Perol-Dumont, Grelet-Certenais, Artigalas et Conway-Mouret, M. P. Joly, Mme Ghali et M. Antiste, est ainsi libellé :

Après l'article 18 *duodécies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le II de la section V du chapitre premier du titre I^{er} de la première partie du livre premier du code général des impôts est complété par une division ainsi rédigée :

« ...° Droits à récupération fiscale

« Art. 200 – 1. Les années où le prix moyen du baril de pétrole sur douze mois consécutifs est plus de 5 % au-dessus de la valeur mentionnée dans le cadrage économique du Gouvernement du projet de loi de finances de l'année en cours, les contribuables personnes physiques, fiscalement domiciliés en France dans une commune appartenant aux zones peu denses, dont la classification est déterminée par décret, peuvent bénéficier de dispositifs incitatifs supplémentaires visant à les accompagner dans la transition écologique les années où le prix du pétrole est très élevé. Ces dispositifs d'accompagnement permettent de maintenir la trajectoire de la composante carbone de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques et de favoriser son acceptabilité. Ils peuvent prendre la forme de droits à récupération fiscale sous conditions de ressources, notamment pour les contribuables actifs ou pour les contribuables lors de l'achat de véhicules propres ou d'autres actions visant à réduire leur consommation d'énergie telle que la rénovation énergétique des logements.

« 2. Les critères d'attribution, les modalités de calcul et de mise en œuvre de ces droits à récupération fiscale accordés au foyer fiscal à raison des revenus de chacun de ses membres sont définis par décret en Conseil d'État. »

II. – La perte de recettes pour l'État résultant de l'instauration de ces droits à récupération fiscale est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Joël Bigot.

M. Joël Bigot. Cet amendement invite le Gouvernement à prendre des mesures correctives pour accompagner les ménages modestes dans la transition énergétique, en permet-

tant à ces derniers d'obtenir des transferts fiscaux pour atténuer la perte de pouvoir d'achat provoquée par l'augmentation du coût du pétrole.

Les mesures annoncées la semaine dernière par le Premier ministre ne sont pas de nature à convaincre nos concitoyens. Certains députés, d'ailleurs jusque dans les rangs de la majorité, avaient anticipé la colère des Français et avaient demandé à juste titre de réelles mesures d'accompagnement de la population, pour ne pas courir le risque de compromettre l'acceptation sociale de la fiscalité écologique.

Cet amendement prévoit donc que des mesures supplémentaires soient mises en place pour venir en aide aux citoyens captifs de l'utilisation de la voiture, pour bonifier les aides à l'achat de voitures peu polluantes et lutter contre les « passoires énergétiques » en favorisant la rénovation des logements. La colère des Français qui s'exprime en ce moment au cœur du pays le vaut bien. Peu à peu, les raisons profondes de la démission de l'ancien ministre de la transition écologique se dévoilent. Le Gouvernement doit cesser de se réfugier dans une posture arrogante à l'égard de nos concitoyens et de nous enfermer dans une écologie punitive, qui met en danger la nécessité du consensus social le plus large possible.

Lors d'une réunion, en février dernier, du Comité pour l'économie verte, Nicolas Hulot rappelait l'importance de la progressivité des mesures afin d'« éviter la brutalité, pour laisser aux citoyens le temps de s'adapter ». Cette époque paraît lointaine...

Aussi, cet amendement vous présente des pistes à saisir, monsieur le secrétaire d'État, pour renouer avec une transition écologique respectueuse du quotidien de nos concitoyens les plus fragiles, qui n'ont pas de choix. Entendez nos campagnes!

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

M. Albéric de Montgolfier, *rapporteur général de la commission des finances.* Sur le fond, je crois que l'on peut partager un certain nombre d'analyses développées à l'instant par l'auteur de cet amendement, qui trace des pistes.

Néanmoins, cet amendement me semble davantage relever du vœu, du souhait, de l'invitation faite au Gouvernement d'agir concrètement, que de quelque chose qui serait directement normatif. Nous examinons le projet de loi de finances, ce n'est pas forcément le lieu d'émettre des vœux ou des pistes; nous sommes là pour rester dans le domaine normatif. Or je vois là un amendement qui n'est pas très opérant.

Même si, encore une fois, cela n'enlève rien au fond, c'est plutôt au Gouvernement d'apporter la réponse politique qu'il souhaite à la vraie question que posent les Français.

La commission émet donc un avis défavorable, non pas, encore une fois, pour une raison de fond mais pour une raison de forme – c'est bien un amendement qui n'apporte pas de réponse très concrète et qui relève plus du vœu que de la mesure normative.

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

M. Olivier Dussopt, *secrétaire d'État.* L'avis du Gouvernement est défavorable, pour les mêmes raisons que celles qui ont été invoquées par le rapporteur général.

J'ajoute deux éléments.

En premier lieu, le Gouvernement a d'ores et déjà pris un certain nombre de mesures. Je pense notamment à l'augmentation et à la généralisation du chèque énergie, ou encore au

renforcement de la prime de conversion, sachant que personne n'imagine que cette prime permettra à tous les ménages français, en particulier à ceux qui sont les moins favorisés, de changer de véhicule, même si nous avons ouvert ce bénéfice aux voitures d'occasion récentes.

Par ailleurs, le Gouvernement proposera, à l'article 6 *sexies*, lorsque celui-ci sera examiné par la Haute Assemblée, un amendement visant à majorer le montant admis en déduction en application du barème forfaitaire de 10 % pour les véhicules d'une puissance administrative égale à trois chevaux ou moins et de 5 % pour ceux qui ont une puissance administrative de quatre chevaux.

Nous aurons aussi l'occasion de préciser comment nous maintenons les financements de l'Agence nationale de l'habitat afin de poursuivre l'objectif de 75 000 rénovations thermiques, et comment nous prorogeons le crédit d'impôt pour la transition énergétique.

En second lieu, cela a été évoqué par de nombreux sénateurs à l'instant, j'ajoute que, demain, un certain nombre d'annonces peuvent être faites (*MM. Philippe Dallier et Roger Karoutchi s'esclaffent.*) – sans vouloir relancer le débat, monsieur Dallier –, qui viseront bien évidemment à mieux accompagner les Français.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann, pour explication de vote.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Nous sommes là au cœur de la crise que l'on connaît aujourd'hui. On crée une imposition injuste, puis, pour essayer de la rendre plus juste, on donne des aides aux plus démunis,...

Mme Nathalie Goulet. C'est de la mithridatisation.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. ... ou aux prétendus plus démunis, parce que, évidemment, on va s'apercevoir qu'il n'y a pas que des personnes très démunies dans les villages.

On arrive ainsi à un système de bricolage, de bidouillages, qui ne fait qu'entretenir l'idée de l'injustice globale. Nos collègues socialistes ont raison d'essayer de limiter la casse, mais c'est quand même fondamentalement le principe de cette imposition qui est injuste.

En outre, on connaît bien ce genre de phénomènes – je vois M. Dallier face à moi –, on ne régule pas les prix du logement, on ne fait pas en sorte que les logements soient moins chers; ensuite, pour aider, on se propose de favoriser l'aide à la personne, puis, comme cela coûte de plus en plus cher, on réduit cette aide, mais on n'a toujours pas régulé les prix ni trouvé de fiscalité juste.

M. Philippe Dallier. C'est vrai!

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Je verrais donc bien le Président de la République nous annoncer généreusement, demain, des efforts pour ceux qui souffrent, mais la réalité, c'est qu'il crée un système totalement injuste, inopérant, et que tous les bidouillages ne rattraperont pas ces injustices.

Mme Nathalie Goulet. Très bien!

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Gremillet, pour explication de vote.

M. Daniel Gremillet. Je n'ai pas pris la parole, sur l'amendement de notre collègue M. Courteau, donc je prends quelques instants pour le faire maintenant, car les deux derniers amendements posent une véritable question.

On le sait aujourd'hui, dans le budget pour 2019, comme d'ailleurs dans celui de 2018, cette part des recettes de l'État n'est pas affectée à l'objet initialement indiqué. J'ai pu le constater au cours de mes auditions en tant que rapporteur

pour avis, si l'on avait gardé notre trajectoire, le risque d'avoir un prix du carburant à deux euros n'était pas exclu en 2019. Deux euros ! Est-ce supportable pour les familles ? Est-ce supportable pour ceux qui ont besoin d'un véhicule pour se déplacer ?

Cet amendement tend à aider ceux qui sont fragiles, face à de telles situations. De quoi s'agit-il ? On met en place des charges de fonctionnement, alors que, on le sait, notre pays croule déjà sous ses charges de fonctionnement, et l'on ne s'attaque pas au vrai sujet.

J'ai suivi l'avis de notre rapporteur général sur l'amendement de M. Courteau, mais la réflexion pour le futur doit être clairement posée. On est en train de l'évacuer rapidement,...

M. Roland Courteau. Exactement !

M. Daniel Gremillet. ... mais, encore une fois, pour ceux qui ont des niveaux très faibles de salaire dans nos territoires et qui ont besoin de leur véhicule, cette taxation pourra représenter une charge supplémentaire équivalant à un demi-SMIC ou à un SMIC. Il ne faut pas décourager le travail, pénaliser notre économie.

On se rend bien compte aujourd'hui des limites de ce système, et je crains terriblement les annonces, demain, du Président de la République et le coût qu'engendrera tout le système que l'on mettra en place pour apporter quelque chose à ceux qui souffrent de ces conditions.

Je vais rester fidèle à notre rapporteur général, mais ces deux amendements posent vraiment des questions de société, et, à un moment donné, il faudra avoir le courage d'aborder ces questions de fond. (*Mme Sophie Primas applaudit.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Bigot, pour explication de vote.

M. Joël Bigot. Je veux compléter mon propos. Ces mesures sont parfois perçues comme des vœux et elles n'ont peut-être pas leur place dans un projet de loi de finances, mais je précise quand même que la Suède a achevé cette année la rénovation énergétique de ses bâtiments, entreprise voilà une vingtaine d'années. Ça, c'est se projeter dans l'avenir.

Il y a une certaine lisibilité des mesures. En ce qui concerne les aides aux plus démunis qu'il faut prévoir dans l'immédiat, je ne sais pas, effectivement, où il faut mettre le curseur ni comment il faut faire. Néanmoins, il y en a qui ressentent cette injustice, cette difficulté à joindre les deux bouts, et là il faut répondre maintenant. Voilà ce que je voulais dire.

Monsieur le secrétaire d'État, si vous avez des idées à transmettre à M. le président de la République pour demain, n'hésitez pas, et, surtout, tenez-nous au courant.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-849 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° I-987 rectifié, présenté par MM. Mézard, Arnell, Artano, A. Bertrand, Castelli, Collin, Gabouty et Guérini, Mmes Guillotin, Jouve et Laborde et MM. Léonhardt, Menonville, Requier, Roux et Vall, est ainsi libellé :

Après l'article 18 *duodecies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article 265 du code des douanes est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Dans les communes situées dans les départements dont la densité de population est inférieure ou égale à trente-cinq habitants par kilomètre carré et distantes de plus de trois cents kilomètres d'une raffinerie, les tarifs établis au tableau B du présent article sont minorés de cinq pour cent. »

II. - La perte de recettes pour l'État résultant du I est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Jean-Claude Requier.

M. Jean-Claude Requier. Les études des associations de consommateurs relatives au prix des carburants à la pompe montrent que celui-ci dépend fortement de la distance entre une station de distribution de carburant et la raffinerie la plus proche.

En effet, la marge de distribution, qui est la différence entre le prix hors taxe à la pompe et le prix sorti de raffinerie, et qui ne désigne pas en tant que tel le profit du distributeur, est le prix payé par le consommateur pour rémunérer l'activité de transport et de distribution.

Il résulte de cette situation un surcoût dommageable pour les usagers situés dans les territoires concernés, qui sont souvent des territoires ruraux et enclavés.

Le présent amendement vise donc à minorer à hauteur de 5 % les tarifs de TICPE dans les communes des départements dans lesquels la densité de population est inférieure ou égale à trente-cinq habitants par kilomètre carré et distantes de plus de trois cents kilomètres de la raffinerie.

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. L'Ardèche, par exemple ?

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Je vérifiais auprès du secrétaire d'État si le département de l'Ardèche est éloigné d'une raffinerie ; il y a la raffinerie de Feyzin, près de Lyon...

L'amendement de M. Mézard et de ses collègues pose la question des zones rurales, qui sont particulièrement touchées par la hausse de la fiscalité.

Néanmoins, au-delà de ce constat que l'on peut tous partager, cette mesure pose deux difficultés. La première consiste en un problème juridique, voire pratique, d'application de la modulation de la TICPE sur un critère tout de même un peu compliqué, notamment par rapport au droit européen – peut-être le secrétaire d'État aura-t-il plus d'éléments que moi à ce sujet.

Second problème, il n'y a pas que les zones rurales qui sont affectées.

M. Philippe Dallier. Tout à fait !

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Il y a aussi, dans des zones urbaines, des personnes qui n'ont pas d'alternative pour leur transport de zone urbaine à zone urbaine. Ainsi, en Île-de-France, autant on a des transports radiaux qui vont vers le centre de Paris ou qui s'en éloignent, autant, pour aller de banlieue à banlieue, il n'y a parfois aucune autre option que la voiture.

On peut donc habiter une zone urbaine ou périurbaine et devoir, pour aller travailler, prendre sa voiture et faire beaucoup de kilomètres. Dans mon département, proche de l'Île-de-France, il y a des habitants de zones périurbaines, donc qui ne sont pas dans des zones rurales, qui sont

contraints de prendre leur voiture. Malheureusement, si les zones rurales sont particulièrement touchées par les hausses de TICPE, elles ne sont pas les seules, et l'on s'aperçoit ainsi que le problème qui s'exprime dans le pays dépasse quelques zones rurales.

En dehors de cela, il y a des problèmes juridiques qui ont conduit la commission à émettre un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État. D'une part, la mesure proposée est contraire à la directive européenne 2003/96/CE, qui précise que la fiscalité sur les carburants doit être la même sur l'ensemble du territoire.

D'autre part, la même directive dispose que la taxation par les États du carburant intervient à la mise à consommation, c'est-à-dire à la sortie de la raffinerie et non au moment de la distribution finale dans les stations-service.

La directive pose donc deux obstacles à l'adoption de cet amendement, ou, en tout cas, elle rend cette disposition inapplicable pour ces deux raisons.

Enfin, d'un point de vue strictement pratique, le fait de dessiner des zones géographiques au sein desquelles le carburant pourrait être plus ou moins cher serait certainement plus générateur de transport et de flux entre zones qu'apporteur de solution aux difficultés évoquées.

Pour toutes ces raisons, l'avis du Gouvernement est défavorable.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann, pour explication de vote.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. J'ai toujours été, pour ma part, favorable à la modulation de la taxe en fonction du territoire, parce que, si l'on retient le principe selon lequel cette taxe existe pour favoriser des comportements positifs pour l'environnement, on ne peut mettre tout le monde devant la même contrainte, selon que l'on ait ou non une autre possibilité de transport. La seule façon pour garder un minimum de taxe incitative, lorsqu'il existe une alternative, est donc de veiller à ce qu'elle ne pénalise pas ceux qui n'ont pas le choix.

Certes, il y a peut-être des directives en la matière, mais je rappelle que l'on peut demander des exemptions à certaines directives. Par ailleurs, au bout d'un moment, il ne faut pas nous rendre à nous-mêmes la vie impossible.

On peut aussi présenter la baisse de la TICPE comme un crédit d'impôt d'aménagement du territoire. Pourquoi est-ce fondamental ? Parce que, aujourd'hui, comme vous le dites, monsieur le rapporteur général, le rural n'est pas le seul touché, il y a aussi le périurbain. Or, je le rappelle, les aides au logement sont différenciées par zone – A, B1, B2, C –, donc on peut très bien définir une cartographie des territoires dans lesquels les salariés n'ont manifestement pas d'alternative de déplacement, et considérer que, dans ces zones, la TICPE sera plus faible.

Vous le verrez, vous y retrouverez la France périphérique, les grandes banlieues de grandes villes et les zones rurales, à quelques modulations près, soit le gros de ceux qui sont aujourd'hui pénalisés par la hausse du prix des carburants.

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Dallier, pour explication de vote.

M. Philippe Dallier. Il me semble, monsieur le secrétaire d'État, que les régions peuvent moduler le taux de la TICPE, donc ce n'est pas tout à fait uniforme sur l'ensemble du territoire.

Cela étant dit, quelle garantie aurait-on, si nous adoptions cet amendement, que le prix à la pompe baisserait véritablement ?

Mme Marie-Noëlle Lienemann. Oui, c'est vrai.

M. Philippe Dallier. C'est là qu'est la véritable question. Bien évidemment, le prix à la pompe dépend de la distance à la raffinerie la plus proche, mais, à mon avis, il dépend beaucoup plus, dans un même territoire, de la situation du pompiste : est-il affilié à un grand groupe, à un supermarché ou est-il indépendant ?

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Et cela dépend aussi de la concurrence !

M. Philippe Dallier. Considérez les dernières pompes à essence de Paris – je ne sais pas s'il en reste d'ailleurs –,...

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Mais oui !

M. Philippe Dallier. ... on y voit des prix au litre atteignant 1,80 euro.

Le problème est donc réel, mais je ne pense pas du tout que le présent amendement permettrait d'y apporter une solution.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour explication de vote.

M. Jean-Claude Requier. On constate des déséquilibres dans le pays et, si l'on ne fait rien, on reprendra chaque année le même débat ! Nous posons donc la question. Par exemple, dans le Cantal, qui est cher au président Mézard, l'essence est beaucoup plus chère qu'à Bordeaux ; c'est plus loin, donc c'est normal du point de vue géographique, mais ce n'est pas normal du point de vue de l'équilibre du territoire.

C'est pour cela que nous posons le problème au travers de cet amendement, qui sans doute ne sera pas adopté ; nous demandons des solutions qui ne peuvent venir que d'une péréquation nationale.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-987 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de neuf amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les quatre premiers sont identiques.

L'amendement n° I-77 rectifié *bis* est présenté par Mme Guidez, M. Delahaye, Mme Létard, MM. Détraigne, Henno, Louault et Moga, Mme Perrot, MM. Kern, Le Nay, Lafon et L. Hervé, Mme Morin-Desailly, M. Cigolotti, Mmes Joissains et Doineau, MM. Joyandet, Pellevat, Guerriau, Charon et Wattedled, Mmes Puissat, L. Darcos et M. Mercier, MM. Priou, Daubresse, Vogel, Laménié, Poniatowski et Rapin, Mme A.M. Bertrand, M. Huré, Mmes de Cidrac et Keller et MM. J.M. Boyer et Segouin.

L'amendement n° I-263 rectifié *bis* est présenté par M. Courteau.

L'amendement n° I-431 rectifié *bis* est présenté par Mme Gatel, MM. Bonnacarrère et Laugier, Mmes Goy-Chavent, Férat et de la Provôté et MM. Janssens et Henno.

L'amendement n° I-846 rectifié est présenté par MM. J. Bigot et Bérit-Débat, Mmes Prévile et Bonnefoy, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte, Jacquin et Madrelle, Mme Tocqueville, M. Todeschini, Mmes Monier et Grelet-Certenais, M. P. Joly, Mme Ghali, M. Antiste, Mme Conway-Mouret, MM. Tissot et Kerrouche, Mme Taillé-Polian et M. Daudigny.

Ces quatre amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 18 *duodecies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Une fraction du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques prévue à l'article 265 du code des douanes revenant à l'État est attribuée aux collectivités territoriales ou leurs groupements ayant adopté un plan climat-air-énergie territorial conformément au I de l'article L. 229-26 du code de l'environnement.

Cette fraction est calculée de manière à ce que le montant versé à chaque collectivité concernée s'élève à 10 € par habitant maximum.

II. – Une fraction du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques prévue à l'article 265 du code des douanes revenant à l'État est attribuée aux collectivités territoriales ayant adopté un schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie conformément à l'article L. 222-1 du code de l'environnement ou un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires conformément à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales.

Cette fraction est calculée de manière à ce que le montant versé à chaque collectivité concernée s'élève à 5 € par habitant maximum.

III. – La perte de recettes résultant pour l'État du I et du II est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Jacques Le Nay, pour présenter l'amendement n° I-77 rectifié *bis*.

M. Jacques Le Nay. La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte a fixé des objectifs précis et ambitieux. Les collectivités locales sont aujourd'hui les fers de lance de la transition énergétique, notamment par le biais de la mise en œuvre des plans climat-air-énergie territoriaux à l'échelle des intercommunalités, par le biais du volet énergie des schémas régionaux d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires à l'échelle des régions, ou encore par la mise en œuvre des schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie. Ces dispositifs doivent permettre de structurer la mise en mouvement généralisée des territoires en faveur de la transition énergétique.

Néanmoins, le transfert de compétences envers les collectivités concernées n'a été accompagné d'aucun transfert de moyens.

Cet amendement vise donc à attribuer une fraction du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques aux collectivités compétentes en matière de transition énergétique. Cette proposition a déjà été adoptée à deux reprises au Sénat, en 2016 et en 2017, par l'ensemble des groupes politiques. Elle est aujourd'hui soutenue par les territoires, par les structures représentatives

des collectivités et par l'ensemble de nos concitoyens soucieux que l'action publique locale ait les moyens de ses ambitions en matière de transition énergétique.

Mme la présidente. La parole est à M. Roland Courteau, pour présenter l'amendement n° I-263 rectifié *bis*.

M. Roland Courteau. Par cet amendement, je propose de doter les EPCI et les régions d'une partie des recettes de la fiscalité carbone, dès lors que des intercommunalités auront adopté des plans climat-air-énergie territoriaux ou que des régions auront adopté des schémas régionaux d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires, ou SRADDET.

Ces collectivités ou intercommunalités se sont en effet vues transférer de nouvelles compétences sans pratiquement aucun transfert de moyens. Et sans moyens, ma crainte est que ces schémas ou plans ne soient pas pleinement mis en œuvre, et ce d'autant que les restrictions budgétaires ne faciliteront pas la tâche.

Or une grande partie des réponses de lutte contre le changement climatique et les émissions de gaz à effet de serre se joue à l'échelle des collectivités. Flécher une part importante de cette contribution climat-énergie vers la transition ne serait donc que pure logique et cohérence. C'est pourquoi je propose d'attribuer aux EPCI et aux régions une partie de cette augmentation de la fiscalité carbone.

Mme la présidente. L'amendement n° I-431 rectifié *bis* n'est pas soutenu.

La parole est à M. Joël Bigot, pour présenter l'amendement n° I-846 rectifié.

M. Joël Bigot. Comme l'a souligné M. Courteau, il s'agit d'aider les EPCI ou les régions qui s'engagent dans des plans climat-air-énergie territoriaux – PCAET – ou dans des SRADDET

Cette dotation donnerait droit à un versement de dix euros par habitant aux EPCI ayant adopté un PCAET ou de cinq euros par habitant aux régions ayant adopté un SRCAE – schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie – ou un SRADDET.

Son versement pourrait être conditionné par des engagements concrets des collectivités bénéficiaires sur leurs actions en faveur de la transition énergétique. Je voulais souligner cette conditionnalité.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° I-1 rectifié *bis* est présenté par Mme Lavarde, MM. Rapin, Pellevat, Henno et Pemezec, Mmes Morhet-Richaud et Lassarade, MM. Kern, Cardoux et Bascher, Mme Lopez, MM. Courrial, Sido, de Nicolaÿ, Longuet, Mouiller et Babary, Mme Bonfanti-Dossat, MM. Bonne, Lefèvre, Daubresse et Brisson, Mme Deromedi, M. Karoutchi, Mmes Gruny et de la Provôté, MM. Dallier, Guené, Perrin, Raison, Marseille, Grosdidier, Nougein et Chevrollier, Mme Berthet et MM. H. Leroy, Vogel, Revet et Moga.

L'amendement n° I-13 rectifié *bis* est présenté par M. Longeot, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 18 *duodecies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Une fraction du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques prévue à l'article 265 du code des douanes revenant à l'État est attribuée aux collectivités territoriales, collectivités à statut particuliers et établissements publics territoriaux ayant adopté un plan climat-air-énergie territorial en application de l'article L. 229-26 du code de l'environnement.

Cette fraction est calculée de manière à ce que le montant versé à chaque collectivité concernée s'élève à 10 € par habitant pour les établissements publics de coopération intercommunale et la Métropole de Lyon. Par exception, cette fraction est calculée pour être égale, sur le territoire de la Métropole du Grand Paris, à hauteur à 5 € par habitant pour la Métropole du Grand Paris, à 5 € par habitant pour ses établissements publics territoriaux et à 5 € par habitant pour Paris.

II. – Une fraction du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques prévue à l'article 265 du code des douanes revenant à l'État est attribuée aux collectivités territoriales ayant adopté un schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie conformément à l'article L. 222-1 du code de l'environnement ou un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires conformément à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales.

Cette fraction est calculée de manière à ce que le montant versé à chaque collectivité concernée s'élève à 5 € par habitant.

III. – Les modalités d'attribution de la fraction prévue aux I et II ci-dessus sont fixées dans un contrat conclu entre l'État et la collectivité ou le groupement concerné, la région pouvant être cocontractante des contrats avec les collectivités locales de son territoire.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du I et du II ci-dessus est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à Mme Christine Lavarde, pour présenter l'amendement n° I-1 rectifié *bis*.

Mme Christine Lavarde. Je ne vais pas revenir sur le fond, déjà très bien défendu par les orateurs précédents.

Je veux juste faire remarquer que cet amendement prend en compte la spécificité de l'organisation institutionnelle de la région Île-de-France, où métropole et territoires ont des compétences en matière de développement durable et de transition écologique et énergétique. Il prévoit que les 10 euros sont répartis ainsi : 5 euros pour la métropole et 5 euros pour les territoires.

Mme la présidente. L'amendement n° I-13 rectifié *bis* n'est pas soutenu.

L'amendement n° I-925 rectifié *ter*, présenté par M. Gremillet, Mmes Puissat et Deromedi, MM. Magras, Pierre, Cardoux et Brisson, Mmes Di Folco et Berthet, MM. Pellevat, Pointereau et Revet, Mme Morhet-Richaud, MM. Paccaud, Savary et Lefèvre, Mme Bories, M. Raison, Mme M. Mercier et MM. Poniatowski, Bonne, de Nicolaÿ, Priou et Laménie, est ainsi libellé :

Après l'article 18 *duodecies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Une fraction du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques prévue à l'article 265 du code des douanes revenant à l'État est attribuée aux collectivités territoriales, aux collectivités à statut particulier et aux établissements publics territoriaux ayant adopté un plan climat-air-énergie territorial en application de l'article L. 229-26 du code de l'environnement pour la mise en œuvre des actions définies dans ledit plan.

Cette fraction est calculée de manière à ce que le montant versé à chaque collectivité concernée s'élève à 10 euros par habitant pour les établissements publics de coopération intercommunale et la Métropole de Lyon. Par exception, cette fraction est calculée pour être égale à 5 euros par habitant pour la Métropole du Grand Paris, à 5 euros par habitant pour les établissements publics territoriaux de la Métropole du Grand Paris et à 5 euros par habitant pour Paris.

II. – Une fraction du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques prévue à l'article 265 du code des douanes revenant à l'État est attribuée aux collectivités territoriales ayant adopté un schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie conformément à l'article L. 222-1 du code de l'environnement ou un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires conformément à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales pour la mise en œuvre des actions définies dans lesdits schémas.

Cette fraction est calculée de manière à ce que le montant versé à chaque collectivité concernée s'élève à 5 euros par habitant.

III. – Les modalités d'attribution de la fraction prévue aux I et II du présent article sont fixées dans un contrat conclu entre l'État et la collectivité ou le groupement concerné, la région pouvant être cocontractante des contrats avec les collectivités locales de son territoire.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État des I et II est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Daniel Gremillet.

M. Daniel Gremillet. Je ne reviendrai pas sur ce qu'ont déjà très bien dit les orateurs précédents.

J'ajouterai simplement que l'amendement de notre rapporteur général sur le GNR, que nous avons adopté voilà quelques instants, emporte des conséquences financières pour les collectivités locales dans le cadre des grands travaux et de la taxe qu'il faudra prélever.

Nous sommes face à un transfert formidable : on fait payer, par les collectivités locales, des recettes qui iront abonder le budget de l'État et qui ne seront même pas dédiées au financement de la transition énergétique, mais bien à l'équilibre général du budget.

Dans la mesure où les collectivités, pour 80 à 90 %, vont supporter l'augmentation, notamment sur les pieds de facture, il me semble tout à fait normal qu'elles profitent d'un retour. Une part significative de ces recettes doit donc leur revenir.

Bien évidemment, ces sommes doivent être fléchées vers la transition énergétique à l'échelle des collectivités territoriales. Il ne s'agit pas d'organiser une tromperie, comme le fait l'État.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° I-404 rectifié est présenté par M. J. Bigot, Mme Préville, MM. Raynal, Bérit-Débat, Kanner, Éblé, Botrel et Carcenac, Mme Espagnac, MM. Féraud, Jeansannetas, P. Joly, Lalande et Lurel, Mmes Taillé-Polian et Bonnefoy, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte, Jacquin et Madrelle, Mmes Tocqueville et Blondin, MM. Cabanel, Courteau, Fichet, Montaugé, Tissot, Duran et les membres du groupe socialiste et républicain.

L'amendement n° I-432 rectifié est présenté par Mme Gatel, MM. Bonnecarrère et Laugier, Mmes Doineau et Goy-Chavent, M. Le Nay, Mme Férat, M. Kern, Mme de la Provôté, M. Janssens, Mme Guidez, M. Delahaye, Mme Morin-Desailly et M. Lafon.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 18 *duodecies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Pour l'année 2019, une fraction du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques prévue à l'article 265 du code des douanes revenant à l'État est attribuée aux collectivités territoriales ou leurs groupements ayant adopté un plan climat-air-énergie territorial conformément au I de l'article L. 229-26 du code de l'environnement.

Cette fraction est calculée de manière à ce que le montant versé à chaque collectivité concernée s'élève à 10 € par habitant au maximum.

II. – Pour l'année 2019, une fraction du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques prévue à l'article 265 du code des douanes revenant à l'État est attribuée aux collectivités territoriales ayant adopté un schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie conformément à l'article L. 222-1 du code de l'environnement ou un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires conformément à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales.

Cette fraction est calculée de manière à ce que le montant versé à chaque collectivité concernée s'élève à 5 € par habitant au maximum.

III. – Le versement de la fraction du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques prévue à l'article 265 du code des douanes mentionnée au I et au II est conditionnée à la signature d'un contrat territorial bas carbone entre l'État et la collectivité bénéficiaire. Ce contrat est accessible à toutes les collectivités ayant adopté un plan climat-air-énergie territorial conformément au I de l'article L. 229-26 du code de l'environnement, un schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie conformément à l'article L. 222-1 du code de l'environnement, ou un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires conformément à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales. Il établit les besoins en ingénierie, en études et en animation qui seront nécessaires à la collectivité pour

enclencher les investissements qui permettront de mettre en œuvre les actions prévues par le plan climat-air-énergie territorial, le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie, ou le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, et les actions que la collectivité s'engage à financer avec la fraction de taxe qui lui est affectée.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État des I et II est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Joël Bigot, pour présenter l'amendement n° I-404 rectifié.

M. Joël Bigot. Pour accompagner les territoires dans leurs investissements écologiques, cet amendement vise à créer des contrats territoriaux bas carbone entre l'État et les collectivités.

Financés par une partie des recettes de la contribution climat-énergie, ou taxe carbone, ces contrats permettraient de fournir l'ingénierie nécessaire aux collectivités et donc d'enclencher, à court terme, ces projets d'avenir écologique.

Nous touchons ici à un sujet essentiel. Comme vous le savez, monsieur le secrétaire d'État, la transition écologique passera d'abord par les territoires. L'expérience des territoires à énergie positive nous le démontre.

Le récent rapport du GIEC relève, à maintes reprises, l'importance de l'action des territoires et des expériences locales pour concrétiser la lutte contre le réchauffement climatique.

Cet amendement tend à traduire, d'une certaine manière, l'appel lancé en septembre dernier par le réseau CLER, qui fédère les territoires à énergie positive, ou TEPOS, pour que le Gouvernement accorde aux collectivités une plus grande confiance et des moyens pour passer à l'action.

Ainsi, le fléchage d'une partie des recettes de la taxe carbone permettrait de viabiliser, sur le long terme, l'application des plans climat-air-énergie territoriaux, ainsi que les schémas régionaux d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires, les SRADDET.

Cette mesure aurait également le mérite de la cohérence en rendant aux acteurs de la transition énergétique les ressources financières apportées par la fiscalité écologique au lieu de les laisser abonder le budget général de l'État

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Le Nay, pour présenter l'amendement n° I-432 rectifié.

M. Jacques Le Nay. Cet amendement est défendu.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur les sept amendements restant en discussion ?

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Ces sept amendements, qui vont tous dans le même sens, sont vus d'un œil bienveillant par la commission des finances. L'année dernière, nous avons d'ailleurs adopté à l'unanimité l'amendement qui a été présenté à l'instant par Mme Lavarde, que l'Assemblée nationale avait ensuite supprimé.

Certains de ces amendements tendent à prévoir l'affectation d'une part de TICPE aux EPCI ayant adopté un PCAET pour dix euros par habitant – c'est le sens des amendements n° I-77 rectifié *bis*, I-263 rectifié *bis* et I-846 rectifié.

Les amendements n^{os} I-404 rectifié et I-432 rectifié visent à organiser une affectation spécifique avec la signature obligatoire d'un contrat territorial bas carbone entre l'État et la collectivité.

Enfin, l'amendement n^o I-1 rectifié *bis*, en sus d'une affectation spécifique par habitant, tend à tenir compte de la spécificité des agglomérations de Paris et Lyon.

Compte tenu de la révision à la hausse de la trajectoire carbone, l'affectation d'une partie du surplus financier aux collectivités territoriales me paraît tout à fait vertueuse. Les collectivités – personne ne peut dire le contraire – jouent un rôle de plus en plus important dans ce domaine.

Je pense en particulier aux régions, qui sont chef de file pour l'exercice des compétences en matière de climat, de qualité de l'air et d'énergie. Je pense également aux métropoles, dotées non seulement de la compétence économique, mais aussi de celle de la lutte contre la pollution de l'air.

C'est la raison pour laquelle le Sénat, dans la loi de finances pour 2018, avait adopté à l'unanimité l'amendement de Mme Lavarde que je vous propose d'adopter de nouveau. Je demande donc le retrait des autres amendements, qui seront satisfaits par l'adoption de l'amendement n^o I-1 rectifié *bis*.

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

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État. Le Gouvernement est défavorable à l'ensemble de ces amendements.

Tout d'abord, pour une raison juridique : l'obligation faite aux intercommunalités de mettre en place des plans climat-air-énergie n'est pas considérée comme un transfert de compétences. C'est également le cas d'autres obligations faites aux collectivités qui, jusqu'à présent, n'étaient pas assurées par l'État, qui ne sont pas des transferts de compétences et qui, donc, ne relèvent pas du régime de transfert obligatoire des charges ainsi créées, faute d'être des charges transférées.

Ensuite, les modalités proposées dans les différents amendements, et notamment le calcul de la fraction de TICPE allouée aux collectivités en fonction du nombre d'habitants et, pour des établissements intercommunaux, avec des périmètres qui par nature sont variables et une démographie qui par nature aussi est variable, nous paraissent extrêmement difficiles à mettre en pratique.

Enfin, plus fondamental encore, le Premier ministre a annoncé, devant le Congrès des maires, que le conseil des ministres sera saisi, à la mi-avril, d'un projet de loi spécifique portant réforme de la fiscalité locale.

Ce sera l'occasion de revoir l'affectation d'un certain nombre de produits d'impôts entre les différentes collectivités. Il nous paraît donc inopportun, à ce stade, de modifier la répartition du produit d'impôts nationaux en faveur des collectivités territoriales.

J'ajoute, en écho aux propos de M. le rapporteur général, que les régions bénéficient déjà, au titre de leurs compétences, d'une fraction égale à 18 % de la TICPE, ce qui est justifié par l'exercice de compétences et par le fait que dès les transferts cela avait été prévu.

Mme la présidente. Monsieur Le Nay, les amendements n^{os} I-77 rectifié *bis* et I-432 rectifié sont-ils maintenus ?

M. Jacques Le Nay. Non, je les retire, madame la présidente, au profit de l'amendement n^o I-1 rectifié *bis*.

Mme la présidente. Les amendements n^{os} I-77 rectifié *bis* et I-432 rectifié sont retirés.

Monsieur Courteau, l'amendement n^o I-263 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Roland Courteau. Oui, je le maintiens, madame la présidente.

Mme la présidente. Monsieur Joël Bigot, qu'advient-il de l'amendement n^o I-846 rectifié ?

M. Joël Bigot. Je le maintiens également, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Dallier, pour explication de vote sur l'amendement n^o I-1 rectifié *bis*.

M. Philippe Dallier. Je voterai l'amendement de Mme Lavarde.

Je profite de l'occasion pour exprimer le regret de ne pas avoir eu une idée plus tôt. Je m'explique : nous allons bientôt revenir, dans le cadre de ce projet de loi de finances, sur le financement du Grand Paris Express. Vous vous souvenez de cette affaire : 22 milliards d'euros, puis 35 milliards d'euros... Le compte n'y est pas et on va donc nous proposer d'alourdir encore une fois les taxes sur les entreprises, qui n'en peuvent plus et qui ont manifesté leur mécontentement.

Peut-être, monsieur le secrétaire d'État, serait-il intelligent de regarder si une part de la TICPE prélevée en Île-de-France ne pourrait pas servir à financer la Société du Grand Paris qui construit ce métro ?

Encore une fois, faire porter l'effort sur les entreprises me semble déraisonnable. Il y a des limites à tout. Notre collègue Dominati n'est pas là, mais je pense qu'il aura l'occasion de le souligner.

Il s'agirait d'une bonne manière dans la mesure où il semblerait que les recettes vont fortement progresser. Nous attendons les annonces du Président de la République, demain, mais il semble bien qu'elles vont progresser. Or nous avons des projets de transports structurants à financer que nous ne savons pas financer.

Je rassure mes collègues de province : le Grand Paris Express n'est financé que par la région Île-de-France, plus précisément par tous ceux qui y sont taxés – particuliers et entreprises. Pas un euro n'est prélevé à la province.

Sur la base de ces bons exemples, peut-être pourrait-on réfléchir à mettre en place un tel tuyau de financement ? Je n'ignore pas les problèmes que cela pose, mais, selon moi, il s'agit d'une piste à explorer.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-François Husson, pour explication de vote.

M. Jean-François Husson. Comme l'an passé, je souhaite que nous nous efforcions de converger sur un seul amendement. Il semblerait que le plus rassembleur soit celui qui a été présenté par Mme Lavarde, puisqu'il intègre les demandes d'un certain nombre de nos collègues.

Dans le contexte actuel, un vote unanime serait un signal fort, à l'instar de ce qui avait été fait l'an dernier. C'est la raison pour laquelle j'appuie cet amendement. Il faut de la constance et de l'endurance dans l'effort.

Accompagner les plans territoriaux air-climat-énergie – et j'y ajouterai la santé –, c'est jouer gagnant. Nous proposons à l'État de sortir de la stratégie d'isolement dans laquelle il se réfugie pour l'instant.

Par ailleurs, alors qu'il est beaucoup question de solidarité entre les territoires, pourquoi ne pas réfléchir à la façon d'accompagner toutes les intercommunalités de notre pays ? Je rappelle en effet que les intercommunalités de moins de

20 000 habitants font toujours exception. Il faut se mettre d'accord pour savoir qui paie cette part de solidarité. Il serait bon d'intégrer ces intercommunalités qui conduisent, elles aussi, des réflexions en ce sens.

Enfin, monsieur le secrétaire d'État, je m'étonne de la position du Gouvernement. Dans le cadre de ma participation à un nouveau dispositif, la Conférence nationale des territoires, l'instance de pilotage, le Premier ministre m'avait répondu, en juillet dernier, lorsque j'ai attiré son attention sur ces questions : « Vous avez raison, monsieur le sénateur, je vais regarder, je comprends et nous sommes disposés à accompagner les territoires ».

Et au final, c'est une nouvelle réponse négative. C'est vraiment décevant, d'autant que le contexte appelait tout de même, vous en conviendrez, monsieur le secrétaire d'État, à davantage de compréhension et d'ouverture, et de mise en œuvre. Car, comme l'entend souvent, c'est maintenant le temps de l'action.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Gremillet, pour explication de vote.

M. Daniel Gremillet. En fait, je vais retirer mon amendement n° I-925 rectifié *ter* au profit de l'amendement de Mme Lavarde.

Monsieur le secrétaire d'État, je suis très surpris de votre position. Vous privez les collectivités de ressources nouvelles, notamment pour financer la transition énergétique, alors que vous allez disposer de recettes supplémentaires dans le budget 2019. Et le comble, c'est que vous demandez aux régions, aux collectivités, dans le contexte actuel, de prendre des mesures pour accompagner les plus fragiles.

J'ai l'impression que le Gouvernement mène une politique assez invraisemblable : Faites ce que je dis, pas ce que je fais. Au Sénat, nous faisons ce que nous disons ! Monsieur le secrétaire d'État, c'est un budget absolument incroyable au regard de la manière dont vous traitez les collectivités ! (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains.*)

M. Antoine Lefèvre. Bravo !

M. Daniel Gremillet. Cela étant dit, je retire mon amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° I-925 rectifié *ter* est retiré.

La parole est à Mme Nathalie Goulet, pour explication de vote.

Mme Nathalie Goulet. Nous allons soutenir l'amendement de Mme Lavarde.

Monsieur le secrétaire d'État, votre annonce d'une révision de la fiscalité locale est relativement intéressante. Nous avons eu le même type de problème avec les éoliennes : certaines collectivités, qui avaient consenti des efforts pour réaliser des éoliennes, ont été complètement privées du bénéfice des travaux qu'elles avaient réalisés dans le cadre de la réforme des territoires et de la fusion des intercommunalités.

Nous allons attendre avec impatience de découvrir le texte dont vous avez parlé, mais comme une grande confiance n'exclut pas une petite méfiance, nous allons déjà voter cet amendement. Cela constituera dès à présent une avancée.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État. J'ai le même souvenir que vous, monsieur Husson. Lors de la réunion de l'instance nationale de dialogue, le 4 juillet dernier, le Premier ministre avait dit son ouverture d'esprit à toutes les discussions, à toutes les propositions, pour la refonte de la fiscalité locale.

L'avis défavorable que j'ai émis sur ces amendements ne constitue pas une opposition de principe ni une fermeture *a priori*. Simple, nous aurons à discuter, tous ensemble, à partir du printemps prochain et sur la base d'un projet de loi, de l'intégralité de la fiscalité locale et de l'affectation à la fois d'impôts locaux et, éventuellement, de fractions d'impôts nationaux.

M. Jean-François Husson. Faites un signe aujourd'hui !

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État. Nous considérons qu'il n'est pas opportun de retenir aujourd'hui des systèmes nouveaux ou supplémentaires d'affectation d'un impôt national au bénéfice de collectivités locales, alors même que nous aurons cette discussion au printemps prochain. Ce faisant, nous hypothéquerions des pistes de réflexion.

Par ailleurs, monsieur Gremillet, je crois que ce gouvernement se caractérise par une nouvelle relation avec les collectivités territoriales, notamment sur le maintien de l'enveloppe globale des dotations. (*Exclamations sur des travées du groupe Les Républicains.*)

Mme Sophie Primas. Arrêtez avec cette rengaine !

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État. Madame la sénatrice, permettez-moi d'illustrer mon propos avec trois chiffres : en 2017, le total des concours de l'État aux collectivités territoriales représentait à 47,8 milliards d'euros, en 2018 il s'établit à 48,1 milliards d'euros et en 2019, il s'élèvera à 48,2 milliards d'euros. (*Mme Sophie Primas s'exclame.*)

C'est mieux que la baisse des dotations – que j'ai votée – des quatre années précédentes et que les engagements de certains candidats à la présidentielle qui prévoyaient de les baisser de 7,5 milliards d'euros.

Le niveau des dotations se maintient et progresse même légèrement. Je pense que tout le monde devrait s'en féliciter, même si cela n'épuise pas le débat sur les modalités de répartition.

Mme la présidente. La parole est à Mme Christine Lavarde, pour explication de vote.

Mme Christine Lavarde. Monsieur le secrétaire d'État, permettez-moi de citer les propos de Mme Wargon, une de vos collègues au Gouvernement, lors de son audition devant notre commission des finances : « La contractualisation territoriale, qui m'est très chère, a été développée par Sébastien Lecornu au cours de la période précédente. Pour les projets actuels, on commence par mobiliser les fonds des différents acteurs existants, dans toutes les agences de l'État ou les collectivités territoriales. »

C'est très bien de nous demander d'attendre encore six mois pour découvrir ce prochain projet de loi, mais seuls treize territoires sont aujourd'hui engagés dans des contrats de transition écologique, seules cinq chartes ont été signées et un seul contrat a été conclu à la date du 11 octobre. Tout cela laisse bien à penser que les crédits ne sont pas là. C'est tout le sens de ces amendements. (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains.*)

M. Jean-François Husson. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Roland Courteau, pour explication de vote.

M. Roland Courteau. Monsieur le rapporteur général, ayant quitté l'hémicycle quelques instants, j'aimerais savoir pourquoi votre préférence va à l'amendement de Mme Lavarde plutôt qu'aux amendements de MM. Bigot et Courteau.

M. Jean-François Husson. Il est plus large !

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Albéric de Montgolfier, *rapporteur général de la commission des finances.* Monsieur Courteau, tout simplement parce que votre amendement, ainsi que celui de M. Joël Bigot et tous les autres sont satisfaits par l'amendement de Mme Lavarde, qui tient compte aussi de la spécificité des agglomérations parisiennes et lyonnaises.

Tous les amendements vont dans le même sens, mais l'amendement de Mme Lavarde est plus complet. Il présente également l'avantage de la constance, le Sénat ayant adopté à l'unanimité – c'est un bon signal –, l'année dernière, un amendement similaire.

M. Philippe Dallier. Il ne fallait pas nous oublier ! (*Sourires sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Bigot, pour explication de vote.

M. Joël Bigot. Les provinciaux que nous sommes n'avons pas saisi toutes les subtilités de cet amendement, et notamment la référence à la région parisienne et au Grand Lyon.

Dans la mesure où l'esprit de nos amendements n^{os} I-846 rectifié et I-404 rectifié se retrouve dans l'amendement de Mme Lavarde, nous nous rallions à cet amendement. (*MM. Jean-François Husson et Jérôme Bascher applaudissent.*) Nous sommes ouverts, n'est-ce pas...

Nous retirons donc nos deux amendements.

Mme la présidente. Les amendements n^{os} I-846 rectifié et I-404 rectifié sont retirés.

Monsieur Courteau, qu'en est-il de l'amendement n^o I-263 rectifié *bis* ?

M. Roland Courteau. Je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n^o I-263 rectifié *bis* est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n^o I-1 rectifié *bis*.

(*L'amendement est adopté.*) – (*M. Jean-François Husson applaudit.*)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 18 *duodecies*.

Mes chers collègues, nous allons interrompre nos travaux quelques instants.

La séance est suspendue.

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

Mme la présidente. La séance est reprise.

Article 19 (priorité)

- ① I. – Le chapitre I^{er} du titre X du code des douanes est ainsi modifié :
- ② 1^o Le tableau du second alinéa du 1^o du 1 de l'article 265 est ainsi modifié :
- ③ a) La trente-troisième ligne est ainsi rédigée :
- ④

- - destiné à être utilisé comme carburant par les personnes mentionnées au A du II de l'article 32 de la loi n ^o 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014 ;	20	Hectolitre	18,82	18,82	11,34	-	-
--	----	------------	-------	-------	-------	---	---

- ⑤ b) À la première colonne de la trente-quatrième ligne, après le mot : « domestique », sont insérés les mots : « destiné à être utilisé comme combustible » ;
- ⑥ c) La quarantième ligne est supprimée ;
- ⑦ d) La première colonne de la quarante et unième ligne est ainsi rédigée :
- ⑧ « – – destiné à être utilisé comme carburant (y compris le mélange spécial de butane et de propane dans lequel le propane représente plus de 50 % en poids) » ;
- ⑨ e) Les quarante-deuxième et quarante-cinquième lignes sont supprimées ;
- ⑩ f) La première colonne de la quarante-sixième ligne est ainsi rédigée :
- ⑪ « – – destinés à être utilisés comme carburant (y compris le mélange spécial de butane et de propane dans lequel le butane représente au moins 50 % en poids) » ;
- ⑫ g) La quarante-septième ligne est supprimée ;
- ⑬ h) Les cinquantième et cinquante et unième lignes sont supprimées ;
- ⑭ i) La première colonne de la cinquante-deuxième ligne est ainsi rédigée :
- ⑮ « 2711-19
- ⑯ « Autres gaz de pétrole liquéfiés destinés à être utilisés comme carburant. » ;
- ⑰ j) Les cinquante-troisième et cinquante-quatrième lignes sont supprimées ;
- ⑱ k) La première colonne de la cinquante-cinquième ligne est ainsi rédigée :
- ⑲ « 2711-21
- ⑳ « Gaz naturel à l'état gazeux destiné à être utilisé comme carburant. » ;
- ㉑ l) La cinquante-sixième ligne est supprimée ;
- ㉒ m) À la dernière colonne de la cinquante-huitième ligne, les mots : « aux indices 36 et 36 *bis*, selon qu'ils sont ou non utilisés sous condition d'emploi » sont remplacés par les mots : « à l'indice 36 » ;
- ㉓ n) Les soixante-neuvième, soixante-dixième et soixante et onzième lignes sont supprimées ;
- ㉔ 2^o Le 1 de l'article 265 B est ainsi rédigé :
- ㉕ « 1. Un arrêté du ministre chargé du budget précise les colorants et traceurs incorporés dans le gazole identifié à l'indice 20 du tableau B du 1 de l'article 265 et dans le

fioul domestique identifié à l'indice 21 du même tableau afin de permettre l'identification des usages non éligibles au tarif réduit et des usages interdits. » ;

- 26 2° *bis* (nouveau) À la fin du e du 1 de l'article 265 *bis*, les mots : « le transport de marchandises sur les voies navigables intérieures » sont remplacés par les mots : « la navigation intérieure, autre que la navigation de plaisance privée » ;
- 27 3° L'article 265 *ter* est ainsi modifié :
- 28 a) Après le septième alinéa, il est inséré un 4 ainsi rédigé :
- 29 « 4. L'utilisation du fioul domestique repris à l'indice 21 en tant que carburant est interdite. » ;
- 30 b) Au début du dernier alinéa, est insérée la mention : « 5 » ;
- 31 4° Après l'article 265 *octies*, il est inséré un article 265 *octies* A ainsi rédigé :
- 32 « Art. 265 *octies* A. – Les entreprises exploitant les stations d'approvisionnement en carburant des véhicules affectés au transport ferroviaire et situées sur le réseau ferroviaire national peuvent obtenir, sur demande de leur part, dans les conditions prévues par décret, le remboursement d'une fraction de la taxe intérieure de consommation sur le gazole identifié à l'indice 22 et mentionné au tableau B du 1 de l'article 265.
- 33 « Les entreprises de transport ferroviaire et les entreprises exploitant le réseau ferroviaire national peuvent également obtenir ce remboursement, dans les mêmes conditions, pour les quantités de gazole acquises en France en dehors des stations d'approvisionnement mentionnées au premier alinéa et utilisées dans des véhicules affectés au transport ferroviaire.
- 34 « Ce remboursement est calculé en appliquant au volume de gazole utilisé comme carburant dans des véhicules affectés au transport ferroviaire, acquis dans chaque région et dans la collectivité de Corse, la différence entre le tarif applicable en application des articles 265, 265 A *bis* et 265 A *ter* et les montants en euros par hectolitre suivants :

«

35	2019	2020	2021	2022
	21,58	24,34	27,09	29,85

»

- 36 « Le carburant doit avoir supporté la taxe intérieure de consommation sur le territoire douanier défini au 1 de l'article 1^{er}. » ;
- 37 5° L'article 266 *quater* est ainsi modifié :
- 38 a) Les trois dernières lignes du tableau du second alinéa du 1 sont remplacées par une ligne ainsi rédigée :

«

39		
Ex 3824-90 : produits destinés à être utilisés comme carburant		Hectolitre

»

» ;

- 40 b) Le 2 est ainsi modifié :
- 41 – au b, les mots : « et l'émulsion d'eau dans du gazole, les » sont remplacés par le mot : « , le » et, à la fin, les mots : « applicables au gazole identifié à l'indice 22 et aux émulsions d'eau dans du gazole identifiées à l'indice 53 » sont remplacés par les mots : « applicable au gazole identifié à l'indice 22 » ;
- 42 – le c est abrogé.
- 43 II. – Dans l'ensemble des textes législatifs et réglementaires :
- 44 1° Les références à l'indice 20 mentionné au tableau du second alinéa du 1° du 1 de l'article 265 du code des douanes s'entendent de références au gazole destiné aux usages arrêtés au 31 décembre 2018 en application du 1 de l'article 265 B du même code, dans sa rédaction en vigueur à cette même date ;
- 45 2° Les références aux indices 30 *ter*, 31 *ter*, 34, 36 *bis* et 52 mentionnés au tableau du second alinéa du 1° du 1 de l'article 265 du code des douanes s'entendent respectivement de références aux indices 30 *bis*, 31 *bis*, 33 *bis*, 36 et 53 du même tableau.
- 46 III. – À compter du 1^{er} janvier 2021 :
- 47 A. – Le chapitre I^{er} du titre X du code des douanes est ainsi modifié :
- 48 1° L'article 265 est ainsi modifié :
- 49 a) La trente-troisième ligne du tableau du second alinéa du 1° du 1 est supprimée ;
- 50 b) À la première colonne de la trente-cinquième ligne du même tableau, après le mot : « autres », sont insérés les mots : « , à l'exception du gazole agricole mentionné au D du II de l'article 32 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014 » ;
- 51 c) Au premier alinéa du 3, après les mots : « tableau B du 1 », sont insérés les mots : « ou au D du II de l'article 32 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014 » ;
- 52 2° Au 1 de l'article 265 B, les mots : « identifié à l'indice 20 du tableau B du 1 de l'article 265 et dans le fioul domestique identifié à l'indice 21 du même tableau » sont remplacés par les mots : « agricole mentionné au D du II de l'article 32 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014 et dans le fioul domestique identifié à l'indice 21 du tableau B du 1 de l'article 265 » ;
- 53 3° Au 2° du I de l'article 266 *quindecies*, les mots : « gazole non routier et du gazole routier identifiés respectivement aux indices 20 et 22 du même tableau et » sont remplacés par les mots : « gazole identifié à l'indice 22 et du gazole agricole mentionné au D du II de l'article 32 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014 ainsi que » ;
- 54 B. – Le II de l'article 32 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014 est ainsi modifié :
- 55 1° Au A, les mots : « au gazole et au fioul lourd repris, respectivement, aux indices d'identification 20 et 24 » sont remplacés par les mots : « au fioul lourd repris à l'indice d'identification 24 » ;

- 56 2° Le 1° du C est abrogé ;
- 57 3° Il est ajouté un D ainsi rédigé :
- 58 « D. – Pour le gazole acquis par les personnes mentionnées au A, utilisé comme carburant pour les moteurs ou véhicules utilisés pour les travaux agricoles ou forestiers, dont la liste est fixée par arrêté du ministre chargé du budget, et identifié conformément aux dispositions prises en application de l'article 265 B du même code, le tarif de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques est fixé à 3,86 euros par hectolitre. » ;
- 59 C. – Dans l'ensemble des textes législatifs et réglementaires, les références à l'indice 20 mentionnés au tableau du second alinéa du 1° du 1 de l'article 265 du code des douanes s'entendent de références au gazole agricole mentionné au D du II de l'article 32 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014.
- 60 IV. – A. – Pour l'application du présent IV :
- 61 1° Les références aux indices de produit s'entendent de références à l'indice correspondant du tableau du second alinéa du 1° du 1 de l'article 265 du code des douanes ;
- 62 2° Le remboursement afférent au gazole de l'indice 20 s'entend du remboursement prévu au II de l'article 32 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014.
- 63 B. – Pour les quantités de gazole identifiées à l'indice 22 acquises en 2019 dans la limite de celles consommées en 2018 et utilisées pour les usages prévus au 1 de l'article 265 B du code des douanes, les personnes mentionnées au A du II de l'article 32 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 précitée, bénéficient cumulativement :
- 64 1° Jusqu'au 31 décembre 2020, d'un remboursement partiel de la taxe intérieure de consommation calculé en appliquant aux volumes de gazole concernés le résultat de la différence entre le tarif applicable à ce produit tel qu'il résulte des articles 265, 265 A *bis* et 265 A *ter* et le tarif du gazole identifié à l'indice 20 ;
- 65 2° Entre le 1^{er} janvier 2020 et le 31 décembre 2020, du remboursement afférent au gazole de l'indice 20, dans les mêmes conditions que les quantités de gazole identifiées à l'indice 20 acquises en 2019.
- 66 Pour les quantités de gazole identifiées à l'indice 22 acquises entre le 1^{er} janvier 2019 et le 30 juin 2019, le remboursement prévu au 1° du présent B peut être sollicité en 2019 à l'occasion des demandes du remboursement afférent au gazole identifié à l'indice 20 sur les quantités acquises en 2018.
- 67 IV *bis* (nouveau). – Par dérogation à l'article 265 du code des douanes, dans sa rédaction résultant du 1° du I du présent article, pour les quantités de gazole utilisé comme carburant dans les véhicules affectés au transport ferroviaire pour lesquelles la taxe intérieure de consommation est exigible entre le 1^{er} janvier 2019 et le 31 décembre 2019, le tarif applicable est celui prévu pour le gazole identifié à l'indice 20 du tableau du second alinéa du 1° du 1 du même article 265.
- 68 V. – A. – Pour l'application du présent V :
- 69 1° Le gazole non routier s'entend du gazole identifié à l'indice 20 du tableau du second alinéa du 1° du 1 de l'article 265 du code des douanes, dans sa rédaction antérieure à l'entrée en vigueur de la présente loi ;
- 70 2° Le gazole agricole s'entend du gazole non routier faisant l'objet du remboursement prévu au II de l'article 32 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014, dans sa rédaction antérieure à l'entrée en vigueur de la présente loi ;
- 71 3° L'ancien gazole routier s'entend du gazole identifié à l'indice 22 du même tableau, dans sa rédaction antérieure à l'entrée en vigueur de la présente loi ;
- 72 4° Le nouveau gazole routier s'entend du gazole identifié à l'indice 22 dudit tableau, dans sa rédaction résultant de la présente loi ;
- 73 5° Les fractions de taxe non régionalisées s'entendent des fractions de tarif de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques mentionnées aux articles 59 de la loi de finances pour 2004 (n° 2003-1311 du 30 décembre 2003), 52 de la loi n° 2004-1484 du 30 décembre 2004 de finances pour 2005, 51 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009, 39 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012, 40 et 41 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014, 29 de la loi n° 2014-1654 du 29 décembre 2014 de finances pour 2015 et 38 de la loi n° 2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016 ;
- 74 6° Les fractions de taxe régionalisées s'entendent de la fraction de tarif mentionnée au 2 de l'article 265 du code des douanes, de la fraction de la majoration de tarif mentionnée à l'article 265 A *bis* du même code affectée aux régions et de la fraction de la majoration de tarif mentionnée à l'article 265 A *ter* dudit code affectée au Syndicat des transports d'Île-de-France.
- 75 B. – À compter du 1^{er} janvier 2019, les fractions de taxes non régionalisées et régionalisées sont corrigées d'un coefficient multiplicatif égal au rapport entre :
- 76 1° Les quantités d'ancien gazole routier et ;
- 77 2° La somme des quantités d'ancien gazole routier et de gazole non routier, minorée des quantités de gazole agricole.
- 78 Ces quantités sont les quantités nationales de l'année 2018 pour les fractions de taxe non régionalisées et les quantités régionales de l'année 2018 pour les fractions de taxes régionalisées. Les quantités régionales de gazole non routier de l'année 2018 sont évaluées, dans des conditions précisées par décret, à partir de la différence entre les quantités régionales respectivement du nouveau gazole routier de l'année 2019 et de l'ancien gazole routier de l'année 2018.
- 79 Par dérogation au deuxième alinéa des articles 265 A *bis* et 265 A *ter* du même code, le produit résultant de cette correction est affecté à l'État.
- 80 VI. – A. – Les 1°, 2°, 2° *bis* et 5° du I et les II, IV et V s'appliquent aux produits pour lesquels la taxe devient exigible à compter du 1^{er} janvier 2019.
- 81 Le 3° du I entre en vigueur le 1^{er} mars 2019.

- 82 Le 4^o du I s'applique aux produits pour lesquels la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques devient exigible à compter du 1^{er} janvier 2020.
- 83 B. – Le III s'applique aux produits pour lesquels la taxe devient exigible à compter du 1^{er} janvier 2021.
- 84 C. – Le gazole identifié à l'indice 20 du tableau du second alinéa du 1^o du 1 de l'article 265 du code des douanes acquis avant le 1^{er} janvier 2021 bénéficie, jusqu'au 31 décembre 2022, d'un remboursement conformément aux dispositions des A et C du II de l'article 32 de la loi n^o 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014, dans sa rédaction en vigueur au 31 décembre 2020.
- 85 D. – Pour l'application en 2021 de l'article 266 *bis* du code des douanes au gazole coloré et tracé en application du 1 de l'article 265 B du même code, l'évolution du tarif est déterminée par différence entre :
- 86 1^o Celui fixé pour le gazole agricole au D du II de l'article 32 de la loi n^o 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014, dans sa rédaction en vigueur au 1^{er} janvier 2021, et ;
- 87 2^o Celui fixé pour le gazole identifié à l'indice 20 du tableau du second alinéa du 1^o du 1 de l'article 265 du même code, dans sa rédaction en vigueur au 31 décembre 2020, pour l'année 2020.

Mme la présidente. La parole est à M. Maurice Antiste, sur l'article.

M. Maurice Antiste. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, l'annonce de suppression de ce dispositif a causé un grand émoi au sein des entreprises, notamment du BTP, qui dénoncent un coup de force du Gouvernement d'une brutalité certaine. Cette mesure n'a fait l'objet d'aucune concertation avec les secteurs économiques concernés. En outre, elle n'aurait aucun caractère progressif, qui constitue pourtant un « principe de bonne politique fiscale pour donner de la visibilité aux acteurs ».

Elle n'a pas non plus, semble-t-il, été évaluée sérieusement. Son impact direct serait de 500 millions d'euros pour la seule activité des travaux publics, soit environ 60 % de la marge des entreprises.

Les entreprises du secteur, notamment, plaident pour une neutralisation des effets économiques de cette mesure, et elles évoquent, en cas de maintien en l'état, une déstabilisation certaine du secteur, particulièrement pour les PME.

Nos entreprises du BTP en Martinique nous ont saisis sur le sujet, alors même que la TICPE n'est pas applicable dans les départements et territoires d'outre-mer, qui sont soumis à une taxe spéciale sur la consommation, la TSC, prévue par l'article 266 *quater* du code des douanes. Dans tous les cas, le taux de TSC retenu pour un produit ne peut excéder le taux de la taxe intérieure de consommation, la TIC, figurant au tableau B de l'article 265 du code des douanes.

Or l'article 19 tend à opérer une modification de l'article 266 *quater*, dans la mesure où il réduit, sous couvert de simplification, la nomenclature des produits soumis à la taxe spéciale de consommation, ce qui fait disparaître l'alinéa relatif à l'« émulsion d'eau dans du gazole stabilisée par des agents tensio-actifs, dont la teneur en eau est égale ou supérieure à 7 % en volume sans dépasser 20 % en volume » identifié à l'indice 53.

Il vise à réaliser, aux alinéas 37 à 42, du fait de la disparition de l'alinéa relatif au gazole à émulsion d'eau, un recentrage sur l'indice 22.

Cela équivaut, me semble-t-il, à une augmentation du taux de la taxe intérieure de consommation et, par conséquent, de la TSC. Étant de nature prudente et en l'absence de certitudes sur la réelle non-application de cette mesure dans nos territoires, j'ai déposé des amendements visant à prévenir un risque de dommages graves et irréversibles pour nos entreprises.

Mme la présidente. La parole est à M. Pascal Savoldelli, sur l'article.

M. Pascal Savoldelli. Avec cet article, nous aurons des discussions intéressantes sur le coût des carburants. Nous évoquons la territorialisation. À chaque fois, il s'agit de changer les comportements des Français, et de sortir tranquilles du débat.

M. Roger Karoutchi a expliqué dans quelles circonstances politiques nous discutons de la TICPE. En gros, un amendement a été majoritairement voté. À gauche, on s'est abstenu, donc on n'a pas fermé la porte ! Désormais, nous sommes suspendus aux propos du Président de la République.

Au nom de mon groupe, je ne vais pas me gêner pour poser toute une série de questions au membre du Gouvernement qui se trouve ici. Je le sais bien, il ne pourra pas me répondre au nom du Président de la République !

Monsieur le secrétaire d'État, augmentez-vous les salaires, les retraites et les minima sociaux ? Luttezz-vous contre l'évasion et l'optimisation fiscales ? Un brin de mesures en ce sens sera-t-il annoncé mardi ?

M. Fabien Gay. Excellente idée !

M. Pascal Savoldelli. Pensez-vous qu'il faille taxer les compagnies pétrolières et les grandes entreprises du transport routier ou aérien ? Ou les gestionnaires d'infrastructures, notamment des autoroutes ? Si les salariés payent la TICPE, les utilisateurs des autoroutes la payent aussi. Vous en connaissez beaucoup, des autoroutes gratuites ?

Je le rappelle, le bénéfice de Total en 2017 a enregistré une hausse de 39 %. Le Président de la République va-t-il en parler ? Connaissez-vous des salariés qui ont bénéficié d'une augmentation de salaire de 39 % ? Connaissez-vous des retraités ayant bénéficié d'une augmentation de 39 % de leur pension ?

La taxation du kérosène sera-t-elle évoquée ?

Mme Laurence Rossignol et M. Bernard Jomier. Oui, on va en parler !

M. Pascal Savoldelli. Mais que dit le Gouvernement sur cette question ?

En tant que parlementaires, nous formulons des propositions. Et l'on voit bien, depuis vendredi, comment nous sommes considérés ! Ensuite, nous trancherons par des votes. Il convient donc d'apprécier le niveau des propositions à apporter au débat qui agite notre pays.

Mon collègue Fabien Gay l'a dit précédemment, il faut poser la question des alternatives. Nous venons de l'apprendre, 9 000 kilomètres de lignes de chemin de fer seraient menacés ! Leur fermeture aidera-t-elle à la transition énergétique ?

Je ne parle pas de la TVA sur les produits de première nécessité, qui touche d'abord les gens les plus faibles, les plus isolés et les plus modestes.

Se pose également la question de la BCE. On nous parle ici toutes les cinq minutes de l'Europe, à juste titre. Monsieur le secrétaire d'État, pourquoi la France ne pèse-t-elle pas sur nos partenaires européens pour créer des prêts à taux bonifiés destinés à tous ceux qui doivent changer de véhicule afin de moins polluer? Pourquoi la France n'obtient-elle pas une telle mesure? Pourquoi ne se bat-elle pas en faveur de prêts bonifiés ou même de prêts à taux négatifs?

Mme la présidente. Veuillez conclure, mon cher collègue.

M. Pascal Savoldelli. La Banque centrale européenne pourrait agir en ce sens, si la France se bougeait. C'est ce niveau de discussion qui permettra de résoudre les problèmes auxquels sont confrontés les Français, tout en affirmant une vraie volonté de transition énergétique. (*M. Fabien Gay applaudit.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Bocquet, sur l'article.

M. Éric Bocquet. Je remplace au débotté notre collègue Esther Benbassa, qui a dû s'absenter.

Depuis un an, les contribuables automobilistes ont constaté une insupportable flambée des prix du carburant, le diesel ayant augmenté de 23 % et l'essence de 14 %, ce qui n'est pas rien!

Cette hausse n'est pas près de s'arrêter: en janvier prochain, la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques augmentera encore, le présent article du projet de loi de finances visant à supprimer le tarif réduit sur le gazole non routier. Il s'agit ainsi d'aligner les prix du diesel et de l'essence dans les années à venir.

Cette mesure, socialement désastreuse, puisqu'on estime qu'elle ferait perdre en moyenne 313 euros par an à chaque foyer d'ici à 2022, ne saurait subir le verdissement ou *greenwashing* de l'exécutif, lequel justifie cette hausse de la fiscalité carbone par une nécessité environnementale.

Nous sommes dans le mensonge, nos débats de cet après-midi l'illustrent abondamment. Si le Gouvernement avait vraiment à cœur l'écologie et la bonne santé de la planète, il déploierait des alternatives aux transports individuels, Pascal Savoldelli vient de le dire. Il n'exonérerait pas fiscalement le kérosène pour les avions ni le fioul lourd pour les bateaux de croisière et les porte-conteneurs. Enfin, il n'attribuerait pas seulement 19 % des recettes de cette fiscalité carbone à la transition énergétique.

Notre Terre est malade. Notre population est toujours plus précarisée. Pendant que la maison France brûle, le Gouvernement regarde ailleurs, selon une formule ancienne, désormais célèbre, vers la seule réduction des déficits, dogme bruxellois par excellence.

Les défis sociaux et environnementaux, véritables enjeux du XXI^e siècle, méritent mieux que cette désinvolture. C'est par une politique volontariste et ambitieuse que notre pays réussira sa transition énergétique et non pas par des mesures punitives prises sous couvert d'écologie et rejetées très majoritairement par les Français.

Mme la présidente. La parole est à M. Rémi Féraud, sur l'article.

M. Rémi Féraud. L'article 19 du projet de loi de finances est une disposition extrêmement importante, à savoir la suppression du tarif réduit de TICPE sur le gazole non routier. Le Gouvernement soutient, comme pour les autres augmentations de TICPE, que cette suppression est motivée par la nécessité de lutter contre le réchauffement climatique.

Néanmoins, notre collègue Maurice Antiste le disait il y a quelques instants, elle va déstabiliser très lourdement tout un secteur économique, en particulier le BTP, alors que, dans la plupart des cas, il n'existe pas d'alternative aux engins utilisant du gazole non routier. Ainsi, dans le BTP, nous n'avons pas encore de bétonneuses électriques!

Par ailleurs, il s'agit d'une taxe de rendement, puisque les recettes supplémentaires de près de 1 milliard d'euros que percevra l'État ne sont absolument pas affectées à la transition écologique et à des modes de consommation plus durables.

À preuve, selon les calculs du Gouvernement, cette suppression de tarifs réduits de GNR devrait rapporter 980 millions d'euros de recettes supplémentaires en 2019, ce qui s'ajoute aux 3 milliards d'euros de recettes supplémentaires votés par la trajectoire carbone dans le projet de loi de finances pour 2018, soit, au total, 4 milliards d'euros.

Or, dans ce projet de loi de finances pour 2019, seulement 1 milliard d'euros supplémentaires par rapport au budget 2018, soit un quart des recettes, est affecté à la transition écologique, même si l'on prend en compte les mesures prévues, jusqu'à demain en tout cas, pour faciliter la transition écologique pour les plus fragiles, par le biais du chèque énergie ou du crédit d'impôt pour la transition énergétique.

Sur ce sujet, là encore, le compte n'y est pas! Je le rappelle, la mesure a été annoncée en septembre dernier, un peu en catastrophe, par le Gouvernement. Il s'agit en réalité de financer la baisse de recettes contenue dans la loi PACTE.

Nous nous opposerons donc à cet article, en demandant sa suppression. (*MM. Claude Raynal et Joël Bigot, ainsi que Mmes Marie-Pierre de la Gontrie et Marie-Noëlle Lienemann applaudissent.*)

M. Roland Courteau. Très bien!

Mme la présidente. Je suis saisie de dix amendements identiques.

L'amendement n° I-31 rectifié est présenté par Mmes Berthet et Delmont-Koropoulis, M. Ginesta, Mmes Gruny, Micouveau, Morhet-Richaud, Noël et Chauvin, M. Bonhomme et Mme Bories.

L'amendement n° I-119 rectifié est présenté par MM. Cigolotti, Médevielle, Kern, Bockel, Le Nay, Bonne-carrère, Laugier et Moga, Mmes Goy-Chavent, Perrot et Billon, MM. Canevet, Détraigne, Longeot et Luche, Mmes N. Goulet, C. Fournier, Gatel et Loisier, M. Janssens et Mmes de la Provôté et Létard.

L'amendement n° I-179 rectifié *bis* est présenté par MM. Genest, Darnaud, Rapin, Babary, Priou et Cuypers, Mme Deromedi et MM. Revet, Sido, Pellevat et Meurant.

L'amendement n° I-190 rectifié *bis* est présenté par MM. Calvet et de Legge, Mme Chain-Larché, MM. Brisson, Guerriau, Cardoux, Joyandet, A. Marc, Courtial et Moga, Mme Lopez, M. H. Leroy, Mmes Thomas et Billon, M. Sol, Mme Lanfranchi Dorgal, MM. Bonne, Revet, B. Fournier, Morisset, Chatillon, Mayet et Le Gleut, Mmes Kauffmann et M. Mercier et MM. Buffet, Kennel, Antiste, Chasseing, Laménié, Poniatowski et D. Laurent.

L'amendement n° I-191 rectifié *bis* est présenté par MM. Fouché, A. Marc, Wattebled et Mizzon, Mmes de la Provôté et Mélot et M. Capus.

L'amendement n° I-207 rectifié *bis* est présenté par MM. Adnot, de Nicolaj et Lefèvre.

L'amendement n° I-215 rectifié est présenté par Mme M. Carrère, M. Menonville, Mme N. Delattre, MM. Collin, Requier, Arnell, Artano, A. Bertrand, Castelli, Corbisez, Gold et Guérini, Mmes Guillotin et Laborde et MM. Léonhardt, Roux et Vall.

L'amendement n° I-405 est présenté par MM. Raynal, J. Bigot, Bérít-Débat, Kanner, Éblé, Botrel et Carcenac, Mme Espagnac, MM. Féraud, Jeansannetas, P. Joly, Lalande et Lurel, Mmes Taillé-Polian et Bonnefoy, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte, Jacquin et Madrelle, Mmes Prévile, Tocqueville et Blondin, MM. Cabanel, Courteau et Fichet, Mmes G. Jourda et Monier, MM. Montaugé, Tissot, Duran et les membres du groupe socialiste et républicain.

L'amendement n° I-465 est présenté par Mme Cukierman, MM. Bocquet, Savoldelli et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° I-917 est présenté par Mmes Noël, Berthet et Gruny, M. Bascher, Mme Deromedi, MM. Brisson, Le Gleut, Revet et Meurant et Mme Micou-leau.

Ces dix amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

L'amendement n° I-31 rectifié n'est pas soutenu.

La parole est à Mme Nathalie Goulet, pour présenter l'amendement n° I-119 rectifié.

Mme Nathalie Goulet. Comme neuf autres amendements identiques, il s'agit de supprimer l'article 19, car ces dispositions ne peuvent que contribuer à grever lourdement les charges des entreprises du bâtiment, des travaux publics et des carrières, qui sont utilisatrices de véhicules ou d'engins ayant recours à ce type de carburant.

De nombreuses TPE du secteur du bâtiment ont une santé fragile, c'est peu de le dire, et cette mesure pénalisera nombre d'entre elles, alors même que le coût des carburants ne cesse d'augmenter, nous en avons parlé tout l'après-midi.

Cette disposition est d'autant plus injuste qu'elle introduit une discrimination entre les entreprises du bâtiment, du paysage et des travaux publics et les entreprises relevant du secteur agricole. Ces dernières continueront en effet à bénéficier d'un avantage non négligeable en matière de carburant. Je ne dis pas qu'il faut égaliser vers le haut, mais il vaut mieux ne pas surtaxer ces carburants.

Cette disposition, enfin, impactera les entreprises concernées, qui subiront une hausse de la fiscalité et n'auront d'autre choix que de répercuter cette mesure budgétaire sur leur maître d'ouvrage.

C'est la raison pour laquelle M. Olivier Cigolotti, ainsi qu'un certain nombre de collègues du groupe Union Centriste et moi-même avons décidé de signer un amendement de suppression, et manifestement nous ne sommes pas les seuls...

Mme la présidente. La parole est à Mme Jacky Deromedi, pour présenter l'amendement n° I-179 rectifié *bis*.

Mme Jacky Deromedi. Selon l'évaluation préalable de l'article 19, « la suppression des tarifs réduits des carburants non routiers permet d'augmenter l'incitation à privilégier d'autres sources d'énergie que les énergies fossiles, dans le contexte de l'accélération de la transition énergétique ». Dans la mesure où, le plus souvent, il n'existe pas d'alternatives aux

moteurs thermiques utilisés par les industriels, la suppression de cette dépense fiscale apparaît surtout comme une mesure de rendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Dominique de Legge, pour présenter l'amendement n° I-190 rectifié *bis*.

M. Dominique de Legge. Nous sommes nombreux à avoir déposé le même amendement. Je souhaite insister sur un point, monsieur le secrétaire d'État (*M. le secrétaire d'État s'entretient avec M. François Patriat.*), si vous avez la gentillesse de m'écouter, mais c'est peut-être trop vous demander ! (*Protestations sur des travées du groupe La République En Marche.*) On est sur un sujet sérieux ; il faut écouter ce que dit le Parlement et, en l'occurrence, les collectivités territoriales.

La conséquence de cette affaire, c'est une recette pour l'État et une dépense pour les collectivités territoriales. En effet, 70 % de la dépense publique est aujourd'hui assumée par les collectivités territoriales, notamment dans le cadre de travaux publics. Vous êtes donc en train de ponctionner les collectivités territoriales pour alimenter le budget de l'État. Mes collègues ont développé d'autres arguments contre cette mesure.

Pour ma part, je tiens à insister sur ce point, qui me paraît essentiel. Vous ne pouvez pas nous expliquer que vous maintenez les dotations des collectivités territoriales, que vous souhaitez que celles-ci fassent des efforts dans la gestion et, en même temps, au travers de cette disposition, forcer une dépense dont elles se dispenseraient bien ! (*Applaudissements sur quelques travées du groupe Les Républicains.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Emmanuel Capus, pour présenter l'amendement n° I-191 rectifié *bis*.

M. Emmanuel Capus. Je l'ai dit précédemment, nous sommes face à un défi exceptionnel, qui est à la hauteur de l'enjeu énergétique que nous avons à relever et du réchauffement climatique auquel nous sommes confrontés.

Que l'on ne se méprenne pas sur ses intentions, le groupe Les Indépendants est extrêmement favorable à la décarbonation de notre industrie.

Je défends cet amendement de suppression de l'article 19 pour plusieurs raisons.

D'abord, pour l'impact, car, au final, ce sont les collectivités territoriales, qui sont les donneurs d'ordre, qui paieront.

Ensuite, je l'ai dit, pour qu'une politique de transition énergétique soit valable, il faut qu'elle soit pragmatique, utile et acceptée par la population.

En l'occurrence, la taxation du GNR ne peut pas être acceptée, du jour au lendemain, de façon aussi brutale, et ce pour une raison très simple : il n'existe pas aujourd'hui d'alternative au diesel pour les travaux publics. Par conséquent, le triplement de la taxation n'aura pas d'impact sur la transition énergétique, puisque ceux qui utilisent le gazole non routier seront obligés de continuer à l'utiliser.

Par ailleurs, j'estime préférable d'adopter ces amendements de suppression plutôt que l'amendement proposé par la commission des finances. En effet, si ce dernier est très intéressant, il pose une difficulté, en visant la seule exonération des TPE au sens du droit européen, soit les entreprises de moins de 250 salariés. Or, sur le terrain, une telle mesure va créer une concurrence redoutable entre les entreprises de moins de 250 salariés et les entreprises de plus de 250 salariés, 251, 300 ou 400.

L'excellente idée de la commission des finances de tenir compte des petites entreprises n'est pas fonctionnelle sur le terrain. Ainsi, à défaut de lisser – je sais qu'un autre amendement vise à lisser ou à reporter sur les factures finales l'augmentation du gazole, ce qui serait un moindre mal –, pour éviter toute concurrence entre les TPE et les ETI, les entreprises de taille intermédiaires, il est préférable de supprimer cette augmentation – certains amendements du Gouvernement s'inscrivent d'ailleurs dans ce sens.

Mme la présidente. L'amendement n° I-207 rectifié *bis* n'est pas soutenu.

La parole est à M. Guillaume Arnell, pour présenter l'amendement n° I-215 rectifié.

M. Guillaume Arnell. Cet amendement de ma collègue Maryse Carrère porte sur l'article 19, qui supprime le tarif réduit de TICPE sur le gazole non routier, le désormais fameux GNR.

Cet alignement de la fiscalité du GNR sur celle du gazole engendrera pour les utilisateurs du GNR une hausse du prix du carburant de plus de 50 centimes par litre.

Si les conséquences pour les TPE du bâtiment et des travaux publics, déjà fragilisées par la hausse continue du prix du carburant, seront considérables, cette suppression du tarif réduit de TICPE sur le GNR aura des conséquences pour nos collectivités.

En particulier, les collectivités de montagne, au premier rang desquelles figurent les départements, assurent bien souvent le déneigement des routes à l'aide d'engins utilisant du GNR.

Ainsi, pour le département des Hautes-Pyrénées, la suppression de tarif réduit de TICPE sur le GNR aura pour conséquence une hausse de l'ordre de 60 % du coût du carburant.

Une telle augmentation viendrait une fois de plus rogner les budgets de nos collectivités, déjà soumis à nombre de baisses de ressources non compensées par l'État. Elle menacerait considérablement l'équilibre financier des stations de montagne.

C'est pourquoi nous demandons la suppression de cet article.

Mme la présidente. La parole est à M. Claude Raynal, pour présenter l'amendement n° I-405.

M. Claude Raynal. Cet amendement est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. Fabien Gay, pour présenter l'amendement n° I-465.

M. Fabien Gay. Cet amendement est également défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. Jérôme Bascher, pour présenter l'amendement n° I-917.

M. Jérôme Bascher. Cet amendement, que j'ai cosigné, a été déposé par ma collègue Sylviane Noël.

Il s'agit de reprendre, par souci de cohérence, la logique défendue par notre collègue Daniel Gremillet. Si nous avons voté l'amendement de M. le rapporteur général, nous avons également précisé que ce qui était proposé par notre collègue Daniel Gremillet comportait beaucoup de bonnes idées.

C'est un amendement d'appel ; il est défendu.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Cette série d'amendements vise à supprimer la hausse brutale de la TICPE sur le gazole non routier. Leur nombre, ainsi que les différentes interventions témoignent d'un réel problème.

Le différentiel de fiscalité entre le gazole non routier et le gazole routier est-il justifié ? Peut-être pas ! Quoi qu'il en soit, ce qui n'est pas acceptable, nous en convenons tous et c'est le sens de ces amendements, c'est la brutalité avec laquelle ce différentiel de fiscalité est supprimé. Il faudrait que, du jour au lendemain, l'ensemble des acteurs, y compris les PME, changent leur comportement, alors même qu'il n'existe pas d'alternative.

J'en viens à un deuxième point, particulièrement choquant. La fiscalité peut constituer un signal prix ayant pour objet de faire changer les comportements. C'est vrai pour un particulier qui doit changer de voiture : il n'achètera plus un véhicule au gazole.

En matière de gazole non routier, il n'existe pas, dans la plupart des cas, d'alternative. Je ne connais pas de tractopelles électriques, d'engins de carrière électriques, sauf s'il s'agit d'un jouet pour enfants, les membres de la commission des finances sauront à quoi je fais allusion. La plupart du temps, ces matériels, ces groupes électrogènes, utilisés dans l'industrie, les transports frigorifiques, les travaux publics et le bâtiment, sont des engins qui, certes, consomment du gazole non routier, mais sans possibilités alternatives.

Par conséquent, la hausse de fiscalité est purement et simplement du rendement, des recettes de l'État, et n'a aucunement pour objet de faire changer les comportements, c'est de la marge en moins.

J'en veux d'ailleurs pour preuve l'amendement « pied de facture » assez étonnant du Gouvernement sur le transport frigorifique. Il pointe le fait que la mesure de l'article 19 aura pour conséquence de supprimer les marges des PME. Or c'est exactement ce que nous disons !

Je ne résiste pas au plaisir de vous lire l'objet de l'amendement n° I-1030 : L'augmentation de la fiscalité concernera les entreprises, en particulier les TPE-PME, où le « gazole « non routier » représente plus de 2 % des coûts de production. Il en est de même s'agissant des entreprises appartenant au secteur de l'industrie extractive.

« Pour rappel, le secteur des travaux publics, en particulier, est composé à 98 % de TPE-PME et le taux de marge moyen – résultat net/chiffre d'affaires – est de l'ordre de 2 %. Pour certaines activités, le surcoût du gazole induit par la suppression du tarif réduit de TICPE est potentiellement supérieur au résultat net ». Ce n'est pas moi qui le dis, c'est le Gouvernement !

Ainsi, cet amendement du Gouvernement insiste sur le fait que la mesure de l'article 19 touchera les PME, le surcoût étant même « potentiellement supérieur à leur résultat net ».

M. Philippe Dallier. Ça a le mérite de la franchise !

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Je remercie ceux qui ont rédigé cet amendement, qui sont au moins honnêtes intellectuellement, pour une fois. Ne rougissez pas, monsieur le secrétaire d'État, ce sont vos services qui ont écrit cela ! Telle est la réalité, même si cela vous fait rire. Je salue l'honnêteté du Gouvernement, qui reconnaît que la mesure de suppression de l'article 19 impactera d'abord les TPE-PME, à 98 %, en mangeant totalement leur marge, puisque le surcoût sera supérieur à leur résultat net.

Il s'agit donc non pas de fiscalité écologique, mais de fiscalité de rendement, et de la suppression de la marge des TPE-PME.

La commission des finances, qui a beaucoup réfléchi à cette question, vous propose, mes chers collègues, un double dispositif centré sur les TPE-PME au sens communautaire, c'est-à-dire de moins de 250 salariés, qui seront sans doute les plus impactées et qui n'ont pas la possibilité, parce qu'elles sont très souvent engagées par des contrats de court terme, parfois avec des particuliers, de répercuter une telle hausse de fiscalité, qui est un triplement de fiscalité. Pour ces TPE-PME, nous proposons de différer la mesure.

Pour les plus grandes entreprises, qui ont des contrats très bien faits – je pense aux grosses entreprises du secteur des travaux publics –, elles auront la possibilité de répercuter le surcoût, la situation n'étant objectivement pas la même.

Une entreprise du bâtiment, par exemple de maçonnerie, liée par un devis avec un particulier, lequel peut avoir un crédit pour sa maison, peut difficilement répercuter une telle hausse sur son client.

Il existe donc une vraie différence de situation. Elle justifie que la mesure soit différée pour les PME, qui sont les moins prémunies contre cette hausse. Pour les plus grandes entreprises, nous avons prévu – le Gouvernement va également en ce sens – un mécanisme de pied de facture qui devrait permettre de répercuter le surcoût.

Le Gouvernement est tellement peu convaincu de son dispositif qu'il est amené, redoutant les dommages collatéraux, à déposer plusieurs amendements: l'un concerne le transport frigorifique; l'autre, les ports. On nous dit aussi que cela concernera l'industrie extractive, mais aucun amendement n'a été déposé en la matière. Aller dans ce sens serait de la folie.

Je le répète, qu'il y ait ou non, et ce n'est pas le débat, un différentiel justifié, il n'est pas raisonnable, entre le 31 décembre et le 1^{er} janvier, de tripler la fiscalité de ces entreprises et de les mettre à mal. Ce n'est pas moi qui le dis, c'est le Gouvernement! (*Mmes Catherine Conconne et Sophie Taillé-Polian applaudissent.*)

Eu égard à l'analyse du Gouvernement, que je partage, et selon laquelle le dispositif touchera à 98 % des PME, je propose un dispositif spécifique aux PME permettant de différer la mesure. Pour les plus grandes entreprises, je ne suis pas certain en effet qu'on puisse justifier qu'une très grande entreprise de travaux publics paye son carburant des dizaines de centimes de moins qu'un particulier. Dans ce cas, j'adhère à un mécanisme de répercussion, un mécanisme « pied de facture ».

Je demande donc le retrait de ces amendements, au profit des amendements qui seront proposés par la commission.

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

M. Olivier Dusopt, secrétaire d'État. Pour répondre aux interrogations des uns et des autres, je précise que la mesure proposée à l'article 19 ne concerne ni les agriculteurs ni le transport ferroviaire.

Lorsque cette disposition a été adoptée à l'Assemblée nationale, le ministre de l'économie et des finances s'est engagé à trouver des mesures visant à atténuer l'impact de la suppression du tarif réduit pour les secteurs les plus touchés, notamment les travaux publics et parmi les acteurs des travaux publics, les PME.

C'est la raison pour laquelle il a engagé un dialogue constructif avec les professionnels, et en particulier avec la FNTP, la Fédération nationale des travaux publics, pour trouver des solutions susceptibles de se traduire par des amendements déposés devant votre assemblée.

Deux demandes de la FNTP sont notamment satisfaites. Premièrement, les indices INSEE relatifs aux travaux publics seront révisés au 1^{er} janvier 2019 afin de répercuter intégralement la hausse de la fiscalité sur les carburants, si celle-ci était adoptée – l'INSEE a indiqué que cette demande sera satisfaite.

La seconde demande concerne les contrats en cours ne faisant pas l'objet d'indexation et les solutions envisageables permettant de prendre en compte au sein de ces derniers la hausse de la fiscalité.

Le problème, juridiquement parlant, n'est pas simple: il s'agit de modifier rétroactivement des contrats en cours. Mais la mesure aujourd'hui présentée par amendement du Gouvernement a fait l'objet d'un travail approfondi de la part des services juridiques de Bercy, en lien avec la FNTP. Cette clause générale de révision des prix pour les contrats ne contenant pas de clause d'indexation permettra, si vous l'adoptez, de limiter l'impact de la hausse du coût du GNR pour les contrats en cours dont la durée d'exécution est supérieure à trois mois.

Par ailleurs, Bruno Le Maire avait annoncé une mesure de suramortissement permettant d'accompagner les secteurs consommateurs de GNR vers le renouvellement de leurs équipements, et nous travaillons actuellement sur la définition du champ de cette mesure.

D'autres mesures sectorielles vous sont proposées. M. le rapporteur général, avec un brin de malice, a évoqué l'amendement que nous présentons sur le secteur frigorifique; mais vous savez, monsieur Albéric de Montgolfier, que le plus important est le texte de l'amendement lui-même, non son objet – nous aurons l'occasion d'y revenir.

J'ai entendu l'avis défavorable émis par M. le rapporteur général sur l'ensemble des amendements de suppression. J'ai aussi vu que tous les groupes, ou presque, en avaient déposé. J'ose donc craindre, monsieur Albéric de Montgolfier, que, pour une fois, vous subissiez le sort que je subis depuis le début de cette séance.

Une remarque, pour finir.

J'ai été interpellé sur le fait que le Gouvernement sollicitait les collectivités territoriales. Je veux rappeler qu'a été repoussé, vendredi, un amendement du Gouvernement qui visait précisément à exonérer de fiscalité les avantages, les aides, les accompagnements, accordés par les collectivités aux habitants de leur ressort géographique en matière de transition énergétique – je précise que la mise en œuvre de telles mesures par les collectivités n'a rien d'impératif. Je pense notamment aux dispositifs mis en place par la région Hauts-de-Seine...

M. Philippe Dallier et M. Roger Karoutchi. Hauts-de-France!

M. Olivier Dusopt, secrétaire d'État. Hauts-de-France, pardonnez-moi. Monsieur Karoutchi, vous voyant du coin de l'œil, cela a créé chez moi une forme de confusion; n'y voyez que de la sympathie! (*Sourires.*)

M. Philippe Dallier. On ne prête qu'aux riches, c'est bien connu! (*Nouveaux sourires.*)

M. Olivier Dussopt, *secrétaire d'État*. Votre assemblée a repoussé cet amendement de défiscalisation. Je souhaitais le rappeler, à ce stade de la discussion, au regard de certains de vos propos.

Vous devinez, mesdames, messieurs les sénateurs, que l'avis du Gouvernement est défavorable sur les amendements de suppression.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann, pour explication de vote.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. L'argument de notre collègue Albéric de Montgolfier m'étonne sur un point : si 98 % des entreprises concernées sont des PME, franchement, mieux vaut supprimer complètement la mesure plutôt que de le faire seulement pour les PME.

Il est tentant, certes, de pratiquer l'art du « pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ? », mais, au moment où tout le monde plaide pour la simplification administrative, la meilleure méthode est de supprimer cette augmentation.

Que, par ailleurs, on puisse solliciter, dans les grandes branches, des réflexions sur la mutation des outillages, des matériels, pour qu'ils soient moins consommateurs d'énergie, *via* des contrats de développement, d'évolution et de transition, avec des aides publiques, je suis pour ! Que l'on demande aux collectivités locales de s'engager et que l'État signe avec elles des accords destinés à réduire la consommation partout où l'on peut trouver des substituts, je suis pour également !

Mais – vous l'avez très bien dit, monsieur le rapporteur général –, dans bien des domaines, nous n'avons pas encore de substituts au GNR.

Je pense donc que la mesure la plus simple et la plus efficace est la suppression. Au lieu de taxer fortement l'essence, ce qui n'a jamais permis de réduire substantiellement la consommation, on ferait bien, d'ailleurs, d'obliger les collectivités locales et l'État lui-même, à une date fixée en commun, à ne plus utiliser de véhicules polluants, sauf dans des cas très limités pour lesquels aucune alternative n'existe.

Au lieu de supprimer l'ISF, qui rapportait 3 milliards d'euros, consacrez de l'argent à la mutation du parc public, bâtiments et véhicules, afin que la transition énergétique soit immédiate, efficace, et se fasse en lien avec les filières industrielles – il faut aider ces dernières à développer des modèles dont, aujourd'hui, la rentabilité reste insuffisante.

Mme la présidente. La parole est à Mme Nathalie Goulet, pour explication de vote.

Mme Nathalie Goulet. Nous maintenons notre amendement de suppression, pour toutes les raisons qui ont été évoquées, auxquelles j'ajoute un dernier argument, celui de la lisibilité.

Faire les choses à moitié ne règle jamais les problèmes. Cet article et l'amendement du Gouvernement ont probablement été très bien préparés par les services juridiques de Bercy ; en attendant, leurs dispositions seront complètement incompréhensibles pour la majorité des entreprises, qui ont bien du mal à comprendre à quelle sauce elles vont être mangées. La hausse est-elle ou non lissée ? Le tarif réduit est-il ou non supprimé ? Des seuils sont-ils prévus ?

Le plus clair, et le plus simple, est de voter cette suppression, qui a été demandée sur toutes les travées de notre assemblée ; nous verrons ensuite ce que l'Assemblée nationale fait de cet article.

Mme la présidente. La parole est à M. Claude Raynal, pour explication de vote.

M. Claude Raynal. Nous maintenons également notre amendement de suppression.

Tous les éléments qui nous ont été donnés par le rapporteur général plaident d'ailleurs pour une telle suppression, à l'exception de sa conclusion – c'est assez curieux.

Surtout, monsieur le secrétaire d'État, nous commençons à être un peu fatigués des dispositifs qui consistent, après avoir augmenté une taxe, à monter une sorte de bric-à-brac destiné à revenir, ou à tenter de revenir, après coup, sur les excès de la mesure pour les entreprises – je note que les choses se font toujours ainsi : on commence par les annonces, et on ne réfléchit qu'après coup.

Tout cela n'est pas bon. Il faut revoir cette mesure, négocier avant de la présenter en projet de loi de finances, et, si vous y tenez, l'étaler sur plusieurs années. (*Mme Sophie Taillé-Polian et M. Franck Montaugé applaudissent.*)

M. Vincent Éblé, *président de la commission des finances*. C'est le paradoxe du gruyère : plus il y a de gruyère, plus il y a de trous ; or, plus il y a de trous, moins il y a de gruyère...

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Gontard, pour explication de vote.

M. Guillaume Gontard. Nous maintenons nous aussi notre amendement de suppression. Je précise que nous avons également déposé un amendement de repli, que je voudrais rapidement évoquer.

M. le secrétaire d'État a dit que cette mesure ne s'adressait ni aux agriculteurs ni aux TPE. Mais elle s'adresse notamment aux collectivités !

Or elle est très complexe et très injuste, en particulier pour les plus petites collectivités – je pense singulièrement aux communes rurales et de montagne. Si le taux réduit était supprimé pour le déneigement des routes, par exemple, les budgets de fonctionnement de certaines communes de montagne, qui peuvent être inférieurs à 100 000 euros, augmenteraient de 5 000 ou 10 000 euros – M. le secrétaire d'État, qui ne m'écoute pas beaucoup, mais qui vient d'Ardèche, sait ce que c'est que la neige.

Des difficultés supplémentaires viendraient donc s'ajouter aux nombreuses baisses de dotations.

Je pense aussi aux stations de ski qui sont gérées en régie. Il s'agit de petites stations – je pense à celles qui sont spécialisées dans le ski de fond. Les calculs ont été faits : pour certaines d'entre elles, le surcoût serait de plus de 30 000 euros.

Il faut donc prendre la mesure des conséquences de cette disposition sur les petites collectivités, sachant qu'il n'y a pas d'alternative : elles seront obligées d'y passer.

De manière générale, s'agissant de telles mesures, il est nécessaire de réfléchir aux possibilités alternatives qui sont offertes aux acteurs visés ; en l'absence de telles alternatives, on ne voit pas bien quel est le but recherché.

Mme la présidente. La parole est à M. Emmanuel Capus, pour explication de vote.

M. Emmanuel Capus. Je veux saluer le travail de la commission des finances qui, en un temps record,...

M. Philippe Dallier. Ça commence bien, mais ça va mal finir ! (*Sourires.*)

M. Emmanuel Capus. ... a rédigé un amendement dont le vote permettrait certes de tenir compte de la spécificité des TPE, mais qui constitue, me semble-t-il, un amendement de repli, pour le cas où les amendements de suppression ne seraient pas adoptés.

Cela pour une raison très simple, que j'ai commencé à évoquer : cet amendement de la commission des finances présente un inconvénient qui paraît insurmontable, celui de l'effet de seuil. Songez qu'une entreprise de 249 salariés bénéficierait du maintien total de l'exonération quand, dans le même département, dans la même rue, une entreprise de 251 salariés, elle, ne serait plus éligible et paierait donc trois fois plus cher que sa voisine les produits pétroliers. Il y aurait là une distorsion, pour ne pas dire une rupture, de concurrence totalement insurmontable.

Pour cette raison, compte tenu de la rapidité avec laquelle cette proposition a été faite, il me semble plus sage, à ce stade, de repartir de zéro, de retravailler, et donc de supprimer l'article.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Gremillet, pour explication de vote.

M. Daniel Gremillet. Mes chers collègues, vous comprendrez qu'à cet instant j'aie beaucoup de regrets, pour ne pas dire plus. Le travail a été fait en commission des affaires économiques, et tout le monde se rend compte de l'ampleur des conséquences économiques – aucune posture politique là-dedans – d'une telle mesure pour notre pays, en termes d'emploi.

Je regrette qu'il ne soit ici question que du GNR, quand le texte que je vous ai proposé précédemment embrassait plus large ; il réglait le problème des biocarburants, et notamment du biogaz, en donnant aux acteurs la visibilité dont ils ont besoin. Ces sujets ne seront pas réglés par l'adoption du présent amendement.

Il est difficile de se réjouir d'une unanimité qui, si elle s'était exprimée tout à l'heure, aurait permis au Sénat de donner à nos entreprises et à nos territoires une visibilité économique en matière de biocarburant, et notamment de biogaz.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État. Un mot pour rassurer le sénateur Gontard : non seulement je l'écoute, mais je le lis ; or je crains qu'il n'ait confondu, en comparant l'Ardèche avec l'Isère, les communes qui connaissent l'enneigement avec celles qui sont aussi des stations de ski – ces situations ne sont pas tout à fait identiques.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Qu'on ne se méprenne pas : si la commission des finances a proposé un dispositif spécifique pour les PME, c'est que nous considérons que leur situation est différente de celle des autres entreprises.

L'amendement que va présenter le Gouvernement sur le secteur frigorifique en est la claire illustration.

Selon l'évaluation préalable de l'article 19 – ce n'est pas moi qui le dit : lisez l'objet de l'amendement concerné –, 37 % du gazole non routier consommé en France hors usages agricoles – le secteur agricole est épargné par la suppression de l'exonération – l'est par le secteur du bâtiment et des travaux publics. Les travaux de terrassement ainsi que les travaux routiers maritimes seraient tout particulièrement touchés.

Parmi les autres secteurs fortement touchés, insiste-t-on, figurent les industries extractives – pourquoi, dans ce cas, le Gouvernement n'a-t-il pas déposé d'amendement sur les industries extractives ? Selon l'évaluation préalable de l'article, elles perdraient 2,48 points de marge dès l'an prochain. L'industrie métallurgique perdrait pour sa part 0,43 point et l'industrie chimique 0,5 point.

Les marges déjà réduites des distributeurs alimentaires qui utilisent des groupes frigorifiques seraient également fragilisées. Si les grands groupes devraient pouvoir absorber ce choc, il est en revanche à craindre que beaucoup de PME du secteur n'aient plus de difficultés à y parvenir.

Le Gouvernement nous dit donc qu'il souhaite épargner le frigorifique. Mais *quid* des industries extractives, qu'il évoque pourtant lui-même ? Bizarrement, aucun amendement n'est déposé sur ce sujet – on nous dit que demain, peut-être...

La commission des finances, tout en étant bien consciente des risques d'effet de seuil évoqués par notre collègue Capus, a donc proposé que les PME au sens communautaire soient totalement épargnées.

Quant aux grands groupes, objectivement, les contrats qu'ils passent comportent d'ores et déjà toutes les clauses possibles et imaginables permettant de parer à toute éventuelle variation d'indice, donc de répercuter les surcoûts : si vous faites partie des grands noms du BTP, vous ne risquez pas grand-chose. Les entreprises concernées sont plutôt les PME dont les marges sont déjà réduites, et seront intégralement consommées – c'est le Gouvernement qui le dit – par le triplement brutal du tarif de TICPE appliqué au GNR.

Je partage donc les arguments de Claude Raynal, mais suis également sensible aux questions de coût budgétaire : la commission des finances est soucieuse de prendre des positions équilibrées et de ne pas faire déraiper le solde.

C'est la raison pour laquelle je propose un amendement dont je souhaiterais d'ailleurs qu'il donne lieu, de la part du Gouvernement, à un chiffrage : il serait tout à fait intéressant que nous sachions quel sera l'impact d'une augmentation du coût du GNR sur les PME – cet amendement vise à compenser ladite augmentation pour les PME.

Je propose, parallèlement, que nous votions un amendement de notre collègue Elisabeth Lamure dont l'objet est de permettre aux plus grands groupes de répercuter sur leurs clients les hausses de coûts liées à la fin du tarif réduit de TICPE sur le GNR.

Cette position me semble la plus équilibrée ; j'ai donc souhaité le retrait des autres amendements, mais pas du tout pour évacuer le problème – je suis le premier à reconnaître qu'il y a là un problème. Le Gouvernement le reconnaît aussi, de fait, *via* les amendements qu'il dépose, mais n'en tire pas les conclusions, en réservant l'exonération à quelques secteurs, comme le secteur frigorifique – il y a malheureusement bien d'autres secteurs touchés.

La position de la commission est donc la suivante : exonérer les PME de cette hausse ; permettre aux plus grands groupes de la répercuter.

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Dallier, pour explication de vote.

M. Philippe Dallier. Je vais essayer d'apporter mon concours au rapporteur général.

Le plus probable, je le vois bien, est que nous votions la suppression de l'article 19. Mais je voudrais soulever une question de tactique politique : si nous supprimons

purement et simplement l'article, l'Assemblée nationale fera exactement ce qu'elle voudra. L'idée du rapporteur général est d'ouvrir une voie pour essayer notamment de préserver les plus petites entreprises – le Sénat pourrait ainsi leur envoyer un signal fort.

J'invoquerai aussi l'argument du coût – je ne sais si cet argument supplémentaire pourra vous convaincre, mes chers collègues. Nous en avions discuté avec nos collègues centristes; il me semblait que nous avions trouvé un accord sur la proposition du rapporteur général, mais les choses, en la matière, évoluent très vite.

M. Roger Karoutchi. Tout cela n'est pas très raisonnable!

M. Philippe Dallier. Peut-être ces deux arguments vous persuaderont-ils que tout cela, comme le dit Roger Karoutchi, n'est pas très raisonnable.

Mme la présidente. La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

M. Roger Karoutchi. Si je m'écoutais, je voterais bien la suppression de l'article, qu'on en finisse.

Nous avons voté la suppression de la hausse des tarifs de TICPE; et maintenant, pris dans l'ambiance très « nuit du 4 août » du moment, nous poursuivons dans cette voie.

Mais, en vérité, le Parlement est constitué de deux assemblées.

Le Sénat peut se faire plaisir; il aurait raison, d'ailleurs: de temps en temps, il faut se faire plaisir, car après tout, nous sommes si maltraités! (*Sourires.*)

Il faut se faire plaisir, donc, sauf que, si nous supprimons complètement l'article, l'Assemblée aura la main, tout aussi complètement!

M. Claude Raynal. Elle l'aura de toute façon!

M. Roger Karoutchi. Et tous les apports spécifiques du Sénat, sur les PME ou sur un certain nombre d'autres sujets, issus du travail de l'ensemble des commissions, tous ces amendements dont l'objet n'est pas de changer complètement le dispositif, mais de l'améliorer, tombent. L'Assemblée, en effet, soit retiendra, d'un bloc, la position du Gouvernement, soit choisira un système qui sera le sien propre, très éloigné du nôtre. (*M. Claude Raynal s'exclame.*) Monsieur Raynal, j'ai l'habitude des allers-retours entre l'Assemblée et le Sénat: je peux vous dire que 60 % des amendements du Sénat sont, au terme de la navette, retenus par l'Assemblée.

M. Claude Raynal. C'était le cas avant!

M. Vincent Éblé, *président de la commission des finances.* Oui, sur la législation précédente!

M. Roger Karoutchi. Je ne vous dis pas que c'est merveilleux ou brillantissime. Je vous dis que, si vous voulez sauver un certain nombre de dispositifs destinés aux PME, il faut plutôt suivre le rapporteur général.

Je préférerais moi aussi en rester là et avancer; mais, en vérité, si nous voulons être efficaces et pas seulement dogmatiques, c'est la position du rapporteur général qui doit être la nôtre. (*M. le rapporteur général de la commission des finances applaudit.*)

M. Antoine Lefèvre. Très bien! Bon argument!

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Primas, pour explication de vote.

Mme Sophie Primas. Je ne comprends pas bien ce que nous faisons cet après-midi.

Au début de cette séance, nous avons voté l'amendement du rapporteur général, le préférant à celui de notre collègue Daniel Gremillet, qui visait notamment à revenir sur la suppression du taux réduit de TICPE sur le GNR et avait fait l'objet d'un travail approfondi. Nous avons préféré, donc, une autre voie que celle qui équivalait à supprimer l'article 19.

Nos amis centristes, et d'autres, ont suivi le rapporteur général, l'objectif étant sans doute de faire plaisir à M. Darmanin (*M. Jean-François Husson s'exclame.*), qui nous conseille, sur les ondes et dans les médias, d'être raisonnables et de faire de la coconstruction.

Nous faisons de la coconstruction, donc, et nous veillons à l'équilibre général du budget. Nous avons ainsi accepté, en rejetant l'amendement de Daniel Gremillet et en lui préférant celui du rapporteur général, d'adopter la solution qui, des deux, était la plus *soft*.

Je vous invite, mes chers collègues, à la cohérence; à défaut, ce que nous faisons serait un peu désordonné. Néanmoins, je suis absolument d'accord avec vous: le coût du GNR pose à nos entreprises un problème de compétitivité.

Mme la présidente. La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

M. Pascal Savoldelli. À ce stade de la discussion, notre collègue Karoutchi tend une perche: nous verrons à la fin du débat sur le projet de loi de finances quelles auront été les réponses nouvelles apportées par Les Républicains aux problèmes posés par le texte en direction des salariés, des retraités et des gens les plus modestes. Nous verrons si une véritable confrontation a eu lieu avec le texte de l'Assemblée nationale.

M. Julien Bargeton. Très bien!

M. Pascal Savoldelli. Je comprends que cette affaire ait une dimension tactique, mais, le moment venu, nous ferons les comptes: à la fin de l'examen du projet de loi de finances, avec mon groupe, nous regarderons quelles mesures auront été adoptées pour ceux qui travaillent, pour ceux qui ont travaillé, pour ceux qui se trouvent dans des situations d'isolement ou de non-reconnaissance sociale.

Nous aurons alors un petit échange de nature politique, sur le sujet suivant: la majorité sénatoriale s'oppose-t-elle vraiment aux choix économiques et financiers du Gouvernement?

M. Éric Bocquet. Très bien!

Mme la présidente. La parole est à Mme Dominique Estrosi Sassone.

Mme Dominique Estrosi Sassone. Madame la présidente, je demande une suspension de séance de cinq minutes.

Mme la présidente. Mes chers collègues, nous allons interrompre nos travaux quelques instants.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-huit heures vingt, est reprise à dix-huit heures trente.*)

Mme la présidente. La séance est reprise.

M. Jean-Claude Requier. Madame la présidente, serait-il possible de rappeler les positions respectives de la commission et du Gouvernement sur les amendements de suppression?

Mme la présidente. Le Gouvernement a émis un avis défavorable sur l'ensemble de ces amendements identiques.

Monsieur le rapporteur général, pouvez-vous rappeler l'avis de la commission?

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Il est vrai que ce débat est complexe. Les amendements qui vont être soumis au scrutin public visent à supprimer complètement l'article 19, dont je rappelle qu'il concerne le gazole non routier, le GNR.

Pour les raisons que j'ai déjà évoquées et que je veux bien répéter devant vous, la commission des finances considère que le problème se focalise d'abord sur les PME – le Gouvernement le reconnaît lui-même au travers de ses amendements – et, plutôt que de maintenir un avantage qui n'est pas forcément justifié, elle propose une autre solution. En effet, il faut que l'opinion publique comprenne que les grands groupes payent leur carburant moins cher, alors que tous nos concitoyens verront leur TICPE augmenter.

Au lieu de supprimer purement et simplement l'article 19, la commission propose un double dispositif, qui viendra plus tard dans la discussion, puisque, conformément à notre règlement, les amendements de suppression sont examinés en premier.

Par l'amendement n° I-616 qu'elle a déposé, la commission souhaite exonérer les PME de la hausse du GNR; il s'agit des PME au sens communautaire du terme, c'est-à-dire les entreprises de plus de 250 salariés.

En outre, la commission soutient l'amendement n° I-735 rectifié déposé par notre collègue Élisabeth Lamure qui vise, comme le Gouvernement d'ailleurs, un dispositif de « pied de facture », c'est-à-dire la possibilité de répercuter la hausse de GNR sur le consommateur final. Cette mesure est de nature transitoire, puisqu'elle s'applique aux contrats en cours, et elle concerne plutôt les grands groupes.

Nous préférons ce double dispositif à la suppression pure et simple de l'article, qui est une mesure coûteuse.

C'est pourquoi la commission demande le retrait des amendements identiques n°s I-119 rectifié, I-179 rectifié bis, I-190 rectifié bis, I-191 rectifié bis, I-215 rectifié, I-405, I-465 et I-917 au profit des deux amendements qui viendront ensuite en discussion, les amendements n°s I-616 et I-735 rectifié, visant respectivement les PME et les contrats en cours. À défaut de retrait, son avis serait défavorable sur ces amendements de suppression de l'article 19.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Arnell, pour explication de vote.

M. Guillaume Arnell. J'ai défendu, au nom de Maryse Carrère, l'amendement n° I-215 rectifié, que de nombreux membres du groupe du RDSE ont cosigné. Il me semble qu'elle a voulu nous alerter sur la situation des stations de ski, qui n'ont guère de choix en matière de carburant.

Il ne serait pas sage de la désavouer, mais au regard de ce qu'a indiqué M. le rapporteur général, nous sommes prêts à préserver la petite fenêtre qu'il a entrouverte et qui peut nous permettre de ne pas être complètement défaits, ce qui serait certainement le cas si nous votions la suppression pure et simple de l'article.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote.

M. Gérard Longuet. Il serait honnête de le reconnaître, pour les sénateurs du groupe Les Républicains, le débat est cornélien. Nous sommes très nombreux à avoir cosigné un amendement de suppression, mais nous comprenons parfaitement les arguments de M. le rapporteur général – son esprit de responsabilité l'honore!

Nous sommes face à un gouvernement qui change d'avis; ainsi, il annonce aujourd'hui qu'il va changer d'avis demain, après avoir indiqué très clairement qu'il ne changerait jamais d'avis... (*Sourires sur les travées du groupe Les Républicains.*) Et nous, nous allons voter entre deux changements, variations, nuances ou virages de ce gouvernement.

Évidemment, nous devons être lucides: il n'est pas certain que les votes du Sénat, fussent-ils au scrutin public, soient suivis avec passion par l'ensemble de l'opinion publique. En outre, nous risquons finalement d'être à contre-courant de ce que le Gouvernement va lui-même décider.

Nous n'avons pas beaucoup de choix.

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. C'est la peste ou le choléra!

M. Gérard Longuet. Soit nous voulons poursuivre le débat – il faut alors suivre la position de M. le rapporteur général, afin d'examiner l'ensemble des amendements et faire valoir, pour chacun d'eux, leurs avantages et leurs inconvénients –, soit nous supprimons l'article.

Dans ce second cas, nous n'aurons pas de débat, les échanges s'arrêteront là et l'Assemblée nationale ne tiendra pas compte de notre position. Ce sera certes une satisfaction d'amour-propre pour ceux qui, comme moi, ont souhaité la suppression de cet article 19, mais nous n'aurons pas le débat auquel notre esprit de responsabilité nous a habitués.

C'est pour cette seule raison que je vais suivre l'avis de mon groupe et refuser la suppression de cet article, afin que nous puissions débattre des autres amendements. Soyons cependant bien conscients que nous vivons dans des circonstances tout à fait exceptionnelles, puisque le Gouvernement lui-même ne sait pas exactement ce qu'il défendra après-demain matin! (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n°s I-119 rectifié, I-179 rectifié bis, I-190 rectifié bis, I-191 rectifié bis, I-215 rectifié, I-405, I-465 et I-917.

J'ai été saisie d'une demande de scrutin public émanant du groupe socialiste et républicain.

Je rappelle que l'avis de la commission est défavorable, de même que celui du Gouvernement.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

Le scrutin est ouvert.

(*Le scrutin a lieu.*)

Mme la présidente. Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à procéder au dépouillement du scrutin.

(*Il est procédé au dépouillement du scrutin.*)

Mme la présidente. Voici, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la présidence, le résultat du scrutin n° 25:

Nombre de votants	341
Nombre de suffrages exprimés	320
Pour l'adoption	120
Contre	200

Le Sénat n'a pas adopté.

Je suis saisie de trente-quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° I-14, présenté par M. Longeot, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, est ainsi libellé :

«

-destiné à être utilisé comme carburant sous condition d'emploi ;	20	Hectolitre	18,82	35,58	49,88	65,14	78,23
---	----	------------	-------	-------	-------	-------	-------

» ;

b) La quarante-et-unième ligne est ainsi rédigée :

«

—sous condition d'emploi ;	30 bis	100 kg nets	15,90	20,21	24,52	28,83	33,13
----------------------------	--------	-------------	-------	-------	-------	-------	-------

» ;

c) La quarante-sixième ligne est ainsi rédigée :

«

—sous condition d'emploi ;	31 bis	100 kg nets	15,90	20,21	24,52	28,83	33,13
----------------------------	--------	-------------	-------	-------	-------	-------	-------

» ;

d) La cinquante-deuxième ligne est ainsi rédigée :

«

—sous condition d'emploi ;	33 bis	100 kg nets	15,90	20,21	24,52	28,83	33,13
----------------------------	--------	-------------	-------	-------	-------	-------	-------

» ;

II. – Alinéas 24 et 25 et 43 à 87

Supprimer ces alinéas.

III. – Pour compenser la perte de recettes résultant des I et II, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

– La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Jean-François Longeot, rapporteur pour avis de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Cet amendement vise à rendre progressive la suppression du tarif réduit de taxe intérieure de consommation sur le gazole non routier prévue par l'article 19 du projet de loi de finances pour 2019, en l'étalant sur quatre ans.

Comme pour la taxe carbone, le rapprochement de la fiscalité du diesel et de l'essence ou la hausse de la taxe générale sur les activités polluantes, la TGAP, une progressivité est nécessaire pour donner de la visibilité aux entreprises et leur permettre de s'adapter, par exemple en renouvelant leur parc de véhicules.

Tel est l'objet de cet amendement.

Mme la présidente. Les cinq amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° I-38 rectifié est présenté par Mmes Vermeillet et Doineau, MM. Moga et Cuypers, Mme A.M. Bertrand, MM. Médevielle, Cigolotti et

I. – Alinéas 3 à 17

Remplacer ces alinéas par huit alinéas ainsi rédigés :

a) La trente-troisième ligne est ainsi rédigée :

Charon, Mme Bories, M. Bonhomme, Mme Gatel, MM. L. Hervé, Laménie et J.M. Boyer et Mme de la Provôté.

L'amendement n° I-216 rectifié est présenté par Mme M. Carrère, M. Menonville, Mme N. Delattre, MM. Collin, Requier, Arnell, Artano, A. Bertrand, Castelli, Corbisez, Gold et Guérini, Mmes Guillotin et Laborde et MM. Léonhardt, Roux et Vall.

L'amendement n° I-308 rectifié est présenté par Mme Prévaille, MM. Tissot, Iacovelli et Tourenne, Mme G. Jourda, M. P. Joly, Mmes Jasmin et Perol-Dumont, M. Antiste, Mme Taillé-Polian, M. Marie, Mme Blondin, M. Fichet, Mme Monier, M. Duran, Mme Grelet-Certenais et M. Jacquin.

L'amendement n° I-514 rectifié bis est présenté par MM. Cadic et Kern et Mme Billon.

L'amendement n° I-690 rectifié est présenté par MM. Le Nay, Canevet, Mizzon et Détraigne, Mme Perrot, MM. D. Dubois, Laugier, Cazabonne et Bonnacarrère, Mme C. Fournier et MM. Bockel, Henno et Janssens.

Ces cinq amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéas 3 et 4

Supprimer ces alinéas.

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Marc Laménie, pour présenter l'amendement n° I-38 rectifié.

M. Marc Laménie. Sur l'initiative de Mme Vermeillet, cet amendement, qui vise à supprimer les alinéas 3 et 4 de l'article 19, a pour objet que les tracteurs de type agricole ou forestier, comme tout véhicule à moteur, à roues ou à chenilles ayant au moins deux essieux, utilisés par des collectivités territoriales pour des usages autres qu'agricoles ou forestiers, notamment le déneigement, continuent à bénéficier du taux réduit pour le GNR.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Yves Roux, pour présenter l'amendement n° I-216 rectifié.

M. Jean-Yves Roux. Cet amendement vise à maintenir les tarifs réduits de TICPE dont bénéficie notamment le gazole non routier utilisé pour le nivellement de la neige et le déneigement des routes.

L'article 19 prévoit la suppression de ces tarifs réduits, ce qui impactera lourdement le budget que les collectivités, en particulier les départements, affectent à l'achat de carburant pour assurer le déneigement des routes. Il affectera aussi le budget des entreprises, publiques et privées, qui assurent le damage des domaines skiables.

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

Si, au contraire, le taux réduit n'était plus appliqué pour le déneigement des routes, cela conduirait à une hausse du coût du carburant ; à titre d'exemple, pour le département des Hautes-Pyrénées, celle-ci serait de près de 60 %. Cette augmentation constituerait une ponction supplémentaire sur les budgets des départements, déjà lourdement obérés par une réduction continue de leurs ressources et une augmentation de leurs charges non compensées.

L'effet cumulé des deux augmentations précitées, au total 50 centimes d'euros par litre d'ici au 1^{er} janvier 2020, représenterait, pour le damage, 1 % du chiffre d'affaires, soit 20 % de la marge des entreprises, ce qui menacerait l'économie touristique des stations de montagne.

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Taillé-Polian, pour présenter l'amendement n° I-308 rectifié.

Mme Sophie Taillé-Polian. Il est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Cadic, pour présenter l'amendement n° I-514 rectifié *bis*.

M. Olivier Cadic. L'article 19 du projet de loi de finances pour 2019, dont le contenu reste illisible pour la majorité des entreprises, crée aussi une injustice fiscale, dans la mesure où certains secteurs sont exclus de la suppression de cette exonération, par exemple le secteur agricole.

Pour les secteurs économiques concernés – travaux publics, transports routiers, armateurs fluviaux, carrières... –, cette mesure, applicable au 1^{er} janvier 2019, est inacceptable, d'autant qu'elle n'a fait l'objet d'aucune concertation préalable.

Il convient également de noter que la suppression de cette exonération n'a aucun caractère progressif. Or les conséquences de cette hausse de la fiscalité seront effectives dès le 1^{er} janvier 2019, alors même que tous les contrats en cours n'intègrent pas de clause de révision de prix, contrairement à ce qui a été dit tout à l'heure. À titre d'exemple, dans le bâtiment, les contrats se font sur le long terme : une entreprise qui a signé un contrat au mois de septembre 2018 et qui ne réalisera le chantier qu'au mois de février 2019 devra assumer une charge supplémentaire.

En conséquence, l'augmentation de la fiscalité ne pourra être répercutée sur le client et diminuera d'autant les marges des entreprises concernées. Il est à noter que les secteurs affectés ont de faibles marges et subissent une concurrence européenne et internationale importante.

C'est pour ces raisons, et afin d'éviter un ralentissement économique, qu'il est nécessaire de prévoir la suppression de cette mesure budgétaire, ou tout du moins d'en prévoir une application transitoire.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Le Nay, pour présenter l'amendement n° I-690 rectifié.

M. Jacques Le Nay. Cet amendement de repli a pour objet de maintenir l'utilisation du GNR pour les entreprises de travaux publics.

L'alignement de la fiscalité du GNR sur celle du gazole va entraîner une hausse de près de 50 % du prix du carburant, qui sera difficilement imputable sur les clients, notamment les collectivités territoriales – comme Dominique de Legge l'a très bien dit, ces dernières sont les principales concernées. Cette mesure va donc entraîner de graves difficultés dans ce secteur économique.

En outre, le phénomène des vols de carburant, auquel cette profession est malheureusement habituée, en sera certainement accentué.

Il convient donc de maintenir le régime applicable existant.

Mme la présidente. L'amendement n° I-1041, présenté par M. de Montgolfier, au nom de la commission des finances, est ainsi libellé :

- I. – Alinéa 4, tableau, cinquième à dernière colonnes
Supprimer ces colonnes.
- II. – Alinéas 9, 12, 17, 21 et 23
Supprimer ces alinéas.

La parole est à M. le rapporteur général.

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Il s'agit d'un amendement de coordination, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° I-620 rectifié, présenté par MM. Adnot et Savary, n'est pas soutenu.

L'amendement n° I-185 rectifié, présenté par MM. Genest, Darnaud et Rapin, Mme Noël, MM. Guéné, B. Fournier, Karoutchi, Priou et Cuypers, Mme Deromedi, MM. Revet, Sido et Pellevat, Mme Morhet-Richaud et M. Meurant, est ainsi libellé :

- I. – Alinéa 4, tableau, première colonne
Après les mots :
de finances pour 2014
insérer les mots :

ou qui concourent aux missions définies aux articles L. 2212-1, L. 2212-2 et L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales ainsi qu'à l'article L. 342-9 du code du tourisme dans les massifs mentionnés à l'article 5 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne

II. – Alinéas 50, 51 et 52

Après les mots :

de finances pour 2014

insérer les mots :

ou qui concourent aux missions définies aux articles L. 2212-1, L. 2212-2 et L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales ainsi qu'à l'article L. 342-9 du code du tourisme dans les massifs mentionnés à l'article 5 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne

III. – Alinéa 53

Après les mots :

finances pour 2014

insérer les mots :

gazole utilisé comme carburant dans des opérations qui concourent aux missions définies aux articles L. 2212-1, L. 2212-2 et L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales ainsi qu'à l'article L. 342-9 du code du tourisme dans les massifs mentionnés à l'article 5 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne

IV. – Pour compenser la perte de recettes résultant des I à III, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

– La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Charles Guené.

M. Charles Guené. Cet amendement vise à proposer un dispositif alternatif en cas de maintien de l'article 19 du présent texte. Il tend à rendre éligibles les activités de déneigement des routes et d'entretien des pistes de ski au régime de remboursement applicable pour le gazole non routier des agriculteurs.

Mme la présidente. L'amendement n° I-624, présenté par Mme Cukierman, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 4, tableau, première colonne, alinéas 50, 51 et 52

Après les mots :

de finances pour 2014

insérer les mots :

ou qui concourent aux missions définies aux articles L. 2212-1, L. 2212-2 et L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales ainsi qu'à l'article L. 342-9 du code du tourisme dans les massifs mentionnés à l'article 5 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protec-

tion de la montagne lorsque cette activité est exercée en régie conformément à l'article L. 1412-1 du code général des collectivités territoriales

II. – Alinéa 53

Après les mots :

de finances pour 2014

insérer les mots :

, gazole utilisé comme carburant dans des opérations qui concourent aux missions définies aux articles L. 2212-1, L. 2212-2 et L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales ainsi qu'à l'article L. 342-9 du code du tourisme dans les massifs mentionnés à l'article 5 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne lorsque cette activité est exercée en régie conformément à l'article L. 1412-1 du code général des collectivités territoriales

III. – Pour compenser la perte de recettes résultant des I et II, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

– La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. J'ai déjà évoqué cet amendement tout à l'heure. Il vise à faire bénéficier du taux réduit les activités de déneigement menées par les communes, ainsi que celles qui sont liées à l'entretien des pistes de ski, notamment le damage, et organisées dans les stations par des régies communales.

En effet, M. le secrétaire d'État n'a peut-être pas bien compris : cette mesure concerne aussi les communes qui n'ont pas de station de ski, mais qui ont besoin de déneiger les routes dont elles ont la charge.

Mme la présidente. L'amendement n° I-919, présenté par Mmes Noël, Berthet et Gruny, M. Bascher, Mme Deromedi, MM. Brisson, Le Gleut, Revet et Meurant et Mme Micou-leau, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 4, tableau, première colonne

Après les mots :

de finances pour 2014

insérer les mots :

ou qui concourent aux missions définies aux articles L. 2212-1, L. 2212-2 et L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales dans les massifs mentionnés à l'article 5 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne

II. – Alinéas 50, 51 et 52

Après les mots :

de finances pour 2014

insérer les mots :

ou qui concourent aux missions définies aux articles L. 2212-1, L. 2212-2 et L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales dans les massifs mentionnés à l'article 5 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne

III. – Alinéa 53

Après les mots :

finances pour 2014

insérer les mots :

gazole utilisé comme carburant dans des opérations qui concourent aux missions définies aux articles L. 2212-1, L. 2212-2 et L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales dans les massifs mentionnés à l'article 5 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne

IV. – Pour compenser la perte de recettes résultant des I à III, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

– La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Jérôme Bascher.

M. Jérôme Bascher. Cet amendement a été déposé par notre collègue de Haute-Savoie, Mme Noël, qui, comme tous les élus de montagne, connaît bien ce sujet. Ses dispositions dans le même sens que celles des amendements qui viennent d'être présentés.

Mme la présidente. Les cinq amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° I-451 rectifié *ter* est présenté par Mmes Berthet et Delmont-Koropoulis, M. Ginesta, Mmes Gruny, Noël, Micouveau, Lherbier, Bories et Chauvin et M. L. Hervé.

L'amendement n° I-678 rectifié est présenté par Mme Morhet-Richaud, MM. D. Laurent et Brisson, Mmes Deromedi et Di Folco, MM. Cambon, Vogel et Magras, Mme Puissat et MM. Meurant, Revet, H. Leroy, Le Gleut et Genest.

L'amendement n° I-710 rectifié *bis* est présenté par MM. Vial, B. Fournier, J.M. Boyer, Bascher et Daubresse et Mme M. Mercier.

L'amendement n° I-940 est présenté par Mmes Espagnac et Prévaille, MM. P. Joly, Duran et Tissot et Mme Artigalas.

L'amendement n° I-958 est présenté par M. Pellevat.

Ces cinq amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéa 4, tableau, première colonne

Compléter cette colonne par les mots :

ou qui concourent aux missions définies aux articles L. 2212-1, L. 2212-2 et L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales dans les massifs mentionnés à l'article 5 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne

II. – Alinéas 50, 52, 53 et 59

Après les mots :

de finances pour 2014

insérer les mots :

et du gazole utilisé comme carburant dans des opérations qui concourent aux missions définies aux articles L. 2212-1, L. 2212-2 et L. 3221-4 du code général des

collectivités territoriales dans les massifs mentionnés à l'article 5 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne

III. – Alinéa 51

Après les mots :

finances pour 2014

insérer les mots :

ou utilisés comme carburant dans des opérations qui concourent aux missions définies aux articles L. 2212-1, L. 2212-2 et L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales dans les massifs mentionnés à l'article 5 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne

IV. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

L'amendement n° I-451 rectifié *ter* n'est pas soutenu.

La parole est à Mme Jacky Deromedi, pour présenter l'amendement n° I-678 rectifié.

Mme Jacky Deromedi. Le présent amendement a pour objet de faire bénéficier certains usages très spécifiques, aujourd'hui éligibles au gazole non routier, du même régime que celui mis en place pour les agriculteurs. Il s'agit des usages qui relèvent du service public et des missions de sécurité pour la gestion de la neige en montagne.

L'exploitation des routes et des services publics est rendue plus complexe en montagne qu'en plaine par la présence de neige en période hivernale. Les surcoûts se traduisent notamment par le carburant nécessaire aux engins qui gèrent et déplacent la neige pour le bon fonctionnement des missions d'intérêt général et de service public, qui se déroulent sous le pouvoir de police du maire ou sous la responsabilité des départements.

Le présent amendement tend à ne pas renforcer encore la pression sur ces collectivités de montagne, qui subissent depuis plusieurs années un effet de ciseaux sur leurs recettes et leurs dépenses.

L'amendement vise l'ensemble des usages liés à la neige, y compris ceux qui participent aux missions de sécurité et de secours dans les zones de montagne telles que celles décrites à l'article 21 de la loi n° 2016-1888 du 28 décembre 2016 de modernisation, de développement et de protection des territoires de montagne.

Mme la présidente. La parole est à M. Jérôme Bascher, pour présenter l'amendement n° I-710 rectifié *bis*.

M. Jérôme Bascher. Cet amendement a été déposé sur l'initiative de Jean-Pierre Vial, sénateur de la Savoie, qui, lui aussi, connaît bien ce sujet. Je considère qu'il est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à Mme Frédérique Espagnac, pour présenter l'amendement n° I-940.

Mme Frédérique Espagnac. Je soutiens la même demande que mes collègues élus de montagne. Je rappelle que le déneigement des routes et l'entretien des pistes de ski sont des missions de service public et participent pleinement à la sécurité des usagers.

Il serait dommageable de les pénaliser, en alourdissant encore les charges des collectivités de montagne, déjà touchées par la baisse de la dotation globale de fonctionnement, la DGF, et par la hausse du fonds national de péréquation des ressources intercommunales et communales, le FPIC.

Mme la présidente. L'amendement n° I-958 n'est pas soutenu.

Les trois amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° I-618 rectifié *bis* est présenté par Mme Berthet, MM. Bascher, Calvet et Danesi, Mme Deromedi et MM. Lefèvre, H. Leroy, Rapin, Vogel, L. Hervé et Genest.

L'amendement n° I-733 est présenté par M. Pellevat.

L'amendement n° I-918 rectifié est présenté par Mmes Noël et Gruny, MM. Brisson, Le Gleut, Revet et Meurant, Mme Micouleau et M. Charon.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéa 32

Après le mot :

national

insérer les mots :

et les organismes qui concourent aux missions définies aux articles L. 2212-1, L. 2212-2 et L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales dans les massifs mentionnés à l'article 5 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne

II. – Alinéa 33

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les organismes qui concourent aux missions définies aux articles L. 2212-1, L. 2212-2 et L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales dans les massifs mentionnés à l'article 5 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne peuvent également obtenir ce remboursement, dans les mêmes conditions, pour les quantités de gazole acquises en France en dehors des stations d'approvisionnement mentionnées au premier alinéa et utilisées dans des véhicules affectés au service public.

III. – Alinéa 34

Après le mot :

ferroviaire

insérer les mots :

et véhicules des organismes qui concourent aux missions définies aux articles L. 2212-1, L. 2212-2 et L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales dans les massifs mentionnés à l'article 5 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne

VI. – Alinéa 67

Après les mots :

transport ferroviaire

insérer les mots :

et véhicules des organismes qui concourent aux missions définies aux articles L. 2212-1 et L. 2212-2 du code général des collectivités territoriales dans les massifs mentionnés à l'article 5 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne,

VII. – Pour compenser la perte de recettes résultant des I à VI, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

– La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Jérôme Bascher, pour présenter l'amendement n° I-618 rectifié *bis*.

M. Jérôme Bascher. Il est défendu, madame la présidente.

M. Pascal Savoldelli. Que la montagne est belle ! (*Sourires.*)

Mme la présidente. Les amendements n°s I-733 et I-918 rectifié ne sont pas soutenus.

L'amendement n° I-186 rectifié, présenté par MM. Genest, Darnaud et Rapin, Mme Noël, MM. B. Fournier, Karoutchi, Priou et Cuypers, Mme Deromedi, MM. Revet, Sido et Pellevat, Mme Morhet-Richaud et M. Meurant, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 32

Après les mots :

réseau ferroviaire national

insérer les mots :

et les organismes qui concourent aux missions définies aux articles L. 2212-1, L. 2212-2 et L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales ainsi qu'à l'article L. 342-9 du code du tourisme dans les massifs mentionnés à l'article 5 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

– La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Roger Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. L'amendement est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° I-187 rectifié, présenté par MM. Genest, Darnaud et Rapin, Mme Noël, MM. Guéné, B. Fournier, Karoutchi, Priou et Cuypers, Mme Deromedi, MM. Revet, Sido et Pellevat, Mme Morhet-Richaud et M. Meurant, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 32

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les organismes qui concourent aux missions définies aux articles L. 2212-1, L. 2212-2 et L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales ainsi qu'à l'article L. 342-9 du code du tourisme dans les massifs mentionnés à l'article 5 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protec-

tion de la montagne peuvent également obtenir ce remboursement dans les mêmes conditions, pour les quantités de gazole acquises en France en dehors des stations d'approvisionnement mentionnées au premier alinéa du présent code et utilisées dans des véhicules affectés au service public.

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

– La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Roger Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. L'amendement est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° I-492 rectifié *bis*, présenté par M. Vaspert, Mme Canayer, MM. Bizet, Bas, Mandelli, Longuet, Rapin, Revet, Brisson, Canevet et Priou, Mme N. Delattre et MM. D. Laurent, Perrin et Raison, n'est pas soutenu.

Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° I-623 rectifié est présenté par MM. Bascher et Bazin, Mme Chauvin, M. Brisson, Mme Deromedi, MM. Longuet et Charon, Mme Bories et MM. Moullier, Revet, H. Leroy, Paccaud et Cambon.

L'amendement n° I-753 est présenté par M. Capocanellas.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

I. – Après l'alinéa 33

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les entreprises de transport aérien et les exploitants d'aérodromes peuvent également obtenir le remboursement de la taxe précitée sur les quantités de gazole acquises en France par leurs soins ou répercutée par les sociétés travaillant à leur demande dans les enceintes aéroportuaires. »

II. – Alinéa 34

Après le mot :

ferroviaire

insérer les mots :

ou au transport sur les sites aéroportuaires par les entreprises mentionnées à l'alinéa précédent

III. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Jérôme Bascher, pour présenter l'amendement n° I-623 rectifié.

M. Jérôme Bascher. Je vais laisser Vincent Capocanellas développer plus longuement la défense de cet amendement, qui vise les aéroports. Il s'agit, dans le contexte de concurrence que nous connaissons, de les exonérer de l'application de l'article 19 du projet de loi.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Capocanellas, pour présenter l'amendement n° I-753.

M. Vincent Capocanellas. Cet amendement vise les véhicules non immatriculés, utilisés dans les enceintes aéroportuaires, appartenant ou non aux sociétés qui exploitent les aérodromes ou aux entreprises de transport et utilisés à différents titres.

Ces véhicules sont inclus dans la directive du 27 octobre 2003, qui fixe un cadre communautaire de taxation des produits énergétiques. Cet amendement tend à prendre en compte leur spécificité.

Mme la présidente. L'amendement n° I-515 rectifié, présenté par MM. Cadic et Kern, Mme Billon et M. Le Nay, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 42

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le 1° du I du présent article entre en vigueur le 1^{er} juillet 2019.

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Olivier Cadic.

M. Olivier Cadic. Les secteurs impactés par la mesure prévue à l'article 19 ont de faibles marges et subissent une concurrence européenne et internationale importante. C'est pourquoi il est nécessaire de prévoir son report.

Mme la présidente. L'amendement n° I-98, présenté par M. Chaize, n'est pas soutenu.

L'amendement n° I-188, présenté par MM. Genest, Darnaud et Rapin, Mme Noël, MM. Karoutchi, B. Fournier, Priou et Cuypers, Mme Deromedi, MM. Revet, Sido, Pellevat et Meurant et Mme Morhet-Richaud, est ainsi libellé :

I.– Alinéa 67

Après le mot :

ferroviaire

insérer les mots :

et dans les véhicules des organismes qui concourent aux missions définies aux articles L. 2212-1, L. 2212-2 et L. 3221- 4 du code général des collectivités territoriales ainsi qu'à l'article L. 342-9 du code du tourisme dans les massifs mentionnés à l'article 5 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne,

II. – Compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

– Le I ne s'applique qu'aux sommes venant en déduction de l'impôt dû.

– La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Roger Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. Il est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° I-208 rectifié *bis*, présenté par MM. Adnot, de Nicolaj, Revet, Lefèvre, Calvet et Cuypers, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 67

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – Au A du II de l'article 32 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014, après les mots : « au sens des articles L. 722-1 à L. 722-3 du même code », sont insérés les mots : « et celles ayant recours au gazole non routier pour un usage dédié aux moteurs auxiliaires de production de froid à des fins de maintien d'une température dirigée pour la conservation des produits alimentaires transportés ».

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Pierre Cuypers.

M. Pierre Cuypers. Cet amendement vise les entreprises dont l'activité est conditionnée à la disposition de moteurs auxiliaires dans leurs véhicules, pour produire le froid nécessaire à la conservation des aliments jusqu'à leur lieu de distribution ou de consommation.

Compte tenu des enjeux financiers pour les entreprises effectuant du transport routier de marchandises sous température dirigée et des effets induits, cet amendement a pour objet que le taux réduit de TICPE sur le GNR soit maintenu pour cette activité, dans l'intérêt économique, social et sanitaire de la France.

Rappelons que ces mêmes entreprises sont par ailleurs soumises à de très lourdes incertitudes en matière de fiscalité foncière. Ces incertitudes sont liées à l'imprécision du régime de l'article 1499 du code général des impôts, conduisant les corps de contrôle à requalifier leurs entrepôts logistiques et de stockage en établissements industriels, avec, à la clé, des hausses de taxes pouvant dépasser les 300 %.

Tant que cette incertitude n'aura pas été levée, ce que ne permettra pas l'article 56 du présent projet de loi de finances, il convient de préserver ces entreprises de hausses de fiscalité aussi lourdes que celles qui résultent de l'article 19.

Mme la présidente. L'amendement n° I-1032, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 67

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

IV *ter*. – Les entreprises éligibles au remboursement prévu à l'article 265 *septies* du code des douanes qui sont grandes consommatrices d'énergie, au sens du *a* du 1 de l'article 17 de la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité, peuvent, dans les conditions prévues du même article 265 *septies*, bénéficier d'un remboursement additionnel de taxe intérieure calculé en appliquant 44,53 euros par hectolitre au volume de gazole acquis en 2019 et utilisé pour les besoins du fonctionnement des groupes frigorifiques à bord des véhicules mentionnés à ce même article 265 *septies*.

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État. Cet amendement a pour objet de différer d'une année la hausse du tarif du gazole non routier pour le secteur du transport frigorifique, afin de permettre d'étudier un éventuel dispositif de répercussion des charges de gazole dans le prix appliqué pour leur prestation.

Cette disposition sera mise en œuvre *via* une extension temporaire aux usages non routiers de la procédure existante de remboursement d'une fraction de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques sur le gazole routier.

Mme la présidente. L'amendement n° I-1023, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 78

Remplacer cet alinéa par trois alinéas ainsi rédigés :

Pour l'année 2019, ces quantités sont les quantités nationales de l'année 2017 corrigées de l'estimation de l'évolution de ces quantités entre 2017 et 2019 et les quantités de gazole utilisé comme carburant dans les véhicules affectés au transport ferroviaire sont déduites du dénominateur.

À compter du 1^{er} janvier 2020, les quantités prises en compte pour la détermination du coefficient multiplicatif sont les quantités nationales de l'année 2018 corrigées de l'estimation de l'évolution de ces quantités entre 2018 et 2020 et les fractions de taxe régionalisées sont déterminées sur la base des quantités nationales de l'année en cours réparties entre chaque région à hauteur de la proportion de la consommation régionale de l'année 2018.

Un arrêté du ministre chargé du budget constate les quantités mentionnées aux deux alinéas précédents et précise les conditions dans lesquelles sont effectuées les estimations des quantités de gazole agricole et de gazole utilisé comme carburant dans les véhicules affectés au transport ferroviaire ainsi que les estimations des évolutions des volumes nationaux.

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État. Le présent amendement a pour objet de tirer les conséquences des évolutions des mesures transitoires de l'article 19 dans le dispositif de neutralisation des impacts de la réforme sur les recettes de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, la TICPE, qui leur sont affectées. Il s'agit de tenir compte du décalage d'une année du remboursement ferroviaire, adopté à l'Assemblée nationale.

Nous proposons les évolutions suivantes : tout d'abord, retirer les quantités de gazole non routier utilisées par le secteur ferroviaire en 2019 dans le calcul du coefficient de correction de cette année, afin de tenir compte du recours prolongé au gazole non routier par ce secteur ; ensuite, et c'est une nouvelle évolution, retenir pour le calcul du coefficient de correction les dernières quantités de gazole connues avant la réforme – celles qui ont été consommées en 2017 pour l'année 2019 et celles qui ont été consommées en 2018 pour les autres années –, en les corrigeant de l'estimation de la hausse des volumes jusqu'à l'année en cours.

Tout cela nous permettra d'éviter toute perte de recettes pour les régions et de neutraliser les reversements des régions selon leur niveau de consommation respective de gazole non routier.

Mme la présidente. Les trois amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° I-121 rectifié est présenté par Mme Guidez, MM. Détraigne, Henno, Louault et Moga, Mme Perrot, MM. Kern, Le Nay et Cigolotti, Mme de la Provôté, MM. Joyandet, Pellevat, Guerriau, Charon et Wattebled, Mmes Puissat et M. Mercier, MM. Priou, Daubresse, Laménie, Chasseing et Rapin, Mmes A. M. Bertrand et Keller et M. J.M. Boyer.

L'amendement n° I-485 rectifié est présenté par Mmes Berthet et Delmont-Koropoulis, M. Ginesta, Mmes Gruny, Micouleau, Morhet-Richaud, Noël et Lherbier, M. Lefèvre, Mme Chauvin et M. Babary.

L'amendement n° I-691 rectifié est présenté par MM. Le Nay et Canevet, Mme Billon, MM. Bonnecarrère, Janssens, Kern, Bockel et Médevielle, Mme C. Fournier, MM. Mizzon, Cazabonne, Laugier, D. Dubois et L. Hervé et Mme Létard.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéa 80

Supprimer la référence :

1°,

II. – Après l'alinéa 80

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Le 1° du I entre en vigueur le 1^{er} juillet 2019.

III. – Pour compenser la perte de recettes résultant des I et II, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

– La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Marc Laménie, pour présenter l'amendement n° I-121 rectifié.

M. Marc Laménie. Il est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. Antoine Lefèvre, pour présenter l'amendement n° I-485 rectifié.

M. Antoine Lefèvre. Il est également défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Le Nay, pour présenter l'amendement n° I-691 rectifié.

M. Jacques Le Nay. Il s'agissait d'un amendement de repli, mais je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° I-691 rectifié est retiré.

L'amendement n° I-682 rectifié, présenté par Mme Préville, MM. Tissot, Iacovelli et Tourenne, Mme G. Jourda, M. P. Joly, Mmes Jasmin et Perol-Dumont, M. Antiste, Mme Taillé-Polian, M. Marie, Mme Blondin, M. Fichet, Mme Monier, M. Duran et Mme Grelet-Certenais, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 80

Remplacer le mot :

janvier

par le mot :

juillet

II. – Alinéa 81

Remplacer le mot :

mars

par le mot :

juillet

III. – Pour compenser la perte de recettes résultant des I et II, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

– La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Rémi Féraud

M. Rémi Féraud. L'amendement est défendu, madame la présidente.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Tous ces amendements sont l'illustration des difficultés pratiques que représente le triplement de cette hausse du gazole non routier.

Après la montagne, les frigorifiques et les collectivités, nous allons sans doute évoquer les industries extractives, etc. On s'aligne sur ce qui apparaît simple, puis l'on s'aperçoit, à l'usage, que cela pose d'énormes difficultés pratiques.

Je vous l'ai dit à l'instant, la commission des finances défendra un amendement visant à préserver de cette hausse brutale de leur fiscalité sur le gazole non routier les PME au sens européen, celles qui emploient moins de 250 salariés

La plupart des exemples cités me paraissent couverts par les dispositions de notre amendement. Je viens de le vérifier pour l'une des plus importantes sociétés exploitantes de remontées mécaniques de France, à savoir la société des Trois Vallées, qui emploie 180 salariés permanents : comme elle entre *a priori* dans la définition des PME au sens communautaire, elle devrait être préservée cette hausse de fiscalité.

Dans la mesure où ces amendements seraient satisfaits par celui de la commission, je demande à leurs auteurs de bien vouloir les retirer.

Quant à l'amendement n° I-208 rectifié *bis* visant le frigorifique, son champ me paraît couvert par l'amendement du Gouvernement, qui prend *a priori* en compte la préoccupation exprimée par M. Cuypers.

Il n'en va pas de même pour ce qui concerne l'amendement n° I-618 rectifié *bis*, qui vise non les PME, mais les collectivités. La question évoquée est celle du déneigement et affecte directement des collectivités. Sur cet amendement j'émet, au nom de la commission, un avis de sagesse, parce que la très forte hausse de fiscalité sur le GNR va affecter certaines communes et certains départements, en particulier ceux qui sont situés dans des territoires montagneux.

Pour tous les autres amendements, je penche plutôt pour une demande de retrait, en considérant que les dispositions de l'amendement « PME » de la commission couvre bien l'ensemble du champ visé.

Enfin, la commission est favorable aux amendements n^{os} I-1032 et I-1023 du Gouvernement.

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

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État. Le Gouvernement va émettre sur la plupart des amendements un avis défavorable. Celui-ci sera fondé soit sur des questions d'équilibre budgétaire, soit sur des considérations de droit, car ces propositions sont contraires à un certain nombre de règles européennes. Par ailleurs, je partage parfois les arguments utilisés par M. le rapporteur général.

Je demanderai simplement aux auteurs de l'amendement n^o I-208 rectifié *bis* de bien vouloir le retirer au profit de l'amendement n^o I-1032 du Gouvernement. En effet, le champ est le même – il s'agit du secteur frigorifique –, mais il nous semble mieux couvert par notre rédaction.

Pour tous les autres amendements, le Gouvernement émet un avis défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o I-14.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Monsieur Cadic, l'amendement n^o I-514 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Olivier Cadic. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n^o I-514 rectifié *bis* est retiré.

Monsieur Laménie, l'amendement n^o I-38 rectifié est-il maintenu ?

M. Marc Laménie. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n^o I-38 rectifié est retiré.

Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} I-216 rectifié, I-308 rectifié et I-690 rectifié.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État. L'amendement n^o I-1041, sur lequel le Sénat s'apprête à se prononcer, est certes un amendement de coordination, comme l'a souligné M. le rapporteur, mais encore faut-il préciser que cette coordination se fait avec la révision, voire avec la suppression de la trajectoire adoptée avec l'article 18.

Le Gouvernement s'étant opposé à l'amendement n^o I-166 de la commission, il ne peut, en toute logique, qu'être défavorable à l'amendement n^o I-1041.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o I-1041.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o I-185 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o I-624.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Monsieur Karoutchi, l'amendement n^o I-919 est-il maintenu ?

M. Roger Karoutchi. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n^o I-919 est retiré.

Madame Deromedi, l'amendement n^o I-678 rectifié est-il maintenu ?

Mme Jacky Deromedi. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n^o I-678 rectifié est retiré.

Monsieur Vial, l'amendement n^o I-710 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Jean-Pierre Vial. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n^o I-710 rectifié *bis* est retiré.

Madame Espagnac, l'amendement n^o I-940 est-il maintenu ?

Mme Frédérique Espagnac. Oui, je le maintiens, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o I-940.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o I-618 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, les amendements n^{os} I-186 rectifié et I-187 rectifié n'ont plus d'objet.

Monsieur Bascher, l'amendement n^o I-623 rectifié est-il maintenu ?

M. Jérôme Bascher. Oui, je le maintiens, madame la présidente.

Mme la présidente. Monsieur Capo-Canellas, l'amendement n^o I-753 est-il maintenu ?

M. Vincent Capo-Canellas. Oui, je le maintiens également, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} I-623 rectifié et I-753.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o I-515 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o I-188.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Monsieur Cuypers, l'amendement n^o I-208 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Pierre Cuypers. Le Gouvernement a demandé le retrait de cette disposition au motif que son propre amendement viserait le même champ et serait mieux rédigé. Toutefois, je ne suis pas de cet avis !

Je maintiens donc mon amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o I-208 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o I-1032.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-1023.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Monsieur Laménie, l'amendement n° I-121 rectifié est-il maintenu ?

M. Marc Laménie. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° I-121 rectifié est retiré.

Monsieur Lefèvre, l'amendement n° I-485 rectifié est-il maintenu ?

M. Antoine Lefèvre. Non, je le retire également, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° I-485 rectifié est retiré.

Monsieur Le Nay, l'amendement n° I-691 rectifié est-il maintenu ?

M. Jacques Le Nay. Je retire moi aussi mon amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° I-691 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° I-682 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° I-707 est présenté par M. Marseille, Mme N. Goulet, MM. Bonnecarrère, Laugier, Henno, Le Nay et Kern, Mmes Billon et Joissains, MM. Longeot, Cadic, Lafon et Cigolotti, Mme Goy-Chavent, MM. Cazabonne, Détraigne et Janssens, Mmes Guidez et Perrot et M. Moga.

L'amendement n° I-1015 est présenté par MM. Daudigny et Bérít-Débat, Mmes Bonnefoy et Conway-Mouret, MM. Iacovelli, Tourenne et Mazuir, Mme Jasmin, M. Montaugé, Mme Perol-Dumont, MM. Lozach, Antiste et Boutant, Mmes Taillé-Polian et Rossignol, M. Durain et Mme Féret.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

I. – Après l'alinéa 32

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Ces dispositions s'appliquent, de la même manière, aux entreprises et à leurs sous-traitants qui extraient et produisent des minéraux destinés à des usages industriels depuis des gisements d'intérêt national. Les substances d'extraction concernées sont celles reconnues d'intérêt national comme le talc, le mica, le kaolin, les sables extrasiliceux, l'andalousite, les argiles nobles, la diatomite, les feldspaths, le gypse, le quartz, les dolomies, la baryte ou encore les calcaires riches en carbonate de calcium ou la phonolite. »

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à Mme Nathalie Goulet, pour présenter l'amendement n° I-707.

Mme Nathalie Goulet. Pour le secteur des industries de carrières et de matériaux de construction, la suppression du tarif réduit de TICPE sur le gazole non routier, le GNR, prévue par l'article 19 du projet de loi de finances pour 2019 équivaut à une hausse de 300 % de TICPE au 1^{er} janvier 2019 !

Au sein de ces filières, pour les entreprises qui extraient et produisent des minéraux à usage industriel, un tel triplement serait extrêmement lourd de conséquences. La répercussion de la TICPE fragilisera les filières industrielles qui consomment ces minéraux à l'aval : industrie verrière, industrie céramique, industrie papetière, industrie forge, fonderie et métallurgie, etc.

Leur compétitivité sera directement affectée par rapport à leurs voisines européennes et internationales qui bénéficient de moindres coûts d'approvisionnement, d'énergies et de transformation – argiles d'Ukraine et de Turquie, talc australien et chinois, etc.

Cet amendement vise, en conséquence, à prévoir un régime particulier pour les entreprises qui extraient et produisent des minéraux destinés à des applications industrielles, à l'instar de ce qui est déjà prévu pour les entreprises ferroviaires qui conserveront le tarif réduit en vigueur.

Mme la présidente. La parole est à M. Yves Daudigny, pour présenter l'amendement n° I-1015.

M. Yves Daudigny. L'article 19 du projet de loi de finances pour 2019 prévoit la suppression du tarif réduit de TICPE sur le gazole non routier.

Pour le secteur des industries de carrières et de matériaux de construction, cette suppression équivaut à une hausse de 300 % de TICPE au 1^{er} janvier 2019. Elle mettrait donc en cause les équilibres financiers des entreprises et leur compétitivité.

Cet amendement vise, en conséquence, à prévoir un régime particulier pour les entreprises qui extraient et produisent des minéraux destinés à des applications industrielles, à l'instar de ce qui est déjà prévu pour les entreprises ferroviaires qui conserveront le tarif réduit en vigueur.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Le Gouvernement nous a proposé à l'instant un amendement sur le transport frigorifique que nous avons adopté, en considérant qu'il s'agissait d'entreprises fortement consommatrices de gazole non routier.

Nous avons là, avec les industries extractives, un autre secteur qui est lui aussi manifestement très consommateur de gazole non routier et, semble-t-il, sans solution de rechange. En effet, les engins utilisés dans les carrières ou dans les mines fonctionnent au gazole. En général, il n'y a pas d'électricité dans ces carrières.

La commission des finances, dans le temps très limité qui lui était imparti, a considéré que le champ d'un certain nombre de ces carrières était en général couvert par l'amendement sur les PME. Toutefois, avant d'émettre un avis définitif, j'aimerais interroger le Gouvernement pour connaître l'impact, par exemple, de la suppression du gazole non routier sur ces industries.

M. Gérard Longuet. Le Gouvernement n'en sait rien ! Il fait cela au doigt mouillé !

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Normalement, cher Gérard Longuet, il y a des études d'impact ! C'est même obligatoire.

M. Gérard Longuet. Je sais !

M. Albéric de Montgolfier, *rapporteur général de la commission des finances*. On nous parle de 1 milliard d'euros. J'aimerais connaître l'impact secteur par secteur. Les industries extractives, qui devraient prochainement reçues par le Gouvernement, sont, c'est indéniable, fortement consommatrices de gazole non routier. De combien de points de marge ces mines et carrières seront-elles affectées ?

Tout à l'heure, nous avons examiné un amendement dont l'objet comportait une estimation. On nous dit que le secteur du transport frigorifique bénéficiera d'une extension. Dans ce cas, pourquoi pas les autres secteurs ? J'aimerais entendre les explications du Gouvernement avant de me prononcer.

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

M. Olivier Dussopt, *secrétaire d'État*. La question porte non sur l'estimation du coût, mais sur la conformité au droit communautaire. La directive prévoit qu'un certain nombre de secteurs peuvent faire l'objet de dérogations, et le secteur frigorifique, contrairement aux industries extractives, en relève.

Telle est la raison pour laquelle le Gouvernement ne peut qu'émettre un avis défavorable sur ces amendements identiques. J'aurai l'occasion de défendre l'amendement n° I-1030, dont l'adoption permettrait, dans le secteur du bâtiment et des travaux publics, mais aussi, par prolongement, dans le secteur des industries extractives, de répercuter sur les coûts l'augmentation des coûts de production liés à cette fiscalité écologique.

Je le rappelle, ce n'est pas une question de coût. La question porte sur la possibilité de déroger ou non au droit communautaire.

M. Gérard Longuet. C'est vrai de tous les actifs !

M. Olivier Dussopt, *secrétaire d'État*. J'émet donc, au nom du Gouvernement, un avis défavorable sur ces amendements identiques.

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

M. Albéric de Montgolfier, *rapporteur général de la commission des finances*. Je n'ai rien compris aux explications de M. le secrétaire d'État !

On a parlé des stations de ski, des industries extractives, du transport frigorifique, du bâtiment et des travaux publics... Les uns et les autres se sont exprimés sur ces différents secteurs, qui, jusqu'à présent, étaient tous épargnés et bénéficiaient d'un tarif spécifique sur le gazole non routier.

Voilà que le Gouvernement vient à l'instant de nous proposer un amendement, que nous avons adopté, visant à différer pendant un an au moins la hausse des taxes gazole non routier sur le transport frigorifique. Et l'on nous dit à l'instant qu'il y a un problème de droit communautaire pour les industries extractives...

J'ai du mal à comprendre. En effet, jusqu'à maintenant, l'ensemble de ces secteurs bénéficiaient bien du tarif privilégié.

M. Gérard Longuet. Évidemment ! Il n'y a pas de directive communautaire !

M. Albéric de Montgolfier, *rapporteur général de la commission des finances*. En tout cas, j'ai besoin d'avoir plus d'explications. Peut-être y a-t-il une bonne raison, mais j'aimerais la comprendre.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Olivier Dussopt, *secrétaire d'État*. Je vais essayer d'être un peu plus clair, pour que M. le rapporteur général puisse partager l'avis que j'émet au nom du Gouvernement.

Nous pouvons prévoir un système de dérogations, mais, dans ce cas, il faut viser l'intégralité d'un secteur. Les dérogations autorisées par la directive et les règles communautaires ne concernent que des secteurs traités de manière nominative. L'agriculture et le secteur ferroviaire en font partie, ce qui préside aux amendements déposés à l'Assemblée nationale et à ceux que je défends devant vous ce soir. Il peut s'agir également de secteurs considérés comme extrêmement intensifs en matière énergétique. Tel est le cas du transport frigorifique, qui est considéré comme électro-intensif.

Les industries extractives que les amendements déposés visent à faire sortir du champ de l'exonération relèvent du secteur des travaux publics et ne sont pas traitées nominativement ou spécifiquement par les règles communautaires. Quoi que nous puissions, les uns et les autres, en penser, elles ne sont pas considérées comme étant intensives en consommation d'énergie.

Telle est la raison pour laquelle le Gouvernement ne peut être favorable à des amendements visant les industries extractives de manière spécifique.

C'est aussi la raison pour laquelle j'émettrai, plus tard, un avis défavorable sur deux amendements tendant à faire sortir l'intégralité du champ du secteur du bâtiment et des travaux publics, ce qui, d'une part, transformerait le dispositif en aide d'État, et, d'autre part, serait contraire à la trajectoire budgétaire qui est la nôtre.

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

M. Albéric de Montgolfier, *rapporteur général de la commission des finances*. Sagesse négative !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-François Longeot, pour explication de vote.

M. Jean-François Longeot. Nous voterons ces amendements identiques. En effet, malgré les explications de M. le secrétaire d'État, cette hausse de 300 % a un impact immédiat et va remettre en cause la compétitivité de ces filières. Il faut vraiment, à un moment donné, prendre en compte cette situation.

Mme la présidente. La parole est à M. Yves Daudigny, pour explication de vote.

M. Yves Daudigny. Je me permets d'insister sur les fondements de l'amendement que j'ai défendu : toutes les informations en notre possession nous amènent à penser que la compétitivité des entreprises concernées serait gravement mise en danger si la disposition envisagée par le Gouvernement était maintenue.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote.

M. Gérard Longuet. J'ai été quelque peu étonné de la référence à la directive européenne. Monsieur le secrétaire d'État, vous avez eu le mérite de nous donner une réponse, laquelle est liée non au gazole non routier, mais à un principe européen tout à fait respectable : la fiscalité doit frapper de la même manière des secteurs d'activité qui sont différents par nature.

Toutefois, vous ne nous empêcherez pas de faire notre métier de parlementaire et de constater qu'il y a des suppressions d'exonérations de gazole non routier proprement insupportables.

Certains collègues ont évoqué les carrières. Je n'ai pas pu défendre les ports, chers à M. Édouard Philippe. Ce qui caractérise ce secteur, c'est que, lorsque l'on n'est pas content d'un port français, on se tourne vers un port de la mer du Nord. Autrement dit, nous sommes en train de nous tirer une balle dans le pied en réduisant délibérément la productivité et la compétitivité des ports français.

Monsieur le secrétaire d'État, votre réponse, dans sa brièveté, laisse à penser que la réponse est à chercher dans une directive européenne. Non ! C'est le choix du Gouvernement de supprimer une exonération qui permettait à des secteurs différents, confrontés à des situations différentes, de vivre. Vous leur imposez brutalement une charge nouvelle. Ne vous réfugiez pas derrière une directive européenne pour faire détester un peu plus l'Europe dans notre pays, alors que, en réalité, la mesure est la conséquence directe d'une volonté d'appliquer une fiscalité brutale et agressive !

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Éblé, pour explication de vote.

M. Vincent Éblé. Voici une explication de vote par l'exemple : dans mon département, une entreprise s'est adressée à moi pour m'indiquer que le surcroît de taxation correspond à 14 % de sa masse salariale et représente un choc de compétitivité négatif équivalant à 3,5 CICE.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État. Je veux répondre à M. Longuet. La directive à laquelle je fais référence est la directive 2003-96, qui porte sur les produits énergétiques et qui encadre la définition des secteurs considérés comme intensifs en consommation d'énergie.

J'ai fait ce rappel. J'ai dit pourquoi nous inscrivons nos dérogations dans le cadre de l'application de cette directive. Toutefois, je veux vous rassurer, monsieur le sénateur : loin de moi une quelconque volonté de vous empêcher de faire votre travail de législateur !

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Gremillet, pour explication de vote.

M. Daniel Gremillet. Je suis très surpris de ce que nous sommes en train de vivre en cet instant. J'ai l'impression que l'on est en train de légiférer au doigt mouillé sur des propositions ! Il n'y a aucune étude d'impact ! Ces amendements sont un catalogue, dont on tourne les pages les unes après les autres. On affirme que tel secteur ne va pas pouvoir supporter le dispositif, mais personne n'imagine ce que deviendront les autres secteurs d'activité. Pour eux, nous aurons la même posture, monsieur le secrétaire d'État.

M. Roger Karoutchi. La même imposture ! (*Sourires.*)

M. Daniel Gremillet. Expliquez-nous comment les secteurs d'activité de notre pays pourront supporter cette mesure. Vous donnez des chiffres pour les uns, mais l'impact sera le même pour les autres, avec les mêmes conséquences sur l'emploi et la perte d'activité économique !

J'attends de vous, monsieur le secrétaire d'État, des réponses très concrètes, et non une liste, comme vous êtes en train de le faire. Quelle est l'expertise que vous pouvez nous apporter en cet instant précis ?

Mme la présidente. La parole est à M. Rémi Féraud, pour explication de vote.

M. Rémi Féraud. Nous évoquons, amendement par amendement, différents secteurs d'activité, avec à chaque fois des conséquences très concrètes et très sérieuses, comme c'est le cas pour les carrières.

Nous voterons, bien sûr, ces amendements identiques, mais ces discussions successives montrent que nous aurions mieux fait, au fond, de voter la suppression de l'article 19.

M. Gérard Longuet. Voilà ! Exactement.

M. Rémi Féraud. En effet, traiter du problème par petits bouts n'est visiblement pas efficient.

M. Gérard Longuet. Exactement !

Mme la présidente. La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

M. Pascal Savoldelli. Je veux soutenir ce qui vient d'être dit.

Nous avons suivi le débat à l'Assemblée nationale et examiné les effets du dispositif sur les PME. Si l'on considère l'ensemble de ces dernières, l'estimation se situe à près de 500 millions d'euros.

Je rejoins également l'intervention précédente : à vouloir découper l'économie en filières spécifiques, il arrive un moment où il est difficile d'évaluer la singularité du dispositif. En revanche, quand on retient l'ensemble du tissu PME, on peut faire une évaluation, qui se situe à environ 500 millions d'euros, soit à peu près 60 % de leurs marges. J'en ai eu une illustration dans une entreprise en Seine-et-Marne : on a là un volume, quelle que soit la nature de la filière et quel que soit le secteur de l'économie.

Pourquoi vouloir autant singulariser, spécifier ? Quand on prend la globalité de notre tissu de PME, qui est un élément de cohésion et d'attractivité de notre pays, les chiffres sont clairs : 500 millions d'euros et 60 % de leur marge. Il fallait donc vraiment supprimer l'article 19 !

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. J'ai regardé les évaluations préalables de l'article 19. Il est vrai que nous sortons extrêmement déçus de ce débat.

Au départ, le Gouvernement voulait supprimer l'exemption de taxation du gazole non routier, pour un total de 1 milliard d'euros. Puis, le même gouvernement a bien dû reconnaître un certain nombre de problèmes. On a donc commencé par exonérer les transports fluviaux. L'Assemblée nationale, après avoir retiré du dispositif la pêche sur les eaux intérieures, a enlevé toutes les autres activités nautiques, y compris les loisirs sur les lacs.

Certains, ensuite, remarquent qu'il serait ennuyeux que soient affectés les bateaux utilisés pour le besoin des autorités publiques ; alors, on les enlève aussi. Puis c'est le tour du ferroviaire : on le retire également. Enfin, le Gouvernement nous dit qu'il faudrait peut-être faire un geste pour le transport frigorifique...

M. Pascal Savoldelli. Eh oui !

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Peu à peu, le Gouvernement prend la mesure concrète de l'impact de cette mesure sur l'industrie et sur les marges des entreprises.

La mesure quelque peu générale que nous proposons vise d'abord à préserver les PME : nous nous concentrons sur elles pour des raisons de solde et de compatibilité avec le régime juridique communautaire.

Il n'en reste pas moins que cet article incarne une mesure conçue très rapidement, dans un esprit de pur rendement. De fait, dans tous ces secteurs, je ne vois pas de substitution possible : je ne connais pas beaucoup de bateaux électriques...

M. Emmanuel Capus. Si, il y en a !

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Je parle bien des grands bateaux ! De même pour les transports frigorifiques ou les groupes électrogènes. Quant aux tractopelles électriques, hormis celui que j'ai montré à mes collègues de la commission des finances – un jouet de Noël ! –, il n'y en a pas beaucoup. *(Sourires.)*

M. Julien Bargeton. Il y en a !

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. C'est donc une pure mesure de rendement : au nom d'une fiscalité écologique, l'État a cherché à récupérer un milliard d'euros sur le dos du contribuable.

Nous aurions pu, tout à l'heure, adopter l'amendement de suppression de cet article, mais ce débat s'est révélé utile : on prend peu à peu conscience des dégâts que cette mesure va représenter pour la marge des entreprises, ce dont je me réjouis.

Certes, grâce aux amendements adoptés, nous avons à peu près préservé les collectivités, mais on s'aperçoit que ce dispositif a également un impact sur la compétitivité des stations de ski, de l'industrie extractive, des industries frigorifiques, de la chimie, ou encore de la métallurgie. C'est pourquoi j'imagine que, malgré toutes les explications que le Gouvernement vient de nous donner, d'autres amendements seront déposés d'ici à la nouvelle lecture sur l'industrie extractive ou d'autres encore.

C'est donc l'exemple type d'une mesure qui n'a pas été préparée et à laquelle les entreprises ne sont pas préparées. Encore une fois, ce qui est contestable, c'est sa brutalité. On ne peut pas, après avoir connu, durant des dizaines d'années, un différentiel de taxe, qu'il soit justifié ou non, tripler cette taxe du jour au lendemain à l'occasion d'un projet de loi de finances et imposer aux entreprises de s'adapter dès le 1^{er} janvier !

En conclusion, je ne sais que penser de ces amendements. J'ai émis, au nom de la commission, un avis de sagesse négative dans la mesure où les arguments juridiques ne m'ont pas pleinement convaincu.

Je ne suis pas du tout certain que les industries extractives soient faibles consommatrices d'énergie. Cela m'étonnerait : *a priori*, extraire des matériaux de carrières requiert l'utilisation de gazole, puisqu'il n'y a heureusement plus de mineurs de force en France. Dès lors, cette industrie doit utiliser beaucoup d'énergie non électrique.

Quoi qu'il en soit, les interventions des uns et des autres montrent bien le caractère pour le moins mal préparé de l'article 19.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} I-707 et I-1015.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n^o I-97, présenté par M. Chaize, n'est pas soutenu.

L'amendement n^o I-853, présenté par M. Bérit-Débat, n'est pas non plus soutenu.

L'amendement n^o I-37 rectifié, présenté par Mmes Vermeillet et Doineau, MM. Moga et Cuyper, Mme A.M. Bertrand, MM. Médevielle, Cigolotti, Charon et Bonne, Mmes Bories et Gatel, MM. L. Hervé, Laménie et J.M. Boyer et Mme de la Provôté, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 36

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Ce régime s'applique de la même manière à l'approvisionnement en carburant des véhicules affectés aux opérations de damage par les entreprises du secteur de la gestion des stations de ski. »

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Marc Laménie.

M. Marc Laménie. Cet amendement, déposé sur l'initiative de notre collègue Sylvie Vermeillet, vise à maintenir l'exonération de TICPE pour le gazole non routier utilisé par les entreprises de domaines skiables pour leurs opérations de damage. Nous souhaitons faire bénéficier ces opérations du taux réduit de TICPE que le présent projet de loi de finances réserve au transport ferroviaire.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Nous avons déjà abordé le problème des stations de ski. Je me suis penché sur leur cas : *a priori*, même parmi les plus grandes stations, aucune n'emploie plus de 250 salariés permanents. Dès lors, sauf erreur de ma part, ces stations seraient toutes couvertes par le dispositif de l'amendement n^o I-616 de la commission.

En effet, cet amendement, que je vous présenterai dans un instant, vise à exonérer de la hausse de fiscalité sur le gazole non routier l'ensemble des PME, qu'elles appartiennent ou non au secteur des stations de ski. Votre amendement, mon cher collègue, serait ainsi satisfait, sous réserve de l'absence de grandes stations employant plus de 250 salariés permanents.

C'est pourquoi je vous saurais gré de bien vouloir retirer votre amendement, au profit de l'amendement n^o I-616 de la commission.

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

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État. Défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Genest, pour explication de vote.

M. Jacques Genest. Comme j'arrive à l'instant dans l'hémicycle, je rappelle que j'ai déposé un amendement visant le déneigement dans les communes rurales...

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. L'amendement n^o I-618 rectifié *bis* a été adopté !

M. Jacques Genest. Dans ce cas, c'est parfait. Merci !

M. Rachid Temal. Bravo !

Mme la présidente. Monsieur Laménie, l'amendement n^o I-37 rectifié est-il maintenu ?

M. Marc Laménie. Au vu des explications de M. le rapporteur général, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n^o I-37 rectifié est retiré.

L'amendement n^o I-616, présenté par M. de Montgolfier, au nom de la commission des finances, est ainsi libellé :

Compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

VII-A. - 1° Les petites et moyennes entreprises qui utilisent du gazole et des gaz de pétrole liquéfiés aux fins visées par les b, c et d du 2 de l'article 8 de la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité peuvent obtenir, sur demande de leur part, le remboursement d'une fraction de la taxe intérieure de consommation sur le gazole et sur les gaz de pétrole liquéfiés, identifiés, respectivement, à l'indice 22 et aux indices 30 *ter*, 31 *ter* et 34 du tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes.

2° Pour les quantités de produits énergétiques acquises à compter du 1er janvier 2019, ce remboursement est calculé en appliquant aux volumes de gazole et de gaz de pétrole liquéfiés utilisés aux fins visées par les b, c et d du 2 de l'article 8 de la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 précitée le résultat de la différence entre le tarif applicable à ces mêmes produits en application de l'article 265 du code des douanes en vigueur l'année de l'acquisition des produits, et :

- a) 18,82 euros par hectolitre de gazole ;
- b) 15,90 euros par centaine de kilogrammes nets de gaz de pétrole liquéfiés.

B.- Le A s'applique aux petites et moyennes entreprises au sens de l'annexe I au règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité.

C.- Le bénéfice du remboursement est subordonné au respect de l'article 17 du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 précité.

VIII. – Les dispositions du VII ne s'appliquent qu'aux sommes venant en déduction de l'impôt dû par les entreprises visées au même I au titre de l'impôt sur les sociétés ou, le cas échéant, de l'impôt sur le revenu.

La parole est à M. le rapporteur général.

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Mes chers collègues, je vous ai déjà suffisamment parlé de cet amendement pour que vous le connaissiez par cœur ! (*Sourires.*)

Comme vous le savez, les agriculteurs bénéficient d'un dispositif de remboursement qui fonctionne sans difficulté particulière : ils achètent leur gazole normalement, puis se voient rembourser le différentiel de taxe. Je vous propose tout simplement, au travers de cet amendement, de faire bénéficier les PME, au sens communautaire, d'un dispositif similaire pour le remboursement de la TICPE.

Pourquoi un système de remboursement ? J'ai fait ce choix parce que, dans une station-service, on ne peut avoir qu'un seul prix à la pompe pour tous ; sinon, par définition, c'est la porte ouverte à la fraude. Simplement, les PME bénéficieraient, tout comme les agriculteurs par le biais du fameux « carburant rouge », du remboursement du différentiel de taxe. Il s'agit donc d'un dispositif simple, qui fonctionne déjà pour le secteur agricole.

Sans ce dispositif – j'insiste sur ce point, car les Français doivent savoir ce que cela représente –, une PME verrait tripler le taux de TICPE qu'elle doit acquitter sur le GNR : concrètement, cette taxe passerait de 18,82 centimes à 64,76 centimes par litre.

Avouez que subir, entre le 31 décembre et le 1^{er} janvier, une hausse de 50 centimes par litre, c'est tout de même un peu brutal ! Cela mangerait la marge de ces entreprises. Le Gouvernement en a lui-même cité quelques exemples. Je les reprends, puisqu'il n'y a pas le *copyright* : les marges seraient rognées, en moyenne, de 2,48 %, de 0,5 % dans l'industrie chimique et de 0,43 % dans l'industrie métallurgique.

Les grands groupes pourront à mon sens supporter une telle charge, en particulier si nous adoptons tout à l'heure, comme je l'espère, l'amendement n° I-735 rectifié de Mme Lamure. En revanche, les PME qui sont soumises à une concurrence internationale ne le pourraient pas.

C'est la raison pour laquelle, mes chers collègues, je vous propose d'adopter cet amendement. Il est à l'évidence compatible avec le droit communautaire, monsieur le secrétaire d'État, puisque nous respectons la règle *de minimis*.

Cet amendement important vise en somme à apporter une réponse à la brutalité de cette hausse de fiscalité applicable dès le 1^{er} janvier à toutes les PME, dans l'ensemble des secteurs évoqués par les différents orateurs : ces PME ne pourraient supporter le triplement de cette taxe.

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

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État. Le Gouvernement partage l'objectif de M. le rapporteur général, mais propose un chemin différent, au travers de l'amendement n° I-1030 que je présenterai dans un instant.

Nous proposons de permettre l'indexation des contrats de manière à intégrer la hausse des coûts pour les entreprises ; ainsi, elles ne seraient pas les victimes de cette mesure. M. le rapporteur général, pour sa part, demande un dispositif de remboursement par la puissance publique. Pardonnez-moi, mesdames, messieurs les sénateurs, mais je préfère un dispositif plus large et qui ne cible pas seulement les PME.

Le Gouvernement sollicite donc le retrait de cet amendement ; à défaut, son avis serait défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Emmanuel Capus, pour explication de vote.

M. Emmanuel Capus. Cet amendement a un vrai vice, dont les conséquences, très importantes, n'ont pas été suffisamment examinées à mon sens.

Certes, nous espérons qu'il sera rejeté par l'Assemblée nationale. Il n'en reste pas moins que son adoption relève de notre responsabilité. En outre, du fait de mon indépendance vis-à-vis du Gouvernement et de l'Assemblée nationale, j'ai peut-être davantage confiance en eux que d'autres : je n'exclus donc pas que, par hasard, ils décident de conserver dans le texte l'amendement que nous aurons adopté.

M. Jérôme Bascher. Par hasard ! (*Sourires sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Emmanuel Capus. Pour me faire mieux comprendre, je voudrais utiliser, sinon une parabole – ce n'est pas le lieu –, du moins une image.

On nous demande de choisir entre le petit dernier, que nous choyons, que nous adorons et que nous souhaitons nourrir, et l'adolescent de la famille. L'aîné, lui, a déjà quitté le foyer : il est à l'international, il a créé une énorme entreprise, il est à l'abri.

M. Gérard Longuet. Il peut se casser la figure lui aussi !

M. Emmanuel Capus. Notre deuxième fils, l'adolescent, c'est une entreprise de taille intermédiaire: il a besoin de notre soutien et il appartient encore au foyer France. Cela ne signifie pas qu'il faille cesser de nourrir le petit dernier, notre préféré, c'est-à-dire la PME que l'on veut choyer!

M. Jacques Genest. C'est la France laborieuse!

M. Emmanuel Capus. Or on nous demande, au travers de cet amendement, de choisir entre le petit dernier, la PME, et notre deuxième fils, qui est une ETI. De fait, le père de famille que nous sommes ne peut pas choisir entre les deux: nous ne saurions arbitrer entre les PME et les ETI.

Certes, j'avoue avoir moi aussi affirmé en commission qu'il était positif de défendre les PME; plusieurs d'entre nous ont lancé l'alerte sur l'effet de cette hausse de fiscalité sur ces entreprises.

Cela dit, il ne faut pas pour autant sacrifier les ETI. En exonérant les entreprises comptant jusqu'à 250 salariés, certes, on les favorisera, mais cela se fera au prix d'une concurrence exacerbée et d'une distorsion de concurrence avec les autres entreprises. Je suis moins inquiet pour les grands groupes, qui pourront répercuter ces hausses de coûts, que pour les ETI, qui risquent d'être victimes d'une concurrence invraisemblable. Cela risque d'avoir des conséquences énormes, du point de vue de l'emploi et des parts de marché qu'elles peuvent gagner, pour les entreprises qui comptent entre 250 et 300 salariés.

Je suis désolé de revenir sur ce point, mais cela me paraît constituer une vraie difficulté. Même si je comprends que cet amendement a été déposé pour aller dans le bon sens, ses dispositions me semblent comporter un vice.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. À mes yeux, l'amendement n° I-616 ne peut se concevoir sans les amendements suivants, à savoir l'amendement n° I-1030 du Gouvernement et l'amendement n° I-735 rectifié de Mme Lamure. Parmi ces deux amendements visant le pied de facture, je vous expliquerai, mes chers collègues, pourquoi je préférerais que nous adoptions celui de Mme Lamure.

Pourquoi, concrètement, avons-nous réalisé une distinction entre les entreprises suivant leur taille? C'est parce que les grands groupes et, sans doute, les entreprises de taille intermédiaire – celles qui ont des services juridiques quelque peu structurés – seront en mesure de profiter du dispositif relatif au pied de facture.

Tel n'est pas le cas des PME. N'oublions pas que cela concerne aussi une entreprise de maçonnerie de trois salariés! Il faut aussi garder en tête le type de client de ces petites entreprises. Prenons le cas d'une entreprise totalement artisanale dans un village qui subit la hausse du gazole non routier qu'elle utilise pour son groupe électrogène: même si le pied de facture peut être changé, ce serait faire subir cette hausse à son client final, un pauvre particulier lié par un devis. La situation est totalement différente quand les entreprises traitent avec de grands donneurs d'ordre, par exemple dans le domaine des travaux publics.

C'est la raison pour laquelle nous avons voulu faire adopter ce dispositif en faveur des PME; il ne se comprend qu'en combinaison avec les amendements qui vous seront présentés dans un instant.

Par ailleurs, j'aurais aimé avoir plus de temps pour examiner le dispositif proposé par le Gouvernement. Nous aurions pu l'amender, l'améliorer et, éventuellement, relever le seuil.

Si nous avons choisi de limiter l'effet de cet amendement aux entreprises de moins de 250 salariés, c'est uniquement pour des raisons de sécurité juridique. Je partage en effet totalement l'opinion de notre collègue Emmanuel Capus: comme d'autres encore, je pense qu'un problème se pose, non seulement pour les PME, mais aussi pour les ETI.

Simplement, en dessous de 250 salariés, du fait de la règle *de minimis*, il n'est pas nécessaire de notifier ce régime à la Commission européenne; au-dessus, seul le Gouvernement peut décider d'un tel dispositif, car il devrait en donner notification.

Pour ma part, je souhaite que le Gouvernement examine s'il peut aménager le dispositif pour couvrir au moins les PME. Je ne sais en revanche si l'on pourrait aller au-delà de 250 salariés sans tomber dans le régime des aides d'État. Du moins, je sais qu'il n'y a en général pas de problème si l'on ne traite que des PME au sens communautaire.

Il n'en est pas moins vrai que, comme notre collègue l'a exprimé, la France a besoin d'ETI. Or ces entreprises vont souffrir de ces hausses de fiscalité. J'ai donc bien conscience que l'amendement que je vous propose vise *a minima* la sécurité juridique, notamment vis-à-vis des règles européennes. J'estime en revanche que le Gouvernement ferait bien de s'en inspirer pour améliorer son dispositif et relever les seuils.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-616.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° I-1030, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé:

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé:

VII. – Fait l'objet de plein droit d'une majoration le prix des contrats, à hauteur de leur part exécutée en recourant exclusivement à du gazole pour lequel le niveau de taxe appliqué est celui prévu à l'indice 22 du tableau du second alinéa du 1° du 1 de l'article 265 du code des douanes, répondant aux conditions cumulatives suivantes:

1° Le contrat est en cours au 1^{er} janvier 2019 et sa durée est supérieure à trois mois;

2° L'exécution du contrat nécessite le recours à du gazole pour les usages arrêtés en application du 1 de l'article 265 B du code des douanes, dans sa rédaction antérieure à la présente loi, autres que ceux mentionnés à l'article 265 *octies* A du code des douanes ou relevant des travaux agricoles;

3° Le contrat est conclu par des entreprises exerçant une activité pour laquelle la part du gazole mentionné au 2° du présent VII, représentait, avant le 1^{er} janvier 2019, au moins 2 % des coûts de production;

4° Le contrat ne comporte pas de clause de révision de prix incluant le gazole mentionné au 2°.

Cette majoration est définie, pour chaque activité, par l'application d'un coefficient fixé en fonction de l'impact sur les coûts de production de l'application au gazole mentionné au 2° du présent VII de la différence entre le tarif de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques prévu pour l'année 2019 pour le gazole identifié par l'indice 22 du tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes, dans sa rédaction résultant de la présente loi, et celui prévu pour la même année pour le gazole identifié par l'indice 20 du tableau B de l'article 265 du code des douanes, dans sa rédaction antérieure à la présente loi.

La liste des activités mentionnées au 3° du présent VII ainsi que les coefficients de majoration applicables pour chacune de ces activités sont fixés par arrêté conjoint du ministre chargé de l'économie et des finances et du ministre chargé du budget.

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Olivier Dussopt, *secrétaire d'État*. Conformément aux engagements pris par le Gouvernement pour accompagner la transition écologique, cet amendement a pour objet de limiter l'impact de cette mesure pour les contrats en cours dont la durée d'exécution est supérieure à trois mois, dès lors que les entreprises concernées exercent des activités pour lesquelles l'utilisation du gazole non routier est significative, c'est-à-dire lorsqu'il représente en pratique au moins 2 % des coûts de production.

Toutefois, seuls les contrats ne comportant pas de clause de révision des prix incluant le gazole non routier sont concernés. En effet, en l'absence d'une telle clause, les cocontractants ne peuvent pas ajuster le prix de leur contrat aux fluctuations des coûts de production.

La préservation, pour ces entreprises, de l'équilibre économique résultant de ces contrats nécessite donc la mesure d'accompagnement contenue dans cet amendement. Elle s'appliquera, notamment, à de nombreuses activités exercées par des entreprises et, en particulier, par les TPE et les PME appartenant au secteur des travaux publics.

C'est le cas des travaux de terrassement et de fondations, ainsi que des travaux routiers, ferroviaires, maritimes et fluviaux, toutes activités pour lesquelles l'utilisation du gazole non routier représente plus de 2 % des coûts de production. Il en est de même s'agissant des entreprises appartenant au secteur de l'industrie extractive, que nous avons évoqué tout à l'heure.

Pour rappel, le secteur des travaux publics en particulier est constitué à 98 % de TPE et de PME ; le taux de marge moyen de ces entreprises est de l'ordre de 2 %. Pour certaines activités, le surcoût de gazole induit par la suppression du tarif réduit est donc potentiellement supérieur au résultat net de l'entreprise ; d'où cette mesure de précaution et d'accompagnement.

La liste des activités concernées, ainsi que les coefficients de majoration destinés à prendre en compte l'impact de la différence de la fiscalité sur les coûts de production, seront fixés par arrêté et seront établis à partir des éléments statistiques de l'INSEE.

Mme la présidente. L'amendement n° I-735 rectifié, présenté par Mmes Lamure et Primas, M. Bas, Mme Estrosi Sassone, MM. Mouiller, Bascher et Sido, Mme Micoulet, M. Brisson, Mme Lassarade, M. Reichardt, Mme Chain-Larché, MM. Cardoux et Kennel, Mme Di Folco, MM. Revet, Chevrollier et Lefèvre, Mme Deromedi,

M. Piednoir, Mmes Morhet-Richaud et Imbert, M. Babary, Mme Gruny, MM. Mayet, Bonne et Longuet, Mmes Chauvin et Bonfanti-Dossat, MM. B. Fournier, del Picchia, Karoutchi et Priou, Mme Canayer, MM. Cuypers, de Nicolaï, Retailleau, J.M. Boyer, Rapin, Magras et Mandelli, Mme Bories et MM. Pierre et Pellevat, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Pour prendre en compte l'impact sur les contrats en cours de la suppression à compter du 1^{er} janvier 2019 du tarif réduit de taxe intérieure de consommation sur les carburants sous conditions d'emploi dont bénéficiaient les entreprises industrielles, le prix des prestations contractuellement défini avant le 1^{er} janvier 2019 fait l'objet de plein droit d'une majoration lorsque lesdits contrats ne comportent pas déjà de clause de variation de prix.

Cette majoration résulte de l'application d'un taux qui varie en fonction de la pondération des carburants sous conditions d'emploi dans les coûts de production de chaque secteur d'activité.

Le taux propre à chaque secteur mentionné au deuxième alinéa est fixé par arrêté du ministre chargé de l'économie.

La majoration prévue au présent paragraphe est uniquement applicable aux contrats en cours au 1^{er} janvier 2019. Elle ne s'applique pas aux contrats conclus après cette date.

La facture établie par l'entreprise industrielle fait apparaître la majoration instituée par le présent paragraphe.

La parole est à Mme Sophie Primas.

Mme Sophie Primas. Mes chers collègues, nous sommes tout de même en train de légiférer dans une totale confusion !

Nous avons accepté, pour des raisons d'équilibre budgétaire, de ne pas supprimer cette fin d'exonération. C'est extrêmement douloureux : on voit bien que des secteurs d'activité entiers vont d'un coup être affectés et que la taille des entreprises importe. Néanmoins, nous allons poursuivre notre travail, conformément à nos engagements pris tout à l'heure, en soutenant M. le rapporteur général.

C'est dans cet esprit que je vous présente cet amendement déposé par Mme Lamure et un grand nombre de nos collègues. Il vise à permettre aux entreprises industrielles ayant des contrats en cours d'anticiper le surcoût que représentera la fin d'exonération du GNR en les autorisant à revaloriser leurs factures.

Cet amendement a été présenté au sein du *package* de M. le rapporteur général. Cela dit, nous sommes en pleine confusion, ce qui n'inspire pas confiance quant aux annonces qui seront faites demain par le Gouvernement.

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

M. Albéric de Montgolfier, *rapporteur général de la commission des finances*. En défendant son amendement, le Gouvernement reconnaît objectivement qu'il se pose un vrai problème. Il est obligé d'inventer un mécanisme de répercussion sur les prix, compte tenu de la brutalité de la suppression de cette exonération.

Certes, comme je l'ai indiqué, un certain nombre de contrats en cours comportent d'emblée des clauses d'indexation et ne sont donc pas concernés ; je pense notamment aux grandes entreprises du BTP, qui ont sans doute des contrats bien faits. En revanche, pour d'autres entreprises, ce type de dispositions sera utile.

Mes chers collègues, pourquoi vous proposez-vous d'adopter l'amendement de Mme Lamure, plutôt que celui du Gouvernement ? Parce que, à le regarder de près, le dispositif gouvernemental est une véritable usine à gaz ! L'entreprise ne pourrait répercuter la hausse de prix qu'à condition que cette dernière représente au moins 2 % des coûts de production. Il faudra l'établir : il y aura discussion, éventuellement contrôle, contestation par l'administration, etc. Je ne sais pas comment, dans certains cas, on pourra établir cette preuve. Ce dispositif extrêmement complexe donnera donc lieu, une fois encore, à de la paperasse ! Notre pays suradministré subira encore des discussions à l'infini.

Pour ma part, j'estime que, dès lors qu'il y a un contrat et que la fin de cette exonération représente une hausse des coûts de production, il vaut mieux un dispositif simple.

Le Gouvernement reconnaît qu'un vrai problème se pose pour les secteurs d'activité qui utilisent du GNR. Dès lors, ayons un dispositif simple : on peut répercuter cette hausse, dans ce cas, sur les contrats en cours dès lors qu'ils ont une durée importante.

Tel est l'objet de l'amendement n° I-735 rectifié, sur lequel la commission a émis un avis favorable. En revanche, elle est défavorable, en raison de sa complexité, à l'amendement n° I-1030 du Gouvernement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° I-735 rectifié ?

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État. Notre opinion est contraire à celle que vient d'exprimer M. le rapporteur général : nous considérons que le dispositif que nous proposons est mieux étayé juridiquement.

Le Gouvernement émet donc un avis défavorable sur l'amendement n° I-735 rectifié.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Gremillet, pour explication de vote.

M. Daniel Gremillet. Je partage complètement l'avis de M. le rapporteur général. Il faut arrêter de complexifier, monsieur le secrétaire d'État ; il faut arrêter de faire subir des charges de fonctionnement à notre pays, qui croule déjà sous les taxes ! L'avantage de l'amendement de Mme Lamure est qu'il est clair et net. Même s'il n'est pas entièrement satisfaisant, il s'agit – je reprends les propos de Mme Primas – du moindre mal.

En revanche, monsieur le secrétaire d'État, vous n'avez toujours pas répondu à mes questions sur votre amendement : sur quel fondement faites-vous ces propositions ? Quelles répercussions de cette hausse de fiscalité envisagez-vous ? Comment les estimez-vous, dans chaque filière ?

Le dispositif proposé par Mme Lamure a au moins le mérite de permettre aux entreprises de répercuter cette hausse sur les factures et ainsi de sauver ce qu'elles peuvent sauver.

Nous sommes en train de nous tirer tout doucement une balle dans le pied ! Au cours des auditions que j'ai menées, je me suis rendu compte que le coût énergétique importe, puisqu'il s'agit, à l'échelle européenne, de secteurs d'activité très concurrentiels. Or ces coûts sont en France largement

supérieurs à la moyenne. Cette hausse va donc représenter un élément de distorsion de la concurrence, qui pénalisera nos entreprises dans certains secteurs.

C'est pourquoi, monsieur le rapporteur général, je vous suis gré d'avoir fait savoir au Gouvernement qu'il faudrait peut-être aller au-delà des PME dans l'aide apportée aux entreprises dans certains secteurs identifiés comme risquant de tels effets de distorsion de concurrence.

Cela dit, je soutiendrai complètement l'amendement de Mme Lamure.

Mme la présidente. La parole est à M. Didier Marie, pour explication de vote.

M. Didier Marie. Cela fait près de deux heures que nous discutons de cet article, et tout cela pour en arriver à la conclusion de Mme Primas : on a des regrets, c'est douloureux, et tout finit dans la confusion !

Pour notre part, mes chers collègues, nous ne pouvons que regretter votre changement de pied : si vous aviez conservé la ligne qui était la vôtre à l'origine, à savoir voter la suppression de cet article, nous n'en serions pas là et nous aurions rendu bien des services aux entreprises concernées, en particulier aux PME de secteurs aussi fragiles que le bâtiment, les travaux publics, le paysagisme, ou d'autres encore que vous connaissez et dont les représentants dans vos départements vous ont d'ailleurs saisis.

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Vous n'avez pas lu l'amendement !

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote.

M. Gérard Longuet. Je pense, au contraire de notre excellent collègue Didier Marie, qu'il a été utile de débattre de cet article. En fait, nous avons fait œuvre de pédagogie envers M. le secrétaire d'État, afin qu'il puisse mieux comprendre pourquoi nous sommes complètement hostiles au dispositif qu'il propose.

Ce dispositif est en effet inapplicable. Vous nous présentez, monsieur le secrétaire d'État, un amendement aux termes duquel, dans certaines circonstances, certaines entreprises devraient pouvoir bénéficier d'un petit peu de considération. Mais ce sont toutes les entreprises qui se trouvent dans cette situation, au regard de leur situation concurrentielle ! Le fond du problème est que l'on ne peut pas toujours répercuter une telle hausse sur son client, car celui-ci a une réponse simple à sa disposition : aller voir ailleurs !

Je veux vous en donner un exemple, tiré de mon intérêt pour les ports, notamment pour celui du Havre. Dans les ports belges, le litre de gazole est taxé à hauteur de 5 centimes. Il le sera bientôt à hauteur de 64 centimes dans les ports français, qui sont en concurrence avec les ports néerlandais et belges. L'impact est donc considérable !

M. Jérôme Bascher. Eh oui !

M. Gérard Longuet. Mme Goulet rappelait quant à elle, avec raison, qu'il n'y a pas de rente de situation pour ce qui concerne l'exploitation des carrières en France : tout circule et tout peut venir d'ailleurs.

Vous allez vous en apercevoir, monsieur le secrétaire d'État, quand vous déstabilisez un secteur, de demande reconventionnelle en demande reconventionnelle, votre système ressemble vite à une peau de léopard ! Déjà, l'Assemblée nationale a obtenu un régime particulier pour les *data centers*. Ceux d'entre nous qui en hébergent sur leur territoire en seront ravis, mais je vous fiche mon billet que nous serons tous d'excellents avocats pour expliquer, d'amendement en

amendement, à chaque rendez-vous parlementaire, que cette hausse de fiscalité nuit gravement à la santé du secteur d'activité qui nous concerne directement.

Ce débat nous a apporté la démonstration que l'article 19 de ce projet de loi de finances est économiquement absurde et qu'il affaiblira sans doute nos entreprises, ce qui se traduira par des pertes d'emploi : ce n'est sans doute pas, monsieur le secrétaire d'État, ce que vous vouliez à l'origine! (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Emmanuel Capus, pour explication de vote.

M. Emmanuel Capus. Je voterai pour ma part en faveur de l'amendement de Mme Lamure, parce que c'est mieux que rien!

En revanche, pour répondre à notre collègue Gérard Longuet, cela signifie que nous avons totalement la possibilité, tout à l'heure, de voter la suppression de l'article 19. (*Exclamations sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Gérard Longuet. Le débat n'aurait pas eu lieu et on nous aurait traités de démagogues!

M. Rachid Temal. Mais non!

M. Emmanuel Capus. Nous avons parfois ainsi supprimé des articles entiers, sans que cela vous dérange. Aujourd'hui, manifestement, d'autres raisons s'y opposent, dont je n'ai pas compris exactement la nature. En tout cas, ce n'est pas l'enjeu de la neutralité du Sénat qui a motivé cette décision.

Si l'amendement de Mme Lamure est adopté, voilà quelle sera la situation. D'un côté, les grandes entreprises dotées d'un service juridique pourront répercuter sur leurs clients l'augmentation des coûts. Surtout, pourront le faire les entreprises qui ont des clients capables de payer le surcoût. Sur ce point, mon cher collègue, je suis d'accord avec vous : une entreprise, c'est d'abord quelqu'un qui a un client.

M. Gérard Longuet. En général! (*Sourires sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Emmanuel Capus. Il s'agira donc, la plupart du temps, des entreprises dont les clients sont les collectivités territoriales. Celles-ci sont en effet, malheureusement, parfois moins regardantes sur la hausse des coûts.

De l'autre côté, du fait de l'adoption de l'amendement n° I-616 de M. le rapporteur général, les PME seront extrêmement compétitives, puisqu'elles n'auront pas à subir la hausse de la fiscalité sur le GNE.

Demeurent entre les deux des entreprises dont la clientèle est incapable de payer ce surcoût et qui n'ont pas nécessairement de service juridique. Une entreprise de 260 salariés n'a en effet ni service support ni service juridique. Les ETI resteront donc dans un *no man's land* : elles ne pourront pas répercuter cette hausse sur leurs clients et seront en concurrence avec les petites entreprises devenues ultracompetitives.

Voilà le système que nous allons mettre en place : en adoptant l'amendement de Mme Lamure, nous allons finir de fermer la nasse autour des ETI!

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-1030.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-735 rectifié.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° I-1022 rectifié, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

VII. – A. – À compter du 1^{er} janvier 2019, la distribution et la consommation du gazole coloré et tracé en application du 1 de l'article 265 B du code des douanes, autre que le fioul domestique, quelle que soit la date à laquelle la taxe est devenue exigible pour ce produit, sont interdites pour des utilisations qui ne sont pas éligibles au tarif prévu à l'indice 20 du tableau du second alinéa du 1^o du 1 de l'article 265 du code des douanes, dans sa rédaction résultant de la présente loi. Toutefois, pour les utilisations arrêtées en application du 1 de l'article 265 B du code des douanes, dans sa rédaction antérieure à la présente loi, sont autorisées :

1^o Jusqu'au 1^{er} avril 2019, la consommation des quantités de ce gazole qui ont été réceptionnées avant le 1^{er} janvier 2019 ainsi que, jusqu'au 1^{er} août 2019, la consommation des quantités de gazole distribuées dans les conditions prévues au 2^o du présent A ;

2^o Jusqu'au 1^{er} juillet 2019, la distribution de ce gazole lorsque la fourniture à l'utilisateur final est réalisée par une entreprise ne disposant pas, au 1^{er} janvier 2019, des capacités permettant de stocker concomitamment du gazole coloré et tracé et du gazole qui n'est pas coloré et tracé, dans la limite des quantités qu'elle a fournies entre le 1^{er} janvier 2018 et le 30 juin 2018.

B. – Par dérogation au premier alinéa du 3 du même article 265 B, aucun supplément de taxes n'est exigible pour les quantités autorisées conformément au 1^o du A.

Pour les quantités autorisées conformément au 2^o du A du présent VII, le supplément de taxes est exigible auprès de l'entreprise qui fournit l'utilisateur final. Ces quantités sont assimilées à des quantités de gazole identifiées par l'indice 22 du tableau du second alinéa du 1^o du 1 de l'article 265 du code des douanes pour la détermination des fractions mentionnées aux 5^o et 6^o du A du V du présent article.

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État. Cet amendement vise à aménager un dispositif transitoire, afin de faciliter la distribution et l'utilisation du gazole coloré et tracé au cours de la première moitié de l'année 2019.

Il est précisé qu'aucun rappel de taxes ne sera effectué auprès des utilisateurs de GNR pour les quantités de gazole acquises avant le 1^{er} janvier 2019, mais utilisées entre cette date et le 1^{er} avril 2019.

De plus, une souplesse est aménagée pour les petits distributeurs de GNR. Ces derniers sont susceptibles de disposer d'une clientèle mixte, répartie entre le secteur agricole et les autres secteurs éligibles aujourd'hui au tarif réduit du GNR.

La poursuite de l'approvisionnement de cette clientèle mixte nécessitera qu'ils disposent à terme de capacités de stockage et de capacités de transports séparées pour le gazole coloré et tracé, taxé au tarif réduit, réservé aux usages agricoles, et pour le gazole traditionnel, taxé au tarif plein pour les autres usagers.

Afin de laisser le temps nécessaire à ces évolutions, l'adoption de cet amendement permettra aux distributeurs disposant de cuves pour un seul type de gazole de continuer, pendant six mois, à commercialiser du gazole coloré et

tracé auprès de leur clientèle non agricole, sous réserve d'acquitter la différence de taxe entre le GNR et le gazole traditionnel auprès de la direction générale des douanes et droits indirects.

Cette mesure vient en complément de la possibilité prévue au IV de l'article 19 pour tous les distributeurs de commercialiser du gazole non coloré et non tracé auprès des agriculteurs, puisque ces derniers bénéficient d'une procédure accélérée de remboursement.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Avis favorable, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Gremillet, pour explication de vote.

M. Daniel Gremillet. Enfin un amendement de bon sens !

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Il n'y en a pas beaucoup ! (*Sourires.*)

M. Daniel Gremillet. En effet ! Pour une fois, on simplifie. De plus, on permet aux agriculteurs de bénéficier immédiatement de la diminution de la taxe.

Quand une disposition est bonne, il faut le dire aussi ! (*Nouveaux sourires.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-1022 rectifié.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° I-595 rectifié, présenté par M. Antiste, Mme Jasmin, MM. Lurel, P. Joly, Lalande, Cabanel et Iacovelli, Mme G. Jourda, MM. Duran et Daudigny, Mme Grelet-Certenais et MM. Todeschini, Daunis et Jacquin, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Les I, II, III, IV, V et VI du présent article ne sont pas applicables aux collectivités régies par l'article 73 de la Constitution.

La parole est à M. Maurice Antiste.

M. Maurice Antiste. En annonçant la suppression du taux réduit de la TICPE sur le gazole non routier, c'est une hausse d'impôts de près d'un milliard d'euros sur les entreprises que s'apprête à faire voter le Gouvernement.

Cette décision est doublement choquante : d'une part, par sa méthode, particulièrement brutale, cette mesure ayant été prise dans le plus grand secret et annoncée sans que les acteurs économiques concernés en aient été préalablement informés ; d'autre part, sur le fond, parce que, contrairement aux affirmations du Gouvernement, l'utilisation du GNR se justifie pleinement d'un point de vue économique.

Pour les 8 000 entreprises du secteur des travaux publics, dont 80 % sont des PME, cette hausse représente l'équivalent de 60 % de leur marge nette, dans un secteur qui se caractérise déjà par un faible taux de rentabilité nette – de l'ordre de 2 %. C'est une déstabilisation programmée du secteur, qui mettra en danger de nombreuses entreprises, en particulier les plus petites.

L'impact de la suppression du taux réduit de la TICPE sur le gazole non routier dans la filière des travaux publics est estimé à plus de 700 millions d'euros, soit plus du double de

l'estimation communiquée par le ministère de l'économie et des finances. Je rappelle que cette décision a été prise sans concertation ni évaluation en amont.

Mes chers collègues, j'appelle votre attention sur le fait que, en Martinique, cette mesure, si elle devait être adoptée en l'état, porterait un coup sévère à des professions déjà sinistrées, notamment dans le secteur de la construction. La suppression de la réduction de la taxe sur le gazole non routier renchérirait les coûts de 3 % à 5 %, ce qui aurait nécessairement un impact sur le prix de sortie des logements et sur le volume de la commande publique.

C'est pourquoi cet amendement vise, après l'échec de la suppression de l'article 19, à introduire une dérogation pour les DROM de la suppression de la réduction de la taxe sur le gazole non routier.

Mme la présidente. L'amendement n° I-596 rectifié, présenté par M. Antiste, Mme Jasmin, MM. Lurel, P. Joly, Lalande, Cabanel et Iacovelli, Mme G. Jourda, MM. Duran et Daudigny, Mme Grelet-Certenais et MM. Todeschini, Daunis et Jacquin, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Les I, II, III, IV, V et VI du présent ne sont pas applicables aux collectivités régies par l'article 73 de la Constitution n'ayant pas signé le plan de convergence prévu à l'article 7 de la loi n° 2017-256 du 28 février 2017 de programmation relative à l'égalité réelle outre-mer et portant autres dispositions en matière sociale et économique.

La parole est à M. Maurice Antiste.

M. Maurice Antiste. Il s'agit d'un amendement de repli, dont la pertinence dépendra du succès de l'amendement précédent.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Mon cher collègue, il est incontestable que l'outre-mer, comme la métropole, est touché par cette mesure.

Pour les PME, que ce soit en outre-mer ou en métropole, selon la proposition du Gouvernement, la TICPE représente 1,9 milliard d'euros, le GNR, un milliard d'euros, soit 2,9 milliards d'euros. Avec les particuliers, on atteint 4,9 milliards d'euros de fiscalité supplémentaire.

Toutefois, le dispositif sur les PME que nous venons d'adopter répond très largement à votre objectif, puisque l'outre-mer compte énormément de PME. Il n'y a donc pas lieu de prévoir de dispositions spécifiques.

C'est pourquoi la commission demande le retrait de ces amendements.

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

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État. La TICPE ne s'applique pas dans les collectivités régies par l'article 73 de la Constitution. À la place est prévue une taxe spéciale sur les carburants, dont les paramètres sont délibérés par les conseils régionaux. La loi fixe les plafonds des tarifs, qui ne peuvent pas être supérieurs à ceux qui sont applicables à la TICPE.

Pour le reste, il appartient aux collectivités visées de prendre les délibérations qu'elle souhaite. Il revient donc à ces dernières, sous leur responsabilité, de modifier ou non la fiscalité sur le gazole non routier.

Pour toutes ces raisons et en écho aux observations que vient de formuler le rapporteur général sur les dispositifs adoptés, quel que soit l'avis que le Gouvernement a émis, je considère que votre demande est satisfaite, monsieur le sénateur.

Le Gouvernement demande donc le retrait de ces amendements, faute de quoi il émettrait un avis défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Antiste, l'amendement n° I-595 rectifié est-il maintenu ?

M. Maurice Antiste. Je vais retirer cet amendement, madame la présidente, mais j'en ai un autre, qui, j'espère, convaincra l'assistance.

M. Vincent Éblé, président de la commission des finances. C'est un fusil à deux coups ! (*Sourires.*)

M. Maurice Antiste. En effet, pour les mêmes raisons, avec l'amendement n° I-596 rectifié je demande le report, dans les DROM, de la suppression de la disposition relative à la réduction de la TICPE sur le gazole non routier, le temps que soient adoptés les plans de convergence prévus par la loi de programmation relative à l'égalité réelle outre-mer.

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. C'est la même demande de retrait, pour les mêmes raisons !

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État. Tout à fait !

Mme la présidente. Monsieur Antiste, qu'en est-il donc de l'amendement n° I-596 rectifié ?

M. Maurice Antiste. Je le rappelle, je demandais simplement un report de deux ans de cette disposition...

Aussi, je retire l'amendement n° I-595 rectifié, mais je maintiens l'amendement n° I-596 rectifié.

Mme la présidente. L'amendement n° I-595 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° I-596 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Nathalie Goulet, pour explication de vote sur l'article.

Mme Nathalie Goulet. J'ai défendu un amendement de suppression de l'article. Toutefois, après avoir entendu notamment Roger Karoutchi et Philippe Dallier...

M. Vincent Éblé, président de la commission des finances. Quel talent ! (*Sourires.*)

Mme Nathalie Goulet. ... il m'est revenu en mémoire que la politique de la chaise vide pouvait nous jouer de très mauvais tours.

Ce fut le cas en 2016, lors de l'examen du projet de budget, le Sénat ayant, dans le cadre de la navette parlementaire, eu à se prononcer sur des dispositions qui n'étaient plus du tout amendables. Je pense à la fiscalisation des indemnités des élus qui a été votée par la seule Assemblée nationale ; il est hautement probable que, si le Sénat avait débattu de cette mesure, il en serait allé autrement.

Quoi qu'il en soit, nous avons été un certain nombre à revenir sur notre décision de supprimer l'article 19. Comme l'a souligné Gérard Longuet, notre débat nous a au moins permis de constater que cet article avait été rédigé en dépit du bon sens, sans évaluation et au doigt mouillé, pour reprendre l'expression de l'un de nos collègues.

M. Vincent Éblé, président de la commission des finances. On le savait !

Mme Nathalie Goulet. Comme on le sait, souvent femme varie (*Sourires*). Je maintiens néanmoins qu'il valait mieux débattre de cet article, afin qu'une nouvelle version sorte de notre hémicycle et que nous puissions poursuivre la discussion avec l'Assemblée nationale. Entre cette lecture et la commission mixte paritaire, nous pourrions améliorer ces dispositifs, dont nous voyons qu'ils sont approximatifs et carencés.

Je voterai donc cet article.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote sur l'article.

M. Marc Laménie. La TICPE visée à l'article 19 constitue l'une des principales recettes prévues dans la première partie de ce projet de loi de finances. Cela représente 37,3 milliards d'euros. D'après les estimations, la suppression du taux réduit aura un impact de 180 millions d'euros.

Ce débat a permis de mesurer l'enjeu économique de cette disposition pour nos entreprises. Or le BTP représente l'élément moteur de la vie économique. Je rappelle également les différentes propositions formulées par le rapporteur général pour soutenir les PME. On peut toutefois regretter que les études d'impact par branche d'activité n'aient pas été menées et qu'il n'ait été procédé à aucun calcul, même si l'on sait que c'est très complexe.

Quoi qu'il en soit, je voterai cet article.

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Primas, pour explication de vote sur l'article.

Mme Sophie Primas. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, vous l'avez compris, nous avons décidé de voter cet article.

Nous constatons, comme je l'ai indiqué, la très forte confusion qui règne autour de la fin de cette exonération.

Parce qu'il faut continuer dans la voie de l'orthodoxie budgétaire, nous avons suivi le rapporteur général. Cependant, la commission des affaires économiques mettra en place un groupe de travail, ouvert à tous les sénateurs, chargé de suivre précisément l'impact de l'augmentation du GNR sur les entreprises françaises, quelle que soit leur taille. Il le fera avec beaucoup d'attention.

À défaut d'une étude d'impact, nous essaierons d'avoir une étude sur l'impact réel de cette mesure – *a posteriori*, malheureusement –, quitte à alerter le Gouvernement et à revenir à des mesures plus raisonnables dans un projet de loi de finances rectificative.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Genest, pour explication de vote sur l'article.

M. Jacques Genest. J'avais cru que le Gouvernement défendait l'économie, l'emploi et les entreprises. Avec la suppression de cette exonération, il montre bien qu'il veut faire du mal aux petites entreprises, en particulier dans le secteur du bâtiment, qui ne va pas très bien d'ailleurs, et dans celui des travaux publics, qui compte de nombreuses petites entreprises.

Il est vrai que l'amendement présenté par le rapporteur général tend à adoucir cette mesure. Pour ma part, malgré la discussion intéressante qu'il a suscitée, je reste personnellement favorable à la suppression de cet article, qui démontre que le Gouvernement s'attaque de nouveau aux petits.

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Bazin, pour explication de vote sur l'article.

M. Arnaud Bazin. Mes chers collègues, nous avons donc passé une après-midi entière à débattre de deux mesures, notamment très longtemps de la taxation du gazole non routier. Un certain nombre de dispositions ont été proposées et acceptées pour limiter les conséquences de ces mesures sur la vie économique, en particulier sur les entreprises. En effet, des inquiétudes très fortes se sont exprimées sur la pérennité des entreprises au regard de cette situation. L'enjeu était d'un milliard d'euros ; il a peut-être été ramené à 500 millions d'euros.

À mon sens, on n'a pas suffisamment insisté sur ce point : même réduit, cet impact existe toujours, et ce sont les clients qui paieront. *(Marques d'approbation sur les travées du groupe Les Républicains.)*

C'est une pression supplémentaire sur la vie économique française, qu'il s'agisse des collectivités, qui ont déjà beaucoup de mal à boucler leur budget, ou des particuliers qui, étant en bout de chaîne de la répercussion de ces dépenses nouvelles, renonceront peut-être à l'investissement qu'ils avaient prévu. De toute façon, c'est une mauvaise mesure pour l'activité dans notre pays.

En réalité, nous sommes en train de débattre d'un dispositif qui, au départ, était d'un milliard d'euros dans le cadre d'un budget en déficit de 100 milliards d'euros. Pourquoi ? Parce que le sujet de fond, qui est la dépense publique, n'a pas été traité. Il est vrai, lors de l'examen de la seconde partie de ce projet de loi de finances, nous aurons l'occasion de nous exprimer sur cette question.

Entre 100 milliards d'euros de déficit, d'un côté, et un milliard d'euros d'impôts nouveaux, de l'autre, on voit bien que Bercy tire sur tout ce qui bouge. Il n'est pas sûr que l'économie française continue, elle, à bouger longtemps. *(Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote sur l'article.

M. Ronan Dantec. Je voterai contre cet article, car je pense que l'on n'est pas parti dans la bonne direction.

J'interpelle de nouveau le Gouvernement sur ce point. Il faut une taxation des énergies fossiles pour amener à un changement de comportement. C'est absolument essentiel.

Les seuls pays au monde qui tiennent les objectifs climat sont ceux qui taxent fortement le carbone – vous n'en trouverez pas d'autres. Il faut donc taxer le carbone. Ne pas le faire signifie que personne ne fait d'effort sur le climat et que nos modèles économiques s'effondrent. En d'autres termes, pour gagner quelques années de confort d'un monde qui ne change pas, c'est le monde de demain qui s'écroule. Cela ne marche pas. *(Murmures sur les travées du groupe Les Républicains.)*

En revanche, et c'est là que le Gouvernement doit nous répondre, à partir du moment où l'on met en place ce type de taxation, il faut accompagner, accompagner encore et encore.

Les taxations de cette nature ne peuvent pas servir au budget général – c'est le débat que l'on a aujourd'hui. Certes, ce n'est pas de la faute du Gouvernement : nous avons tous, collectivement, commis cette erreur, qui date d'un précédent gouvernement. En effet, nous avons accepté que la taxation du carbone abonde le CICE. Ce dispositif pouvait se tenir, y compris pour un écologiste, puisque cela signifiait plus de fiscalité environnementale et moins de fiscalité du travail. C'est pourquoi nous avons

longtemps défendu ce raisonnement. Je sais bien d'où viennent ces décisions, y compris celles qui ont été prises par le gouvernement de Jean-Marc Ayrault.

Cependant, on voit bien aujourd'hui que le narratif ne marche pas et qu'il faut absolument emprunter une autre voie : à partir du moment où il y a taxation, il faut accompagner les modifications qu'elle entraîne. C'est le seul système à même d'apporter une réponse à l'enjeu climatique. Sans cela, la France ne tiendra pas ses objectifs carbone, la négociation internationale s'écroulera et notre modèle économique avec. Voilà la réalité du monde à cause du climat. Ce n'est pas de la théorie, c'est ce que nous vivons aujourd'hui – je pense à la crise en Syrie et à tous les problèmes dans le monde.

Pour ma part, je redemande au Gouvernement, à partir du moment où des taxations sont prévues, de nous indiquer comment il accompagnera les mutations, y compris pour changer des systèmes qui sont aujourd'hui adossés au gazole.

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Ce n'est pas encore fait !

M. Jacques Genest. Et la production ira en Chine !

M. Ronan Dantec. Autrement, nous ne répondons pas à l'enjeu d'aujourd'hui et de demain et nous faisons de la résistance face à une mutation dont nous avons collectivement besoin.

C'est pour cela que je ne voterai pas cet article. J'entends la proposition de Sophie Primas. Oui, il faut un groupe de travail qui articule taxation et accompagnement massif. Même si c'était la logique du gouvernement précédent, le gouvernement actuel ne peut pas continuer à considérer que cet argent sert à autre chose qu'à la transition écologique. De fait, cela ne marche plus.

Mme la présidente. La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote sur l'article.

M. Pascal Savoldelli. Nous ne voterons pas cet article, sans pour autant voter contre.

Que s'est-il passé ? Nous venons d'avoir un débat qui a permis l'adoption d'un certain nombre d'amendements sur une enveloppe d'un milliard d'euros ; dans certains cas, nous sommes incapables de connaître le coût des dispositifs adoptés. Le Gouvernement nous met dans cette situation-là, alors même que nous voyons l'impact de ces mesures pour un certain nombre d'entreprises, notamment les TPE et les PME. C'est la raison pour laquelle nous nous abstenons.

Il reste tout de même un problème, qui signe nos différences : il suffisait de ne pas supprimer l'ISF ! *(Exclamations sur les travées du groupe Les Républicains.)* Eh oui, nous n'aurions pas ce débat, mes chers collègues ! Cela représentait 3,3 milliards d'euros. Et nous voilà en train de découper en tranches le monde économique, de tenir compte des filières, de débattre de leur singularité, etc.

Cette question n'appartient pas à un parti politique. Elle est dans la société aujourd'hui. On ne peut pas demander de rayer d'un trait de plume le symbole que représente l'impôt de solidarité sur la fortune, quand il n'y a jamais eu autant de très grandes fortunes. D'ailleurs, ne confondons pas les grandes fortunes et l'entreprise, mes chers collègues.

M. Ronan Dantec. Eh oui !

M. Pascal Savoldelli. Ce n'est mécaniquement pas tout à fait la même chose.

Monsieur Dantec, vous êtes un brillant orateur. Cela fait trois fois que vous nous parlez de problèmes narratifs et répétez que le récit n'est pas bon. Sans doute, mais on ne va pas changer les Français! (*Marques d'approbation sur les travées du groupe Les Républicains.*)

À mon avis – je ne sais pas si vous êtes d'accord avec moi –, ce qu'il faut faire et ce qui est important à l'échelle de notre pays, mais aussi de l'Europe et du monde, c'est une COP fiscale en même temps qu'une COP environnementale. (*Exclamations sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Philippe Dallier. Des taxes, des taxes, des taxes...

M. Pascal Savoldelli. Voilà la question qui est devant nous! Dans le cas contraire, la politique proposée est uniquement punitive.

Je vous prie d'excuser mon ton passionné, mais l'arbitrage que nous avons trouvé pose problème : on ne connaît pas le montant exact des exonérations et des niches que nous avons votées. En revanche, on a exonéré totalement les marchés financiers. Eux peuvent dormir tranquillement ce soir ; ils se coucheront d'ailleurs plus tôt que nous et n'auront pas de problème d'addition dans les restaurants. (*Applaudissements sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

M. Éric Bocquet. Très bien!

Mme la présidente. La parole est à M. Rémi Féraud, pour explication de vote sur l'article.

M. Rémi Féraud. Monsieur Savoldelli, vous avez évoqué plusieurs sujets. Sur l'ISF, dans la continuité de nos débats, je pense que votre groupe, comme le nôtre, présentera un amendement de rétablissement d'un impôt sur la fortune. Nul doute que la majorité sénatoriale y sera attentive... (*Sourires sur les travées du groupe socialiste et républicain et du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

Pour ce qui est de l'article 19, essayons d'avoir un narratif cohérent. Certes, cet article est moins négatif après les amendements que nous venons d'adopter, mais c'est une question de taille de trous dans le gruyère.

Aussi, par cohérence, nous voterons contre cet article.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Mes chers collègues, je tiens à vous remercier de la qualité de ce débat.

Je comprends parfaitement les frustrations que certains d'entre vous peuvent éprouver. La solution de facilité aurait consisté à supprimer l'article, mais cela nous aurait évité de regarder en face les difficultés des secteurs. Reste que l'adoption de cet article aura pour avantage d'obliger le Gouvernement à chiffrer ces dispositions dans l'article d'équilibre.

M. Pascal Savoldelli. Ah oui!

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Je suis très curieux de connaître l'impact de chacun de ces amendements et le poids que cela représente en termes de fiscalité supplémentaire.

M. Jean-François Husson. Cela va coûter cher!

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Ce sera très intéressant.

Jusqu'à présent, on a beaucoup de mal à avoir des chiffrages, vous l'avez tous souligné. On affirme que cela représente un milliard d'euros, sans savoir qui cela

concerne vraiment. Or, peu à peu, on découvre qui est concerné : on a parlé des ports – une disposition est d'ailleurs prévue pour compenser un peu l'impact de ces dispositions. On s'aperçoit même que tous les secteurs sont touchés et que ce dispositif qui apparaissait comme anodin provoque beaucoup de dégâts.

Nous avons ouvert la voie à une amélioration pour les PME. Je partage les préoccupations de mes collègues sur les ETI : au Gouvernement de regarder la compatibilité avec les aides communautaires et de passer au-delà du seuil des 250 salariés. Ne pas en rester là serait idéal.

L'article tel que nous l'avons modifié sera, dans le cadre de la navette parlementaire, examiné à l'Assemblée nationale, et nous avons adopté l'amendement relatif au pied de facture. Encore une fois, j'attends avec impatience l'article d'équilibre. Si le Gouvernement le chiffre beaucoup, cela signifie que cela concernera un grand nombre d'entreprises. C'est malheureusement ce que je crains.

Mes chers collègues, je vous demande d'adopter l'article 19, modifié par les deux amendements, essentiels, de la commission des finances.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 19, modifié.

(*L'article 19 est adopté.*)

Mme la présidente. Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à vingt-deux heures.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à vingt heures vingt-cinq, est reprise à vingt-deux heures, sous la présidence de Mme Catherine Troendlé.*)

PRÉSIDENCE DE MME CATHERINE TROENDLÉ vice-présidente

Mme la présidente. La séance est reprise.

7

MISE AU POINT AU SUJET DE VOTES

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Genest.

M. Jacques Genest. Madame la présidente, lors du scrutin public n° 25, Mathieu Darnaud et moi-même avons été comptabilisés comme ayant voté contre, alors que nous souhaitions voter pour.

Mme la présidente. Acte vous est donné de cette mise au point, mon cher collègue. Elle sera publiée au *Journal officiel* et figurera dans l'analyse politique du scrutin.

8

LOI DE FINANCES POUR 2019

Suite de la discussion d'un projet de loi

Mme la présidente. Nous reprenons la discussion du projet de loi de finances pour 2019, adopté par l'Assemblée nationale.

Dans la discussion des articles de la première partie, nous en sommes parvenus aux amendements, appelés en priorité, tendant à insérer un article additionnel après l'article 19.

Articles additionnels après l'article 19 (priorité)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° I-740 rectifié *bis*, présenté par MM. Jomier, Jacquin, Mazuir et Roger, Mmes Conway-Mouret, Harribey et Prévile, M. Iacovelli, Mmes Taillé-Polian et Jasmin, MM. Manable et Vaugrenard, Mme Rossignol, M. P. Joly, Mme Ghali, M. Durain et Mmes Grelet-Certenais et Monier, est ainsi libellé :

Après l'article 19

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le b du 1 de l'article 265 *bis* du code des douanes est complété par les mots : « à l'exception de ceux effectuant des liaisons intérieures sur le territoire métropolitain » ;

La parole est à M. Bernard Jomier.

M. Bernard Jomier. Cet amendement a pour objet le carburant des avions.

Il est curieux que le kérosène pour les avions soit le seul carburant qui ne supporte aucune contribution dans notre pays. C'est à la fois un non-sens à l'heure de la taxe carbone et une préoccupation en termes de transition énergétique.

Je rappelle ici que le passager d'un avion émet 280 grammes de CO₂ par kilomètre parcouru, quand celui d'un train, pour effectuer par exemple un Paris-Lyon, émet lui 14 grammes de CO₂, soit vingt fois moins.

M. Albéric de Montgolfier, *rapporteur général de la commission des finances*. Pas s'il s'agit d'un train diesel !

M. Bernard Jomier. Quant au conducteur d'une voiture moyennement émettrice, il émet 120 grammes de CO₂. S'il partage sa voiture avec un passager, tous deux émettent six ou huit fois moins de CO₂ que celui qui prend l'avion.

Cette absence totale de contribution sur le carburant des avions est une incongruité en termes d'écologie, mais aussi, et on le voit bien, une anomalie et une injustice d'un point de vue social. C'était d'ailleurs souvent écrit sur les pancartes des manifestants ces derniers jours.

Il est étonnant de demander une contribution à ceux qui utilisent du carburant pour se rendre à leur travail et pas à ceux qui prennent l'avion. Cette injustice sociale participe du sentiment d'iniquité et d'incompréhension de la population s'agissant de la fiscalité sur les modes de transport.

Cet amendement vise à répondre à cette double préoccupation, le kérosène ne pouvant pas rester, pour des raisons écologiques et sociales, exonéré de fiscalité. Il tend à proposer au Gouvernement de mettre fin à cette situation, dans le cadre national – le seul cadre qui soit légalement possible, vous le savez, mes chers collègues, même si cela ne signifie pas qu'il ne faille pas mener des négociations au-delà de nos frontières.

Mme la présidente. L'amendement n° I-841 rectifié *bis*, présenté par MM. Dantec, Arnell, Artano, A. Bertrand et Corbisez, Mme N. Delattre et MM. Gold, Guérini, Labbé, Roux et Vall, est ainsi libellé :

Après l'article 19

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le b du 1 de l'article 265 *bis* du code des douanes est complété par une phrase ainsi rédigée : « À compter du 1^{er} janvier 2020, l'exonération ne s'applique pas aux aéronefs effectuant des liaisons intérieures sur le territoire métropolitain, à l'exception des liaisons soumises aux obligations de service public mentionnées à l'article R. 330-7 du code de l'aviation civile. »

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Vous l'aurez compris, cet amendement, avant d'être de nature environnementale, tend à proposer une mesure de justice sociale.

Aujourd'hui, une famille modeste vivant à Lille et rendant visite à sa famille à Marseille paie une contribution carbone, ce qui est tout à fait logique et conforme à l'évolution à laquelle on assiste partout en Europe. En revanche, une famille plus riche ayant les moyens d'acheter quatre billets d'avion ne paie pas de contribution carbone. Cette injustice, largement évoquée sur les pancartes des « gilets jaunes », est aujourd'hui absolument insupportable.

Il faut donc absolument mettre fin à cette situation aberrante. Et que personne ne nous fasse le coup de la convention de Chicago, laquelle n'interdit évidemment pas de mettre en place une telle taxe, y compris pour les compagnies *low cost* !

Il s'agit, je l'ai dit, d'une question de justice sociale, mais aussi et surtout d'aménagement du territoire. Le produit de cette taxation pourrait en effet être utilisé pour faire revenir des voyageurs vers le train. Des lignes de train déficitaires pourraient regagner des clients qui auraient renoncé aux lignes aériennes *low cost* des pavillons autres que le pavillon national. Et que l'on nous épargne également le discours sur la défense du pavillon national, car cet amendement vise plutôt à le défendre. (*M. Philippe Dallier rit. – M. Charles Guené s'exclame.*)

Le produit de cette taxation pourrait être totalement affecté aux petites lignes aériennes jouant un véritable rôle en termes d'aménagement du territoire.

M. Jacques Mézard. Vous ne l'avez pas proposé !

M. Ronan Dantec. Mon cher collègue, le rôle de l'État, dès lors qu'il y a une recette, est de l'utiliser à des fins d'aménagement du territoire.

Une telle taxation pourrait ainsi avoir des effets tout à fait vertueux, car elle permettrait à la fois de satisfaire des besoins en termes d'aménagement du territoire – en aidant mieux les petites lignes en difficulté aujourd'hui, on réduirait le déficit de la SNCF, que nous payons évidemment ensuite – et de financer des actions en faveur du climat ou la remise en état d'infrastructures.

Cet amendement vise à mettre fin aujourd'hui à une injustice absolument intolérable. Sous prétexte que l'on aurait les moyens de se payer l'avion, on ne paierait pas de taxe environnementale ! Ce n'est pas tenable. Il faut sortir de ce système.

M. Bernard Jomier. Très bien !

Mme la présidente. L'amendement n° I-474, présenté par MM. Bocquet, Savoldelli et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 19

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le b du 1 de l'article 265 *bis* du code des douanes est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Ne sont toutefois pas admis en exonération des taxes intérieures de consommation les carburants utilisés à des fins commerciales pour les besoins d'opération transport aérien de personnes dès lors que les trajets sont effectués dans leur intégralité à l'intérieur du territoire national ; ».

La parole est à M. Éric Bocquet.

M. Éric Bocquet. Si la question de la taxation du carburant pour les avions relève, on le sait, d'une négociation internationale pour ce qui concerne les vols internationaux, rien n'empêche le législateur d'instaurer un régime normal pour les vols intérieurs.

En effet, l'avion est aujourd'hui le mode de transport qui émet le plus de CO₂ par passager transporté. Il serait d'autant plus logique de le taxer que le transport ferroviaire avait été identifié, lors du Grenelle de l'environnement, comme étant le mode de transport le plus adapté aux déplacements sur le territoire métropolitain.

C'est d'autant plus vrai que la SNCF a développé son réseau TGV et accompli des efforts pour moderniser son parc d'automotrices, en renonçant, par exemple, à la traction diesel au profit de rames plus fonctionnelles et moins gourmandes en énergie.

Les passagers des vols intérieurs métropolitains, hors liaisons soumises aux obligations de service public, appartiennent majoritairement aux catégories socio-professionnelles élevées. Ils sont donc peu sensibles au fameux « signal prix » qui motive en général toute taxation à visée écologique. La mesure n'aura par conséquent que très peu d'incidence sur la fréquentation des lignes et, partant, sur l'emploi.

Il s'agit de rétablir une fiscalité plus conforme aux objectifs de lutte contre le changement climatique, réaffirmés entre autres lors de la COP21 il y a trois ans.

Il s'agit aussi, indirectement, d'orienter les transports de personnes ou de marchandises en priorité vers des modes plus sobres et d'amener les motoristes aéronautiques à poursuivre leurs recherches, afin de concevoir à l'avenir des avions plus économes en carburant, si c'est possible.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Ce n'est pas la première fois, mes chers collègues, que ces dispositions sont proposées ; vous les connaissez. Les vols internationaux étant exonérés par les conventions internationales, notamment par la convention de Chicago, cet amendement ne vise que les vols intérieurs, ce dont je me félicite.

Je dois dire tout d'abord que j'ai l'impression que certains de nos collègues ne vivent pas dans le même monde que les autres, n'est-ce pas, monsieur Mézard ? (*M. Jacques Mézard fait un signe d'approbation.*) On nous parle du train. Mais encore faudrait-il...

M. Roger Karoutchi. Qu'il y en ait !

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. ... qu'il y en ait, en effet.

Certaines villes et certaines régions de France, qui comptent des entreprises représentant un certain nombre d'emplois, ne sont malheureusement desservies à peu près correctement que par l'avion.

En outre, ces lignes sont également essentielles pour les familles. Si vous preniez l'avion un vendredi ou un dimanche soir, vous verriez que de nombreux enfants voyagent seuls ces soirs-là, parce que leurs parents sont divorcés. C'est le seul moyen pour eux de voyager ; c'est une réalité.

Malheureusement, il n'existe pas aujourd'hui de solution de substitution à l'avion dans de nombreux endroits, du fait de l'affaiblissement d'un certain nombre de petites lignes ferroviaires. On peut le regretter, mais c'est un fait.

L'adoption de ces amendements entraînerait la disparition de lignes qui ne sont d'ores et déjà pas à l'équilibre. Or vous savez à quel point elles ont besoin de subventions d'équilibre. Et vous en connaissez le coût pour le budget des collectivités et de l'État.

De manière plus sérieuse, lors des Assises du transport aérien, dans le cadre desquelles Vincent Capo-Canellas a dirigé un travail, un constat a fait l'unanimité, à la fois chez les communistes, qui soutiennent parfois les combats des syndicats d'Air France, mais également au sein de la direction et des syndicats de cette compagnie : tous ont considéré que la compagnie nationale était soumise à un niveau de taxes beaucoup plus élevé que ses concurrents.

Compte tenu du nombre de taxes pesant sur le transport aérien – taxe aéroportuaire, taxe de sûreté, taxe de trafic, taxe de solidarité sur les billets d'avion, etc. –, leur montant dépasse très souvent le prix du billet lui-même. Nous reparlerons de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, que je m'évertue à ramener à un niveau correct ; le Gouvernement fera d'ailleurs peut-être des propositions en ce sens. L'ensemble des taxes sur l'aérien dépasse largement les 60 % de TICPE pesant sur beaucoup d'autres carburants.

Évidemment, les taxes sur l'aérien ne sont pas identiques à la fiscalité sur le carburant. Elles sont différentes, mais elles pèsent sur le consommateur et aussi largement sur les compagnies aériennes. Je le répète, le constat est unanime : alors que la situation d'Air France est fragile, le niveau de fiscalité auquel est soumise cette compagnie est sans commune mesure avec celui de ses concurrents.

L'impact de cet amendement a été chiffré : cette taxation coûterait 250 millions d'euros par an à Air France. Pour le coup, il y aurait beaucoup moins d'émissions puisqu'il n'y aurait plus d'avions !

M. Ronan Dantec. Mais non !

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. La commission émet donc un avis défavorable sur ces amendements.

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

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances. L'avis du Gouvernement rejoint celui du rapporteur général.

Cet amendement poserait des difficultés en termes de facilités de desserte de certaines destinations. Pour ne prendre qu'un seul exemple, le Paris-Aurillac, que j'ai emprunté plusieurs fois, me semble difficile à remplacer.

M. Jacques Mézard. Très bon exemple ! (*Sourires.*)

Mme Agnès Pannier-Runacher, *secrétaire d'État*. En termes de compétitivité, ensuite, l'adoption de cet amendement emporterait une difficulté très lourde pour la compagnie Air France, alors que celle-ci traverse déjà un certain nombre...

M. Albéric de Montgolfier, *rapporteur général de la commission des finances*. De turbulences !

Mme Agnès Pannier-Runacher, *secrétaire d'État*. ... de turbulences, en effet ! Vous m'ôtez le mot de la bouche, monsieur le rapporteur général. Air France emploie tout de même 40 000 personnes, pour la partie Air France pure.

J'émetts donc un avis défavorable sur ces amendements.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour explication de vote.

M. Vincent Capo-Canellas. Il se trouve que j'ai le plaisir de présider le groupe d'études Aviation civile du Sénat. Dans ce cadre, j'ai reçu voilà quelques jours, avec les collègues de tous les horizons qui font partie de ce groupe, Alexandre de Juniac, le directeur général de l'AITA, l'Association internationale du transport aérien. Nous avons longuement évoqué avec lui la question des émissions du transport aérien.

Cette question est dans le débat public, et il faut la regarder en face. Elle présente les apparences de la logique, je le concède. Après tout, on paie bien des taxes quand on fait le plein de sa voiture, pourquoi n'en paierait-on pas quand on fait le plein d'un avion ? Cela étant, un certain nombre d'éléments doivent être considérés.

Tout d'abord, la consommation de carburant par passager transporté et les émissions de CO₂ associées ont été réduites de l'ordre de 70 % à 80 % au cours des dernières décennies. Des progrès restent à faire, certes, mais les compagnies aériennes et les motoristes font de ce point de vue un travail considérable. Ils n'en sont d'ailleurs pas encore au bout.

Je rappelle également que l'aviation civile s'est engagée à l'échelle internationale, dans le cadre de l'OSCI, l'Organisation de l'aviation civile internationale, en charge de ce type de régulation, à réduire de 50 % d'ici à 2050 par rapport au niveau de 2005 l'ensemble de ses émissions de gaz à effet de serre. Il s'agit d'un engagement volontaire de cette industrie ; il faut l'entendre. En outre, elle s'est engagée à accroître l'efficacité énergétique moyenne de 1,5 % par an de 2009 à 2020.

Ces chiffres – je pourrais en citer d'autres – témoignent de la volonté de l'industrie du transport aérien de rendre les déplacements en avion acceptables du point de vue environnemental.

J'indique également, comme l'a fait le rapporteur général, que l'impact de cet amendement serait considérable pour Air France, car il vise les vols intérieurs. Selon un rapide chiffrage, effectué à partir d'une extrapolation, le coût potentiel de cette taxation représenterait 250 millions d'euros pour la seule compagnie Air France, et uniquement pour les vols intérieurs – essentiellement ceux de sa filiale Hop!, qui dessert nos territoires –, soit 300 millions d'euros pour le pavillon français. L'enjeu est majeur.

Mes chers collègues, vous connaissez la situation d'Air France. Cette somme représente cinq fois le coût des mesures salariales qui viennent d'être décidées. Mettre en

place cette taxation sur les vols intérieurs conduirait assurément à placer la compagnie dans une situation extrêmement difficile.

Mme la présidente. Il faut conclure, mon cher collègue !

M. Vincent Capo-Canellas. On en arriverait à un paradoxe : on faciliterait la situation des compagnies étrangères, qui pourraient « reflouer » avant d'arriver chez nous et se charger plus en kérosène, consommer plus, au détriment des compagnies françaises, qui n'iraient pas, elles, faire le plein à l'étranger !

Mme la présidente. La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

M. Ronan Dantec. Corsia, le système proposé par l'AITA, est un système volontaire reposant totalement sur l'huile de palme. Concrètement, pour essayer de réduire les émissions du transport aérien, on déforeste massivement ! Alors qu'il n'y a déjà plus d'huile de palme pour les bio-carburants des voitures et du secteur alimentaire, on en ajouterait pour la moitié des émissions du secteur du transport aérien ? C'est une fable totale, à laquelle on ne peut pas sérieusement croire ! Fin de cette première parenthèse.

Ensuite, je pense qu'il ne faut pas mésestimer la colère de nos concitoyens. L'un des fondements de notre grand pays républicain, et l'une de ses valeurs essentielles, est l'égalité. À ce titre, l'égalité dans les transports est extrêmement importante. Ne mettons pas en avant la ligne Brive-la-Gaillarde-Paris pour préserver ceux qui préfèrent prendre l'avion plutôt que le train pour faire Bordeaux-Paris. (*Exclamations sur diverses travées.*)

M. Vincent Capo-Canellas. Ils sont de moins en moins nombreux !

M. Ronan Dantec. Et ils sont encore nombreux !

Il faut mettre en place des mesures beaucoup plus volontaristes en termes d'aménagement du territoire. Pour ma part, je me suis beaucoup engagé en ce sens depuis plusieurs années. Pour accroître l'égalité entre les territoires, y compris là où des lignes aériennes sont nécessaires, il faut des recettes. Cette question ne fait pas débat entre nous. Sur le reste, on ne peut pas en rester à cette inégalité, il faut avancer.

Je pense en fait que nous ne sommes plus très loin aujourd'hui de la taxation du kérosène, à en croire un ministre. (*Exclamations sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Albéric de Montgolfier, *rapporteur général de la commission des finances*. Lequel ?

Mme Sophie Primas. Cela change tous les jours !

M. Ronan Dantec. Cela, c'est une autre question, mes chers collègues !

Il n'y a qu'un argument que j'entends : il est vrai qu'un certain nombre d'avions de compagnies *low cost* arrivent en France avec les réservoirs déjà remplis. La solution serait alors d'adopter l'autre amendement que nous proposons, qui est beaucoup plus simple, car il tend à intégrer également les vols internationaux.

M. Jean-François Husson. Vous ne pensez qu'à taxer toujours plus !

M. Ronan Dantec. Il vise tout simplement à intégrer la taxe Chirac, mise en place par la majorité du Sénat à une autre époque, et à l'indexer sur la contribution carbone-énergie.

Mme la présidente. Il faut conclure, mon cher collègue !

M. Ronan Dantec. L'adoption de cet amendement permettrait de répondre à l'ensemble des questions qui restent posées.

En conclusion, je le répète, il faut plus de recettes si l'on veut plus d'égalité entre les territoires. L'aménagement du territoire a besoin de flux financiers, pour plus d'égalité.

Mme la présidente. La parole est à Mme Angèle Prévaille, pour explication de vote.

Mme Angèle Prévaille. Cet amendement vise à rendre la taxation des carburants plus cohérente. Nous faisons face actuellement à un problème d'acceptabilité des taxations sur les carburants, car le système est tout simplement illogique.

À l'heure où l'on cherche à financer la transition écologique et climatique, le produit de la taxe que vise à instaurer cet amendement permettrait de remettre en état notre système ferroviaire.

Les choses ne peuvent être bien comprises par la population que si elles sont justes.

M. Philippe Dallier. Cela revient à taxer toujours plus !

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Gontard, pour explication de vote.

M. Guillaume Gontard. Mon intervention ira dans le même sens.

Je pense que la situation évolue tout de même, car Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre de la transition écologique et solidaire, à qui j'ai eu l'occasion de poser cette même question, a tenu un discours un peu différent. Elle considérait en effet qu'il faut réfléchir à cette taxation et aller dans ce sens.

M. Bernard Jomier. Ce n'est pas Bercy !

M. Guillaume Gontard. J'ai senti qu'il y avait une ouverture. Elle nous a même dit qu'il ne fallait pas cesser de l'ennuyer avec cette question. C'est pour cela que je continue !

M. Jean-François Husson. C'est cela, continuez de l'ennuyer ! (*Sourires sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Guillaume Gontard. Cela a été dit, si nous voulons que la taxation carbone fonctionne et qu'elle soit comprise, le Gouvernement doit mener une politique juste et cohérente.

Madame la secrétaire d'État, vous l'avez dit, si les vols intérieurs étaient taxés, Air France rencontrerait des difficultés. Néanmoins, il est tout aussi compliqué de taxer les automobilistes qui n'ont d'autre solution pour aller travailler que de prendre leur voiture. Il ne peut y avoir deux poids deux mesures : le fait que le kérosène soit exonéré de taxes est très difficile à expliquer.

On peut instaurer une telle taxation. On nous dit toujours que ce n'est pas possible dans notre pays. Or la Suède l'a fait ! C'est donc que c'est tout à fait possible. Il faut juste un peu de cohérence.

L'avion est tout de même le mode de transport le plus polluant. Prendre l'avion, c'est comme être seul dans un petit camion !

Selon le GIEC, le groupe d'expert inter-gouvernemental sur l'évolution du climat, des actions doivent être menées rapidement, dans les deux ans et demi à venir. La France a là

une véritable occasion d'agir, d'être en avance et de donner l'exemple aux autres pays lors des négociations internationales.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Mézard, pour explication de vote.

M. Jacques Mézard. Je partage totalement l'avis du rapporteur général et du Gouvernement. Il faut parler d'aménagement du territoire.

M. Ronan Dantec. Absolument !

M. Jacques Mézard. Dans notre pays, il y a deux sortes de lignes intérieures. Il y a celles qui fonctionnent sans trop de difficultés – Paris-Nice, Paris-Toulouse et quelques autres – et celles que l'on appelle les « lignes d'aménagement du territoire ». Ces dernières fonctionnent cinq jours et demi par semaine et connaissent retards et annulations, alors que le prix d'un aller-retour est compris entre 500 et 600 euros en moyenne, auxquels il faut ajouter l'équivalent en contributions de l'État ou des collectivités. Et l'on vient nous expliquer qu'il faudrait en rajouter ?

Alors que le Gouvernement, semble-t-il, proposerait 15 millions d'euros de plus pour ces lignes, Air France devrait s'acquitter de 250 millions d'euros de taxes ! C'est absolument incohérent. Ce serait catastrophique en termes d'aménagement du territoire.

Je dis à ceux qui ne connaissent pas bien ces territoires... (*Exclamations.*) Parfaitement, je le maintiens ! Je leur dis que, dans mon territoire, on n'a pratiquement plus de trains, que lorsqu'il y en a, ils mettent quatorze heures pour faire un aller-retour pour rejoindre Paris. (*Exclamations sur les travées du groupe socialiste et républicain et du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

M. Ronan Dantec. Je sais, je prends le train !

M. Jacques Mézard. Et je ne reviendrai pas sur la limitation à 80 kilomètres par heure, car tout le monde connaît ma position ! (*Exclamations sur les mêmes travées.*)

Alors que le réseau routier national nécessite des investissements, on ne va pas pénaliser le seul véritable ballon d'oxygène économique que représentent les lignes aériennes pour certaines villes. Dans des villes comme Brive-la-Gaillarde, Castres, Agen, Tarbes ou Aurillac, s'il n'y a plus de ligne aérienne, les entreprises partiront. Telle est la réalité ! Et cela aussi, il faut l'entendre !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-740 rectifié *bis*.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-841 rectifié *bis*.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-474.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° I-558 rectifié, présenté par MM. Capus, Bignon, Chasseing, Decool, Fouché, Guerriau, Lagourgue, Malhuret et A. Marc, Mme Mélot et M. Wattebled, est ainsi libellé :

Après l'article 19

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article 265 *bis* du code des douanes est complété un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Les gazoles paraffiniques de synthèse et gazoles obtenus par hydrotraitement tels que définis B du IV au l'article 19 de la loi n° ... du... de finances pour 2019 comme gazole non routier et dont les caractéristiques sont fixées par l'arrêté du 29 mars 2018 modifiant l'arrêté du 28 février 2017 relatif aux caractéristiques du gazole paraffinique de synthèse et du gazole obtenu par hydrotraitement dénommés gazole XTL, bénéficient lors de leur mise à la consommation d'une réduction de 40 % des taxes intérieures de consommation sur le gazole prévues à l'indice 22 du tableau B du 1 de l'article 265 du présent code, pour les moteurs stationnaires dans les entreprises, les installations et machines utilisées dans la construction, le génie civil et les travaux publics, le transport de passagers sur les voies navigables intérieures, ainsi que les autres véhicules destinés à une utilisation en dehors des voies ouvertes à la circulation publique. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Emmanuel Capus.

M. Emmanuel Capus. Nous l'avons vu tout à l'heure lors de l'examen de l'article 19, malgré toute notre bonne volonté, les machines-outils, les engins de chantier, les engins de carrière et un certain nombre d'autres véhicules fonctionnant au gazole non routier ne vont pas passer du jour au lendemain à une autre forme d'énergie. Dans la mesure où on ne va pas supprimer d'un coup tous ces engins, il faut utiliser un autre carburant.

Or il existe un carburant alternatif au diesel classique : le gazole paraffinique de synthèse, obtenu par hydrotraitement. Ce gazole est fabriqué artificiellement à partir de gaz. Il présente deux avantages : d'une part, il fonctionne avec les véhicules diesel classiques et ne nécessite pas de changer de véhicule ; d'autre part, il rejette moins de NOx, ou oxydes d'azote, et pas du tout d'oxyde de soufre et de particules fines. Il est donc moins nocif. Cela étant, il n'est pas la panacée, son bilan carbone étant le même.

Durant une phase de transition, tant que nous avons encore des véhicules diesel, nous pourrions utiliser ce type de gazole, afin de protéger l'environnement. S'il n'est pas utilisé aujourd'hui, c'est parce qu'il est beaucoup plus cher que le gazole classique, car il nécessite une fabrication. Il faudrait donc diminuer son coût, afin qu'il soit légèrement inférieur à celui du gazole classique, plus polluant.

Cet amendement vise donc à permettre le développement de cette filière.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Je vais être honnête avec vous : de mémoire, j'ai examiné ces amendements dans la nuit de jeudi, à une heure tardive, sans expert à mes côtés pour m'éclairer sur le caractère plus ou moins nocif du gazole paraffinique de synthèse.

Le Gouvernement peut-il nous éclairer sur le carburant extraordinaire que défend Emmanuel Capus à l'instant, dont l'inconvénient serait le prix ? S'il est tellement merveilleux, il faut y venir tout de suite !

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

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Je vous rejoins, monsieur le sénateur : les gazoles de synthèse ont le même bilan carbone que les gazoles classiques, puisqu'ils sont fabriqués à partir de la même matière première, à savoir le gaz naturel.

M. Emmanuel Capus. Nous sommes d'accord sur ce point.

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. En tout état de cause, ils ne constituent pas une solution globale en termes de transition énergétique.

Par ailleurs, d'un point de vue technique, dans le cadre de l'Union européenne, il faudrait pouvoir tracer cette matière spécifique lorsqu'elle est incorporée dans du gazole plus classique.

Compte tenu du caractère limité aujourd'hui de cette production et de son coût assez élevé, ce gazole ne nous paraît pas constituer une réponse, ni en volume ni en qualité, aux questions de transition écologique et énergétique. Il n'est pas une alternative au gazole non routier.

Pour ces raisons, nous émettons un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-558 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de cinq amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les trois premiers sont identiques.

L'amendement n° I-196 rectifié est présenté par Mme N. Delattre, MM. Menonville, Artano, A. Bertrand, Collin, Corbisez, Gabouty et Guérini, Mmes Guillotin, Jouve et Laborde et M. Roux.

L'amendement n° I-247 rectifié est présenté par MM. Détraigne, Marseille, Henno, Laugier, Le Nay, Moga et Kern, Mme Billon, M. Luche, Mmes Goy-Chavent, Férat, C. Fournier, de la Provôté, Morin-Desailly et Doineau et M. L. Hervé.

L'amendement n° I-299 rectifié est présenté par M. Cuypers, Mme Primas, M. Bizet, Mmes Chain-Larché et Thomas, M. Pointereau, Mme Lavarde, MM. Calvet et Cardoux, Mme Bories, MM. Schmitz, Buffet et Savary, Mme Puissat, M. Brisson, Mmes M. Mercier et L. Darcos, MM. Lefèvre et Meurant, Mmes Gruny et Dumas, M. Poniatowski, Mme Morhet-Richaud, MM. Revet, de Nicolaÿ, Mayet, Vogel, Pierre et Magras, Mmes Lherbier et A. M. Bertrand, M. B. Fournier, Mme Canayer, MM. Reichardt et Saury, Mme Delmont-Koropoulis, MM. Longuet, Priou et Gilles et Mme Deromedi.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 19

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Au premier alinéa de l'article 265 *sexies* du code des douanes, les mots : « à l'indice d'identification 22 » sont remplacés par les mots : « aux indices d'identification 22 et 22 *bis* ».

II. – Au quatrième alinéa de l'article 265 *septies* du code des douanes, les mots : « identifié à l'indice 22 et mentionné » sont remplacés par les mots : « identifiés aux indices 22 et 22 *bis* et mentionnés ».

III. – Au premier alinéa de l'article 265 *octies* du code des douanes, les mots : « identifié à l'indice 22 et mentionné » sont remplacés par les mots : « identifiés aux indices 22 et 22 *bis* et mentionnés ».

IV. – Au premier alinéa de l'article 265 A *bis* du code des douanes, les mots : « à l'indice d'identification 22 » sont remplacés par les mots : « aux indices d'identification 22 et 22 *bis* ».

V. – Au premier alinéa de l'article 265 A *ter* du code des douanes, les mots : « à l'indice d'identification 22 » sont remplacés par les mots : « aux indices d'identification 22 et 22 *bis* ».

VI. – Les IV et V entrent en vigueur à compter du 1^{er} juillet 2019.

VII. – La perte de recettes résultant pour l'État des I à V est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à Mme Nathalie Delattre, pour présenter l'amendement n° I-196 rectifié.

Mme Nathalie Delattre. Les articles 265 *sexies*, 265 *septies* et 265 *octies* du code des douanes prévoient que les exploitants de taxis, les transporteurs routiers de marchandises et les exploitants de transports publics routiers en commun de voyageurs puissent obtenir, sur demande, le remboursement d'une fraction de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, la TICPE, applicable au gazole standard de l'indice 22.

Cet amendement vise à obtenir les mêmes conditions pour le B10.

Par ailleurs, il tire également les conséquences de la création du B10 pour ce qui relève de la possibilité prévue pour les conseils régionaux, l'Assemblée de Corse et le Syndicat des transports d'Île-de-France de majorer une fraction du tarif de TICPE. Pour des raisons techniques, cette mesure de régionalisation pourrait s'appliquer à compter du 1^{er} juillet 2019.

Mme la présidente. L'amendement n° I-247 rectifié n'est pas soutenu.

La parole est à M. Pierre Cuypers, pour présenter l'amendement n° I-299 rectifié.

M. Pierre Cuypers. Cette mesure vise à mettre en place une fiscalité incitative pour le B10 qui vient d'être évoqué, ce qui permettra d'accompagner les professionnels de la route dans la transition énergétique et apportera une réponse appropriée à la crise actuelle liée à la hausse de la fiscalité sur les carburants.

Il s'agit d'une simple disposition de cohérence par rapport à un dispositif fiscal existant pour le gazole standard dit B7, tirant ainsi les conséquences de la création du B10.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° I-257 rectifié est présenté par MM. Détraigne, Marseille, Henno, Laugier, Le Nay, Moga et Kern, Mme Billon, M. Luche, Mmes Goy-Chavent, Férat, C. Fournier, de la Provôté, Morin-Desailly et Doineau et M. L. Hervé.

L'amendement n° I-434 rectifié est présenté par Mme N. Delattre, MM. Menonville, Artano, A. Bertrand, Collin, Corbisez, Gabouty et Guérini, Mme Laborde et M. Roux.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 19

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code des douanes est ainsi modifié :

1° L'article 265 *sexies* est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « à l'indice d'identification 22 » sont remplacés par les mots : « aux indices d'identification 22 et 57 » ;

b) Au début du dernier alinéa, sont insérés les mots : « Pour le gazole repris à l'indice d'identification 22 et le supercarburant repris à l'indice d'identification 11 du tableau susmentionné, » ;

c) Est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Pour le gazole repris à l'indice d'identification 57 du même tableau, ce remboursement est calculé en appliquant au volume de carburants acquis dans chaque région ou dans la collectivité de Corse la différence entre le taux de la taxe intérieure de consommation applicable à ce carburant et 6,50 euros par hectolitre. » ;

2° L'article 265 *septies* est ainsi modifié :

a) Au quatrième alinéa, les mots : « identifié à l'indice 22 et mentionné » sont remplacés par les mots : « identifié aux indices 22 et 57 et mentionné » ;

b) Au septième alinéa, après le mot « hectolitre », sont insérés les mots : « pour le gazole identifié à l'indice 22 du tableau susmentionné ou 9,50 euros par hectolitre pour le gazole identifié à l'indice 57 du tableau susmentionné » ;

3° L'article 265 *octies* est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « identifié à l'indice 22 et mentionné » sont remplacés par les mots : « identifié aux indices 22 et 57 et mentionné » ;

b) Au quatrième alinéa, après le mot : « hectolitre », sont insérés les mots : « pour le gazole identifié à l'indice 22 du tableau susmentionné ou 8,80 euros par hectolitre pour le gazole identifié à l'indice 57 du tableau susmentionné ».

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

L'amendement n° I-257 rectifié n'est pas soutenu.

La parole est à Mme Nathalie Delattre, pour présenter l'amendement n° I-434 rectifié.

Mme Nathalie Delattre. Le présent amendement vise à étendre en l'adaptant le dispositif prévu aux articles 265 *sexies*, 265 *septies* et 265 *octies* du code des douanes que j'ai évoqués tout à l'heure au carburant B100.

Autorisé depuis mars 2018, le B100 est un carburant contenant jusqu'à 100 % de carburant renouvelable produit à partir de colza. Destiné uniquement aux flottes captives, il constitue une alternative entièrement substituable au gazole et une réponse immédiate aux efforts du secteur des transports routiers en matière de transition écologique. Il présente un bilan énergétique positif, puisqu'il restitue 3,7 fois plus d'énergie qu'il n'en nécessite pour être produit.

Bref, j'espère, mes chers collègues, que vous soutiendrez le B100, décarboné, *booster* de la filière agricole, et une fiscalité appropriée à son égard.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. En relisant l'amendement n° I-1024 rectifié du Gouvernement devenu sans objet à la suite d'un vote, je pense que le Gouvernement émettra un avis favorable sur ces amendements visant à intégrer le B10 dans les carburants pouvant faire l'objet d'un remboursement pour les exploitants de taxi, les transporteurs routiers de marchandise, les exploitants de transports en commun de voyageurs, de sorte que ce carburant bénéficie du même mécanisme de remboursement d'une fraction de TICPE que le carburant B7.

En tout cas, la commission est favorable à ces amendements.

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

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Nous rejoignons l'idée de faire converger la taxation du B7 et celle du B10. Comme vous l'avez fort bien exprimé, il y a là un enjeu d'efficacité.

Le Gouvernement est donc favorable aux amendements identiques n° I-196 rectifié et I-299 rectifié, proches de celui qu'il vous avait soumis précédemment, mesdames, messieurs les sénateurs.

Mme la présidente. Puis-je en conclure que le Gouvernement lève le gage ? (*Mme la secrétaire d'État opine.*)

Il s'agit donc des amendements identiques n° I-196 rectifié *bis* et I-299 rectifié *bis*.

Veillez poursuivre, madame la secrétaire d'État.

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Le Gouvernement est en revanche défavorable à l'amendement n° I-434 rectifié concernant le B100, qui n'est pas de même nature. Il souhaite plutôt soutenir les biocarburants de deuxième génération. Or le B100 est un biocarburant de première génération, qui bénéficie déjà par ailleurs d'un tarif très réduit.

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Primas, pour explication de vote.

Mme Sophie Primas. Je me réjouis de l'avis favorable du Gouvernement sur les deux amendements identiques. C'est enfin un geste en cohérence avec la volonté de transition écologique qu'il a affirmée.

Je regrette simplement l'absence de continuité à l'amendement n° I-434 rectifié portant sur le B100. Ce nouveau carburant réduit de 80 % les émissions de particules fines et de 60 % celles de CO₂. S'agissant d'un carburant naissant, la mesure ne coûtera pratiquement rien. Néanmoins, ce serait

un signe extrêmement favorable. Certes, il ne s'agit pas d'un carburant de deuxième génération, mais nous n'en sommes pas encore là : il faudra plusieurs années pour y parvenir ; c'est très compliqué.

Donc, encourageons les carburants qui sont vertueux aujourd'hui et donnons enfin des signes favorables dans ce budget !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-François Husson, pour explication de vote.

M. Jean-François Husson. Madame la secrétaire d'État, sur l'amendement n° I-434 rectifié comme sur d'autres, je ne comprends pas votre réaction. Le B100 est bénéfique à la fois pour la lutte contre les gaz à effet de serre et pour la lutte contre la pollution.

Si vous émettez un avis défavorable sur des dispositions bénéficiant à des carburants, même de première génération, qui répondent à ces deux objectifs, je vous le redis posément, vous êtes à contre-courant. Je vous invite à vous ressaisir !

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État.

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Je veux juste apporter une précision, pour écarter toute confusion : le B100 est bien un carburant de première génération, et le B7 un carburant de deuxième génération.

J'ajoute que le B100 bénéficie déjà d'un tarif très avantageux de 13,31 euros par hectolitre de TICPE, au lieu de 30,20 euros par hectolitre pour le gazole classique. Si nous devons accentuer cet avantage très important accordé aux biocarburants, cela nous mettrait en difficulté par rapport au droit européen, qui limite l'ampleur des tarifs réduits en faveur des biocarburants à la compensation des surcoûts de production.

C'est pour cette raison également que le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° I-434 rectifié.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° I-196 rectifié *bis* et I-299 rectifié *bis*.

(*Les amendements sont adoptés.*)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 19, et l'amendement n° I-434 rectifié n'a plus d'objet.

L'amendement n° I-657 rectifié *bis*, présenté par MM. Adnot et Savary, n'est pas soutenu.

Je suis saisie de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les deux premiers sont identiques.

L'amendement n° I-829 est présenté par M. Canevet, Mme Perrot et M. Henno.

L'amendement n° I-891 est présenté par M. Rambaud et Mme Rauscent.

Ces amendements ne sont pas soutenus.

Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° I-127 rectifié est présenté par MM. Lefèvre, Mouiller, Charon et Vaspert, Mme Micouleau, M. Brisson, Mmes Morhet-Richaud, Imbert et Bonfant-Dossat, MM. Courtial et Schmitz, Mme Gruny, M. Morisset, Mme Bruguière, M. Longuet, Mmes Deromedi et Garriaud-Maylam, MM. Bonhomme, Cambon et

Bascher, Mmes A.M. Bertrand, L. Darcos et M. Mercier, MM. Sido, Piednoir, Revet et Poniatowski, Mme Lherbier et MM. Rapin, Laménié, Bouchet et Genest.

L'amendement n° I-303 rectifié *ter* est présenté par M. Gremillet, Mme Primas, MM. Magras, Pierre et Vaspert, Mmes Chain-Larché, Thomas et Estrosi Sassone, MM. Mayet, de Legge, Pellevat, Bonne, Milon et Chatillon, Mme Procaccia, M. Savary, Mme Lassarade, M. Dallier, Mme Delmont-Koropoulis, MM. Cuypers, Cardoux, D. Laurent, Daubresse, Kennel et Bizet, Mme Noël, MM. Laménié, Segouin, J.M. Boyer, Duplomb et de Nicolaÿ, Mme de Cidrac, MM. Chaize et Mandelli et Mme Lamure.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 19

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Avant le dernier alinéa de l'article 265 *nonies* du code des douanes, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Pour les personnes qui exploitent dans l'industrie agro-alimentaire des installations grandes consommatrices d'énergie au sens de l'article 17 de la directive 2003/96/CE du Conseil, du 27 octobre 2003, précitée, sans que celles-ci soient soumises à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 octobre 2003, précitée, et sans que celles-ci relèvent de la liste des secteurs et sous-secteurs considérés comme exposés à un risque important de fuite de carbone, établie par la décision 2014/746/UE de la Commission, du 27 octobre 2014, précitée, le tarif de la taxe intérieure de consommation applicable aux consommations de produits à usage combustible effectuées pour les besoins de ces installations, est celui qui leur est applicable à la date du 31 décembre 2018, à la condition que le montant total des taxes énergétiques nationales dues soit d'au moins 0,5 % de la valeur ajoutée pour les installations concernées. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Antoine Lefèvre, pour présenter l'amendement n° I-127 rectifié.

M. Antoine Lefèvre. Les entreprises grandes consommatrices d'énergie bénéficient d'un taux réduit de la taxe intérieure de consommation sur le gaz naturel, la TICGN. Toutefois, la rédaction de la législation actuelle prive du bénéfice de ce taux réduit certaines entreprises de secteurs d'activité de niche, comme celle des légumes déshydratés, car elles ne correspondent pas aux critères. La difficulté, c'est qu'il s'agit d'un secteur très étroit. En France, seulement quatre entreprises sont touchées par cette situation, dont deux dans mon département.

À titre d'illustration, la société SODELEG, productrice de légumes déshydratés, dont le chiffre d'affaires s'élève à 130 millions d'euros, qui emploie 117 équivalents temps plein, particulièrement en milieu rural, et fait travailler plus de 75 agriculteurs locaux payait, en 2014, 95 000 euros de TICGN et, en 2017, 395 000 euros. En 2018, elle acquittera, 567 000 euros et 1,1 million d'euros en 2022. Les chiffres sont assez parlants.

Du fait de la progressivité de la TICGN, ces entreprises ont des seuils de rentabilité très faibles. Il est essentiel de prendre en compte l'importance d'une mesure spécifique pour un secteur très fragilisé, qui a été omis de toutes les discussions par le passé.

La fédération professionnelle s'est rapprochée de la Commission européenne pour intégrer son secteur à la liste révisée qui s'appliquera pour la période 2021 à 2030.

Nous avons saisi, avec notre collègue Jean Bizet, les ministres de Bercy, en appelant leur attention sur les difficultés de cette filière. Il nous a été répondu qu'ils y étaient très attentifs. Nous avons également saisi le commissaire européen chargé de l'action pour le climat et l'énergie, M. Miguel Arias Canete, dans la perspective de la révision.

Le président de la région Hauts-de-France, Xavier Bertrand, s'en est ouvert au ministre Gérald Darmanin en juin dernier.

Le législateur doit s'emparer de ce sujet qui concerne le maintien d'activités liées à la diversification de la production agricole, donc exercées en zone rurale, et éviter ainsi que ne se retrouvent dans nos assiettes que des légumes déshydratés d'importation, provenant de Chine, d'Inde, des États-Unis et d'Égypte, avec tous les risques liés à la présence de pesticides en plus, si j'ose dire.

Nous cherchons à apporter des solutions aux difficultés politiques de nos entreprises en termes de compétitivité. Un certain nombre d'entre elles va probablement être condamné par cette mesure. Ce dossier est soutenu par nombre d'entre nous dans cet hémicycle. Nous devons sauver nos emplois, et cet amendement, s'il est adopté, permettra de corriger les choses.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Gremillet, pour présenter l'amendement n° I-303 rectifié *ter*.

M. Daniel Gremillet. Cet amendement a été très bien défendu. J'ai auditionné les entreprises concernées, en tant que rapporteur de la commission des affaires économiques, et je voudrais vous citer un autre exemple, mes chers collègues. Pour une entreprise dont le chiffre d'affaires s'élève à 25 millions d'euros, les taxes atteindront 1 million d'euros en 2022. C'est signer leur arrêt de mort !

Certes, ce ne sont que quatre entreprises, 500 emplois, environ 600 agriculteurs qui en dépendent, mais si nous ne faisons rien, c'est un métier qui disparaîtra de l'Hexagone. Cette mesure est donc absolument essentielle.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. La commission demande le retrait de ces amendements, qui sont satisfaits. Nous avons en effet adopté un amendement, certes très focalisé sur la TICPE, mais qui visait également à geler les tarifs de TICGN pour le gaz naturel et de TICG pour le charbon au niveau de 2018.

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

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Je suis sensible à cette question de compétitivité liée à la TICGN sur un certain *process* de déshydratation des légumes soumis à une concurrence étrangère qui n'a pas les mêmes contraintes.

M. Gérard Longuet. C'est exact !

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Toutefois, ces amendements visant l'ensemble du secteur agroalimentaire, leur rédaction me paraît trop large par rapport au sujet ciblé, la perte de compétitivité d'un nombre réduit d'entre-

prises, mais faisant face, vous l'avez très bien dit, à une concurrence internationale assez large et faisant vivre une filière et des agriculteurs.

Pour ces raisons, je suis défavorable à la rédaction actuelle de ces amendements identiques, mais disponible pour retravailler à une version qui pourrait être soumise à l'Assemblée nationale.

Mme la présidente. Monsieur Gremillet, l'amendement n° I-303 rectifié *ter* est-il maintenu ?

M. Daniel Gremillet. Monsieur le rapporteur général, nous ne savions pas que l'amendement de la commission serait adopté lorsque nous avons déposé le nôtre. Il était important que cette proposition soit soumise à débat.

Eu égard à votre réponse, madame la secrétaire d'État, dans le cadre de la navette, je ne doute pas que la volonté du Sénat – empreint de sagesse – de répondre favorablement à une situation très particulière permette à ces entreprises et aux agriculteurs concernés de continuer à exister sur notre territoire.

Mme la présidente. L'amendement n° I-303 rectifié *ter* est retiré.

Monsieur Lefèvre, l'amendement n° I-127 rectifié est-il maintenu ?

M. Antoine Lefèvre. Non, je le retire pour les mêmes raisons, madame la présidente, tout en vous remerciant, madame la secrétaire d'État, de cette proposition. Comme je l'ai dit, les ministres de Bercy avaient marqué leur intérêt à cette question, tout comme vous venez de le faire. Nous allons donc étudier comment préciser encore le champ de cet amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° I-127 rectifié est retiré.

Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° I-16 rectifié est présenté par Mme Troendlé, M. Bazin, Mme A.M. Bertrand, M. Bonne, Mme Bonfanti-Dossat, M. Bonhomme, Mme Bories, MM. J.M. Boyer, Brisson, Buffet, Calvet et Charon, Mme Chauvin, MM. Chevrollier, Courtial, Cuypers et Danesi, Mme L. Darcos, M. Daubresse, Mme de Cidrac, M. de Legge, Mmes Delmont-Koropoulis, Deromedi, Deseyne et Di Folco, M. Dufaut, Mme Duranton, MM. B. Fournier, Le Gleut et Gilles, Mmes Gruny et Imbert, MM. Karoutchi, Kennel et Laménie, Mmes Lanfranchi Dorgal et Lassarade, MM. D. Laurent et Lefèvre, Mmes Lherbier et Lopez, MM. Mandelli et Mayet, Mmes M. Mercier et Morhet-Richaud, MM. Morisset, Mouiller, Paccaud, Panunzi, Perrin, Pierre, Pillet et Priou, Mmes Procaccia et Raimond-Pavero, MM. Raison, Revet, Savin, Schmitz, Segouin et Sido, Mme Thomas et M. Vogel.

L'amendement n° I-32 est présenté par M. L. Hervé.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 19

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après l'article 265 *nonies* du code des douanes, il est inséré un article 265 ... ainsi rédigé :

« Art. 265 ... – I. – Les services départementaux d'incendie et de secours peuvent obtenir pour leurs véhicules, sur demande de leur part, dans les conditions

prévues à l'article 352, le remboursement d'une fraction de la taxe intérieure de consommation sur le gazole, identifié à l'indice 22 et mentionné au tableau B du 1 de l'article 265.

« Ce remboursement est calculé, au choix :

« a) en appliquant au volume de gazole utilisé comme carburant dans des véhicules affectés à ce service, dans chaque région et dans la collectivité de Corse, la différence entre 39,19 euros par hectolitre et le tarif qui y est applicable en application des articles 265 et 265 A *bis* ;

« b) en appliquant au total du volume de gazole utilisé comme carburant dans les véhicules affectés à ce service, dans au moins trois des régions, dont le cas échéant la collectivité de Corse, un taux moyen de remboursement calculé en pondérant les différents taux régionaux votés dans les conditions précisées aux articles 265 A *bis* et 265 A *ter* par les volumes de gazole respectivement mis à la consommation dans chaque région et dans la collectivité territoriale de Corse. Le montant de ce taux moyen pondéré est fixé par arrêté.

« Le carburant doit avoir supporté la taxe intérieure de consommation sur le territoire douanier défini au 1 de l'article 1^{er}, sauf dans les départements d'outre-mer.

« II. – Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Antoine Lefèvre, pour défendre l'amendement n° I-16 rectifié.

M. Antoine Lefèvre. Les interventions des services départementaux d'incendie et de secours, les SDIS, ne cessent de croître. Entre 2015 et 2016, les statistiques font ainsi état d'une hausse de plus de 3,7 %.

Avec plus de 3 millions d'interventions de secours d'urgence aux personnes, les sapeurs-pompiers représentent fréquemment le dernier service public dans des territoires parfois reculés, souffrant souvent de l'absence de tels services. Sans négliger les autres missions qu'ils effectuent – environ 748 600 interventions –, ces secours impliquent autant de déplacements. Pourtant, dans un contexte de fonctionnement à flux tendus avec des baisses de budgets, les SDIS continuent de payer en totalité le carburant nécessaire à leur intervention, alors que certaines entreprises en sont exonérées ou sont remboursées.

Le 6 mars 2018, le secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics s'est exprimé en défaveur d'une suppression ou d'une exonération en matière de fiscalité sur les carburants. Il ne s'agit pas, aujourd'hui, de revenir sur ces déclarations, mais de proposer un compromis vertueux.

La fiscalité sur les carburants est composée pour partie de la TICPE et de la TVA. Le présent amendement a pour objet un remboursement d'une fraction de la taxe intérieure de consommation sur le gazole utilisé pour les interventions des véhicules des sapeurs-pompiers. Ce remboursement existe déjà pour les services de transports publics routiers en

commun de voyageurs. Les sapeurs-pompiers concourant à l'exécution d'un service public vital, il n'est pas normal qu'ils ne puissent pas en bénéficier aujourd'hui.

Mme la présidente. L'amendement n° I-32 n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° I-16 rectifié ?

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Nous n'avons pas fini d'entendre parler de l'augmentation de la TICPE, qui touche en effet tous les secteurs, dont les services publics. Elle touche, bien sûr, les services départementaux d'incendie et de secours, dont les véhicules de secours et d'assistance aux victimes, les VSAV, roulent beaucoup, notamment en province, ce qui va affecter leur budget.

À ce stade, la commission n'a pas émis un avis favorable, car elle est dubitative sur la compatibilité avec la directive européenne d'un régime de remboursement, possibilité évoquée par Catherine Troendlé, le 6 mars dernier. Je voudrais entendre le Gouvernement à ce sujet.

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

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Cet amendement vise à créer une exonération pour les carburants utilisés par les services départementaux d'incendie et de secours. Le Gouvernement partage l'objectif d'alléger les charges qui pèsent sur les SDIS, compte tenu de leur apport fondamental à l'intérêt général et à la solidarité nationale.

Le régime d'imposition à la TICPE est toutefois encadré par le droit européen, qui permet uniquement d'appliquer un tarif réduit à l'ensemble des administrations publiques et des forces armées, sans pouvoir aller jusqu'à une exonération totale. Si nous exonérons les SDIS, nous devons exonérer tout le monde. C'est pourquoi le Gouvernement émet un avis défavorable.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Il est défavorable, à notre grand regret.

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Primas, pour explication de vote.

Mme Sophie Primas. Je suis très gênée parce que cet excellent amendement, dont l'auteur principal est au plateau, est pourtant un moyen d'exonérer les pompiers de l'augmentation visée. Que va-t-il se passer ? Les frais des SDIS vont augmenter, et ce sont une nouvelle fois les départements qui vont payer !

Je ne sais pas si cet amendement est plus ou moins bien rédigé, s'il touche d'autres secteurs, mais en tout cas je le voterai.

Mme la présidente. La parole est à Mme Angèle Prévaille, pour explication de vote.

Mme Angèle Prévaille. J'ai rencontré ce matin le SDIS du Lot et je connais ses problématiques nombreuses notamment d'adaptation, de matériels. Je trouve cet amendement logique et, personnellement, je le voterai.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

M. Marc Laménie. J'ai cosigné cet amendement, avec de nombreux autres collègues.

Si les départements sont les premiers contributeurs des SDIS, établissements publics administratifs, les intercommunalités et les communes y contribuent également ; il existe une solidarité financière.

Je peux comprendre le sentiment du rapporteur général, mais il est dommage d'en arriver à cette conclusion. Pour ma part, je voterai également cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-16 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi de finances, après l'article 19. *(Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains et du groupe Union Centriste.)*

Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° I-843 est présenté par M. Cuypers.

L'amendement n° I-926 rectifié est présenté par M. Gremillet, Mme Deromedi, MM. Mouiller et Pierre, Mme Puissat, MM. Cardoux et Brisson, Mme Di Folco, MM. Pellevat et Revet, Mme Morhet-Richaud, MM. Paccaud, Savary, Lefèvre et Raison, Mme M. Mercier et MM. Poniatowski, de Nicolaÿ, Priou, Laménie et Magras.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 19

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le A du II de l'article 32 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les personnes morales exerçant pour le compte et à la demande des bénéficiaires listés au premier alinéa le séchage de grains et de céréales sont également éligibles au remboursement partiel de la taxe intérieure de consommation applicable au gazole et au fioul lourd repris, respectivement, aux indices d'identification 20 et 24 du tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes, de la taxe intérieure de consommation applicable aux gaz de pétrole liquéfiés repris aux indices d'identification 31 et 32 du même tableau et de la taxe intérieure de consommation sur le gaz naturel prévue à l'article 266 *quinquies* du même code. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Pierre Cuypers, pour défendre l'amendement n° I-843.

M. Pierre Cuypers. Dans le cadre de leur activité agricole, les exploitants sont fréquemment amenés à sécher leurs productions pour leur permettre d'être aux normes contractuelles et d'assurer une bonne conservation, notamment pour l'exportation. Le coût de cette opération est atténué par la mesure de remboursement partiel édictée par le II de l'article 32 de la loi de finances pour 2014.

Pour autant, la plupart des exploitants agricoles ne disposent pas eux-mêmes des outils nécessaires pour exécuter cette opération sur leur propre exploitation et la font réaliser par des services extérieurs, à savoir des négociants ou des coopératives.

Le présent amendement vise donc à élargir la liste des bénéficiaires au remboursement partiel aux entreprises effectuant pour le compte d'exploitants agricoles à titre individuel ou sociétaire la prestation de séchage de grains et de céréales.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Gremillet, pour présenter l'amendement n° I-926 rectifié.

M. Daniel Gremillet. Cet amendement est effectivement stratégique pour la compétitivité de ces agriculteurs qui ne disposent pas des outils nécessaires.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Je comprends parfaitement l'argumentaire des auteurs de ces amendements visant à étendre le bénéfice du remboursement partiel aux prestations de séchage réalisées à l'extérieur de l'exploitation.

Néanmoins, il faudrait *a minima* revoir la rédaction en précisant la liste, la formulation « Les personnes morales exerçant pour le compte et à la demande des bénéficiaires » ne me paraissant pas très opérante en droit fiscal. S'agit-il de coopératives ou de prestataires de services ?

La commission émet donc un avis réservé sur ces amendements, tout en en comprenant bien l'objet. Étendre le remboursement partiel de TICPE ou de TICGN réservé à la seule entreprise agricole aux prestataires, pourquoi pas ? Encore faut-il que ce soit défini de manière bien plus précise en droit fiscal, pour éviter des dérives et des abus.

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

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Je rejoins l'avis de la commission des finances.

Mme la présidente. La parole est à M. Gremillet, pour explication de vote.

M. Daniel Gremillet. Je propose d'adopter ces amendements et de mettre à profit la navette parlementaire pour en préciser le cadre. Je pense notamment aux CUMA, ces coopératives d'utilisation de matériel agricole qui ne sont ni plus ni moins que le prolongement de l'exploitation individuelle.

Mme la présidente. La parole est à M. Cuypers, pour explication de vote.

M. Pierre Cuypers. Ces structures sont bien le prolongement de l'exploitation agricole. J'ajoute qu'il s'agit de produits provenant du même endroit, et non de prestations sur des produits extérieurs.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Ce sujet ne va pas révolutionner la face du monde. Pour ce qui est des CUMA, je serais très favorable à cette mesure. Elles sont d'ailleurs peut-être déjà couvertes. Je ne connais pas suffisamment le régime agricole, mais il paraît logique qu'une CUMA bénéficie du même régime.

Si j'ai émis un avis réservé, c'est parce que ces amendements identiques ne sont pas opérants. Les catégories mériteraient à tout le moins d'être précisées, notamment les sociétés coopératives agricoles d'exploitations en commun, par exemple les CUMA.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n°s I-843 et I-926 rectifié.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 19.

L'amendement n° I-949 rectifié, présenté par Mme Schillinger, est ainsi libellé :

Après l'article 19

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Après l'article 244 *quater* X du code général des impôts, il est inséré un article 244 *quater* ... ainsi rédigé :

« Art. 244 *quater*... – I. – 1. Les établissements de crédit et les sociétés de financement mentionnés à l'article L. 511-1 du code monétaire et financier passibles de l'impôt sur les sociétés, de l'impôt sur le revenu ou d'un impôt équivalent, ayant leur siège dans un État membre de l'Union européenne ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ayant conclu avec la France une convention d'assistance administrative en vue de lutter contre la fraude et l'évasion fiscales, peuvent bénéficier d'un crédit d'impôt au titre d'avances remboursables ne portant pas intérêt versées au cours de l'année d'imposition ou de l'exercice pour financer l'achat d'un véhicule électrique, hydrogène ou hybride rechargeable, éligible au dispositif de l'article D. 251-3 du code de l'énergie.

« L'avance remboursable sans intérêt est consentie aux personnes physiques sous conditions de ressources dont le niveau est fixé par décret.

« Le montant de l'avance remboursable ne peut excéder la somme de 7 000 € par véhicule.

« II. – Un arrêté du ministre chargé du budget fixe les conditions d'application du présent article. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à Mme Patricia Schillinger.

Mme Patricia Schillinger. Par cet amendement, je propose de renforcer le soutien financier apporté à nos concitoyens, notamment les plus modestes, pour l'achat d'un véhicule propre. Le Gouvernement a déjà mis en place des aides spécifiques. Ainsi, depuis cette année, le montant de la prime à la conversion, basée sur le barème de la vignette Crit'Air, s'élève à 2 500 euros pour une voiture électrique ou à hydrogène, et à 1 000 euros pour les modèles Crit'Air 1 ou 2, dont font notamment partie les véhicules hybrides rechargeables. En cas d'acquisition par un ménage non imposable, la prime est doublée et va jusqu'à 2 000 euros. J'ajoute que, pour les voitures électriques, cette prime à l'acquisition est cumulable avec le bonus écologique, fixé à 6 000 euros en 2018.

Ces aides représentent un montant important, mais il faut bien reconnaître qu'en l'état actuel du marché automobile, le prix d'achat des véhicules propres est excessivement plus élevé que celui des véhicules thermiques, de sorte que le passage aux véhicules propres reste hors de portée d'un trop grand nombre de nos concitoyens.

Pour accélérer la conversion du parc français, je propose donc d'instituer un dispositif de prêt à taux zéro d'un montant de 7 000 euros, sous conditions de ressources. Ce dispositif sera complémentaire des primes, qui sont souvent versées des mois après l'achat du véhicule.

J'ajoute que le décret précisant le mécanisme de prêt à taux zéro devra veiller à ce que la durée du prêt soit suffisamment longue pour permettre des mensualités de remboursement raisonnables.

Cette mesure me semble en cohérence avec notre volonté commune de réussir la transition écologique sans opposer environnement et pouvoir d'achat. Elle ne résoudra pas l'équation à elle seule, mais chaque pas compte. J'espère, mes chers collègues, que vous voterez cet amendement.

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

M. Albéric de Montgolfier, *rapporteur général de la commission des finances*. Il existe déjà un dispositif de prime à la conversion et de bonus. Or les chiffres montrent que le montant de bonus pour l'aide à l'acquisition de véhicules électriques ou de véhicules hybrides n'a pas été consommé l'année dernière. À ce titre, 264 millions d'euros sont prévus en 2019. Plutôt que de créer un nouveau mécanisme de prêt à taux zéro, mieux vaudrait utiliser les mécanismes existants.

Mme Patricia Schillinger. Nos concitoyens n'ont pas les moyens !

M. Albéric de Montgolfier, *rapporteur général de la commission des finances*. Rassurez-vous, d'ici à demain matin, le « nouveau monde » va bouleverser tout ça et de nouvelles annonces seront sans doute faites ! Le Gouvernement déchirera peut-être sa copie, qui sait ? Mais pour l'instant, je suis quelque peu réservé.

Avis plutôt défavorable.

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

Mme Agnès Pannier-Runacher, *secrétaire d'État*. Un certain nombre de mesures ont effectivement été prises s'agissant de la conversion des véhicules. Je rappelle en particulier, puisque vous mentionnez le coût plus élevé des véhicules hybrides et électriques, que nous ouvrons la possibilité d'utiliser la prime à la conversion aux véhicules d'occasion afin de « réduire le gap » entre le prix de ces véhicules et le budget des ménages modestes. Par ailleurs, pour ces mêmes ménages, la prime à la conversion a été doublée. La question a donc été prise en charge de façon très claire par les pouvoirs publics. C'est la raison pour laquelle j'émetts un avis défavorable.

Mme Patricia Schillinger. Vous n'avez pas les pieds sur terre !

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Bourquin, pour explication de vote.

M. Martial Bourquin. Il faut faire attention quand on parle de véhicules propres. Jusqu'à 70 kilomètres à l'heure, un véhicule électrique consomme plus de CO₂ qu'une voiture à moteur thermique. Après le « tout diesel », il ne faudrait pas tomber dans le « tout électrique ». Ce serait d'ailleurs impossible, car nous ne produisons pas assez d'électricité ! Les choix technologiques doivent donc rester ouverts. La question de l'hydrogène est posée avec force. Des pays comme le Japon ont retenu cette option.

Derrière tout cela se cache un autre problème, peut-être encore plus important : la construction d'un véhicule électrique requiert 30 % d'emplois en moins. Par conséquent, un éventuel passage au « tout électrique » ferait certainement disparaître une partie de nos sites industriels. C'est pourquoi nous devons maintenir des choix technologiques très ouverts dans nos débats avec les syndicats et les industriels. Il est important d'avoir l'option des véhicules propres. La technologie de l'hydrogène, par exemple, fonctionne bien.

Bref, soyons vigilants quand il est question de véhicules propres, car les véhicules électriques ne sont pas si propres que cela. Plusieurs constructeurs ont tiré la sonnette d'alarme sur ce que signifiait dans l'imaginaire populaire un véhicule propre. En réalité, la production de véhicules électriques est à la source d'une pollution importante. Si l'on faisait sortir du parc automobile toutes les « poubelles » qui roulent au diesel grâce à des primes un peu plus importantes, on améliorerait très sensiblement le taux de CO₂ dans l'atmosphère. (MM. Jean-François Longeot et Gérard Longuet applaudissent.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-949 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 18 quinquies (nouveau) (priorité)

- ① I. – Après l'article 39 *decies* A du code général des impôts, il est inséré un article 39 *decies* C ainsi rédigé :
- ② « Art. 39 *decies* C. – I. – Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition peuvent déduire de leur résultat imposable :
- ③ « 1° Une somme égale à 30 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, des navires qui utilisent l'hydrogène ou toute autre propulsion décarbonée comme énergie propulsive principale ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale et qui sont affectés à leur activité, lorsque le contrat de construction du navire est conclu à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2021 ;
- ④ « 2° Une somme égale à 25 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, des navires qui utilisent le gaz naturel liquéfié comme énergie propulsive principale ou la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale et qui sont affectés à leur activité, lorsque le contrat de construction du navire est conclu à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2021 ;
- ⑤ « 3° Une somme égale à 20 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, des biens destinés au traitement des gaz d'échappement en matière d'oxydes de soufre, d'oxydes d'azote et de particules fines, qu'elles acquièrent à l'état neuf à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2021, en vue de les installer sur un navire en service dont les émissions répondent à la règle 14 de l'annexe 6 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires et que ces équipements ne rejettent pas d'effluents en mer, au niveau III d'émission d'oxydes d'azote selon les stipulations du paragraphe 5.1 de la règle 13 de l'annexe 6 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires et à une condition de réduction des particules fines selon des normes d'émissions définies par arrêté du ministre chargé de la mer ;
- ⑥ « 4° Une somme égale à 20 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, des biens destinés à l'alimentation électrique durant l'escale par le réseau terrestre ou au moyen de moteurs auxiliaires utilisant le gaz naturel liquéfié ou une énergie décarbonée ainsi que les biens destinés à compléter la propulsion principale du navire par une propulsion décarbonée, qu'elles acquièrent à

l'état neuf, à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2021, en vue de les installer sur un navire en service.

- ⑦ « Les 1^o à 4^o s'appliquent aux navires armés au commerce battant pavillon d'un des États membres de l'Union européenne ou d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen et dont les escales dans les ports français représentent pour chaque année de la période mentionnée aux II et III plus de 30 % du nombre des escales ou dont la durée de navigation dans la zone économique exclusive française représente plus de 30 % du temps de navigation.
- ⑧ « II. – La déduction est répartie linéairement à compter de la mise en service des biens sur leur durée normale d'utilisation. En cas de cession ou de remplacement du bien avant le terme de cette période, elle n'est acquise à l'entreprise qu'à hauteur des montants déjà déduits du résultat à la date de la cession ou du remplacement, qui sont calculés *pro rata temporis*.
- ⑨ « III. – L'entreprise qui prend en location un bien neuf mentionné au I, dans les conditions prévues au 1 de l'article L. 313-7 du code monétaire et financier en application d'un contrat de crédit-bail ou dans le cadre d'un contrat de location avec option d'achat, conclu à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2021, peut déduire une somme égale à 30 % s'il s'agit d'un bien mentionné au 1^o du I du présent article, 25 % s'il s'agit d'un bien mentionné au 2^o du même I ou 20 % s'il s'agit d'un bien mentionné aux 3^o ou 4^o dudit I, de la valeur d'origine du bien, hors frais financiers, au moment de la signature du contrat. Cette déduction est répartie *pro rata temporis* sur la durée normale d'utilisation du bien à compter de l'entrée en location. Si l'entreprise crédit-preneuse ou locataire acquiert le bien et en remplit les conditions, elle peut continuer à appliquer la déduction. En cas de cession ou de cessation du contrat de crédit-bail ou de location avec option d'achat ou de cession du bien, la déduction n'est acquise à l'entreprise qu'à hauteur des montants déjà déduits du résultat à la date de la cession ou de la cessation, qui sont calculés *pro rata temporis*.
- ⑩ « L'entreprise qui donne le bien en crédit-bail ou en location avec option d'achat peut pratiquer les déductions mentionnées au I, sous réserve du respect des conditions suivantes :
- ⑪ « 1^o Le locataire ou le crédit-preneur renonce à cette même déduction ;
- ⑫ « 2^o 80 % au moins de l'avantage en impôt procuré par les déductions pratiquées en application du présent article est rétrocédé à l'entreprise locataire ou crédit-preneuse sous forme de diminution de loyers.
- ⑬ « IV. – Sur demande de l'administration, le contribuable présente tout document, visé par l'administration chargée du transport maritime, certifiant que la condition prévue au dernier alinéa du I est respectée.
- ⑭ « V. – Si l'une des conditions prévues aux I à IV cesse d'être respectée pendant la durée normale d'utilisation du navire prévue aux II et III, le contribuable perd le droit à la déduction prévue aux I et III et les sommes déduites au cours de l'exercice et des exercices antérieurs sont rapportées au résultat imposable de l'entreprise qui en a bénéficié au titre de l'exercice au cours duquel cet événement se réalise. »

- ⑮ II. – Le I entre en vigueur à une date fixée par décret, qui ne peut être postérieure de plus de six mois à la date de réception par le Gouvernement de la réponse de la Commission européenne permettant de considérer le dispositif législatif comme conforme au droit de l'Union européenne en matière d'aides d'État.

Mme la présidente. L'amendement n° I-523 rectifié, présenté par MM. Lafon, Delahaye et Capo-Canellas, Mmes Vullien et Bories, MM. Lefèvre, Le Nay, Vogel, Laugier, Guerriau et Kern, Mme Vermeillet, M. Prince, Mmes Billon et Sollogoub et M. Détraigne, est ainsi libellé :

I. – Alinéas 3, 4, 5 et 6

Remplacer la date :

31 décembre 2021

par la date :

1^{er} janvier 2025

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Cet amendement, dont le premier signataire est Laurent Lafon, concerne la pollution créée par les paquebots et les navires qui utilisent un fioul lourd, dont la teneur en soufre est 3 500 fois supérieure aux normes tolérées pour l'essence terrestre.

L'emploi du gaz naturel liquéfié, le GNL, permet une réduction des émissions de soufre à hauteur de 99 % et une diminution de 20 % des émissions de dioxyde de carbone.

Le Gouvernement a fait le choix de soutenir la transition énergétique en faveur du GNL par un dispositif de suramortissement fiscal. L'objet de cet amendement est d'allonger jusqu'au 1^{er} janvier 2025 la période pendant laquelle ce dispositif peut être mis en œuvre, en cohérence avec les objectifs fixés par l'État pour la généralisation des systèmes de distribution de gaz naturel liquéfié à quai dans les ports.

Il faut un minimum de visibilité, sachant, par exemple, que les chantiers de deux nouveaux paquebots au GNL, censés être livrés en 2023, viennent à peine d'être lancés. Il faut donc s'inscrire dans un temps long. C'est pourquoi nous proposons de modifier la date de fin du dispositif en question.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Nous allons examiner un certain nombre d'amendements relatif au suramortissement, dont un amendement visant à étendre ce dispositif aux bateaux fluviaux. L'analyse de la commission sur tous ces dispositifs transitoires est plutôt d'attendre d'en mesurer les effets avant de décider de les prolonger. En l'occurrence, le dispositif de suramortissement est opérant. Il serait utile d'attendre la fin de l'année 2019 pour jauger son incidence et voir s'il y a lieu de le prolonger.

Par ailleurs, la mesure a un coût évidemment assez élevé puisqu'elle porte sur l'ensemble de la durée d'amortissement qui peut, pour un navire, aller jusqu'à quinze ans.

La commission est réservée. Allonger la durée du dispositif avant son évaluation me paraît prématuré. Avis défavorable, sachant que cela n'enlève rien jusqu'en 2019 à l'efficacité du dispositif en cours.

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

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Le dispositif de suramortissement est en place pour une durée limitée afin de provoquer un ajustement des choix en matière d'achat de bateaux. Il tient compte de la durée de construction des biens. Il est ouvert aux navires dont le contrat de construction est conclu entre le 1^{er} janvier 2019 et le 31 décembre 2021, quelle que soit la date de livraison du bien. Il me semble donc adapté à la problématique. Pour ces raisons, le Gouvernement émet un avis défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-523 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° I-241 rectifié, présenté par MM. Revet, Bascher et Henno, Mme Vullien, M. Pillot, Mmes Deromedi, Morhet-Richaud et M. Mercier, MM. Daubresse et Lefèvre, Mme Billon, M. Le Nay, Mme Lassarade, MM. Charon et Brisson, Mme Bonfanti-Dossat, M. de Nicolaj, Mme Imbert, MM. Milon, Canevet, Piednoir, Laméni et Danesi, Mmes Gruny et A. M. Bertrand, MM. Longuet, B. Fournier et Vaspard, Mmes Canayer, Delmont-Koropoulos et Bories, MM. Sido et Mandelli, Mme Morin-Desailly et M. Priou, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 5° Une somme égale à 40 % de la valeur d'origine des biens, hors frais financiers, affectés à leur activité et qu'elles acquièrent à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2021, lorsqu'ils relèvent des bateaux de transport de marchandises, des bateaux de transport de passagers, ou des moteurs et équipements associés des bateaux précités, utilisant comme énergie le gaz naturel, le biométhane carburant, le carburant ED95 composé d'un minimum de 90,0 % d'alcool éthylique d'origine agricole, l'énergie électrique ou l'hydrogène.

II. – Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les 2° et 4° du présent I s'appliquent également aux bateaux de transport de marchandises et aux bateaux de transport de passagers, pour des biens acquis à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2021.

III. – Alinéa 9, première phrase

Remplacer les mots :

ou 20 % s'il s'agit d'un bien mentionné aux 3° ou 4° dudit I

par les mots :

, 20 % s'il s'agit d'un bien mentionné aux 3° ou 4° dudit I ou 40 % s'il s'agit d'un bien mentionné au 5° du même I

IV. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Jérôme Bascher.

M. Jérôme Bascher. Cet amendement est le prolongement d'un amendement visant les navires maritimes adopté par l'Assemblée nationale en première lecture. Il tend à étendre le dispositif de suramortissement à la navigation fluviale.

Au moment où il est question de transition écologique et après avoir longuement débattu dans cet hémicycle du gazole non routier, ou GNR, à la suite des amendements qui ont été déposés, il me semble important de développer une alternative aux camions. C'est de cela qu'il s'agit. Madame la secrétaire d'État, n'oubliez pas que le canal Seine-Nord Europe sera abordé lors de l'examen du projet de loi Mobilités présenté ce matin en conseil des ministres. Soyons donc cohérents et favorisons la batellerie française. C'est tout le sens de cet amendement.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Quand vous vous ennuyez, chers collègues, ouvrez le Lefebvre fiscal ou n'importe quel ouvrage et comparez avec un dictionnaire. Toutes les définitions s'y trouvent ! Vous verrez alors qu'une distinction est faite entre navires et bateaux : un navire est une embarcation destinée au transport sur mer ; un bateau est une embarcation destinée au transport fluvial.

Comme l'a souligné Jérôme Bascher, les navires peuvent bénéficier d'un suramortissement, contrairement aux bateaux. Ce n'est pas très logique puisque les bateaux sont appelés, par exemple, à naviguer sur la Seine, qu'il s'agisse du transport de personnes ou du transport de marchandises.

Une grande enseigne de la distribution parisienne, d'ailleurs, a réduit ses émissions de gaz à effet de serre en utilisant la voie fluviale pour ses livraisons. Le transport fluvial pourrait donc contribuer à réduire le nombre de poids lourds dans les villes. De nombreux transports de pondéreux et de matériaux se font à Paris par voie fluviale. Si l'on veut encourager ce mode de transport, qui est en concurrence avec d'autres modes de transport bénéficiant du suramortissement, il faut étendre ce dispositif aux bateaux fluviaux.

La commission est donc favorable à la fusion dans le dictionnaire entre « navires » et « bateaux ». Il semble logique que les bateaux, sur la Seine ou ailleurs, bénéficient du même régime de suramortissement que les navires.

Néanmoins, la commission souhaite que les auteurs de l'amendement acceptent de le rectifier légèrement en remplaçant, au troisième alinéa, les mots « associés des bateaux précités » par les mots « équipements associés à ces bateaux ». Sous réserve de cette modification, la commission émet un avis favorable sur cet amendement.

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

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Le transport maritime international contribue à hauteur de 2,6 % aux émissions mondiales de CO₂ et constitue une source de pollution atmosphérique importante dans les endroits où

l'activité est concentrée : les grands ports, les détroits. C'est ce qui nous a conduits à prévoir, à l'article 18 *quinquies*, une déduction exceptionnelle pour les navires maritimes fonctionnant aux énergies propres : 20 % pour l'électrique, 25 % pour le gaz naturel liquéfié et 30 % pour l'hydrogène.

Étendre ce dispositif de suramortissement aux bateaux pratiquant du transport fluvial pose plusieurs problèmes. Cet amendement est particulièrement large puisqu'il porte à 40 % le taux de déduction pour les navires fluviaux sans distinguer leur source d'énergie. Eu égard à l'objectif de maintien des dépenses publiques, le Gouvernement émet un avis défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Bascher, acceptez-vous de rectifier votre amendement dans le sens souhaité par M. le rapporteur général ?

M. Jérôme Bascher. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. Je suis donc saisie d'un amendement n° I-241 rectifié *bis*, présenté par MM. Revet, Bascher et Henno, Mme Vullien, M. Pillet, Mmes Deromedi, Morhet-Richaud et M. Mercier, MM. Daubresse et Lefèvre, Mme Billon, M. Le Nay, Mme Lassarade, MM. Charon et Brisson, Mme Bonfanti-Dossat, M. de Nicolaÿ, Mme Imbert, MM. Milon, Canevet, Piednoir, Laménié et Danesi, Mmes Gruny et A. M. Bertrand, MM. Longuet, B Fournier et Vaspert, Mmes Canayer, Delmont-Koropoulis et Bories, MM. Sido et Mandelli, Mme Morin-Desailly et M. Priou, et ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 5° Une somme égale à 40 % de la valeur d'origine des biens, hors frais financiers, affectés à leur activité et qu'elles acquièrent à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2021, lorsqu'ils relèvent des bateaux de transport de marchandises, des bateaux de transport de passagers, ou des moteurs et équipements associés à ces bateaux, utilisant comme énergie le gaz naturel, le biométhane carburant, le carburant ED95 composé d'un minimum de 90,0 % d'alcool éthylique d'origine agricole, l'énergie électrique ou l'hydrogène.

II. – Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les 2° et 4° du présent I s'appliquent également aux bateaux de transport de marchandises et aux bateaux de transport de passagers, pour des biens acquis à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2021.

III. – Alinéa 9, première phrase

Remplacer les mots :

ou 20 % s'il s'agit d'un bien mentionné aux 3° ou 4° dudit I

par les mots :

, 20 % s'il s'agit d'un bien mentionné aux 3° ou 4° dudit I ou 40 % s'il s'agit d'un bien mentionné au 5° du même I

IV. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote.

M. Gérard Longuet. Merci, chère présidente, de me donner la parole sur cette affaire qui vous concerne. Dans un passé désormais lointain, j'ai été président de la région Lorraine où nous avons aidé le groupe Arcelor, qui n'était pas Mittal à l'époque, à mettre en place un service de barges fluviomaritimes. Il s'agissait de charger des *coils*, c'est-à-dire des bobines d'acier, sur la Moselle, d'emprunter le Rhin, cher à votre cœur, et de traverser la mer du Nord pour livrer sur la côte des entreprises automobiles britanniques appartenant d'ailleurs à des Japonais. (*Sourires.*)

Si nous n'adoptons pas l'amendement n° I-241 rectifié *bis* de Jérôme Bascher, mes chers collègues, nous allons nous retrouver dans une situation invraisemblable, absurde, dans laquelle des bateaux ne pourraient pas bénéficier de soutien jusqu'au rivage tandis qu'ils pourraient être soutenus entre Anvers et le port britannique en question. Faisons donc preuve d'un peu de cohérence. Le transport fluviomaritime existe : reconnaissons-le au travers de cet amendement particulièrement pertinent.

Mme la présidente. La parole est à M. Claude Raynal, pour explication de vote.

M. Claude Raynal. Pour une fois, je partage l'avis de M. Longuet, ce qui est assez rare. (*Sourires sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. Philippe Dallier. Comme quoi tout est possible !

M. Gérard Longuet. J'ai dû me tromper, alors !

M. Claude Raynal. Je suis d'accord lui pour différentes raisons, notamment sur le fond, même s'il y a longtemps que sur le canal du Midi, à Toulouse, on ne voit plus passer de bateaux ! Quoi qu'il en soit, je suis sensible au sujet. Ensuite, madame la secrétaire d'État, votre objection relative au coût budgétaire ne me paraît pas recevable. Il s'agit de bateaux neufs : je ne suis pas sûr qu'il y en aura des centaines tous les ans.

Par ailleurs, si cet amendement doit être corrigé, l'Assemblée nationale peut le faire. Une position de sagesse de la part du Gouvernement me semblerait donc plus adaptée.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-241 rectifié *bis*.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 18 *quinquies*, modifié.

(*L'article 18 quinquies est adopté.*)

Article additionnel après l'article 18 *quinquies* (*priorité*)

Mme la présidente. L'amendement n° I-754, présenté par M. Capo-Canellas, est ainsi libellé :

Après l'article 18 *quinquies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après l'article 39 *decies* A du code général des impôts, il est inséré un article 39 *decies* ... ainsi rédigé :

« Art. 39 decies ... – Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition peuvent déduire de leur résultat imposable :

« 1° Une somme égale à 40 % de la valeur d'origine des véhicules immatriculés et des engins non immatriculés utilisés exclusivement côté piste des aéroports, hors frais financiers, affectés à leur activité et qu'elles acquièrent neufs à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2023, lorsqu'ils utilisent exclusivement comme énergie le gaz naturel et le biométhane carburant, ou le carburant ED95 composé d'un minimum de 90,0 % d'alcool éthylique d'origine agricole ou l'électricité ou l'hydrogène ;

« 2° Une somme égale à 20 % de la valeur d'origine des biens destinés à l'alimentation électrique et en conditionnement d'air des engins de pistes aéroportuaires et des avions durant l'escale, par le réseau terrestre, hors frais financiers, affectés à leur activité, qu'elles acquièrent à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2023.

« La déduction est répartie linéairement à compter de la mise en service des biens sur leur durée normale d'utilisation. En cas de cession ou de désinstallation du bien avant le terme de cette période, elle n'est acquise à l'entreprise qu'à hauteur des montants déjà déduits du résultat à la date de la cession ou de la désinstallation, qui sont calculés *pro rata temporis*.

« L'entreprise qui prend en location un bien neuf mentionné au 1° ou au 2° du présent article, dans les conditions prévues au 1 de l'article L. 313-7 du code monétaire et financier en application d'un contrat de crédit-bail ou dans le cadre d'un contrat de location avec option d'achat, conclu à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2023, peut déduire la somme prévue aux 1° et 2° du présent article, hors frais financiers, au moment de la signature du contrat. Cette déduction est répartie *pro rata temporis* sur la durée normale d'utilisation du bien à compter de l'entrée en location. Si l'entreprise crédit-preneuse ou locataire acquiert le bien, elle est autorisée à appliquer la déduction. La déduction cesse à compter de la cession ou de la cessation par l'entreprise du contrat de crédit-bail ou de location avec option d'achat ou du bien et ne peut pas s'appliquer au nouvel exploitant.

« L'entreprise qui donne le bien en crédit-bail ou en location avec option d'achat ne peut pas pratiquer la déduction mentionnée au 1° ou au 2° du présent article. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Le présent amendement vise à introduire un mécanisme de suramortissement fiscal pour les investissements réalisés par les exploitants aéroportuaires et les sociétés d'assistance en escale, afin de les inciter à s'engager résolument dans la transition énergétique des engins de piste lors du renouvellement de leur flotte. En effet, les véhicules et engins de piste sont responsables d'environ 5 % des émissions de gaz à effet de serre du transport aérien.

Le mécanisme proposé consiste en une incitation fiscale pour l'acquisition de véhicules et d'engins de piste à faibles émissions en remplacement des engins à moteur thermique. Il s'agit de renouveler *via* le dispositif de suramortissement fiscal le parc d'engins de piste au profit d'engins plus propres, dont une part en flotte à motorisation électrique.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. J'imagine que ce type de disposition fera l'objet de propositions dans le cadre des conclusions définitives suivant les assises du transport aérien. Le projet de loi de finances est évidemment le lieu pour adopter définitivement de telles mesures. Néanmoins, n'ayant aucune idée du chiffrage du coût, je m'en remets à la sagesse du Sénat.

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

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Le Gouvernement comprend parfaitement l'objectif visé au travers de cet amendement et rejoint le diagnostic qui est posé.

Pour autant, le dispositif proposé n'est pas suffisamment encadré. Cela étant, conscient de la nécessité d'encourager l'utilisation de carburants alternatifs, le Gouvernement est en train de travailler sur un dispositif de suramortissement pour certains engins non roulants utilisant des sources d'énergie propres. Je vous demande donc de bien vouloir retirer cet amendement, monsieur le sénateur, dans la mesure où la deuxième partie du projet de loi de finances comportera des dispositions visant à répondre à l'objectif que vous défendez. À défaut, le Gouvernement émettra un avis défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Capo-Canellas, l'amendement n° I-754 est-il maintenu ?

M. Vincent Capo-Canellas. Je n'ai pas tout à fait bien compris la proposition du Gouvernement. Il m'a semblé que vous parliez des engins non roulants, madame la secrétaire d'État. Or mon amendement couvre aussi des engins roulants de piste. Je ne suis pas certain que les dispositions à venir répondront à l'objectif visé par le biais de mon amendement. À ce stade, je préfère maintenir celui-ci, quitte à le faire évoluer ensuite par rapport au type d'encadrement à prévoir.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-754.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 18 *quinquies*.

Article 19 bis (nouveau) (priorité)

L'article 266 *quinquies* A du code des douanes est abrogé. – *(Adopté.)*

Article 19 ter (nouveau) (priorité)

① I. – Le C du 8 de l'article 266 *quinquies* C du code des douanes est complété par un e ainsi rédigé :

② « e. Le tarif de la taxe applicable à l'électricité consommée par un centre de stockage de données numériques exploité par une entreprise est, pour la fraction des quantités annuelles excédant un gigawattheure et lorsque la consommation totale d'électricité

de ce centre est égale ou supérieure à un kilowattheure par euro de valeur ajoutée, fixé à 12 € par mégawattheure.

③ « Un centre de stockage de données numériques s'entend d'une infrastructure immobilière consacrée au stockage physique, au traitement, au transport et à la diffusion de données numériques, dont l'accès est sécurisé, et comprenant des dispositifs spécifiques et dédiés de contrôle de son environnement thermique, de la qualité de son air, d'alimentation en énergie et de prévention des incendies. »

④ II. – Le I s'applique aux livraisons d'électricité intervenant à compter du 1^{er} janvier 2019 pour lesquelles la date d'exigibilité de la taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité intervient à compter du 1^{er} janvier 2019.

Mme la présidente. Je suis saisie de cinq amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° I-412 rectifié *bis*, présenté par MM. Jomier, Raynal, Kanner, Éblé, Botrel et Carcenac, Mme Espagnac, MM. Féraud, Jeansannetas, P. Joly, Lalande et Lurel, Mmes Taillé-Polian, Blondin et Bonnefoy, MM. Cabanel, Courteau, Duran, Fichet, Montaugé et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

I. - Au début

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... -La troisième phrase du 4° du 5 de l'article 266 *quinquies* C du code des douanes est ainsi rédigée : « Cette disposition s'applique également à la part produite et consommée sur un site, lorsque la puissance de production installée est inférieure à 1 000 kilowatts. »

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Bernard Jomier.

M. Bernard Jomier. En juin dernier, Sébastien Lecornu présentait les conclusions du groupe de travail sur l'énergie solaire avec pour mot d'ordre : la mobilisation de tous les acteurs, afin d'accélérer le développement du solaire photovoltaïque et thermique en France. Nous ne pouvons que nous réjouir de ce mot d'ordre. En effet, pour tenir le double objectif de 50 % d'énergie nucléaire et de 32 % d'énergie renouvelable dans le mix énergétique de notre pays à l'horizon de 2030, il faut absolument et sans attendre miser sur le solaire.

Dans cette perspective, le développement de l'autoconsommation d'énergie solaire par les citoyens comme par les entreprises offre un levier à ne pas négliger. Des avancées ont d'ores et déjà eu lieu. Ainsi, l'autoconsommation individuelle fait aujourd'hui l'objet d'une non-application de la contribution au service public de l'électricité, la CSPE.

Or il apparaît que la législation en vigueur ne permet pas aux situations où l'autoconsommation est réalisée par un mécanisme de tiers payant une non-application de la

CSPE, sauf au prix de montages fort complexes passant, notamment, par une procédure de location de toiture et qui constituent un frein pour les futurs autoconsommateurs.

Le présent amendement vise à simplifier ce mécanisme et à envoyer un signal clair aux entreprises comme aux particuliers, afin que les projets d'autoconsommation en tiers-financement puissent prendre l'ampleur nécessaire pour atteindre les objectifs fixés par la France en matière d'énergie solaire.

Mme la présidente. L'amendement n° I-237 rectifié *bis*, présenté par MM. Sol, de Nicolay, Brisson et Bonhomme, Mmes Deromedi et Delmont-Koropoulis, MM. Calvet, Morisset, Charon, Piednoir, Moga et Lefèvre, Mme Imbert, M. Laménie, Mmes Lherbier, A.M. Bertrand et de Cidrac et MM. Mandelli, Segouin, Genest, Revet et Darnaud, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 1

Remplacer cet alinéa par cinq alinéas ainsi rédigés :

L'article 266 *quinquies* C du code des douanes est ainsi modifié :

1° La troisième phrase du 4° du 5 est ainsi modifiée :

a) Les mots : « , consommée sur le site, de l'électricité produite par les producteurs d'électricité pour lesquels » sont remplacés par les mots : « de l'électricité produite et consommée sur le site lorsque » ;

b) Sont ajoutés les mots : « , y compris lorsque l'électricité est produite et consommée par un ou plusieurs producteurs d'électricité liés entre eux au sein d'une personne morale mentionnée à l'article L. 315-2 du code de l'énergie » ;

2° Le C du 8 est complété par un e ainsi rédigé :

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Antoine Lefèvre.

M. Antoine Lefèvre. L'électricité solaire est l'un des atouts de notre territoire pour réussir la transition énergétique. L'une des tendances de fond de la production solaire est la volonté grandissante des citoyens comme des entreprises de pouvoir autoconsommer leur propre production. Cette solution, vertueuse, permet une contribution en nature au verdissement du mix et à la moindre consommation d'électricité issue du réseau.

Dans ce cadre, l'autoconsommation individuelle fait l'objet d'une non-application de la contribution au service public de l'électricité et des taxes locales de manière encadrée, au titre de l'article 266 *quinquies* C du code des douanes.

Le présent amendement a pour objet d'étendre l'exonération sur la taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité lorsque l'autoconsommation est réalisée en tiers-investissement ou par un ou plusieurs producteurs d'électricité liés entre eux au sein d'une personne morale.

Considérant la contribution en nature aux objectifs de transition énergétique et les bénéfices du partage des électrons solaires entre plusieurs consommateurs, permettant ainsi un

meilleur taux d'autoconsommation par le foisonnement des usages, il y a lieu d'étendre l'application de l'exonération à l'ensemble des opérations d'autoconsommation collective telles que prévues par le code de l'énergie.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° I-656 rectifié *bis* est présenté par MM. Adnot et Savary.

L'amendement n° I-704 rectifié *bis* est présenté par MM. Chevrollier, Daubresse, Mandelli, Brisson, Meurant et Vogel, Mme M. Mercier, MM. Piednoir, Lefèvre et Revet, Mme Deromedi, MM. Le Gleut et Duplomb, Mme Lassarade et MM. Genest et Darnaud.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

I. - Au début

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – La troisième phrase du 4° du 5 de l'article 266 *quinquies* C du code des douanes est ainsi modifiée :

1° Après les mots : « consommée sur le site », sont insérés les mots : « par le producteur ou par un unique consommateur directement raccordé au producteur » ;

2° Le nombre : « 1 000 » est remplacé par le nombre : « 5 000 ».

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

L'amendement n° I-656 rectifié *bis* n'est pas soutenu.

La parole est à M. Didier Mandelli, pour présenter l'amendement n° I-704 rectifié *bis*.

M. Didier Mandelli. Dans le prolongement des amendements précédents, l'objet de celui-ci est double : favoriser le recours au tiers-investissement dans la filière photovoltaïque et accompagner la transition énergétique dans le secteur industriel.

Il s'agit d'étendre le niveau d'exonération de CSPE pour y inclure les installations d'une capacité de production inférieure à cinq mégawatts et non plus uniquement de un mégawatt.

Cette mesure permettrait d'encourager le développement des installations d'autoconsommation au sein des sites industriels équipés d'une cogénération tout en réalisant des économies budgétaires significatives.

Le présent amendement vise à inclure les situations d'autoconsommation opérées *via* une opération de tiers-investissement dans les cas ouvrant droit à une exonération de CSPE.

Mme la présidente. L'amendement n° I-413 rectifié *bis*, présenté par MM. Jomier, Raynal, Kanner, Éblé, Botrel et Carcenac, Mme Espagnac, MM. Féraud, Jeansannetas, P. Joly, Lalande et Lurel, Mmes Taillé-Polian, Blondin et Bonnefoy, MM. Cabanel, Courteau, Duran, Fichet, Montaugé et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

I. Au début

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le 4° du 5 de l'article 266 *quinquies* C du code des douanes est complété par une phrase ainsi rédigée : « Elle s'applique également à l'électricité produite et consommée par un ou plusieurs producteurs réunis au sein d'une personne morale au sens de l'article L. 315-2 du code de l'énergie. »

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Bernard Jomier.

M. Bernard Jomier. Cet amendement se situe dans la droite ligne des amendements qui viennent d'être présentés. Il s'agit toujours de favoriser le développement de l'autoconsommation d'énergie solaire. Dans certains cas, comme celui des locataires d'habitats collectifs, notamment sociaux, la production d'énergie partagée *via* le réseau public de distribution d'électricité entre plusieurs consommateurs réunis au sein d'une personne morale est la seule manière de produire et de consommer l'électricité solaire du bâtiment.

Dès lors, en étendant la non-application de la CSPE à ces situations, nous adresserions un signal fort au secteur de l'autoconsommation solaire. Cela permettrait le développement de telles installations là où les freins sont aujourd'hui trop importants.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. L'amendement n° I-412 rectifié *bis* semble déjà satisfait par le droit existant, mais le Gouvernement ne partage peut-être pas cet avis.

En effet, aux termes de l'article 266 *quinquies* C du code des douanes, l'exonération de CSPE « s'applique également à la part, consommée sur le site, de l'électricité produite par les producteurs d'électricité pour lesquels la puissance de production installée sur le site est inférieure à 1 000 kilowatts. » La commission demande donc le retrait de cet amendement.

J'avoue que sur les amendements suivants n° I-237 rectifié *bis*, I-704 rectifié *bis* et I-413 rectifié *bis*, qui visent diverses exonérations concernant l'autoconsommation, la commission ne dispose pas d'une analyse complète. Elle souhaite par conséquent connaître la position du Gouvernement. Faut-il étendre cette exonération pour permettre à des propriétaires de logements de mettre à disposition des outils de production électrique pour les locataires ? C'est l'objet de l'amendement n° I-237 rectifié *bis*. Faut-il étendre l'exonération de contribution au service public de l'électricité ? C'est l'objet de l'amendement n° I-704 rectifié *bis*.

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

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. En ce qui concerne l'amendement n° I-412 rectifié *bis*, l'objectif de couvrir le tiers-investisseur est déjà satisfait par les dispositifs existants. Mais ce n'est pas tout à fait ce que vise l'amendement. Aux termes de ce dernier, le consommateur et le producteur ne sont pas les mêmes. Or tout le régime en question est fondé sur l'idée que le consommateur est le

même que le producteur. Le fait de déroger à ce principe serait contraire aux règles de l'Union européenne. Pour cette raison, le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

Quant aux amendements n^{os} I-237 rectifié *bis*, I-704 rectifié *bis* et I-413 rectifié *bis*, le Gouvernement y est également défavorable. Il n'est pas possible d'avoir un dispositif d'autoconsommation collectif. Au final, il n'y a qu'un seul producteur quand bien même il y aurait plusieurs consommateurs. On a donc bien une rupture entre lien entre consommateurs et autoconsommation. Tout cela est contraire au schéma prévu par l'Union européenne.

S'agissant plus particulièrement de l'amendement n^o I-237 rectifié *bis*, la mesure proposée étendrait un dispositif qui bénéficie à l'électricité produite à partir tant d'énergies fossiles que d'énergie solaire, ce qui ne nous semble pas répondre à l'objectif d'une meilleure transition vers l'énergie solaire ou les énergies renouvelables. Cette proposition est également incompatible avec le droit européen régissant les taxes pour les motifs que j'ai soulignés tout à l'heure.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. La commission est également défavorable aux amendements n^{os} I-237 rectifié *bis*, I-704 rectifié *bis* et I-413 rectifié *bis*.

Mme la présidente. La parole est à M. Bernard Jomier, pour explication de vote sur l'amendement n^o I-412 rectifié *bis*.

M. Bernard Jomier. M. le rapporteur général a sollicité le retrait de cet amendement. Or j'aurais aimé obtenir une précision du Gouvernement. Comme l'a souligné Mme la secrétaire d'État, aux termes de l'actuel dispositif, il doit s'agir d'une seule et même personne. Ici, nous sommes dans un dispositif de tierce personne. Aujourd'hui, pour contourner cette incompatibilité, il est possible de passer par la location de toiture. Le Gouvernement est bien conscient qu'il s'agit d'une usine à gaz pour développer le solaire, ce qui est anachronique ! (*Sourires.*)

M. Roland Courteau. Bien vu !

M. Bernard Jomier. En resterons-nous là ou simplifierons-nous le dispositif, sans violer bien sûr les règles européennes ? Si vous m'assurez, madame la secrétaire d'État, que vos services travaillent à cette simplification, je veux bien retirer mon amendement. Car l'intervention d'un tiers n'est pas impossible juridiquement à l'heure actuelle. J'en veux pour preuve les locations de toiture. C'est juste très complexe à mettre en œuvre. Il convient selon moi de simplifier cette complexité.

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État.

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Compte tenu de la complexité du sujet, je reviendrai ultérieurement vers vous, monsieur le sénateur. Le Gouvernement est perplexe : il prend en compte vos propos sur la simplification et sait qu'il existe un problème de conformité au droit européen par rapport à la consommation collective. Je ne voudrais pas vous faire une promesse qui ne serait pas tenue.

Mme la présidente. Monsieur Jomier, l'amendement n^o I-412 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Bernard Jomier. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Gremillet, pour explication de vote.

M. Daniel Gremillet. Je suis très réservé sur ces amendements. En France, nous avons un système de péréquation, et nous risquons de le faire voler en éclats si nous adhérons à l'excès à ce schéma d'autoconsommation.

Or la péréquation nous a permis de bénéficier, sur l'ensemble du territoire, d'un des tarifs d'électricité les plus compétitifs à l'échelon communautaire.

L'autoconsommation mettrait un terme à cette solidarité. Pourtant, lorsque la production solaire sera insuffisante, la charge de la construction et de l'alimentation pèsera toujours sur ceux qui ne sont pas dans cette logique d'autoconsommation.

Je suis contre ces amendements à titre personnel. L'idée est très généreuse, mais elle pose un vrai problème au regard du modèle de distribution français.

Mme la présidente. La parole est à M. Roland Courteau, pour explication de vote.

M. Roland Courteau. L'autoconsommation est appelée à se développer, du côté des particuliers comme des entreprises, et c'est un plus pour le verdissement et le rééquilibrage de notre bouquet énergétique. Certaines dispositions contribuent déjà à son développement, et l'amendement de M. Jomier permet d'accélérer ce mouvement.

Toutefois, on ne pourra pas se passer de l'utilisation du réseau électrique à certaines périodes de l'année. Celui-ci doit donc être entretenu, et c'est le TURPE, le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité, qui en assure le financement. Si l'autoconsommation se développe fortement – nous n'en sommes pas encore là ! –, les recettes du TURPE pourraient en effet se réduire et mettre à mal notre excellent modèle de péréquation.

Il sera donc nécessaire de procéder à une réforme de la structure même du TURPE, en augmentant la part « puissance », qui ne pèse aujourd'hui que 20 % dans ce dernier, et en réduisant la part « quantité d'énergie transportée », qui s'élève actuellement à 80 %.

L'autoconsommation contribuera en effet à réduire la quantité d'énergie transportée. Nous devons en tenir compte si nous voulons continuer, demain, à disposer d'un système électrique équilibré et d'une réelle solidarité entre les consommateurs *via* la péréquation, à entretenir le réseau et à éviter certains effets d'aubaine.

Ces perspectives peuvent paraître lointaines, mais elles ne le sont peut-être pas autant qu'on le croit.

Quoi qu'il en soit, je voterai bien évidemment l'amendement n^o I-412 rectifié *bis*.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour explication de vote.

M. Jean-Claude Requier. Je veux aussi revenir sur l'autoconsommation et les « intermittents » de la consommation, ces personnes qui consomment globalement moins, mais essentiellement lors des périodes de pointe, lorsque l'électricité est la plus chère. Il faut pouvoir payer les frais de structure et d'entretien du réseau pour ces petits consommateurs, un peu comme les syndicats d'eau doivent alimenter l'été, en période de sécheresse, les usagers qui disposent de sources.

M. Daniel Gremillet. Exactement !

M. Jean-Claude Requier. Le principe est bon, mais nous devons faire attention à ne pas casser le système de péréquation et le maillage du réseau électrique français, qui constitue un modèle pour beaucoup de pays.

Mme la présidente. La parole est à Mme Angèle Prévaille, pour explication de vote.

Mme Angèle Prévaille. Notre réseau d'électricité, très sophistiqué et relié à ceux des autres pays européens, n'est absolument pas menacé. Il fait déjà face à de fortes fluctuations et il est très bien géré.

Dans un futur proche, la consommation d'électricité va fortement augmenter. Le mix énergétique, c'est aussi le mix de production d'électricité. L'autoconsommation sera nécessaire, car nous devons faire face à des bouleversements climatiques qui pourront provoquer l'isolement de certains territoires.

Notre responsabilité est donc de permettre à tout un chacun d'être autonome et de pouvoir produire son électricité pour recharger un portable, avoir de la lumière et se connecter au monde.

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Mouiller, pour explication de vote.

M. Philippe Mouiller. Je souscris globalement aux interventions de mes collègues, tant sur la nécessité de faire avancer le débat sur l'autoconsommation et la CSPE que sur les enjeux que représentent le TURPE et la péréquation.

Des discussions sont en cours sur les évolutions du TURPE entre zones urbaines et zones rurales, entre celles qui comprennent un grand nombre de clients au kilomètre linéaire et celles qui, inversement, ont de grands besoins d'investissement.

Ces deux sujets sont importants et il me semble prématuré de modifier les dispositions relatives à la CSPE dans le présent texte.

Je voterai contre cet amendement, même s'il est nécessaire de mettre rapidement sur la table la question qu'il soulève, afin d'assurer un équilibre général du financement des réseaux sur notre territoire.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-412 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-237 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-704 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-413 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° I-1059, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« f. Le tarif de la taxe applicable à l'électricité consommée pour les besoins directs de la manutention portuaire par les entreprises dont la consommation totale

d'électricité est égale ou supérieure à deux cent vingt-deux wattheures par euro de valeur ajoutée est fixé à 0,5 € par mégawattheure. »

La parole est à Mme la secrétaire d'État.

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Le présent amendement a pour objet, dans un contexte de hausse de la fiscalité du GNR qui affectera les entreprises de manutention portuaire, de fixer un tarif réduit de taxation de l'électricité – la taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité, ou TICFE – au bénéfice de ces entreprises. Il s'agit de préserver la compétitivité de nos ports, qui est déjà écornée lorsqu'on la compare avec celle d'Amsterdam et d'Anvers.

De plus, comme vous le savez, mesdames, messieurs les sénateurs, les énergies de substitution au GNR sont limitées.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Cet amendement démontre une nouvelle fois que les dispositions relatives au GNR ont été mal calibrées.

L'examen du projet de loi de finances à l'Assemblée nationale avait déjà révélé que les mesures sur le GNR touchaient des secteurs très variés et nuisaient à la compétitivité des entreprises françaises.

Avec le présent amendement, on essaye de compenser un peu le surcoût pour les ports de la nouvelle fiscalité sur le GNR en leur offrant une petite baisse de la taxe finale sur la consommation d'électricité. Il n'y a pas vraiment de rapport avec la choucroute, mais c'est une manière de reconnaître le problème... Je parie qu'avant la fin de l'examen du projet de budget, le Gouvernement déposera un amendement similaire pour les mines...

On aurait sans doute mieux fait d'écouter le Sénat, soit en prenant une mesure générale pour les PME, soit en différant l'effet d'un dispositif qui n'a manifestement pas été calibré et qui va faire beaucoup de dégâts.

La commission s'en remet à la sagesse du Sénat sur cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-1059.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 19 *ter*, modifié.

(L'article 19 ter est adopté.)

Article 19 quater (nouveau) (priorité)

- ① I. – L'article 39 *decies* A du code général des impôts est ainsi modifié :
- ② 1° Le premier alinéa est ainsi modifié :
- ③ a) Au début, sont ajoutées les mentions : « I. – 1. » ;
- ④ b) Les mots : « et qu'elles acquièrent à compter du 1^{er} janvier 2016 et jusqu'au 31 décembre 2019 » sont supprimés ;
- ⑤ c) Après le mot : « exclusivement », la fin est ainsi rédigée : « une ou plusieurs des énergies suivantes : » ;
- ⑥ 2° Après le même premier alinéa, sont insérés sept alinéas ainsi rédigés :

- 7 « a) Le gaz naturel et le biométhane carburant ;
- 8 « b) Le carburant ED95 composé d'un minimum de 90,0 % d'alcool éthylique d'origine agricole ;
- 9 « c) L'énergie électrique ;
- 10 « d) L'hydrogène.
- 11 « 2. La déduction s'applique aux biens acquis neufs à compter du 1^{er} janvier 2016 et jusqu'au 31 décembre 2021 pour ceux utilisant les énergies mentionnées aux *a* et *b* du 1 du présent I, et à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2021 pour ceux utilisant les énergies mentionnées aux *c* et *d* du même 1.
- 12 « Pour les véhicules mentionnés audit 1 dont le poids autorisé en charge est inférieur ou égal à 16 tonnes, acquis neufs à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2021, la déduction est portée à 60 % de la valeur d'origine du bien.
- 13 « 3. Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition peuvent déduire de leur résultat imposable une somme égale à 20 % de la valeur d'origine des biens, hors frais financiers, affectés à leur activité et qu'elles acquièrent neufs à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2021, lorsqu'ils relèvent des catégories de véhicules dont le poids total autorisé en charge est égal ou supérieur à 2,6 tonnes et inférieur à 3,5 tonnes et qui utilisent exclusivement une ou plusieurs des énergies mentionnées aux *a*, *b*, *c* et *d* du 1 du présent I. » ;
- 14 3° Au début du deuxième alinéa, est ajoutée la mention : « II. – » ;
- 15 4° Le troisième alinéa est ainsi modifié :
- 16 *a)* Au début, est ajoutée la mention : « III. – » ;
- 17 *b)* La première phrase est ainsi modifiée :
- 18 – la référence : « premier alinéa du présent article » est remplacée par la référence : « I » ;
- 19 – les mots : « , conclu à compter du 1^{er} janvier 2016 et jusqu'au 31 décembre 2019, » sont supprimés ;
- 20 – après le taux : « 40 % », sont insérés les mots : « , ou 60 % s'il s'agit d'un bien mentionné au second alinéa du 2 du I du présent article, » ;
- 21 *c)* Après la même première phrase, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Ces contrats sont ceux conclus à compter du 1^{er} janvier 2016 et jusqu'au 31 décembre 2021 pour les biens utilisant les énergies mentionnées aux *a* et *b* du 1 du I et à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2021 pour les biens utilisant les énergies mentionnées aux *c* et *d* du même 1 et pour les véhicules mentionnés au second alinéa du 2 du I. » ;
- 22 *d)* Après le mot : « au », la fin de la deuxième phrase est ainsi rédigée : « II. » ;
- 23 5° Après le mot : « au », la fin du dernier alinéa est ainsi rédigée : « I. »
- 24 II. – Le *b* du 1° du I s'applique aux véhicules acquis à compter du 11 octobre 2018.
- 25 III. – Le II s'applique aux véhicules acquis à compter du 1^{er} janvier 2019.

Mme la présidente. Je suis saisie de six amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° I-1031 rectifié, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 3

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

b) Les mots : « déduire de leur résultat imposable une somme égale à 40 % de » sont remplacés par les mots : « pratiquer une déduction assise sur » ;

c) Après le mot : « biens », sont insérés les mots : « acquis neufs » ;

II. – Alinéa 4

Remplacer la référence :

b)

par la référence :

d)

III. – Après l'alinéa 4

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« *e)* Les mots : « égal à 3,5 » sont remplacés par les mots : « égal à 2,6 » ; ».

IV. – Alinéa 5

Remplacer la référence :

c)

par la référence :

f)

V. – Alinéas 11 à 13

Rédiger ainsi ces alinéas :

« 2. Pour les véhicules mentionnés au 1 du présent I dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes, acquis à compter du 1^{er} janvier 2016 et jusqu'au 31 décembre 2021 pour ceux utilisant les énergies mentionnées aux *a* et *b* du 1 du présent I, et à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2021 pour ceux utilisant les énergies mentionnées aux *c* et *d* du même 1, la déduction est de 40 %.

« Par dérogation au premier alinéa, pour les véhicules mentionnés au 1 du présent I dont le poids autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes et inférieur ou égal à 16 tonnes, acquis à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2021, la déduction est de 60 %.

« Pour les véhicules mentionnés au 1 du présent I dont le poids autorisé en charge est supérieur ou égal à 2,6 tonnes et inférieur à 3,5 tonnes, acquis à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2021, la déduction est de 20 % . ».

VI. – Alinéa 20

Après les mots :

du I

insérer les mots :

, ou 20 % s'il s'agit d'un bien mentionné au troisième alinéa du 2 du I

VII. – Alinéa 21

Après les références :

c et *d*

rédigier ainsi la fin de cet alinéa :

du 1 du I et pour les véhicules mentionnés aux deuxième et troisième alinéas du 2 du I.

VIII. – Alinéa 24

Remplacer la référence :

b

par la référence :

c

IX. – Alinéa 25

Supprimer cet alinéa.

La parole est à Mme la secrétaire d'État.

Mme Agnès Pannier-Runacher, *secrétaire d'État*. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

Mme la présidente. L'amendement n° I-100, présenté par M. Chaize, n'est pas soutenu.

Les trois amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° I-197 rectifié est présenté par Mme N. Delattre, MM. Menonville, Artano, A. Bertrand, Collin, Corbisez, Gabouty et Guérini, Mmes Guillotin et Laborde et M. Roux.

L'amendement n° I-248 rectifié est présenté par MM. Détraigne, Marseille, Henno, Laugier, Le Nay, Moga et Kern, Mme Billon, M. Luche, Mmes Goy-Chavent, Férat, C. Fournier, Morin-Desailly et Doineau et M. L. Hervé.

L'amendement n° I-300 rectifié est présenté par M. Cuypers, Mme Primas, M. Bizet, Mmes Chain-Larché et Thomas, M. Pointereau, Mme Lavarde, MM. Calvet et Cardoux, Mme Bories, MM. Schmitz, Buffet et Savary, Mme Puissat, M. Brisson, Mmes M. Mercier et L. Darcos, MM. Lefèvre et Meurant, Mmes Gruny et Dumas, M. Poniatowski, Mme Morhet-Richaud, MM. Revet, de Nicolăy, Mayet, Vogel, Pierre et Magras, Mmes Lherbier et A. M. Bertrand, M. B. Fournier, Mme Canayer, MM. Reichardt et Saury, Mme Delmont-Koropoulis, MM. Longuet, Priou et Gilles et Mmes Chauvin et Deromedi.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

I. – Après l'alinéa 10

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« *e*) Le carburant B100 composé de 100 % d'esters méthyliques d'acide gras.

« Les modalités de contrôle permettant de garantir une utilisation exclusive du carburant B100 sont déterminées par les administrations compétentes.

II. – Alinéa 11

Remplacer les références :

a et *b*

par les références :

a, *b* et *e*

III. – Alinéa 13

Remplacer les références :

a, *b*, *c* et *d*

par les références :

a, *b*, *c*, *d* et *e*

IV. – Alinéa 21

Remplacer les références :

a et *b*

par les références :

a, *b* et *e*

V. – Pour compenser la perte de recettes résultant des I à IV, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à Mme Nathalie Delattre, pour présenter l'amendement n° I-197 rectifié.

Mme Nathalie Delattre. Cet amendement vise à étendre l'application du dispositif de suramortissement aux véhicules qui utilisent exclusivement du carburant B100.

Même si vous qualifiez ce dernier de carburant de première génération, madame la secrétaire d'État, il restitue 3,7 fois plus d'énergie qu'il n'en nécessite pour être produit, présente un bilan énergétique positif et permet de réduire de 60 % les émissions de gaz à effet de serre en comparaison du gazole et jusqu'à 80 % les émissions de particules fines et ultrafines à la combustion.

L'adoption de cet amendement permettrait ainsi d'atteindre les objectifs européens de 10 % d'énergies renouvelables en 2020.

Enfin, dans le respect des principes de lisibilité, de transparence et de cohérence, le dispositif proposé permettrait d'instaurer une égalité de traitement entre les filières essence et gazole. En effet, le carburant ED95, composé de 90 % d'alcool éthylique d'origine agricole, est déjà éligible au mécanisme en cause.

En outre, afin de garantir une utilisation exclusive du B100, cet amendement a pour objet d'instaurer des modalités de contrôle qui seront déterminées par les administrations compétentes.

À titre d'exemple, les systèmes de contrôle suivants pourront être mis en place, et ce d'autant plus facilement que le B100 est uniquement autorisé pour un usage en flotte captive : l'obligation de recourir à des systèmes de « badging » pour s'assurer du suivi du parallèle entre distances parcourues et volumes de B100 consommés et de produire un rapport annuel par véhicule des consommations de B100 et des distances parcourues, mais aussi la possibilité de contrôles sur véhicules de la présence exclusive de B100 dans les réservoirs.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Le Nay, pour présenter l'amendement n° I-248 rectifié.

M. Jacques Le Nay. Par cet amendement, il est proposé d'étendre l'application du dispositif de suramortissement aux véhicules qui utilisent exclusivement du B100.

Cet amendement est cohérent avec la stratégie du Gouvernement, le développement du B100 participant pleinement à la transition énergétique.

En outre, afin de garantir une utilisation exclusive de ce carburant, il tend à instaurer des modalités de contrôle à déterminer par les administrations compétentes.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Cuypers, pour présenter l'amendement n° I-300 rectifié.

M. Pierre Cuypers. Voilà un amendement de bon sens, d'équilibre et d'égalité. Le B100 n'utilise que des produits renouvelables issus de la biomasse, sans aucun carburant fossile.

Mme la présidente. L'amendement n° I-513 rectifié, présenté par MM. Cadic et Kern, Mmes Guidez et Billon et M. Le Nay, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 12

Remplacer le nombre :

16

par le nombre :

19

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Olivier Cadic.

M. Olivier Cadic. Le présent article vise à étendre le champ et le périmètre temporel du dispositif de suramortissement existant pour le transport au profit d'une politique globalisée d'accélération et de verdissement des flottes françaises.

Il renforce l'incitation pour les petits poids lourds qui entrent en zones urbaines et réalisent des kilométrages plus faibles, ce qui rend plus compliqué l'amortissement de véhicules propres plus chers.

L'extension jusqu'aux 19 tonnes permet de favoriser la mutualisation des transports et de garantir des gains environnementaux plus importants pour les véhicules desservant les centres-villes. Enfin, le développement des véhicules roulant au gaz naturel pour véhicule est très dynamique pour ce qui concerne les véhicules de plus de 3,5 tonnes.

C'est pourquoi il faut concentrer les efforts sur l'ensemble des moyens de transport pour tous les véhicules à deux essieux. L'élargissement de l'application du suramortissement jusqu'aux 19 tonnes permet justement de simplifier la disposition en englobant l'ensemble des véhicules à deux essieux.

Une politique cohérente doit prendre en compte le nombre d'essieux, et pas seulement la capacité de transport. Instaurer un seuil à 19 tonnes aurait pour conséquence de créer un dispositif à la fois simple et efficace.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. La commission est favorable à l'amendement rédactionnel n° I-1031 rectifié.

Elle émet également un avis favorable sur les amendements identiques n° I-197 rectifié, I-248 rectifié et I-300 rectifié.

En revanche, elle n'a pas pu chiffrer le coût de l'amendement n° I-513 rectifié et s'en remet donc à la sagesse du Sénat.

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

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Nous ne soutiendrons pas les amendements identiques n° I-197 rectifié, I-248 rectifié et I-300 rectifié, portant sur l'adjonction du carburant B100. En effet, nous ne savons pas comment organiser les contrôles pour s'assurer que les véhicules s'alimenteront exclusivement en B100, sachant que les motorisations permettent de remplacer ce carburant par du diesel. Il sera donc très facile de frauder ce dispositif.

Vous voulez vous appuyer sur l'administration pour définir les modalités du contrôle, mesdames, messieurs les sénateurs, mais je ne vois pas comment on pourra passer derrière les camions pour s'assurer qu'ils ont utilisé le bon carburant.

Sinon, je vous rejoins sur le fait que le B100 constitue une énergie respectueuse de l'environnement.

Quant à l'amendement n° I-513 rectifié, qui vise à faire passer de 16 tonnes à 19 tonnes la limite pour l'application du dispositif, je signale que les camions de plus de 16 tonnes disposent d'un mécanisme de suramortissement, à hauteur de 40 %. Cette catégorie de véhicules nous semble donc déjà correctement couverte. Le Gouvernement émet en conséquence un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-1031 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, les amendements identiques n° I-197 rectifié, I-248 rectifié, I-300 rectifié et l'amendement n° I-513 rectifié n'ont plus d'objet.

L'amendement n° I-889 rectifié, présenté par MM. Bargeton, Patient, Rambaud, Amiel et Buis, Mme Cartron, MM. Cazeau, de Belenet, Dennemont, Gattolin, Hassani, Haut, Karam, Lévrier, Marchand, Mohamed Soilihi, Navarro et Patriat, Mme Rauscent, M. Richard, Mme Schillinger, MM. Théophile, Yung et les membres du groupe La République En Marche, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - Après l'article 39 *decies* A du code général des impôts, il est inséré un article 39 *decies* ... ainsi rédigé :

« Art. 39 *decies*... – Les exploitants de taxis soumis à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition peuvent déduire de leur résultat imposable une somme égale à 30 % de la valeur d'origine des biens, hors frais financiers, affectés à leur activité de taxi et qu'ils acquièrent à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2022, lorsqu'ils relèvent de véhicules dont la motorisation repose exclusivement sur l'électricité ou l'hydrogène.

« La déduction est répartie linéairement sur la durée normale d'utilisation des biens. En cas de cession du bien avant le terme de cette période, elle n'est acquise à

l'entreprise qu'à hauteur des montants déjà déduits du résultat à la date de la cession, qui sont calculés *pro rata temporis*. »

La parole est à M. Julien Bargeton.

M. Julien Bargeton. Cet amendement vise à créer un régime de suramortissement en faveur des exploitants de taxis qui décident de passer à l'hydrogène ou à l'électrique.

Nous avons fixé le taux à 30 % sur quatre ans, en cohérence avec la trajectoire arrêtée jusqu'au 31 décembre 2022. Ce taux pourra être modifié, mais, au regard de l'importance de la flotte de taxis, du rôle de ces derniers dans les agglomérations et les villes moyennes, il nous semble pertinent d'inciter les exploitants de taxis à accélérer la transition écologique.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Nous nous interrogeons sur le caractère constitutionnel de cet amendement, qui étendrait aux seuls taxis le suramortissement existant pour les véhicules de 3,5 tonnes à 16 tonnes.

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

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Les exploitants de taxis qui souhaitent acquérir des véhicules électriques bénéficient déjà d'une aide financière accordée par l'État, le bonus écologique.

Créer un suramortissement pour les véhicules légers fonctionnant à l'électricité reviendrait à attribuer un double avantage pour une même incitation.

Je rejoins également M. le rapporteur général sur le caractère constitutionnel de ce dispositif, en particulier s'agissant de l'exclusion des exploitants de véhicules de transport avec chauffeur, ou VTC, dont le métier est tout de même relativement assimilable à celui des chauffeurs de taxi. On voit l'intérêt de les exclure pour contenir le coût de la mesure, mais il devient difficile alors de ne pas considérer cet avantage comme sélectif et de nature à rompre l'égalité devant l'impôt.

En conséquence, l'avis du Gouvernement est défavorable.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-889 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 19 *quater*, modifié.

(L'article 19 quater est adopté.)

Article additionnel après l'article 7 (priorité)

Mme la présidente. L'amendement n° I-890, présenté par MM. Bargeton, Patient, Rambaud, Amiel et Buis, Mme Cartron, MM. Cazeau, de Belenet, Dennemont, Gattolin, Hassani, Haut, Karam, Lévrier, Marchand, Mohamed Soilihi, Navarro et Patriat, Mme Rauscent, M. Richard, Mme Schillinger, MM. Théophile, Yung et les membres du groupe La République En Marche, est ainsi libellé :

Après l'article 7

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après l'article 39 *decies* B du code général des impôts, il est inséré un article 39 *decies* ... ainsi rédigé :

« Art. 39 *decies*... – Les exploitants des véhicules assurant la collecte d'ordures soumis à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition peuvent déduire de leur résultat imposable une somme égale à 15 % de la valeur d'origine des biens, hors frais financiers, affectés à leur activité et qu'ils acquièrent à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2022, lorsqu'ils relèvent de véhicules dont la motorisation repose exclusivement sur l'électricité ou l'hydrogène.

« La déduction est répartie linéairement sur la durée normale d'utilisation des biens. En cas de cession du bien avant le terme de cette période, elle n'est acquise à l'entreprise qu'à hauteur des montants déjà déduits du résultat à la date de la cession, qui sont calculés *pro rata temporis*. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Julien Bargeton.

M. Julien Bargeton. Dans le prolongement de l'amendement précédent, il s'agit cette fois d'aider les exploitants de bennes à ordures à changer de motorisation.

On a évoqué la difficulté à faire émerger des filières pour certains types de véhicules, notamment les véhicules de grande dimension. Mais, en l'occurrence, il existe une filière de production de bennes à ordures électriques.

Nous proposons un système de suramortissement fixé à 15 % sur quatre ans. Ces bennes participent significativement à la pollution, même si mille d'entre elles environ sont renouvelées chaque année. Un tel dispositif permettrait d'accélérer leur conversion vers des véhicules moins polluants.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Cet amendement suscite les mêmes interrogations que le précédent. *Quid* des bennes à verre ou à papier ? Si j'étais exploitant d'un parc de bennes à verre et que je ne pouvais pas bénéficier de ce dispositif, je serais tenté de déposer une question prioritaire de constitutionnalité, ou QPC...

En conséquence, l'avis de la commission est défavorable.

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

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Les véhicules qui assurent la collecte des ordures bénéficient déjà du suramortissement de 20 % à 60 % prévu pour l'acquisition de poids lourds et de véhicules utilitaires légers peu polluants. Ce dispositif nous semble plus favorable que le taux de 15 % que vous proposez, monsieur le sénateur.

En conséquence, le Gouvernement sollicite le retrait de cet amendement.

M. Julien Bargeton. Dans ces conditions, je le retire !

Mme la présidente. L'amendement n° I-890 est retiré.

Article 33
(priorité)

① Le tableau du deuxième alinéa du *a* du III de l'article 1011 *bis* du code général des impôts est ainsi rédigé :

②

Taux d'émission de dioxyde de carbone (en grammes par kilomètre)	Tarif de la taxe (en euros)
Taux ≤ 116	0
117	35
118	40
119	45
120	50
121	55
122	60
123	65
124	70
125	75
126	80
127	85
128	90
129	113
130	140
131	173
132	210
133	253
134	300
135	353
136	410
137	473
138	540
139	613
140	690
141	773
142	860
143	953
144	1 050
145	1 101
146	1 153
147	1 260
148	1 373

149	1 490
150	1 613
151	1 740
152	1 873
153	2 010
154	2 153
155	2 300
156	2 453
157	2 610
158	2 773
159	2 940
160	3 113
161	3 290
162	3 473
163	3 660
164	3 756
165	3 853
166	4 050
167	4 253
168	4 460
169	4 673
170	4 890
171	5 113
172	5 340
173	5 573
174	5 810
175	6 053
176	6 300
177	6 553
178	6 810
179	7 073
180	7 340
181	7 613
182	7 890
183	8 173
184	8 460
185	8 753

186	9 050
187	9 353
188	9 660
189	9 973
190	10 290
191 ≤ Taux	10 500

Mme la présidente. L'amendement n° I-1058, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 1

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

L'article 1011 *bis* du code général des impôts est ainsi rédigé :

1° Le tableau du deuxième alinéa du *a* du III est ainsi rédigé :

II. – Compléter cet article par deux alinéas ainsi rédigés :

2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Le Gouvernement transmet chaque année, avant le 1^{er} juillet, un rapport au Parlement examinant les incidences de la taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules prévue au présent article et des aides à l'acquisition de véhicules propres ou au retrait de véhicules polluants financées par les contributions du compte d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres » prévu à l'article 56 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012 sur la structure des ventes de voitures particulières sur le territoire français et la moyenne des émissions de dioxyde de carbone des véhicules neufs vendus en France. »

La parole est à Mme la secrétaire d'État.

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Le présent amendement prévoit la transmission d'un rapport annuel au Parlement ayant pour objet d'évaluer les incidences du mécanisme de bonus-malus, dont les flux financiers sont retracés dans le compte d'affectation spéciale « Aide à l'acquisition de véhicules propres », sur la structure des ventes de voitures particulières sur le territoire français et la moyenne des émissions de dioxyde de carbone des véhicules neufs vendus en France. Il s'agit d'améliorer l'information et le contrôle du Parlement dans le contexte des évolutions successives du barème du malus automobile et du renforcement par le Gouvernement de la prime à la conversion pour les ménages modestes, de même que pour les gros rouleurs.

Les données ainsi présentées permettront tout à la fois de fonder et d'éclairer les modifications à venir du malus automobile et des aides à la conversion.

L'objet de ce dispositif est donc de nous aider, collectivement, à mieux piloter les dispositions qui ont été récemment mises en place pour accompagner la transition écologique et énergétique s'agissant des motorisations des véhicules.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Nous n'aimons pas les rapports, surtout lorsqu'ils sont inutiles. Il suffit de bien renseigner le « jaune budgétaire », et nous pourrions faire de la vraie écologie.

Avis très défavorable !

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Primas, pour explication de vote.

Mme Sophie Primas. Ce rapport nous semble en effet superfétatoire par rapport aux documents budgétaires.

On comprend bien l'objectif du Gouvernement. Il a fait des annonces, notamment sur le doublement de la prime à la conversion, mais il doit trouver l'argent quelque part... Or il manque de données budgétaires et ne sait pas très bien comment redéfinir les critères du bonus et du malus. Il propose donc un petit rapport pour essayer d'y voir plus clair, mais tout cela est assez confus, une fois de plus...

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° I-1058.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 33.

(L'article 33 est adopté.)

Article 8 (priorité)

- ① I. – Le chapitre I^{er} du titre X du code des douanes est ainsi modifié :
- ② 1° L'article 266 *sexies* est ainsi modifié :
- ③ a) Le 1 du I est ainsi rédigé :
- ④ « 1. a) Toute personne réceptionnant des déchets, dangereux ou non dangereux, et exploitant une installation soumise à autorisation, en application du titre I^{er} du livre V du code de l'environnement, au titre d'une rubrique de la nomenclature des installations classées relative au stockage ou au traitement thermique de ces déchets ;
- ⑤ « b) Toute personne qui transfère ou fait transférer des déchets vers un autre État en application du règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets ; »
- ⑥ b) Le II est ainsi modifié :
- ⑦ – au début du 1 *bis*, sont ajoutés les mots : « Aux réceptions de déchets et » ;
- ⑧ – le 1 *ter* est ainsi rédigé :
- ⑨ « 1 *ter*. Aux réceptions de matériaux d'isolation ou de construction contenant de l'amiante ; »

- ⑩ – les 1 *sexies* et 1 *septies* sont ainsi rédigés :
- ⑪ « 1 *sexies*. Aux réceptions de déchets non dangereux par les installations de co-incinération ;
- ⑫ « 1 *septies*. Aux réceptions, aux fins de la production de chaleur ou d'électricité, de déchets non dangereux préparés, dans une installation autorisée prévue à cet effet, sous forme de combustibles solides de récupération, associés ou non à un autre combustible ; »
- ⑬ – après le 1 *septies*, sont ajoutés des 1 *octies* à 1 *quindecies* ainsi rédigés :
- ⑭ « 1 *octies*. Aux réceptions de résidus issus du traitement de déchets dont la réception a relevé du champ de la taxe lorsque l'une des deux conditions suivantes est remplie :
- ⑮ « a) Ces résidus constituent des déchets dangereux et les déchets dont ils sont issus ont fait l'objet d'un traitement thermique ;
- ⑯ « b) Ces résidus constituent des déchets non dangereux qu'il n'est pas possible techniquement de valoriser. Un décret précise les éléments caractérisant cette impossibilité technique ;
- ⑰ « 1 *nonies*. Aux réceptions de déchets relevant du champ d'application de l'une des taxes intérieures de consommation prévues respectivement aux articles 265, 266 *quater*, 266 *quinquies* et 266 *quinquies* B ;
- ⑱ « 1 *decies*. Aux réceptions, autres que celles relevant du 1 *nonies*, d'hydrocarbures faisant l'objet d'un traitement thermique sans faire l'objet d'une combustion en vue de leur valorisation ;
- ⑲ « 1 *undecies*. Aux réceptions de déchets qui ne se décomposent pas, ne brûlent pas et ne produisent aucune autre réaction physique ou chimique, ne sont pas biodégradables et ne détériorent pas d'autres matières avec lesquelles ils entrent en contact, d'une manière susceptible d'entraîner une pollution de l'environnement ou de nuire à la santé humaine ;
- ⑳ « 1 *duodecies*. Aux réceptions de déchets dont la valorisation matière est interdite ou dont l'élimination est prescrite. La liste des déchets concernés est précisée par arrêté conjoint des ministres chargés du budget et de l'environnement ;
- ㉑ « 1 *terdecies*. Aux réceptions de déchets en provenance d'un dépôt non autorisé de déchets abandonnés dont les producteurs ne peuvent être identifiés et que la collectivité territoriale chargée de la collecte et du traitement des déchets des ménages n'a pas la capacité technique de prendre en charge. L'impossibilité d'identifier les producteurs et l'incapacité technique de prise en charge des déchets sont constatées, dans des conditions précisées par décret, par arrêté préfectoral, pour une durée ne pouvant excéder trois mois, le cas échéant, renouvelable une fois ;
- ㉒ « 1 *quaterdecies*. Aux installations exclusivement utilisées pour les déchets que l'exploitant produit ;
- ㉓ « 1 *quindecies* (*nouveau*). Aux réceptions de déchets en provenance d'une installation de stockage où ces déchets ont été préalablement réceptionnés et qui :
- ㉔ « a) Soit n'est plus exploitée depuis le 1^{er} janvier 1999 ;
- ㉕ « b) Soit a fait l'objet d'une autorisation pour le stockage de déchets, mais n'est plus exploitée à la date de transfert des déchets ; »
- ㉖ c) Le III est abrogé ;
- ㉗ d) Il est ajouté un IV ainsi rédigé :
- ㉘ « IV. – Le II s'applique aux réceptions réalisées dans les seules installations autorisées en application du titre I^{er} du livre V du code de l'environnement, dans le respect des prescriptions de cette autorisation relatives aux catégories de déchets et aux traitements associés, à l'origine géographique des déchets, à la période d'exploitation de l'installation ou à ses limites de capacités, annuelles ou totales.
- ㉙ « Le même II s'applique également à l'exception du 1 *quaterdecies*, dans les mêmes conditions, aux transferts de déchets hors de France en vue de leur réception par une installation régie, dans l'État dans laquelle elle se situe, par une réglementation d'effet équivalent à cette autorisation. » ;
- ㉚ 2° L'article 266 *nonies* est ainsi modifié :
- ㉛ a) Le a du A du 1 est ainsi modifié :
- ㉜ – le tableau du deuxième alinéa est ainsi rédigé :

33								
Désignation des installations de stockage de déchets non dangereux concernées	Unité de perception	Quotité (en euros)						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	À partir de 2025
A. - Installations non autorisées	tonne	151	152	164	168	171	173	175
B. - Installations autorisées réalisant une valorisation énergétique de plus de 75 % du biogaz capté	tonne	24	25	37	45	52	59	65

C. - Installations autorisées qui sont exploitées selon la méthode du bioréacteur et réalisent une valorisation énergétique du biogaz capté	tonne	34	35	47	53	58	61	65
D. - Installations autorisées relevant à la fois des B et C	tonne	17	18	30	40	51	58	65
E. - Autres installations autorisées	tonne	41	42	54	58	61	63	65

34 – les troisième à dernier alinéas sont supprimés ;

35 b) Le tableau du deuxième alinéa du b du même A est remplacé par le tableau suivant :

36								
Désignation des installations de traitement thermique de déchets non dangereux concernées	Unité de perception	Quotité (en euros)						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	À partir de 2025
Installations non autorisées	tonne	125	125	130	132	133	134	135
A. - Installations autorisées dont le système de management de l'énergie a été certifié conforme à la norme internationale ISO 50001 par un organisme accrédité	tonne	12	12	17	18	20	22	25
B. - Installations autorisées dont les valeurs d'émission de NOx sont inférieures à 80 mg/Nm3	tonne	12	12	17	18	20	22	25
C. - Installations autorisées réalisant une valorisation énergétique élevée dont le rendement énergétique est supérieur ou égal à 0,65	tonne	9	9	14	14	14	14	15
D. - Installations relevant à la fois des A et B	tonne	9	9	14	14	17	20	25
E. - Installations relevant à la fois des A et C	tonne	6	6	11	12	13	14	15
F. - Installations relevant à la fois des B et C	tonne	5	5	10	11	12	14	15
G. - Installations relevant à la fois des A, B et C	tonne	3	3	8	11	12	14	15
G bis. - Installations autorisées dont le rendement énergétique est supérieur ou égal à 0,70 et réalisant une valorisation énergétique des résidus à haut pouvoir calorifique qui sont issus des opérations de tri performantes	tonne	-	-	4	5,5	6	7	7,5

H. - Autres installations autorisées	tonne	15	15	20	22	23	24	25
--------------------------------------	-------	----	----	----	----	----	----	----

- 37) c) Après le même *b*, il est inséré un *b bis* ainsi rédigé :
- 38) « *b bis*) Les autorisations mentionnées dans chacune des lignes des tableaux des *a* et *b* s'entendent de celles prévues au titre I^{er} du livre V du code de l'environnement pour la catégorie de traitement des déchets mentionnée par cette ligne, ou, en cas de transfert hors de France, de réglementations d'effet équivalent à ces autorisations.
- 39) « Relèvent du tarif applicable aux réceptions dans une installation non autorisée les réceptions effectuées dans une installation autorisée en méconnaissance des prescriptions de l'autorisation mentionnées au premier alinéa du IV de l'article 266 *sexies*.
- 40) « Les transferts réalisés vers une installation hors de France en méconnaissance des règles équivalentes relèvent de ce même tarif ; »
- 41) *d*) Le *d* du A du 1 est ainsi rédigé :
- 42) « *d*) Le tarif réduit mentionné au A du tableau du deuxième alinéa du *b* s'applique aux tonnages de déchets réceptionnés à compter de la date d'obtention de la certification ISO 50001 ; »
- 43) *e*) Le second alinéa du *e* du même A est ainsi rédigé :
- 44) « Les installations mentionnées au C du tableau du *b* sont celles qui sont équipées, dès leur construction, des équipements de captage du biogaz et de réinjection des lixiviats. Le tarif prévu au même C s'applique aux tonnages de déchets susceptibles de produire du biogaz, mentionnés en tant que tels sur le registre prévu à l'article 35 de la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 précitée, et réceptionnés, dans les conditions de l'autorisation d'exploitation du bioréacteur et de valorisation du biogaz, dans un casier ou une subdivision de casier, dont la durée d'utilisation est inférieure à deux ans à compter de la date de début d'exploitation de ce casier ou de cette subdivision de casier ; »
- 45) *f*) Après le *g* dudit A, sont ajoutés des *g bis* et *h* ainsi rédigés :
- 46) « *g bis*) (*nouveau*) Le tarif mentionné au G *bis* du tableau du deuxième alinéa du *b* s'applique aux tonnages des déchets à haut pouvoir calorifique identifiés comme des résidus des opérations de tri performantes.
- 47) « Aux fins de l'application du tarif réduit, l'apporteur établit, au plus tard à la date de facturation, une attestation en double exemplaire certifiant que les déchets répondent aux conditions prévues au premier alinéa du présent *g bis*. Un exemplaire est remis à la personne qui réceptionne les déchets. Lorsqu'il est constaté que ces conditions ne sont pas remplies, l'apporteur est redevable du complément d'impôt.
- 48) « Une opération de tri s'entend d'une opération de séparation, au sein de déchets ayant fait l'objet d'une collecte séparée, entre les déchets pouvant faire l'objet d'une valorisation matière et les résidus. L'opération de tri performante s'entend de celle dont l'opérateur démontre qu'elle répond aux conditions suivantes :
- 49) « – les proportions de déchets identifiés comme des résidus sont inférieures ou égales à des seuils fixés, selon la nature et les caractéristiques des déchets, par arrêté conjoint des ministres chargés du budget et de l'environnement ;
- 50) « – le pouvoir calorifique inférieur des résidus est supérieur ou égal à un seuil fixé par le même arrêté ;
- 51) « – les proportions de résidus restant contenus dans les quantités de déchets sélectionnés en vue d'une valorisation matière sont inférieures ou égales à des seuils fixés, selon la nature et les caractéristiques de ces résidus et de ces déchets sélectionnés, par ledit arrêté ;
- 52) « *h*) Sur les territoires des collectivités d'outre-mer relevant de l'article 73 de la Constitution sont appliqués les réfections, déterminées à partir du tarif applicable en métropole, ou tarifs suivants :

53				
Collectivités concernées	Installations de traitement de déchets non dangereux concernées	2019	2020	À partir de 2021
Guadeloupe, La Réunion et Martinique	Toutes	-25 %		
Guyane	Installations de stockage accessibles par voie terrestre	10 € par tonne		-60 %
	Installations de stockage non accessibles par voie terrestre	3 € par tonne		
	Installations de traitement thermique	-60 %		
Mayotte	Installations de stockage	0 € par tonne	10 € par tonne	
	Installations de traitement thermique	-60 %		

- 54) « Sont exonérées les réceptions des déchets utilisés pour produire de l'électricité distribuée par le réseau dans ces territoires lorsqu'elles sont réalisées dans les conditions prévues au IV de l'article 266 *sexies*. » ;
- 55) *g*) Le 1 *bis* est ainsi modifié :

- 56 – après le mot : « compter », la fin du deuxième alinéa est ainsi rédigée : « du 1^{er} janvier 2026 aux tarifs prévus aux tableaux des *a* et *b* du A du 1. » ;
- 57 – les *a* et *b* sont abrogés ;
- 58 *b)* Au 2, les mots : « deux premières catégories de personnes mentionnées au » sont remplacés par les mots : « personnes mentionnées au *a* du » ;
- 59 *i)* Les 4 à 5 sont abrogés.
- 60 II. – Le D du I de l'article 52 de la loi n° 2016-1918 du 29 décembre 2016 de finances rectificative pour 2016 est abrogé.

Mme la présidente. La parole est à M. Claude Kern, sur l'article.

M. Claude Kern. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, depuis plusieurs années maintenant, et quel que soit le gouvernement, on a l'habitude de voir des taxes créées sous couvert de transition écologique, dont les recettes sont le plus souvent détournées vers le budget général.

Je ne remets en cause ni le principe ni l'objet de la taxe générale sur les activités polluantes, la TGAP. Je rappelle qu'il s'agissait initialement d'affecter les recettes de cette taxe à l'ADEME, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, pour contribuer au développement de l'économie circulaire, et j'avais, dans cette optique, déposé un amendement, mais il est malheureusement tombé sous le coup de l'article 40 de la Constitution.

Lors d'un rendez-vous à Matignon, nous avons évoqué plusieurs difficultés, notamment celles des collectivités qui font figure de bons élèves, c'est-à-dire celles qui ont répondu aux objectifs du Grenelle de l'environnement et de la transition écologique. Soumises à un régime de redevances incitatives, ces collectivités ne bénéficient pas des différentes compensations sur la TVA ou sur les frais de gestion.

La seule solution proposée par le Gouvernement était de passer par l'ADEME. Toutefois, si l'on n'alimente pas les fonds de cette agence, celle-ci ne pourra pas soutenir ces collectivités.

Aujourd'hui, avec la TGAP telle qu'elle est prévue, les bons élèves se font matraquer, alors que le Gouvernement prévoyait un système gagnant-gagnant, ou au moins à l'équilibre pour les collectivités.

Mme la présidente. Madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, dans quelques instants, il sera minuit. Je vous propose de prolonger notre séance jusqu'à deux heures du matin environ, afin d'aller plus avant dans l'examen de ce texte.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

L'amendement n° I-34 rectifié *bis*, présenté par Mme L. Darcos, MM. Milon, Longuet et Karoutchi, Mmes Berthet, A.M. Bertrand et Bonfanti-Dossat, MM. J. M. Boyer, Courtial et Daubresse, Mmes Delmont-Koropoulis et Deromedi, M. B. Fournier, Mme Garriaud-Maylam, MM. Gilles et Gersperrin, Mme Gruny, M. Hugonet, Mmes Imbert et Lamure, MM. D. Laurent et Lefèvre, Mmes M. Mercier, Micouleau et Morhet-Richaud, MM. Morisset, Pierre, Priou, Rapin, Schmitz et Sido, Mme Thomas et MM. Vogel et Darnaud, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Laure Darcos.

Mme Laure Darcos. L'article 8 vise à renforcer et à rationaliser la composante « déchets » de la TGAP, afin d'inciter les apporteurs de déchets, publics et privés, à privilégier les opérations de recyclage par rapport aux opérations de stockage ou d'incinération.

À cet effet, il renforce la trajectoire d'augmentation des tarifs de la taxe entre 2021 et 2025, de telle sorte que le coût du recyclage soit inférieur à celui des autres modalités de traitement des déchets, et il supprime progressivement les tarifs réduits relatifs à certaines modalités de stockage ou d'incinération incompatibles avec cet objectif.

Or l'augmentation des tarifs de la TGAP aura nécessairement un impact sur les services publics locaux de gestion des déchets et présente l'inconvénient d'être supportée *in fine* par les apporteurs de déchets, en particulier les collectivités territoriales et les ménages, qui ne représentent qu'un peu plus de 10 % du total des déchets produits. Elle est en outre particulièrement injuste et précipitée, car la moitié des déchets aujourd'hui éliminés est composée de produits non recyclables, ce qui relève de la responsabilité des metteurs sur le marché, et non des collectivités et des contribuables.

Nous proposons par conséquent la suppression de cet article.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. J'ai entendu les propos de Laure Darcos : une part des déchets n'est en effet pas recyclable.

Nous en avons tenu compte. J'ai d'ailleurs reçu un certain nombre d'intervenants, qui ont très justement souligné le fait qu'environ 30 % des déchets n'étaient pas recyclables.

Or la hausse de la TGAP, et c'est ce qui est contestable, s'applique à l'ensemble des déchets, sans prendre en considération la part des déchets non recyclables. C'est la raison pour laquelle la commission des finances proposera un amendement visant à mettre en place une franchise de 30 %, auquel je vous demanderai de vous rallier, mes chers collègues, car il nous paraît préférable à cet amendement de suppression.

Nous aurons également l'occasion de discuter de la mesure prétendument destinée à compenser la hausse de la TGAP, c'est-à-dire la baisse de la TVA au taux de 5,5 %. Là encore, cette proposition n'est pas équilibrée, car elle se traduira au final par une hausse pour les collectivités. L'amendement de la commission sur ce sujet est beaucoup plus équilibré.

Pour des raisons de coût et parce que je vais présenter un amendement prévoyant une franchise de 30 %, je demande le retrait de l'amendement n° I-34 rectifié *bis* ; à défaut, l'avis de la commission sera défavorable.

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

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Cet amendement, s'il était adopté, remettrait en cause l'un des axes majeurs de la politique environnementale du Gouvernement qui vise à faire respecter par la France ses engagements internationaux. Le Gouvernement a d'ailleurs annoncé des ambitions fortes, très en amont du projet de loi de finances, lorsqu'il a dévoilé sa feuille de route pour l'économie circulaire.

De notre point de vue, la nouvelle trajectoire de la TGAP déchets et la suppression de ces nombreux tarifs réduits sont indispensables pour inverser la hiérarchie des coûts entre les solutions de traitement des déchets. Elle permet aussi, par un signal prix clair, que les flux de déchets soient dirigés de manière prédominante vers le recyclage, plutôt que vers le stockage ou l'incinération.

Pour ces raisons, l'avis du Gouvernement est défavorable.

Mme la présidente. Madame Darcos, l'amendement n° I-34 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Laure Darcos. Je tiens à remercier le rapporteur général, que je vais suivre avec beaucoup de confiance, d'avoir pris en compte, dans un amendement que nous allons examiner prochainement, les problèmes de déséquilibre entre recyclage et non-recyclage.

Je retire donc mon amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° I-34 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° I-508 rectifié, présenté par M. Cadic, Mme Billon et MM. Kern et Le Nay, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 9

Rédiger ainsi cet alinéa :

« 1 *ter*. Aux réceptions de déchets de matériaux de construction contenant de l'amiante et aux déchets d'équipement de protection individuelle et de moyens de protection collective pollués par des fibres d'amiante ; »

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Olivier Cadic.

M. Olivier Cadic. Le projet de loi de finances pour 2019 désigne « les matériaux d'isolation ou de construction contenant de l'amiante ». Il est proposé de reprendre la terminologie « déchets de matériaux de construction contenant de l'amiante », laquelle est employée dans l'arrêté du 15 février 2016 relatif aux installations de stockage de déchets non dangereux. Une harmonisation des terminologies permettrait d'assurer une interprétation exacte du champ d'application de la dérogation de TGAP.

De plus, le présent projet de loi ne prend pas en compte dans le champ de la dérogation les déchets d'équipement de protection individuelle et de moyens de protection collective pollués par des fibres d'amiante. Or ces derniers sont produits en grande quantité sur les chantiers de rénovation et doivent être éliminés en installation de stockage de déchets dangereux.

Le présent amendement vise donc à étendre la dérogation de TGAP à ces déchets pour lesquels il n'existe pas de filière de recyclage.

Mme la présidente. Le sous-amendement n° I-1064, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Amendement n° I-508 rectifié, alinéa 3

Après le mot :

construction

insérer les mots :

et d'isolation

La parole est à Mme la secrétaire d'État.

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Ce sous-amendement rédactionnel vise à préciser l'amendement présenté par Olivier Cadic. Il est suggéré d'ajouter, après le mot « construction », les mots « et d'isolation ».

Nous approuvons donc la disposition prévue à l'amendement n° I-508 rectifié, mais proposons de l'élargir très légèrement, afin de compléter l'approche proposée.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix le sous-amendement n° I-1064.

(Le sous-amendement est adopté.)

Mme la présidente. Le Gouvernement lève-t-il le gage, madame la secrétaire d'État ? *(Mme la secrétaire d'État opine.)*

Il s'agit donc de l'amendement n° I-508 rectifié *bis*, modifié.

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° I-306 rectifié *bis*, présenté par M. Gremillet, Mme Primas, MM. Magras, Pierre, Morisset et Vaspart, Mmes Bruguière, Chain-Larché, Thomas, Estrosi Sassone et Morhet-Richaud, MM. Mayet, de Legge, Pellevat, Revet et Bonne, Mme Deromedi, MM. Mouiller, Milon, Bonhomme et Chatillon, Mme Procaccia, MM. Savary, Bascher, Lefèvre et Dallier, Mmes Imbert et Delmont-Koropoulos, MM. Cuypers, Cardoux et D. Laurent, Mme M. Mercier, M. Daubresse, Mme Gruny, MM. Sido, Vogel, Kennel, Longuet, Bizet et Pointereau, Mme Noël, MM. Laménie, Poniatowski, Genest, J.M. Boyer, Duplomb, Priou et de Nicolaj, Mmes de Cidrac et Chauvin, MM. Chaize et Mandelli et Mme Lamure, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 12

Remplacer les mots :

de chaleur ou d'électricité

par les mots :

d'énergie

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Daniel Gremillet.

M. Daniel Gremillet. Aujourd'hui, seules les installations de production de chaleur ou d'électricité à partir de déchets non dangereux préparés sous forme de combustibles solides de récupération sont dispensées de TGAP.

Or, à partir de combustibles solides de récupération, il est possible de produire, à l'aide d'un procédé de pyrogazéification de la chaleur, de l'électricité, mais aussi du gaz de synthèse.

Cet amendement tend donc à élargir le champ des vecteurs énergétiques visés par l'exonération en l'ouvrant au gaz de synthèse.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. L'article 8 prévoit déjà une exonération de TICPE pour la production de chaleur ou d'électricité. La commission n'a pas d'opposition de principe à ce qu'elle soit étendue globalement à la production d'énergie, y compris en incluant la production de gaz de synthèse, sous réserve d'une vérification technique. Elle souhaite donc connaître la position du Gouvernement. Son avis est cependant plutôt favorable.

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

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Il nous semble que la rédaction actuelle de l'article 8 permet de couvrir les gaz de synthèse.

La rédaction proposée nous paraît très indéterminée et plutôt moins protectrice en termes de droit par rapport à l'objectif que nous poursuivons.

L'avis du Gouvernement est donc défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. L'amendement est donc satisfait par le droit existant.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Gremillet, pour explication de vote.

M. Daniel Gremillet. Me confirmez-vous, madame la secrétaire d'État, que les gaz de synthèse obtenus grâce à ce nouveau procédé sont couverts par l'exonération la TGAP ?

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Oui !

M. Daniel Gremillet. Je retire par conséquent mon amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° I-306 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° I-45 rectifié, présenté par Mme Morin-Desailly, MM. Daubresse et Brisson, Mme Dindar, MM. Henno et Canevet, Mmes Vullien et Bruguière, M. Charon, Mmes de la Provôté et Billon, MM. Le Nay, Bonhomme, del Picchia et de Nicolaÿ, Mmes Noël et Joissains, MM. Luche, Danesi, Revet, Médevielle et Cigolotti, Mme N. Goulet, M. Schmitz, Mme Perrot, MM. Cuypers, L. Hervé et D. Laurent, Mme Keller et M. Mizzon, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 14

Remplacer les mots :

de déchets dont la réception a relevé du champ de la taxe

par les mots :

ou du tri de déchets

II. – Alinéa 16, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

sous forme de matière

III. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à Mme Nathalie Goulet.

Mme Nathalie Goulet. Cet amendement, dont la première signataire est Catherine Morin-Desailly, est très important. En effet, la réforme de la TGAP va à l'encontre d'une politique fiscale incitative et efficace en matière de promotion de l'économie circulaire.

Il convient de passer d'une simple logique d'élimination à une logique de valorisation énergétique. Or il n'existe, pour l'heure, aucun mécanisme permettant aux unités de valorisation énergétique atteignant les critères d'efficacité énergétique européens de s'affranchir de la TGAP, alors que ces unités opèrent un tri efficace, les déchets restants ne pouvant pas, dans tous les cas, être valorisés.

Par conséquent, la TGAP place le signal fiscal au mauvais endroit et ne permet pas de diminuer la part des déchets non recyclables. Le présent amendement prévoit donc de supprimer cette charge pour les unités en question, qui contribuent largement à l'effort de recyclage et de valorisation des déchets.

J'ajoute que la société française Tree Waste vient de remporter un prix des Nations unies, délivré par la division dirigée par l'ancien ministre Philippe Douste-Blazy, car elle est parvenue, en triant les déchets, à les valoriser au maximum sans incinération, et donc sans pollution supplémentaire. Je pense que c'est ce type d'entreprise totalement innovante et d'économie circulaire qu'il faut défendre, et des dispositifs fiscaux avantageux permettraient de les valoriser.

On ferait là d'une pierre deux coups en soutenant, d'une part, l'économie circulaire et, d'autre part, une politique de valorisation du maximum de déchets sans incinération. On le sait en effet très bien, les incinérateurs produisent également de la pollution.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Il me semble que l'article 8 prévoit déjà la possibilité d'exempter les résidus, certes sous certaines conditions ; il ne faut pas, notamment, qu'ils soient valorisables.

Pour ce qui est des résidus valorisables, je préférerais un abattement à une exemption totale. C'est d'ailleurs ce que prévoira un amendement qui sera présenté par Jean-François Longeot, sur lequel l'avis de la commission sera favorable.

Je demande donc le retrait du présent amendement.

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

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Le seul tarif réduit de TGAP afférente aux déchets, maintenu par l'article 19 du projet de loi de finances, s'applique justement aux unités de valorisation énergétique. Il y a donc bien un mécanisme qui valorise ces unités par rapport à d'autres dispositifs.

La mesure proposée rendrait la valorisation énergétique moins onéreuse que le recyclage. Il nous semble qu'il faut avoir un ordre de préférence : d'abord le recyclage, qui constitue la meilleure pratique, et ensuite les unités de valorisation énergétique.

Pour cette raison, l'avis du Gouvernement est défavorable.

Mme la présidente. La parole est à Mme Nathalie Goulet, pour explication de vote.

Mme Nathalie Goulet. Le rapporteur général a indiqué que Jean-François Longeot allait présenter un amendement qui pourrait éventuellement donner satisfaction. J'en prends acte.

Je veux simplement rappeler que le rôle de la valorisation énergétique des déchets dans l'économie circulaire a fait l'objet d'un rapport de la Commission européenne, appelant à la poursuite des objectifs du plan d'action de l'Union européenne pour l'économie circulaire adopté en 2015.

Cette revalorisation énergétique peut contribuer à décarboner des secteurs clés, comme le chauffage, le refroidissement ou les transports, comme nous l'avons déjà évoqué cet après-midi.

Eu égard aux propos de Mme la secrétaire d'État relatifs à un crescendo en la matière, je retire mon amendement au profit de celui de Jean-François Longeot, que nous voterons.

Mme la présidente. L'amendement n° I-45 rectifié est retiré.

La parole est à M. le rapporteur général.

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Nous avons parlé précédemment de la trajectoire de la TICPE. Nous abordons désormais, avec les dix-neuf amendements que nous allons examiner, la TGAP déchets, qui concerne aussi bien le stockage que l'incinération, et ce à partir de 2021.

L'article 8 prévoit également des exemptions pour les déchets qui ne peuvent pas faire l'objet d'une valorisation ; nous venons ainsi de parler de certains résidus et des dépôts de déchets abandonnés. Il prévoit aussi une suppression progressive des tarifs réduits de la TGAP déchets, sauf pour certaines installations qui réalisent une valorisation énergétique élevée.

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte a fixé des objectifs ambitieux, notamment en termes de pourcentage de déchets à valoriser. Nous sommes assez loin du taux de 55 % de valorisation des déchets, qui devrait théoriquement être atteint à partir de 2020, puisque le taux actuel est environ de 39 %. La trajectoire est donc clairement insuffisante.

On peut par conséquent comprendre l'objectif qui sous-tend l'article 8. Mais il faut aussi considérer les choses en termes de rendement.

La mesure proposée est d'un rendement très élevé, puisqu'elle représente, en cumulé, 1 milliard d'euros de recettes supplémentaires pour l'État d'ici à 2025.

Je rappelle que les recettes de TGAP s'élevaient à 450 millions d'euros en 2017 et devraient donc atteindre 800 millions d'euros en 2025.

Nous avons débattu précédemment de la TICPE. Il serait plus acceptable, ou moins contestable, que ce surcroît de recettes bénéficie, par exemple, à l'ADEME. Or il est affecté au budget général, au budget de l'État.

Par ailleurs – nous en revenons, là encore, à notre précédent débat –, il n'y a guère de mesures compensatoires nouvelles.

Qui supportera cette hausse ? Ce seront évidemment les collectivités locales, et donc les contribuables, qui devront payer 850 millions d'euros cumulés, jusqu'en 2025. Nous avons déjà évoqué l'augmentation supportée par le consommateur à propos de la TICPE sur les entreprises. En l'occurrence, cette augmentation concernera les collectivités, et donc les contribuables.

Est prévue, certes, une baisse du taux de TVA afférente, qui va passer à 5,5 %, mais cette diminution ne compensera pas le surcroît de fiscalité sur la TGAP. Nous verrons qu'elle n'en compensera qu'à peu près la moitié.

Il faut considérer la part de déchets qui ne sont pas valorisables, et que l'on peut estimer à peu près à un tiers. Pour ces déchets, il n'existe aucune alternative : on ne peut ni les recycler ni les trier, et l'incinération n'est pas forcément possible.

Or cette part de déchets non valorisables subit néanmoins de plein fouet la hausse de la TGAP. Il n'y a aucune alternative possible dans le dispositif proposé par le Gouvernement ; c'est là que le bât blesse.

C'est la raison pour laquelle, mes chers collègues, je vous proposerai un amendement visant à instituer une franchise, un pourcentage de TGAP, sur un volume par habitant, qu'il reviendrait au Gouvernement de déterminer par décret, en fonction de la part des déchets non valorisables. Cette franchise s'appliquerait à compter de 2021, date à laquelle la taxe devra être revue à la hausse.

Les nombreux amendements qui ont été déposés concernent des exonérations, des suppressions, de nouveaux tarifs de la TGAP, ou renvoient à des périmètres d'exemption... Tout cela est assez technique. Nous avons de beaux tableaux chiffrés, mais nous ne sommes pas capables, dans le délai qui nous a été imparti, de mesurer l'impact précis de ces mesures sur les collectivités et les habitants. Il peut être extrêmement dangereux de modifier des tableaux sans faire de simulations...

Mes chers collègues, plutôt que de modifier à l'aveugle les tarifs de TGAP, je vous propose de vous rallier à l'amendement n° I-133 de la commission des finances que je présenterai ultérieurement, lequel tend à modérer la hausse de la TGAP pour tenir compte de ce pourcentage de déchets non valorisables, que l'on estime au tiers de la totalité des déchets.

Je demande par conséquent, madame la présidente, pour le bon déroulement de nos travaux, la priorité de vote de cet amendement n° I-133.

J'espère avoir fait une synthèse satisfaisante de ce sujet complexe, qui a donné lieu à des amendements nombreux et parfois contradictoires. La balance n'est pas équilibrée : d'un côté, une forte augmentation de la fiscalité TGAP – plus de 800 millions d'euros –, de l'autre, une baisse de la TVA qui n'est pas à due concurrence. Au final, les recettes de l'État seront en hausse, de même que la fiscalité pesant sur les collectivités locales.

Mme la présidente. Je suis donc saisie, par la commission, d'une demande de priorité de vote de l'amendement n° I-133.

Conformément à l'article 44, alinéa 6, du règlement du Sénat, la priorité est de droit quand elle est demandée par la commission saisie au fond, sauf opposition du Gouvernement.

Quel est l'avis du Gouvernement sur cette demande de priorité formulée par la commission ?

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Favorable.

Mme la présidente. La priorité est ordonnée.

Je suis saisie de dix-neuf amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les cinq premiers sont identiques.

L'amendement n° I-50 rectifié est présenté par MM. Kern et Henno, Mmes Vermeillet et Vullien, M. Canevet, Mmes Perrot et N. Goulet, MM. de Nicolaÿ, Bonhomme, Moga, Janssens, Guerriau, Kennel, Détraigne et Laménie, Mme Joissains, M. D. Laurent, Mme Férat, MM. Chasseing, B. Fournier et Malhuret et Mmes de la Provôté et Billon.

L'amendement n° I-112 rectifié *bis* est présenté par M. Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat, Lassarade et Lanfranchi Dorgal, M. Lefèvre, Mme Deromedi, M. Courtial, Mmes A. M. Bertrand, Lherbier et Garriaud-Maylam, M. Charon, Mme Chain-Larché, M. Revet, Mmes Thomas et Malet, MM. Calvet, Panunzi, Priou, Piednoir, Sido, Pierre et Saury et Mme de Cidrac.

L'amendement n° I-232 rectifié *ter* est présenté par MM. Delcros et Cazabonne, Mmes Létard et Doineau et M. L. Hervé.

L'amendement n° I-639 est présenté par Mme Lienemann, MM. Gontard, Bocquet, Savoldelli et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° I-990 est présenté par MM. Léonhardt, Arnell, Artano, A. Bertrand, Collin, Gabouty et Guérini, Mme Laborde et MM. Requier, Roux et Vall.

Ces cinq amendements sont ainsi libellés :

I. – Après l'alinéa 22

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 1 ... Aux réceptions de déchets ménagers et assimilés collectés au titre du service public de gestion des déchets défini aux articles L. 2224-13 et L. 2224-14 du code général des collectivités territoriales, dans une limite annuelle correspondant à 120 kilogrammes de déchets par habitant collectés ;

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Claude Kern, pour présenter l'amendement n° I-50 rectifié.

M. Claude Kern. J'ai bien compris le sens de votre intervention, monsieur le rapporteur général. Je vais tout de même présenter mes amendements, mais je me rallierai au vôtre, comme – je le pense – la majorité de mes collègues.

Sur les 568 kilogrammes de déchets produits en moyenne par un Français chaque année, 184 kilogrammes ne disposent d'aucune filière de recyclage. Ils se retrouvent donc dans les installations de stockage et de traitement thermique, ce qui entraîne un coût supplémentaire.

Cet amendement vise à accorder aux collectivités une franchise correspondant à cette part de déchets résiduels inévitables.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marta de Cidrac, pour présenter l'amendement n° I-112 rectifié *bis*.

Mme Marta de Cidrac. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Bernard Delcros, pour présenter l'amendement n° I-232 rectifié *ter*.

M. Bernard Delcros. Je ne reviendrai pas sur la mesure, qui a été largement exposée, mais je souhaite rappeler quelques principes.

Madame la secrétaire d'État, nous faisons bien entendu nôtres les objectifs du Gouvernement en matière d'environnement et de gestion des déchets, objectifs d'ailleurs partagés par les gouvernements précédents. Je rappelle qu'une taxe incitative peut être une réponse et conduire à changer les comportements, mais pour être comprise, elle doit être juste.

La première condition pour ce faire, c'est qu'il y ait une solution alternative. On retrouve avec la question de la TGAP un sujet que nous avons évoqué à plusieurs reprises au cours de l'examen de ce projet de loi de finances : comme l'a rappelé le rapporteur général, pour environ un tiers des déchets, il n'existe pas de filière de recyclage.

Taxer des déchets *via* une taxe dite « incitative » pour le recyclage lorsqu'il n'existe pas de filières de recyclage, c'est contre-performant et cela n'aide pas à faire de la pédagogie auprès de nos concitoyens.

Je me rallierai à l'amendement présenté par le rapporteur général, au nom de la commission des finances.

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Bocquet, pour présenter l'amendement n° I-639.

M. Éric Bocquet. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour présenter l'amendement n° I-990.

M. Jean-Claude Requier. Cet amendement est également défendu.

Mme la présidente. Les cinq amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° I-51 rectifié est présenté par MM. Kern et Henno, Mmes Vermeillet et Vullien, M. Canevet, Mmes Perrot et N. Goulet, MM. de Nicolaÿ, Bonhomme, Moga, Janssens, Guerriau, Kennel, Détraigne et Laménie, Mme Joissains, M. D. Laurent, Mme Férat, MM. B. Fournier et Malhuret et Mmes de la Provôté et Billon.

L'amendement n° I-113 rectifié *bis* est présenté par M. Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat, Lassarade et Lanfranchi Dorgal, M. Lefèvre, Mme Deromedi, M. Courtial, Mmes A. M. Bertrand, Lherbier et Garriaud-Maylam, M. Charon,

Mme Chain-Larché, M. Revet, Mmes Thomas et Malet, MM. Calvet, Panunzi, Priou, Piednoir, Sido, Pierre et Saury et Mmes L. Darcos et de Cidrac.

L'amendement n° I-233 rectifié *ter* est présenté par MM. Delcros et Cazabonne, Mmes Létard et Doineau et M. L. Hervé.

L'amendement n° I-640 est présenté par Mme Lienemann, MM. Gontard, Bocquet, Savoldelli et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° I-991 est présenté par MM. Léonhardt, Arnell, Artano, A. Bertrand, Collin et Gabouty, Mme Laborde et MM. Requier, Roux et Vall.

Ces cinq amendements sont ainsi libellés :

I. – Après l'alinéa 22

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 1 ... Aux réceptions de déchets ménagers et assimilés collectés au titre du service public de gestion des déchets défini aux articles L. 2224-13 et L. 2224-14 du code général des collectivités territoriales, dans les collectivités territoriales ayant recours aux installations de tri, recyclage et valorisation dont la liste est définie par un arrêté conjoint des ministres chargés du budget et de l'environnement et dans une limite fixée tous les deux ans par décret en kilogrammes de déchets collectés par habitant en fonction de l'accessibilité des filières de recyclage et de la part de déchets collectés non valorisable ;

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Claude Kern, pour présenter l'amendement n° I-51 rectifié.

M. Claude Kern. Les collectivités n'ont de prise ni sur la conception des produits qui n'ont aucune filière de recyclage, ni sur leur mise sur le marché, ni sur leur consommation. Il semble donc injuste de les taxer pour l'élimination de ces déchets pour lesquels il n'existe aucune alternative.

Mme la présidente. La parole est à Mme Laure Darcos, pour présenter l'amendement n° I-113 rectifié *bis*.

Mme Laure Darcos. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Bernard Delcros, pour présenter l'amendement n° I-233 rectifié *ter*.

M. Bernard Delcros. Défendu !

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Bocquet, pour présenter l'amendement n° I-640.

M. Éric Bocquet. Cet amendement est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Arnell, pour présenter l'amendement n° I-991.

M. Guillaume Arnell. Il est également défendu.

Mme la présidente. Les quatre amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° I-53 rectifié *bis* est présenté par MM. Kern et Henno, Mmes Vermeillet et Vullien, M. Canevet, Mmes Perrot et N. Goulet, MM. de Nicolaÿ, Bonhomme, Moga, Janssens, Guerriau, Kennel, Détraigne et Laménie, Mme Joissains, M. D. Laurent, Mmes Férat et Loiser, MM. Chasseing, B. Fournier et Rapin, Mmes de la Provôté et Billon et M. Segouin.

L'amendement n° I-115 rectifié *ter* est présenté par M. Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat, Lassarade et Lanfranchi Dorgal, MM. Lefèvre et Courtial, Mmes A.M. Bertrand et Lherbier, M. Charon, Mme Chain-Larché, M. Revet, Mmes Thomas et Malet, MM. Calvet, Panunzi, Priou, Piednoir, Sido, Perrin, Pierre et Saury et Mmes L. Darcos et de Cidrac.

L'amendement n° I-642 est présenté par Mme Lienemann, MM. Gontard, Bocquet, Savoldelli et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° I-992 est présenté par MM. Léonhardt, Arnell, Artano, A. Bertrand, Castelli, Collin et Guérini, Mme Laborde et MM. Menonville, Mézard, Requier, Roux et Vall.

Ces quatre amendements sont ainsi libellés :

I. – Après l'alinéa 22

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 1 ... Aux réceptions de déchets ménagers et assimilés par des installations de valorisation énergétique au sens du R1 de l'annexe II de la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives ;

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Claude Kern, pour présenter l'amendement n° I-53 rectifié *bis*.

M. Claude Kern. Cet amendement concerne plus spécifiquement les installations réalisant une valorisation énergétique élevée.

Mme la présidente. La parole est à Mme Laure Darcos, pour présenter l'amendement n° I-115 rectifié *ter*.

Mme Laure Darcos. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Bocquet, pour présenter l'amendement n° I-642.

M. Éric Bocquet. Cet amendement est aussi défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Arnell, pour présenter l'amendement n° I-992.

M. Guillaume Arnell. Il est également défendu.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° I-360 est présenté par Mme Espagnac, M. J. Bigot, Mme Préville, MM. Raynal, Kanner, Eblé, Botrel, Carcenac, Féraud, Jeansannetas, P. Joly, Lalande et Lurel, Mme Taillé-Polian, M. Bérít-Débat, Mme Bonnefoy, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte, Jacquín et

Madrelle, Mme Tocqueville, M. Tissot, Mme Blondin, MM. Cabanel, Courteau, Duran, Fichet, Montaigué, Marie et les membres du groupe socialiste et républicain.

L'amendement n° I-571 est présenté par MM. Bocquet, Savoldelli et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéas 23 à 25

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

« 1 *quindecies*. Aux réceptions de déchets ménagers et assimilés collectés au titre du service public de gestion des déchets défini aux articles L. 2224-13 et L. 2224-14 du code général des collectivités territoriales, dans une limite annuelle correspondant à 120 kilogrammes de déchets par habitant collectés. » ;

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à Mme Frédérique Espagnac, pour présenter l'amendement n° I-360.

Mme Frédérique Espagnac. Cet amendement est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Bocquet, pour présenter l'amendement n° I-571.

M. Éric Bocquet. Il est défendu.

Mme la présidente. L'amendement n° I-361, présenté par Mme Espagnac, M. J. Bigot, Mme Préville, MM. Raynal, Kanner, Éblé, Botrel, Carcenac, Féraud, Jeansannetas, P. Joly, Lalande et Lurel, Mme Taillé-Polian, M. Bérit-Débat, Mme Bonnefoy, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte, Jacquin et Madrelle, Mme Tocqueville, M. Tissot, Mme Blondin, MM. Cabanel, Courteau, Duran, Fichet, Montaigué, Marie et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

I. – Alinéas 23 à 25

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

« 1 *quindecies*. Aux réceptions de déchets ménagers et assimilés collectés, au titre du service public de gestion des déchets défini aux articles L. 2224-13 et L. 2224-14 du code général des collectivités territoriales, dans les collectivités territoriales ayant recours aux installations de tri, recyclage et valorisation dont la liste est définie par un arrêté conjoint des ministres chargés du budget et de l'environnement et dans une limite fixée tous les deux ans par décret en kilogrammes de déchets collectés par habitant en fonction de l'accessibilité des filières de recyclage et de la part de déchets collectés non valorisables. » ;

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à Mme Frédérique Espagnac.

Mme Frédérique Espagnac. Cet amendement est défendu.

Mme la présidente. L'amendement n° I-363, présenté par Mme Espagnac, MM. J. Bigot, Raynal, Kanner, Éblé, Botrel, Carcenac, Féraud, Jeansannetas, P. Joly, Lalande et Lurel, Mme Taillé-Polian, M. Bérit-Débat, Mme Bonnefoy, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte, Jacquin et Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, M. Tissot, Mme Blondin, MM. Cabanel, Courteau, Duran, Fichet, Montaigué, Marie et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

I. – Alinéas 23 à 25

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

« 1 *quindecies*. Aux réceptions de déchets ménagers et assimilés par des installations de valorisation énergétique au sens du R1 de l'annexe II de la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives. » ;

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à Mme Frédérique Espagnac.

Mme Frédérique Espagnac. Cet amendement est défendu.

Mme la présidente. L'amendement n° I-133, présenté par M. de Montgolfier, au nom de la commission des finances, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 25

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 1 *sexdecies*. Aux réceptions de déchets ménagers et assimilés collectés au titre du service public de gestion des déchets défini aux articles L. 2224-13 et L. 2224-14 du code général des collectivités territoriales, dans une limite fixée par décret, en kilogrammes de déchets collectés par habitant en fonction de la part de déchets collectés non valorisables. » ;

II. – Après l'alinéa 59

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le 1 *sexdecies* du II de l'article 266 *sexies* du code des douanes dans sa rédaction résultant du présent article s'applique à compter du 1^{er} janvier 2021.

III. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État de la création d'une franchise de taxe générale sur les activités polluantes sur les déchets ménagers et assimilés collectés au titre du service public de gestion des déchets est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Cet amendement a été présenté.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Agnès Pannier-Runacher, *secrétaire d'État*. Sur ces amendements faisant l'objet d'une discussion commune, j'apporterai plusieurs précisions visant à étayer l'avis du Gouvernement.

Tout d'abord, vous le savez mieux que moi, mesdames, messieurs les sénateurs, le redevable de la TGAP, c'est l'installation. Vous me répondrez qu'au final, c'est la collectivité locale qui paye. C'est parfaitement exact, mais lorsque des communes utilisent plusieurs installations, et qu'une installation est utilisée par plusieurs communes, il n'est pas si simple d'appliquer des franchises, des exonérations ou des rabais. En effet, il faut alors tout redécouper et on risque d'aboutir à des différences de traitement fondées sur la nature du client final, et donc d'introduire une inégalité entre les communes. Ce point est certes technique, mais réel.

Par ailleurs, vous avez mentionné à juste titre qu'à peu près un tiers des déchets n'avaient pas de filière de recyclage ou de valorisation. C'est pour cette raison que la baisse de la TVA au régime réduit existe. En effet, cette amélioration correspond à peu près à un tiers de l'augmentation de la TGAP. Un équilibre est donc bien mis en place par le Gouvernement.

Enfin, l'augmentation de la TGAP interviendra à partir de 2021. Un délai est ainsi bien ménagé pour que les collectivités locales puissent s'organiser, de façon à anticiper cette augmentation.

Pour ces différents motifs, l'avis du Gouvernement est défavorable sur l'ensemble des amendements.

Mme la présidente. Je mets aux voix, par priorité, l'amendement n° I-133.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, les amendements n°s I-50 rectifié, I-112 rectifié *bis*, I-232 rectifié *ter*, I-639, I-990, I-51 rectifié, I-113 rectifié *bis*, I-233 rectifié *ter*, I-640, I-991, I-53 rectifié *bis*, I-115 rectifié *ter*, I-642, I-992, I-360, I-571, I-361 et I-363 n'ont plus d'objet.

Je suis saisie de vingt-huit amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les trois premiers sont identiques.

L'amendement n° I-11 est présenté par M. Longeot, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

L'amendement n° I-651 est présenté par MM. Mandelli, Kern, de Nicolaÿ et Bonhomme, Mme Malet, M. Dantec et Mme Espagnac.

L'amendement n° I-864 rectifié est présenté par M. J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Bérit-Débat, Mme Tocqueville et MM. Madrelle et Jacquin.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

I. – Après l'alinéa 25

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« 1... Aux réceptions de résidus issus des installations de tri, de recyclage et de valorisation performantes, dans la limite de 50 % de la quantité de ces résidus reçue par une installation visée au a du 1 du I du présent article.

« Les installations de tri, de recyclage et de valorisation performantes s'entendent comme celles dont les proportions de déchets identifiés comme des résidus sont inférieures ou égales à des seuils fixés, selon la nature et les caractéristiques des déchets, par arrêté conjoint des ministres chargés du budget et de l'environnement ; »

II. – Alinéa 36, tableau, dixième ligne

Supprimer cette ligne.

III. – Alinéas 46 à 51

Supprimer ces alinéas.

IV. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I ci-dessus, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour présenter l'amendement n° I-11.

M. Jean-François Longeot, *rapporteur pour avis de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable*. Cet amendement vise à instaurer un abattement de 50 % de TGAP sur les résidus de déchets non valorisables issus d'installations de tri, de recyclage et de valorisation performantes.

L'objectif est de diminuer le coût des opérations de tri et de recyclage en réduisant le montant de TGAP dû sur les résidus qui ne peuvent pas être valorisés, et qui sont donc envoyés vers des installations de stockage ou d'incinération.

Cet abattement ne pourra bénéficier qu'aux installations performantes, dont le volume de résidus est inférieur à un seuil fixé par arrêté.

Cet amendement va plus loin que celui du Gouvernement, adopté à l'Assemblée nationale en première lecture, qui tendait à instaurer un tarif réduit de TGAP sur les seuls résidus de tri à haut pouvoir calorifique traités dans des installations de valorisation énergétique à haut rendement. Une telle mesure est insuffisante, compte tenu de l'absence, dans de nombreux départements, de solution d'incinération à haut rendement, ou de la saturation des capacités de ces incinérateurs, qui conduisent à ce que ces résidus soient orientés vers des installations de stockage.

Mme la présidente. La parole est à M. Didier Mandelli, pour présenter l'amendement n° I-651.

M. Didier Mandelli. Notre amendement s'inscrit dans le prolongement de la discussion que nous venons d'avoir sur la série d'amendements précédents. Il s'agit de répondre au souci des collectivités locales et des entreprises quant à la fameuse trajectoire de TGAP, laquelle ne satisfait pas les acteurs concernés.

Cet amendement est le fruit du travail réalisé par les collectivités. Les installations de tri qui sont mises en place permettent de trier correctement les déchets. Or la trajectoire de TGAP ne prend pas en compte cette réalité, et le produit de cette taxe ne permet pas d'aider les entreprises et les collectivités à traiter encore mieux les déchets.

Cela a également été évoqué, l'ADEME ne bénéficie d'ailleurs pas du produit de cette TGAP.

Cet amendement s'inscrit dans la perspective du projet de loi qui sera discuté en juin prochain au Sénat, et préalablement en février à l'Assemblée nationale, à la suite de la feuille de route pour une économie circulaire. Nous aurons l'occasion, dans ce cadre, de revoir en profondeur toutes ces questions liées à la TGAP.

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Bigot, pour présenter l'amendement n° I-864 rectifié.

M. Joël Bigot. Cet amendement, identique à celui qui a été présenté par notre collègue Didier Mandelli, vise à instaurer un abattement de 50 % de TGAP sur les résidus de déchets non valorisables issus d'installations de tri, de recyclage et de valorisation performantes. Il s'agit de réduire le coût des opérations pour les collectivités dont le budget est fortement affecté par la TGAP.

Le présent amendement va dans le sens de notre proposition de mettre en place une TGAP « amont » qui permettrait de taxer à la source de la production des déchets les metteurs sur le marché, plutôt que les collectivités en bout de chaîne.

Mme la présidente. L'amendement n° I-487 rectifié, présenté par Mmes Berthet et Delmont-Koropoulis, M. Ginesta, Mmes Gruny, Micouleau, Morhet-Richaud, Noël et Lamure et M. Lefèvre, est ainsi libellé :

Alinéas 30 à 59

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme Martine Berthet.

Mme Martine Berthet. Madame la présidente, je vais retirer mon amendement et me rallier à celui qui est soutenu par la commission. Mais je tiens tout de même à rappeler à Mme la

secrétaire d'État qu'à l'heure où le Gouvernement demande aux collectivités de réduire leurs dépenses, cette hausse de la TGAP va augmenter, inévitablement, le coût du service public de gestion des déchets ménagers, et entraînera donc une augmentation des impôts locaux.

Cette hausse sera d'autant plus difficile à comprendre pour les contribuables que, dans le même temps, on leur demande un effort supplémentaire pour le tri des déchets.

Cela étant, je retire mon amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° I-487 rectifié est retiré.

L'amendement n° I-525, présenté par M. Bazin, n'est pas soutenu.

L'amendement n° I-95 rectifié *bis*, présenté par Mme L. Darcos, MM. Milon, Longuet, Karoutchi, Rapin et Grosperin, Mmes Berthet, A.M. Bertrand et Bonfanti-Dossat, MM. Bonhomme et J.M. Boyer, Mme de Cidrac, MM. Courtial et Daubresse, Mmes Delmont-Koropoulis et Deromedi, M. B. Fournier, Mme Garriaud-Maylam, M. Gilles, Mme Gruny, M. Hugonet, Mmes Imbert et Lamure, MM. D. Laurent et Lefèvre, Mmes M. Mercier, Micouleau et Morhet-Richaud, MM. Morisset, Pierre et Priou, Mme Renaud-Garabedian, MM. Schmitz, Segouin et Sido, Mme Thomas et MM. Vogel et Darnaud, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 33, tableau

Rédiger ainsi ce tableau :

«

Désignation des installations de stockage de déchets non dangereux concernées	Unité de perception	Quotité en euros						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	À partir de 2025
A. – Installations non autorisées	Tonne	151	152	164	168	171	173	175
B. – Installations autorisées réalisant une valorisation énergétique de plus de 75 % du biogaz capté	Tonne	24	25	26	28	30	35	40
C. – Installations autorisées qui sont exploitées selon la méthode du bioréacteur et réalisent une valorisation énergétique du biogaz capté	Tonne	34	35	37	40	43	47	50
D. – Installations autorisées relevant à la fois des B et C	Tonne	17	18	22	25	28	32	36
E. – Autres installations autorisées	Tonne	41	42	54	58	61	63	65

» ;

II. – Alinéa 36, tableau

Rédiger ainsi ce tableau :

Désignation des installations de traitement thermique de déchets non dangereux concernées	Unité de perception	Quotité en euros						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	À partir de 2025
Installations non autorisées	Tonne	125	125	130	132	133	134	135
A. – Installations autorisées dont le système de management de l'énergie a été certifié conforme à la norme internationale ISO 50001 par un organisme accrédité	Tonne	12	12	12	13	14	15	16
B. – Installations autorisées dont les valeurs d'émission de NOx sont inférieures à 80 mg/ Nm3	Tonne	12	12	12	13	14	15	16
C. – Installations autorisées réalisant une valorisation énergétique élevée dont le rendement énergétique est supérieur ou égal à 0,65	Tonne	9	9	9	10	11	12	13
D. – Installations relevant à la fois des A et B	Tonne	9	9	9	11	13	15	17
E. – Installations relevant à la fois des A et C	Tonne	6	6	6	7	8	9	10
F. – Installations relevant à la fois des Installations relevant à la fois des B et C	Tonne	5	5	6	7	8	9	10
G. – Installations relevant à la fois des A, B et C	Tonne	3	3	4	5	6	8	10
H. – Autres installations	Tonne	15	15	15	16	17	18	20

» ;

III. – Pour compenser la perte de recettes résultant des I et II, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à Mme Laure Darcos.

Mme Laure Darcos. Cet amendement tend à rédiger des tableaux qui prévoient une trajectoire d'augmentation de la TGAP raisonnable, n'affectant pas au-delà de ce qui est économiquement soutenable l'activité des services publics locaux de gestion des déchets, lesquels mettent par ailleurs en place des stratégies efficaces en matière d'apport volontaire et de tri des déchets.

Je pense notamment au SIREDOM, le syndicat intercommunal pour le recyclage et l'énergie par les déchets et ordures ménagères, dans mon département, l'Essonne.

Mme la présidente. Les trois amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° I-365 est présenté par Mme Espagnac, MM. J. Bigot, Raynal, Kanner, Éblé, Botrel, Carcenac, Féraud, Jeansannetas, P. Joly, Lalande et Lurel, Mme Taillé-Polian, M. Bérit-Débat, Mme Bonnefoy, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte, Jacquin et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, M. Tissot, Mme Blondin, MM. Cabanel, Courteau, Duran, Fichet, Montaugé, Marie et les membres du groupe socialiste et républicain.

L'amendement n° I-644 est présenté par Mme Lienemann, MM. Gontard, Bocquet, Savoldelli et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° I-994 est présenté par MM. Léonhardt, Artano, A. Bertrand, Castelli, Collin, Menonville, Requier, Roux et Vall.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéa 33, tableau

Rédiger ainsi ce tableau :

Désignation des installations de stockage de déchets non dangereux concernées	Unité de perception	Quotité en euros						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	À partir de 2025
A. - Installations non autorisées	Tonne	151	152	164	168	171	173	175
B. - Installations autorisées réalisant une valorisation énergétique de plus de 75 % du biogaz capté	Tonne	24	25	37	43	46	48	50
C. - Installations autorisées qui sont exploitées selon la méthode du bioréacteur et réalisent une valorisation énergétique du biogaz capté	Tonne	34	35	47	53	58	61	65
D. - Installations autorisées relevant à la fois des B et C	Tonne	17	18	30	38	43	46	50
E. - Autres installations	Tonne	41	42	54	58	61	63	65

» ;

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à Mme Frédérique Espagnac, pour présenter l'amendement n° I-365.

Mme Frédérique Espagnac. Cet amendement vise à étendre la TGAP à la valorisation des déchets.

Il tend à maintenir une réaffectation incitative pour les installations de stockage des déchets valorisables à 75 % de biogaz. En effet, alors que la programmation pluriannuelle de l'énergie fixe des objectifs de développement de la valorisation du biogaz des installations de stockage de déchets non dangereux, la réforme de la TGAP proposée par le Gouvernement supprime toute incitation fiscale pour ces installations. Elle nuirait ainsi au développement d'une pratique qui permet de réduire le recours aux énergies fossiles, en valorisant l'énergie produite par les déchets.

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Bocquet, pour présenter l'amendement n° I-644.

M. Éric Bocquet. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour présenter l'amendement n° I-994.

M. Jean-Claude Requier. Il est également défendu.

Mme la présidente. L'amendement n° I-362, présenté par Mme Espagnac, MM. J. Bigot, Raynal, Kanner, Éblé, Botrel, Carcenac, Féraud, Jeansannetas, P. Joly, Lalande et Lurel, Mme Taillé-Polian, M. Bérit-Débat, Mme Bonnefoy, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte, Jacquin et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, M. Tissot, Mme Blondin, MM. Cabanel, Courteau, Duran, Fichet, Montaugé, Marie et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 33, tableau

Rédiger ainsi ce tableau :

<<

Désignation des installations de stockage de déchets non dangereux concernées	Unité de perception	Quotité en euros						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	À partir de 2025
A. – Installations non autorisées	Tonne	151	152	164	168	171	173	175
B. – Installations autorisées réalisant une valorisation énergétique de plus de 75 % du biogaz capté	Tonne	24	25	37	45	52	59	65
C. – Installations autorisées qui sont exploitées selon la méthode du bioréacteur et réalisent une valorisation énergétique du biogaz capté	Tonne	34	35	47	53	58	61	65

D. – Installations autorisées réceptionnant des déchets provenant d'un établissement public de coopération intercommunale ou de son groupement ou d'une entreprise, performant en matière de gestion des déchets	Tonne	23	24	36	43	46	48	50
E. – Installations autorisées relevant à la fois des B et C	Tonne	17	18	30	40	51	58	65
F. – Installations autorisées relevant à la fois des B et D ou des C et D	Tonne	17	18	30	36	40	44	50
G. – Installations autorisées relevant à la fois des B, C et D	Tonne	10	11	23	33	36	44	50
H. – Autres installations	Tonne	41	42	54	58	61	63	65

» ;

II. – Alinéa 36, tableau

Rédiger ainsi ce tableau :

«

Désignation des installations de stockage de déchets non dangereux concernées	Unité de perception	Quotité en euros						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	À partir de 2025
A. – Installations autorisées dont le système de management de l'énergie a été certifié conforme à la norme internationale ISO 50001 par un organisme accrédité	Tonne	12	12	17	18	20	22	25
B. – Installations autorisées dont les valeurs d'émission de NOx sont inférieures à 80 mg/ Nm3	Tonne	12	12	17	18	20	22	25
C. – Installations autorisées réalisant une valorisation énergétique élevée dont le rendement énergétique est supérieur ou égal à 0,65	Tonne	9	9	14	14	14	14	15
D. – Installations autorisées réceptionnant des déchets provenant d'un établissement public de coopération intercommunale ou de son groupement ou d'une entreprise, performant en matière de gestion des déchets	Tonne	10	10	15	17	18	19	20
E. – Installations relevant à la fois des A et B	Tonne	9	9	14	14	17	20	25
F. – Installations relevant à la fois des A et C	Tonne	6	6	11	12	13	14	15
G. – Installations relevant à la fois des B et C	Tonne	5	5	10	11	12	14	15
H. – Installations relevant à la fois des A et D ou des B et D	Tonne	7	7	12	13	15	17	20
I. Installations relevant à la fois des C et D	Tonne	4	4	9	9	9	9	10
J. Installations relevant à la fois des A, B et C	Tonne	3	3	8	11	12	14	15

K. Installations relevant à la fois des A, B et D	Tonne	4	4	9	9	12	13	20
L. Installations relevant à la fois des A, C et D ou relevant à la fois des B, C et D	Tonne	1	1	3	5	6	7	10
M. Installations relevant à la fois des A, B, C et D	Tonne	1	1	1	3	5	6	10
N. – Autres installations autorisées	Tonne	15	15	20	22	23	24	25

» ;

III. – Après l’alinéa 59

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...) Sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :

« Pour l’application des tarifs mentionnés aux lignes D, F et G du tableau du deuxième alinéa au a du A du 1, et aux des lignes D, H, I, K, L, M du tableau du deuxième alinéa du b du A du 1, les collectivités ou leurs groupements et les entreprises performants en matière de gestion des déchets sont ceux qui, pour une année de référence, envoient en installation de stockage de déchets non dangereux une quantité de déchets, mesurée en tonnes, inférieure de 50 % à la quantité de déchets qu’ils ont envoyée dans des installations du même type en 2010.

« Un arrêté conjoint des ministres chargés du budget et de l’environnement précise les modalités d’application des tarifs mentionnés aux lignes D, F et G du tableau du deuxième alinéa au a du A du 1, et aux des lignes D, H, I, K, L, M du tableau du deuxième alinéa du b du A du 1. »

IV. – La perte de recettes résultant pour l’État des I à III est compensée, à due concurrence, par la création d’une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à Mme Frédérique Espagnac.

Mme Frédérique Espagnac. Cet amendement vise à renforcer la dimension incitative de la TGAP en mettant en œuvre une réfaction de cette taxe pour les collectivités étant parvenues à atteindre l’objectif de réduction du stockage de déchets, à savoir une division par deux par rapport à 2010.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L’amendement n° I-52 rectifié *bis* est présenté par MM. Kern et Henno, Mmes Vermeillet et Vullien, M. Canevet, Mmes Perrot et N. Goulet, MM. de Nicolaÿ, Bonhomme, Moga, Janssens, Guerriau, Kennel, Détraigne et Laménie, Mme Joissains, M. D. Laurent, Mme Férat, MM. B. Fournier et Dantec, Mmes de la Provôté et Billon et M. Segouin.

L’amendement n° I-641 est présenté par Mme Lienemann, MM. Gontard, Bocquet, Savoldelli et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéa 33, tableau

Rédiger ainsi ce tableau :

«

Désignation des installations de stockage de déchets non dangereux concernées	Unité de perception	Quotité en euros						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	À partir de 2025
A. - Installations non autorisées	Tonne	151	152	164	168	171	173	175
B. - Installations autorisées réalisant une valorisation énergétique de plus de 75 % du biogaz capté	Tonne	24	25	37	45	52	59	65
C. - Installations autorisées qui sont exploitées selon la méthode du bioréacteur et réalisent une valorisation énergétique du biogaz capté	Tonne	34	35	47	53	58	61	65
D. - Installations autorisées réceptionnant des déchets provenant d’un établissement public de coopération intercommunale ou de son groupement ou d’une entreprise, performant en matière de gestion des déchets	Tonne	23	24	36	43	46	48	50

E. - Installations autorisées relevant à la fois des B et C	Tonne	17	18	30	40	51	58	65
F. - Installations autorisées relevant à la fois des B et D ou des C et D	Tonne	17	18	30	36	40	44	50
G. - Installations autorisées relevant à la fois des B, C et D	Tonne	10	11	23	33	36	44	50
H. - Autres installations	Tonne	41	42	54	58	61	63	65

»;

II. – Alinéa 36, tableau

Rédiger ainsi ce tableau :

«

Désignation des installations de traitement thermique de déchets non dangereux concernés	Unité de perception	Quotité en euros						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	À partir de 2025
Installations non autorisées	Tonne	125	125	130	132	133	134	135
A. - Installations autorisées dont le système de management de l'énergie a été certifié conforme à la norme internationale ISO 50001 par un organisme accrédité	Tonne	12	12	17	18	20	22	25
B. - Installations autorisées dont les valeurs d'émission de NOx sont inférieures à 80 mg/ Nm3	Tonne	12	12	17	18	20	22	25
C. - Installations autorisées réalisant une valorisation énergétique élevée dont le rendement énergétique est supérieur ou égal à 0,65	Tonne	9	9	14	14	14	14	15
D. - Installations autorisées réceptionnant des déchets provenant d'un établissement public de coopération intercommunale ou de son groupement ou d'une entreprise, performant en matière de gestion des déchets	Tonne	10	10	15	17	18	19	20
E. - Installations relevant à la fois des A et B	Tonne	9	9	14	14	17	20	25
F. - Installations relevant à la fois des A et C	Tonne	6	6	11	12	13	14	15
G. - Installations relevant à la fois des B et C	Tonne	5	5	10	11	12	14	15
H. - Installations relevant à la fois des A et D ou des B et D	Tonne	7	7	12	13	15	17	20
I. - Installations relevant à la fois des C et D	Tonne	4	4	9	9	9	9	10
J. - Installations relevant à la fois des A, B et C	Tonne	3	3	8	11	12	14	15
K. - Installations relevant à la fois des A, B et D	Tonne	4	4	9	9	12	13	20
L. - Installations relevant à la fois des A, C et D ou relevant à la fois des B, C et D	Tonne	1	1	3	5	6	7	10

M. - Installations relevant à la fois des A, B, C et D	Tonne	1	1	1	3	5	6	10
N. - Installations autorisées dont le rendement énergétique est supérieur ou égal à 0,70 et réalisant une valorisation énergétique des résidus à haut pouvoir calorifique qui sont issus des opérations de tri performants	Tonne	-	-	4	5,5	6	7	7,5
O. - Autres installations autorisées	Tonne	15	15	20	22	23	24	25

» ;

III. – Après l’alinéa 59

Insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

...) Sont ajoutés trois alinéas ainsi rédigés :

« Les tarifs mentionnés aux lignes D, F et G du tableau du deuxième alinéa au a du A du 1, et aux des lignes D, H, I, K, L, M du tableau du deuxième alinéa du b du A du 1 ne s’appliquent qu’aux déchets réceptionnés par l’installation concernée qui sont détenus par la collectivité ou son groupement, ou par l’entreprise, performante en matière de gestion des déchets.

« Pour l’application des tarifs mentionnés aux lignes D, F et G du tableau du deuxième alinéa au a du A du 1, et aux des lignes D, H, I, K, L, M du tableau du deuxième alinéa du b du A du 1, les collectivités ou leur groupement et les entreprises performants en matière de gestion des déchets sont ceux qui, pour une année de référence, envoient en installation de stockage de déchets non dangereux une quantité de déchets, mesurée en tonnes, inférieure de 50 % à la quantité de déchets qu’ils ont envoyée dans des installations du même type en 2010.

« Un arrêté conjoint des ministres chargés du budget et de l’environnement précise les modalités d’application des tarifs mentionnés aux lignes D, F et G du tableau du deuxième alinéa au a du A du 1, et aux des lignes D, H, I, K, L, M du tableau du deuxième alinéa du b du A du 1. »

IV. – Pour compenser la perte de recettes résultant des I à III, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l’État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d’une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Claude Kern, pour présenter l’amendement n° I-52 rectifié *bis*.

M. Claude Kern. Actuellement, la TGAP fonctionne comme une taxe essentiellement punitive, qui pénalise les collectivités et les entreprises responsables de la gestion des déchets lorsqu’elles sont contraintes de traiter des déchets dans leurs installations de traitement thermique ou de stockage. Il en sera de même de la nouvelle augmentation

de la TGAP proposée par le Gouvernement. Elle pénalisera en premier lieu les collectivités, qui sont déjà lourdement taxées sur la gestion des déchets.

Cet amendement vise à compléter ce dispositif par un volet incitatif. Il suit donc le même objectif que les mesures de fiscalité relatives aux déchets proposées par le Gouvernement. Son adoption créerait une refaction de TGAP pour les collectivités qui sont parvenues à atteindre l’objectif de réduction du stockage fixé par le Gouvernement. Cette mesure renforcerait la cohérence du dispositif fiscal présenté par ce dernier : le signal prix sur le stockage, et l’incinération fonctionnerait pour les collectivités qui n’ont pas réalisé les efforts de réduction du stockage, en évitant d’augmenter lourdement la pression fiscale sur celles qui les ont déjà faits.

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Bocquet, pour présenter l’amendement n° I-641.

M. Éric Bocquet. Il est défendu.

Mme la présidente. Les trois amendements suivants sont identiques.

L’amendement n° I-44 rectifié *bis* est présenté par Mme Morin-Desailly, M. Daubresse, Mme Dindar, MM. Henno et Canevet, Mmes Vullien et Bruguière, M. Charon, Mmes de la Provôté et Billon, MM. Le Nay, Bonhomme, del Picchia et de Nicolaï, Mmes Noël et Joissains, MM. Luche, Danesi, Revet, Médevielle et Cigolotti, Mme N. Goulet, M. Schmitz, Mmes Perrot et Guidez, MM. Cuypers et L. Hervé, Mme Keller et M. Mizzon.

L’amendement n° I-114 rectifié *ter* est présenté par M. Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat, Lassarade et Lanfranchi Dorgal, M. Lefèvre, Mme Deromedi, M. Courtial, Mmes A. M. Bertrand, Lherbier, Garriaud-Maylam, Chain-Larché, Thomas et Malet, MM. Calvet, Panunzi, Priou, Piednoir, Sido, Perrin, Laménie, Pierre et Saury et Mmes L. Darcos et de Cidrac.

L’amendement n° I-799 est présenté par MM. Léonhardt, Arnell, Artano, A. Bertrand, Castelli, Collin, Menonville, Mézard, Requier, Roux et Vall et Mme N. Delattre.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéa 33, tableau

Rédiger ainsi ce tableau :

Désignation des installations de stockage de déchets non dangereux concernées	Unité de perception	Quotité en euros						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	À partir de 2025
A. – Installations non autorisées	Tonne	151	152	164	168	171	173	175
B. – Installations autorisées réalisant une valorisation énergétique de plus de 75 % du biogaz capté	Tonne	24	25	37	45	52	59	65
C. – Installations autorisées qui sont exploitées selon la méthode du bioréacteur et réalisent une valorisation énergétique du biogaz capté	Tonne	34	35	47	53	58	61	65
D. – Installations autorisées réceptionnant des déchets provenant d'un établissement public de coopération intercommunale ou de son groupement ou d'une entreprise, performant en matière de gestion des déchets	Tonne	23	24	36	43	46	48	50
E. – Installations autorisées relevant à la fois des B et C	Tonne	17	18	30	40	51	58	65
F. – Installations autorisées relevant à la fois des B et D ou des C et D	Tonne	17	18	30	36	40	44	50
G. – Installations autorisées relevant à la fois des B, C et D	Tonne	10	11	23	33	36	44	50
H. – Autres installations	Tonne	41	42	54	58	61	63	65

» ;

II. – Alinéa 36, tableau

Rédiger ainsi ce tableau :

«

Désignation des installations de stockage de déchets non dangereux concernées	Unité de perception	Quotité en euros						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	À partir de 2025
Installations non autorisées	Tonne	125	125	130	132	133	134	135
A. – Installations autorisées dont le système de management de l'énergie a été certifié conforme à la norme internationale ISO 50001 par un organisme accrédité	Tonne	12	12	17	18	20	22	25
B. – Installations autorisées dont les valeurs d'émission de NOx sont inférieures à 80 mg/ Nm3	Tonne	12	12	17	18	20	22	25
C. – Installations autorisées réalisant une valorisation énergétique élevée dont le rendement énergétique est supérieur ou égal à 0,65	Tonne	9	9	14	14	14	14	15

D. – Installations autorisées réceptionnant des déchets provenant d'un établissement public de coopération intercommunale ou de son groupement ou d'une entreprise, performant en matière de gestion des déchets	Tonne	10	10	15	17	18	19	20
E. – Installations relevant à la fois des A et B	Tonne	9	9	14	14	17	20	25
F. – Installations relevant à la fois des A et C	Tonne	6	6	11	12	13	14	15
G. – Installations relevant à la fois des B et C	Tonne	5	5	10	11	12	14	15
H. – Installations relevant à la fois des A et D ou des B et D	Tonne	7	7	12	13	15	17	20
I. – Installations relevant à la fois des C et D	Tonne	4	4	9	9	9	9	10
J. – Installations relevant à la fois des A, B et C	Tonne	3	3	8	11	12	14	15
K. – Installations relevant à la fois des A, B et D	Tonne	4	4	9	9	12	13	20
L. – Installations relevant à la fois des A, C et D ou relevant à la fois des B, C et D	Tonne	1	1	3	5	6	7	10
M. – Installations relevant à la fois des A, B, C et D	Tonne	1	1	1	3	5	6	10
N. – Autres installations autorisées	Tonne	15	15	20	22	23	24	25

» ;

III. –Après l'alinéa 59

Insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

...) Sont ajoutés trois alinéas ainsi rédigés :

« Les tarifs mentionnés aux lignes D, F et G du tableau du deuxième alinéa au *a* du A du 1, et aux des lignes D, H, I, K, L, M du tableau du deuxième alinéa du *b* du A du 1 ne s'appliquent qu'aux déchets réceptionnés par l'installation concernée qui sont détenus par la collectivité ou son groupement, ou par l'entreprise, performante en matière de gestion des déchets.

« Pour l'application des tarifs mentionnés aux lignes D, F et G du tableau du deuxième alinéa au *a* du A du 1, et aux des lignes D, H, I, K, L, M du tableau du deuxième alinéa du *b* du A du 1, les collectivités ou leurs groupements et les entreprises performants en matière de gestion des déchets sont ceux qui, pour une année de référence, envoient en installation de stockage de déchets non dangereux une quantité de déchets, mesurée en tonnes, inférieure de 50 % à la quantité de déchets qu'ils ont envoyée dans des installations du même type en 2010.

« Un arrêté conjoint des ministres chargés du budget et de l'environnement précise les modalités d'application des tarifs mentionnés aux lignes D, F et G du tableau du deuxième alinéa au *a* du A du 1, et aux des lignes D, H, I, K, L, M du tableau du deuxième alinéa du *b* du A du 1. »

IV. – Pour compenser la perte de recettes résultant des I à III, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à Mme Nathalie Goulet, pour présenter l'amendement n° I-44 rectifié *bis*.

Mme Nathalie Goulet. La première signataire de cet amendement est Mme la présidente Morin-Desailly, qui y tient beaucoup.

Les élus locaux, comme on l'a déjà dit, s'inquiètent énormément de l'augmentation de la composante déchets de la TGAP et des conséquences que cette mesure pourrait entraîner sur les collectivités territoriales qui sont chargées du service de gestion des déchets ménagers.

Il s'agit concrètement d'augmenter progressivement le coût de la mise en place des décharges de déchets, de sorte que celles-ci ne dépassent pas 10 euros la tonne du recyclage. C'est le principe qui était déjà défendu dans les autres amendements.

J'ajouterai simplement, et j'en reparlerai au moment des explications de vote, qu'il faut limiter au maximum les incinérateurs, qui sont aussi des polluants. La réforme proposée supprime progressivement ou diminue fortement toutes les réfections existant aujourd'hui, alors qu'elles permettent d'encourager des solutions plus vertueuses. J'ai

évoqué précédemment les procédures innovantes : je pense que ce sont celles-là qu'il faut soutenir par des mesures fiscales appropriées.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marta de Cidrac, pour présenter l'amendement n° I-114 rectifié *ter*.

Mme Marta de Cidrac. Cet amendement prévoit un volet incitatif en créant une réfaction de TGAP pour les collectivités qui sont parvenues à atteindre l'objectif de réduction du stockage fixé par le Gouvernement, c'est-à-dire une division par deux des déchets envoyés en stockage par rapport à 2010.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Arnell, pour présenter l'amendement n° I-799.

M. Guillaume Arnell. Il est défendu.

Mme la présidente. Les quatre amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° I-49 rectifié est présenté par MM. Kern et Henno, Mmes Vermeillet et Vullien, M. Canevet, Mmes Perrot et N. Goulet, MM. de Nicolaj, Bonhomme, Moga, Janssens, Guerriau, Kennel, Détraigne et Laménie, Mme Joissains, M. D. Laurent, Mme Férat, MM. Menonville, Vogel, Chasseing et Rapin et Mmes de la Provôté et Billon.

L'amendement n° I-530 rectifié est présenté par Mme Espagnac, MM. Todeschini et P. Joly, Mme Conway-Mouret, MM. Tourenne et Vallini, Mme Tocqueville, MM. Roger et Tissot, Mme Rossignol, MM. Kerrouche et Marie et Mme Préville.

L'amendement n° I-638 est présenté par Mme Lienemann, MM. Gontard, Bocquet, Savoldelli et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° I-798 rectifié est présenté par MM. Léonhardt, Arnell, Artano, A. Bertrand, Castelli, Collin, Gabouty, Guérini, Mézard, Requier, Roux et Vall et Mme N. Delattre.

Ces quatre amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéa 33, tableau

1° Première ligne, quatrième colonne

Au début, insérer les mots :

À partir de

2° Cinquième à neuvième colonnes

Supprimer ces colonnes.

II. – Alinéa 36, tableau

1° Première ligne, quatrième colonne

Au début, insérer les mots :

À partir de

2° Cinquième à dernière colonnes

Supprimer ces colonnes.

III. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Claude Kern, pour présenter l'amendement n° I-49 rectifié.

M. Claude Kern. Dans le cadre de la feuille de route pour une économie circulaire, le Gouvernement propose une augmentation injuste et inefficace de la TGAP. Bien que la volonté de mettre un signal prix sur l'élimination des déchets pour favoriser le recyclage soit positive, cette réforme passe à côté de son objet et entraînera simplement une hausse des taxes payées par les collectivités pour la gestion des déchets.

Cet amendement de bon sens vise donc à prévoir la trajectoire de la TGAP pour les deux ans à venir, afin que l'on puisse mener une réflexion sur les premiers effets de la feuille de route pour une économie circulaire, et donc *in fine* ajuster la trajectoire de la TGAP. C'est en respectant cette logique que le caractère incitatif de la TGAP sera maintenu.

Mme la présidente. La parole est à Mme Frédérique Espagnac, pour présenter l'amendement n° I-530 rectifié.

Mme Frédérique Espagnac. Je confirme que cet amendement vise à éviter aux collectivités de payer la TGAP, alors que les entreprises ne respectent pas leurs engagements de recyclage.

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Bocquet, pour présenter l'amendement n° I-638.

M. Éric Bocquet. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour présenter l'amendement n° I-798 rectifié.

M. Jean-Claude Requier. Il est également défendu.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° I-55 rectifié est présenté par MM. Kern et Henno, Mmes Vermeillet et Vullien, M. Canevet, Mmes Perrot et N. Goulet, MM. de Nicolaj, Bonhomme, Moga, Janssens, Guerriau, Kennel, Détraigne et Laménie, Mme Joissains, M. D. Laurent, Mmes Férat et Loisier, MM. Chasseing, B. Fournier, Dantec, Malhuret et Rapin et Mme Billon.

L'amendement n° I-117 rectifié *bis* est présenté par M. Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat, Lassarade et Lanfranchi Dorgal, M. Lefèvre, Mme Deromedi, M. Courtial, Mmes A. M. Bertrand, Lherbier et Garriaud-Maylam, M. Charon, Mme Chain-Larché, M. Revet, Mmes Thomas et Malet, MM. Calvet, Panunzi, Priou, Piednoir, Sido, Perrin, Pierre et Sauray et Mme de Cidrac.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéa 33, tableau

1° Troisième ligne

Rédiger ainsi cette ligne :

<<

B. - Installations autorisées réalisant une valorisation énergétique de plus de 75 % du biogaz capté	Tonne	24	25	37	43	46	48	50
--	-------	----	----	----	----	----	----	----

>>

2° Cinquième ligne

Rédiger ainsi cette ligne :

<<

D. - Installations autorisées relevant à la fois des B et C	Tonne	17	18	30	38	43	46	50
---	-------	----	----	----	----	----	----	----

>>

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Claude Kern, pour présenter l'amendement n° I-55 rectifié.

M. Claude Kern. Cet amendement vise à maintenir une réfaction incitative pour les installations de stockage des déchets valorisant 75 % du biogaz. En effet, alors que la programmation pluriannuelle de l'énergie fixe des objectifs de développement de la valorisation du biogaz des installations de stockage de déchets non dangereux, la réforme de la TGAP proposée par le Gouvernement supprime toute incitation fiscale pour ces installations. Elle nuirait ainsi au développement d'une pratique qui permet de réduire le recours aux énergies fossiles en valorisant l'énergie produite par les déchets.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marta de Cidrac, pour présenter l'amendement n° I-117 rectifié *bis*.

Mme Marta de Cidrac. Il est défendu.

Mme la présidente. Les trois amendements suivants sont également identiques.

L'amendement n° I-116 rectifié est présenté par M. Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat, Lassarade et Lanfranchi Dorgal, M. Lefèvre, Mme Deromedi, M. Courtial, Mmes A. M. Bertrand, Lherbier et Garriaud-Maylam, MM. Charon et Bonhomme, Mme Chain-Larché, M. Revet, Mme Thomas, MM. Calvet, Panunzi, Priou, Piednoir, Sido, Perrin, Laménie, Pierre et Saury et Mme de Cidrac.

L'amendement n° I-364 est présenté par Mme Espagnac, MM. J. Bigot, Raynal, Kanner, Éblé, Botrel, Carcenac, Féraud, Jeansannetas, P. Joly, Lalande et Lurel, Mme Taillé-Polian, M. Bérit-Débat, Mme Bonnefoy, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte, Jacquin et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, M. Tissot, Mme Blondin, MM. Cabanel, Courteau, Duran, Fichet, Montaugé, Marie et les membres du groupe socialiste et républicain.

L'amendement n° I-993 est présenté par MM. Léonhardt, Arnell, Artano, A. Bertrand, Castelli, Collin, Menonville, Mézard, Requier, Roux et Vall.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéa 36, tableau

Rédiger ainsi ce tableau :

<<

Désignation des installations de stockage de déchets non dangereux concernées	Unité de perception	Quotité en euros						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	À partir de 2025
A. - Installations autorisées dont le système de management de l'énergie a été certifié conforme à la norme internationale ISO 50001 par un organisme accrédité	Tonne	12	12	17	18	20	22	25
B. - Installations autorisées dont les valeurs d'émission de NOx sont inférieures à 80 mg/ Nm3	Tonne	12	12	17	18	20	22	25
C. - Installations autorisées réalisant une valorisation énergétique élevée dont le rendement énergétique est supérieur ou égal à 0,65	Tonne	9	9	9	9	9	9	10

D. - Installations relevant à la fois des A et B	Tonne	9	9	14	14	17	20	25
E. - Installations relevant à la fois des A et C	Tonne	6	6	7	7	8	8	10
F. - Installations relevant à la fois des B et C	Tonne	5	5	6	6	7	7	10
G. Installations relevant à la fois des A, B et C	Tonne	3	3	5	5	6	6	10
H. - Autres installations autorisées	Tonne	15	15	20	22	23	24	25

» ;

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à Mme Marta de Cidrac, pour présenter l'amendement n° I-116 rectifié.

Mme Marta de Cidrac. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à Mme Frédérique Espagnac, pour présenter l'amendement n° I-364.

Mme Frédérique Espagnac. Il est également défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour présenter l'amendement n° I-993.

M. Jean-Claude Requier. Défendu !

Mme la présidente. L'amendement n° I-54 rectifié, présenté par MM. Kern et Henno, Mmes Vermeillet et Vullien, M. Canevet, Mmes Perrot et N. Goulet, MM. de Nicolăy, Bonhomme, Moga, Janssens, Guerriau, Kennel, Détraigne et Laménie, Mme Joissains, M. D. Laurent, Mme Férat, MM. Chasseing, B. Fournier, Dantec et Rapin et Mmes de la Provôté et Billon, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 36, tableau

Rédiger ainsi ce tableau :

«

Désignation des installations de traitement thermique de déchets non dangereux concernées	Unité de perception	Quotité (en euros)						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	À partir de 2025
A. - Installations autorisées dont le système de management de l'énergie a été certifié conforme à la norme internationale ISO 50001 par un organisme accrédité	Tonne	12	12	17	18	20	22	25
B. - Installations autorisées dont les valeurs d'émission de NOx sont inférieures à 80 mg/ Nm3	Tonne	12	12	17	18	20	22	25
C. - Installations autorisées réalisant une valorisation énergétique élevée dont le rendement énergétique est supérieur ou égal à 0,65	Tonne	9	9	9	9	9	9	10
D. - Installations relevant à la fois des A et B	Tonne	9	9	14	14	17	20	25
E. - Installations relevant à la fois des A et C	Tonne	6	6	7	7	8	8	10
F. - Installations relevant à la fois des B et C	Tonne	5	5	6	6	7	7	10
G. Installations relevant à la fois des A, B et C	Tonne	3	3	5	5	6	6	10

G bis. - Installations autorisées dont le rendement énergétique est supérieur ou égal à 0,70 et réalisant une valorisation énergétique des résidus à haut pouvoir calorifique qui sont issus des opérations de tri performants	Tonne	-	-	4	5,5	6	7	7,5
H. - Autres installations autorisées	Tonne	15	15	20	22	23	24	25

» ;

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Claude Kern.

M. Claude Kern. Cet amendement vise à maintenir une réfaction incitative, cette fois-ci pour les installations de valorisation énergétique réalisant une valorisation énergétique performante au sens de la directive 2008/98/CE.

Mme la présidente. L'amendement n° I-643, présenté par Mme Lienemann, MM. Gontard, Bocquet, Savoldelli et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

I. - Alinéa 36, tableau

Rédiger ainsi ce tableau :

«

Désignation des installations de traitement thermique de déchets non dangereux concernées	Unité de perception	Quotité en euros						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	À partir de 2025
Installations non autorisées	Tonne	125	125	130	132	133	134	135
A. - Installations autorisées dont le système de management de l'énergie a été certifié conforme à la norme internationale ISO 50001 par un organisme accrédité	Tonne	12	12	17	18	20	22	25
B. - Installations autorisées dont les valeurs d'émission de NOx sont inférieures à 80 mg/ Nm3	Tonne	12	12	17	18	20	22	25
C. - Installations autorisées réalisant une valorisation énergétique élevée dont le rendement énergétique est supérieur ou égal à 0,65	Tonne	9	9	9	9	9	9	10
D. - Installations relevant à la fois des A et B	Tonne	9	9	14	14	17	20	25
E. - Installations relevant à la fois des A et C	Tonne	6	6	7	7	8	8	10
F. - Installations relevant à la fois des B et C	Tonne	5	5	6	6	7	7	10
G. Installations relevant à la fois des A, B et C	Tonne	3	3	5	5	6	6	10
G bis. - Installations autorisées dont le rendement énergétique est supérieur ou égal à 0,70 et réalisant une valorisation énergétique des résidus à haut pouvoir calorifique qui sont issus des opérations de tri performants	Tonne	-	-	4	5,5	6	7	7,5
H. - Autres installations autorisées	Tonne	15	15	20	22	23	24	25

» ;

II. - Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Éric Bocquet.

M. Éric Bocquet. Cet amendement est défendu.

Mme la présidente. L'amendement n° I-307 rectifié *bis*, présenté par M. Gremillet, Mme Primas, MM. Magras, Pierre, Morisset et Vaspart, Mmes Bruguière, Chain-Larché, Thomas, Estrosi Sassone et Morhet-Richaud, MM. Mayet, de Legge, Pellevat, Revet et Bonne, Mme Deromedi, MM. Mouiller, Milon, Bonhomme et Chatillon, Mme Procaccia, MM. Savary et Bascher, Mme Lassarade, MM. Danesi, Lefèvre et Dallier, Mmes Imbert et Delmont-Koropoulis, MM. Cuypers, Cardoux et D. Laurent, Mme M. Mercier, M. Daubresse, Mme Gruny, MM. Sido, Vogel, Kennel, Longuet et Bizet, Mme Noël, MM. Laménié, Genest, J.M. Boyer, Duplomb, Priou et de Nicolaj, Mmes de Cidrac et Chauvin, M. Chaize et Mme Lamure, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 36, tableau, première colonne, dixième ligne

Remplacer le nombre :

0,70

par le nombre :

0,65

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Daniel Gremillet.

M. Daniel Gremillet. Le Gouvernement a présenté à l'Assemblée nationale un amendement, qui a été adopté, tendant à appliquer un tarif réduit de TGAP aux installations réalisant une valorisation énergétique des résidus à haut pouvoir calorifique.

Cet amendement est très intéressant, mais pose problème, puisqu'il opère une surtransposition quant au seuil de rendement qui déterminera le bénéfice dudit tarif réduit de TGAP.

En effet, le code des douanes, à l'article 266 *nonies*, comme la réglementation européenne, avec la directive du 30 mai 2018 du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive relative aux déchets, fixent à 0,65, et non à 0,7, le seuil de rendement énergétique pour qualifier une « valorisation énergétique élevée ».

Dans les faits, cette surtransposition exclurait près des deux tiers des installations concernées et réalisant d'ores et déjà une valorisation énergétique élevée au titre de la législation en vigueur, française comme européenne.

C'est pourquoi le présent amendement entend revenir sur cette surtransposition, en prévoyant un seuil de rendement énergétique à 0,65.

Mme la présidente. L'amendement n° I-366, présenté par Mme Espagnac, MM. J. Bigot, Raynal, Kanner, Éblé, Botrel, Carcenac, Féraud, Jeansannetas, P. Joly, Lalande et Lurel,

Mme Taillé-Polian, M. Bérit-Débat, Mme Bonnefoy, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte, Jacquin et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, M. Tissot, Mme Blondin, MM. Cabanel, Courteau, Duran, Fichet, Montaugé, Marie et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 43

Supprimer les mots :

second alinéa du

II. – Après l'alinéa 43

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Le tarif mentionné au B du tableau du a s'applique aux tonnages de déchets susceptibles de produire du biogaz, mentionnés en tant que tels sur le registre prévu à l'article 35 de la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives, réceptionnés à compter de la date de notification au préfet de la date de mise en service effective des équipements assurant la valorisation du biogaz capté à plus de 75 %. À compter de 2021, un mesurage direct au moyen d'instruments de mesure respectant les dispositions fixées par décret, devra obligatoirement être mis en place par les exploitants pour bénéficier du tarif mentionné au B du tableau du a.

La parole est à Mme Frédérique Espagnac.

Mme Frédérique Espagnac. Les installations de stockage souhaitant bénéficier du taux réduit de TGAP stockage pour la valorisation à 75 % du biogaz capté vont devoir, dès le 1^{er} janvier 2019, effectuer un mesurage direct des volumes de biogaz captés.

Cette obligation, introduite par l'article 4 de l'arrêté ministériel du 28 décembre 2017, entraîne de nouveaux investissements supplémentaires pour les collectivités. Or cette prescription est impossible à mettre en œuvre dans les délais prévus par la loi.

En effet, la plupart des instruments actuellement homologués sur le marché européen ne sont pas adaptés au mesurage du biogaz des installations de stockage, en raison de la composition hétérogène du biogaz et de son caractère corrosif. Normaliser le matériel disponible sur le marché et en équiper les installations va prendre plusieurs années.

Par conséquent, cela signifie que, dès le 1^{er} janvier prochain, la majorité des collectivités propriétaires d'une ISDND, une installation de stockage de déchets non dangereux, risquent de ne plus bénéficier de la réfaction, ce qui induira une très forte augmentation, et cela alors même qu'elles réalisent toujours une valorisation du biogaz.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Mes chers collègues, je ne ferai pas de commentaire individuel précis sur chaque amendement... (*Sourires.*)

Cela a été rappelé à l'instant, le Gouvernement a proposé à l'Assemblée nationale une sorte de tarif réduit pour les installations très performantes – je pense notamment aux incinérateurs – permettant la valorisation énergétique.

La difficulté, c'est que certains départements n'ont pas d'installations de ce type. C'est la raison pour laquelle j'ai précédemment annoncé que l'amendement n° I-11 de M. Longeot, qui prévoit un abattement de 50 % pour les résidus considérés, même s'ils sont réceptionnés dans une installation de stockage, était préférable. Son adoption permettrait de mettre l'ensemble des territoires sur un pied d'égalité, y compris ceux qui n'ont pas, comme le prévoit le Gouvernement, d'unité de valorisation thermique.

J'émetts donc un avis de sagesse sur l'amendement n° I-11. Je souhaite dès lors que les auteurs des autres amendements s'y rallient et retirent les leurs.

Par ailleurs, j'aimerais connaître l'avis du Gouvernement sur les amendements n° I-307 rectifié *bis* de M. Gremillet et I-366 de Mme Espagnac, qui posent des difficultés techniques.

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

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Je l'ai déjà expliqué, la réforme de la TGAP repose sur l'idée de rétablir le bon signal prix, c'est-à-dire de privilégier l'économie circulaire, et donc le recyclage, puis, en deuxième niveau, les unités de valorisation énergétique performantes et, enfin, en troisième niveau, le traitement direct.

Pour cette raison, il nous paraît que les propositions faites dans la série d'amendements remettent en cause assez fondamentalement cette logique et vont à l'encontre de l'idée d'accompagner la transition écologique pour ce qui concerne les déchets et la mise en œuvre d'une économie circulaire.

En effet, les amendements successifs remettent finalement à niveau à peu près tous les dispositifs : il n'y a donc plus d'intérêt à privilégier le recyclage à d'autres formes de traitement des déchets.

Par ailleurs, je rappelle que la feuille de route pour l'économie circulaire a fait l'objet de longues concertations, y compris avec les collectivités locales. L'augmentation de la TGAP n'a vocation à s'appliquer qu'à compter de 2021. Les collectivités disposent tout de même d'un temps d'adaptation, et bénéficient d'une baisse de la TVA représentant à peu près un tiers du montant de l'augmentation de la TGAP qui permet de leur ménager une marge de manœuvre sur la partie des déchets qu'on ne sait aujourd'hui pas valoriser.

Sur l'ensemble de ces amendements, l'avis du Gouvernement est défavorable.

Vous m'interrogez, monsieur le rapporteur général, plus précisément sur l'amendement n° I-366, relatif au biogaz. Sur la base des éléments dont je dispose, l'avis du Gouvernement est défavorable. La question posée est de savoir si les instruments de mesure permettent effectivement de mettre en œuvre la mesure annoncée voilà deux ans. Nous faisons alors l'hypothèse qu'ils étaient *a priori* adaptés.

Quant à l'amendement n° I-307 rectifié *bis*, les unités de valorisation énergétique ont vocation à être plus favorables que le simple traitement des déchets, c'est-à-dire l'incinération, mais moins favorables que le recyclage.

Pour cette raison, un effort a été fait à l'Assemblée nationale en leur faveur. Mais l'amendement que nous examinons rendrait moins favorable le coût du recyclage. De notre point de vue, il détricote toute la logique de la réforme de la TGAP que nous vous proposons.

Mme la présidente. La parole est à Mme Angèle Prévaille, pour explication de vote.

Mme Angèle Prévaille. Nous nous devons de ne pas polluer et d'économiser les matériaux, donc de recycler. Or nous continuons à gérer comme avant, et nous faisons face à des problèmes de plus en plus complexes. Nous mettons en place des procédés toujours plus sophistiqués.

En vérité, les consommateurs sont captifs et subissent les coûts. Par conséquent, les collectivités sont obligées de gérer des déchets qui leur sont en somme imposés. C'est ce qui pose problème. Ce qui serait plus vertueux, plus efficace et permettrait une baisse drastique des déchets serait de prendre le problème véritablement à la racine, c'est-à-dire de limiter en amont les déchets, d'interdire les emballages non valorisables, en plastique notamment, et tous les suremballages, et d'imposer – j'insiste sur ce terme – le compostage des déchets alimentaires, très facile et très peu coûteux à mettre en place.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° I-11, I-651 et I-864 rectifié.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme la présidente. En conséquence, les amendements n° I-95 rectifié *bis*, I-362, I-52 rectifié *bis*, I-641, I-44 rectifié *bis*, I-114 rectifié *ter*, I-799, I-49 rectifié, I-530 rectifié, I-638, I-798 rectifié, I-116 rectifié, I-364, I-993, I-54 rectifié, I-643 et I-307 rectifié *bis* n'ont plus d'objet.

Je mets aux voix les amendements identiques n° I-365, I-644 et I-994.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° I-55 rectifié et I-117 rectifié *bis*.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Gremillet.

M. Daniel Gremillet. Je ne pense pas que mon amendement n° I-307 rectifié *bis* soit devenu sans objet, madame la présidente.

J'attends la réponse, que je ne crois pas avoir entendue, de Mme la secrétaire d'État sur la surtransposition. Je vous rappelle que nous avons voté, il y a huit jours, dans cet hémicycle, la suppression de surtranspositions. Ce n'est pas pour en rajouter dans le budget pour 2019 !

Le seuil voté à l'Assemblée nationale est de 0,7 ; si l'on s'en tient au droit communautaire, il devrait être de 0,65. J'insiste, j'attends la réponse de Mme la secrétaire d'État.

Mme la présidente. Mon cher collègue, je le regrette, mais, votre amendement étant incompatible avec ce qui a été voté précédemment, il n'a plus d'objet.

Je mets aux voix l'amendement n° I-366.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État.

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Une question m'a été posée, elle appelle une réponse.

Je tiens à préciser un point s'agissant du projet de loi relatif aux surtranspositions. Oui, nous faisons la chasse à toutes les surtranspositions, mais cela ne signifie pas que nous nous alignons systématiquement sur le droit communautaire minimal. Il nous appartient, en tant que collectivité, de

faire le choix des textes sur lesquels, pour des raisons liées, par exemple, aux normes environnementales et sociales, nous décidons d'être en deçà, d'un peu ou de beaucoup, du droit de l'Union européenne.

Ce point avait vraiment été bien précisé, me semble-t-il. J'ai été amenée à le défendre devant votre assemblée il y a deux semaines.

M. Daniel Gremillet. On pénalise encore un peu plus la France !

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° I-56 rectifié est présenté par MM. Kern et Henno, Mmes Vermeillet et Vullien, M. Canevet, Mmes Perrot et N. Goulet, MM. de Nicolaj, Bonhomme, Moga, Janssens, Guerriau, Kennel, Détraigne et Laménie, Mme Joissains, M. D. Laurent, Mme Férat, MM. Chasseing, B. Fournier, Dantec et Malhuret et Mme Billon.

L'amendement n° I-645 est présenté par Mme Lienemann, MM. Gontard, Bocquet, Savoldelli et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 42

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) Le premier alinéa du e du même A est complété par une phrase ainsi rédigée : « À compter de 2021, un mesurage direct au moyen d'instruments de mesure respectant les dispositions fixées par décret est mis en place par les exploitants pour bénéficier du tarif mentionné au B du tableau du a du A du 1 du présent article. » ;

La parole est à M. Claude Kern, pour présenter l'amendement n° I-56 rectifié.

M. Claude Kern. Mon amendement rejoint celui de Mme Espagnac. Les installations de stockage souhaitant bénéficier du taux réduit de TGAP stockage pour la valorisation à 75 % du biogaz capté vont devoir, dès le 1^{er} janvier 2019, effectuer un mesurage direct des volumes de biogaz captés. Or les équipements ne sont pas encore à l'heure actuelle normalisés, et cela prendra plusieurs années.

Par conséquent, la majorité des collectivités propriétaires d'une ISDND risquent de ne plus bénéficier de la réfaction.

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Bocquet, pour présenter l'amendement n° I-645.

M. Éric Bocquet. Il est défendu.

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

M. Albéric de Montgolfier, *rapporteur général de la commission des finances.* Défavorable.

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

Mme Agnès Pannier-Runacher, *secrétaire d'État.* Défavorable, pour les raisons que j'ai déjà explicitées.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° I-56 rectifié et I-645.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 8, modifié.

(L'article 8 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 8 (priorité)

Mme la présidente. Je suis saisie de six amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les trois premiers sont identiques.

L'amendement n° I-47 rectifié est présenté par MM. Kern et Henno, Mmes Vermeillet et Vullien, M. Canevet, Mme Perrot, M. Bonhomme, Mme N. Goulet, MM. de Nicolaj, Moga, Janssens, Guerriau, Kennel, Détraigne et Laménie, Mme Joissains, M. D. Laurent, Mme Férat, MM. Delcros et B. Fournier et Mmes de la Provôté et Billon.

L'amendement n° I-110 rectifié *bis* est présenté par M. Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat, Lassarade et Lanfranchi Dorgal, M. Lefèvre, Mme Deromedi, M. Courtial, Mmes A. M. Bertrand, Lherbier et Garriaud-Maylam, M. Charon, Mme Chain-Larché, M. Revet, Mmes Thomas et Malet, MM. Calvet, Panunzi, Priou, Piednoir, Sido, Pierre et Saury et Mmes Keller, L. Darcos et de Cidrac.

L'amendement n° I-989 est présenté par MM. Léonhardt, Arnell, Artano, A. Bertrand, Collin, Dantec, Gabouty et Guérini, Mme Laborde et MM. Mézard, Requier, Roux et Vall.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code des douanes est ainsi modifié :

1° L'article 266 *sexies* est ainsi modifié :

a) Le I est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« 11. Les metteurs sur le marché de tout produit manufacturé à destination des ménages à l'exclusion de tout produit destiné à l'alimentation humaine, de tout produit énergétique visé par la taxe intérieure de consommation et de tout produit visé par les mécanismes de responsabilité élargie du producteur définis aux articles L. 541-10-1 à L. 541-10-10 du code de l'environnement. Les produits manufacturés concernés sont listés de manière exhaustive par un décret. » ;

b) Le III est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ... Sont exonérées de la taxe mentionnée au I les personnes physiques ou morales mentionnées au 11 du I répondant à des critères définis par décret. » ;

2° L'article 266 *septies* est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ... La mise sur le marché du produit générateur de déchets par les personnes mentionnées au 11 du I de l'article 266 *sexies*. » ;

3° L'article 266 *octies* est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ... Le nombre de produits générateurs de déchets remplissant les conditions fixées au 11 du I de l'article 266 *sexies* devant faire l'objet d'un registre national géré par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. » ;

4° L'article 266 *nonies* est ainsi modifié :

a) Le tableau constituant le second alinéa du B du 1 est complété par une ligne ainsi rédigée :

«

Les produits générateurs de déchets lorsque les conditions fixées au 11 du I de l'article 266 <i>sexies</i> sont remplies	En unité mise sur le marché	0,03
---	-----------------------------	------

» ;

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« ... Le paiement d'une contribution financière au titre d'une responsabilité élargie du producteur sur l'emballage n'exonère pas du paiement de la taxe, mentionnée au I de l'article 266 *sexies* du code des douanes, les personnes physiques ou morales mentionnées au 11 du I du même article. »

II. – Un décret fixe les conditions d'application du présent article.

La parole est à M. Claude Kern, pour présenter l'amendement n° I-47 rectifié.

M. Claude Kern. Près d'un tiers des déchets ménagers des Français est composé de produits, hors biodéchets, n'ayant pas de filière de recyclage. Les metteurs sur le marché de ces produits ne contribuent par ailleurs pas à la gestion des déchets, alors que les metteurs sur le marché de biens couverts par une filière de recyclage le font par le biais de la responsabilité élargie des producteurs, la REP. Ils n'ont donc pas d'incitation à se tourner vers l'économie circulaire. C'est une sorte de « prime au cancre ».

Par ailleurs, la gestion des déchets issus de ces produits est à la charge des collectivités, qui doivent en assurer la collecte et le traitement *via* leurs installations et payer la TGAP sur ces opérations, ce qui se répercute sur le contribuable local.

Cet amendement vise donc à mettre en place une TGAP amont, envisagée à 0,03 euro par unité, sur les produits non fermentescibles et non couverts par la REP. Cela permettrait de mettre fin à cette situation inique en arrêtant de taxer aveuglément les gestionnaires des déchets qui ne sont pas responsables de la non-recyclabilité des produits, en créant un signal prix sur l'amont, au stade de la conception, de la mise sur le marché et de la consommation des produits.

Le décret d'application de cette disposition pourrait éventuellement intégrer des exonérations permettant d'éviter d'appliquer la mesure aux petites entreprises.

Mme la présidente. La parole est à Mme Laure Darcos, pour présenter l'amendement n° I-110 rectifié *bis*.

Mme Laure Darcos. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Arnell, pour présenter l'amendement n° I-989.

M. Guillaume Arnell. Défendu.

Mme la présidente. L'amendement n° I-371, présenté par MM. Raynal, J. Bigot, Bérít-Débat, Kanner, Éblé, Botrel et Carcenac, Mme Espagnac, MM. Féraud, Jeansannetas,

P. Joly, Lalande et Lurel, Mmes Taillé-Polian et Bonnefoy, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte, Jacquin et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, M. Tissot, Mme Blondin, M. Cabanel, Mme Conway-Mouret, MM. Courteau, Duran, Fichet, Montaugé, Marie et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code des douanes est ainsi modifié :

1° L'article 266 *sexies* est ainsi modifié :

a) Le I est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« 11. Les metteurs sur le marché de tout produit manufacturé à destination des ménages à l'exclusion de tout produit destiné à l'alimentation humaine, de tout produit énergétique visé par la taxe intérieure de consommation et de tout produit visé par les mécanismes de responsabilité élargie du producteur définis aux articles L. 541-10-1 à L. 541-10-10 du code de l'environnement. Les produits manufacturés concernés sont listés de manière exhaustive par un décret. » ;

b) Le III est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ... Sont exonérées de la taxe mentionnée au I les personnes physiques ou morales mentionnées au 11 du I répondant à des critères définis par décret. » ;

2° L'article 266 *septies* est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ... La mise sur le marché du produit générateur de déchets par les personnes mentionnées au 11 du I de l'article 266 *sexies*. » ;

3° L'article 266 *octies* est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ... Le nombre de produits générateurs de déchets remplissant les conditions fixées au 11 du I de l'article 266 *sexies* devant faire l'objet d'un registre national géré par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. » ;

4° L'article 266 *nonies* est ainsi modifié :

a) Le tableau constituant le second alinéa du B du 1 est complété par une ligne ainsi rédigée :

«

Les produits générateurs de déchets lorsque les conditions fixées au 11 du I de l'article 266 <i>sexies</i> sont remplies	En unité mise sur le marché	Montant fixé par décret
---	-----------------------------	-------------------------

» ;

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« ... Le paiement d'une contribution financière au titre d'une responsabilité élargie du producteur sur l'emballage n'exonère pas du paiement de la taxe, mentionnée au I de l'article 266 *sexies* du code des douanes, les personnes physiques ou morales mentionnées au 11 du I du même article. »

II. – Un décret fixe les conditions d'application du présent article.

La parole est à M. Claude Raynal.

M. Claude Raynal. Cet amendement est défendu.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° I-48 rectifié est présenté par MM. Kern et Henno, Mmes Vermeillet et Vullien, M. Canevet, Mmes Perrot et N. Goulet, MM. de Nicolaÿ, Bonhomme, Moga, Janssens, Guerriau, Kennel, Détraigne et Laménie, Mme Joissains, M. D. Laurent, Mme Férat, MM. Chasseing, B. Fournier et Malhuret et Mmes de la Provôté et Billon.

L'amendement n° I-111 rectifié *bis* est présenté par M. Brisson, Mmes Bonfanti-Dossat, Lassarade et Lanfranchi Dorgal, M. Lefèvre, Mme Deromédi, M. Courtial, Mmes A. M. Bertrand, Lherbier et Garriaud-Maylam, M. Charon, Mme Chain-Larché, M. Revet, Mmes Thomas et Malet, MM. Panunzi, Priou, Piednoir, Sido, Pierre et Saury et Mmes L. Darcos et de Cidrac.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

«

Mise sur le marché de produits manufacturés prévue au 11 du I de l'article 266 <i>sexies</i>	Unité mise sur le marché	0,03
--	--------------------------	------

».

III. – Un décret fixe les conditions d'application du présent article.

La parole est à M. Claude Kern, pour présenter l'amendement n° I-48 rectifié.

M. Claude Kern. Il s'agit d'un amendement de repli, qui s'inscrit dans la continuité de mon amendement précédent. Il vise à mettre en place une écocontribution, envisagée à 0,03 euro par unité, sur les produits non alimentaires et non couverts par la REP.

Mme la présidente. La parole est à Mme Laure Darcos, pour présenter l'amendement n° I-111 rectifié *bis*.

Mme Laure Darcos. Il est défendu.

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

M. Albéric de Montgolfier, *rapporteur général de la commission des finances.* La commission souhaite le retrait des amendements n° I-47 rectifié, I-110 rectifié *bis* et I-989, et, à défaut, elle émettra un avis défavorable. En effet, ces amendements posent des problèmes juridiques ; en tout cas, leur rédaction n'est pas suffisamment précise, notamment pour ce qui concerne l'identification des redevables – je pourrai m'en expliquer plus longuement si vous le souhaitez, mes chers collègues.

I. – Après le troisième alinéa de l'article L. 541-10-6 du code de l'environnement, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« À compter du 1^{er} janvier 2019, toute personne physique ou morale qui fabrique, importe ou introduit sur le marché des produits manufacturés non recyclables est également soumise à l'obligation prévue au premier alinéa du présent article. »

II. – Le code des douanes est ainsi modifié :

1° Le I de l'article 266 *sexies* est complété par un 11 ainsi rédigé :

« 11. Les personnes mettant sur le marché des produits manufacturés non recyclables, à l'exclusion des denrées alimentaires, et ne respectant pas l'une des prescriptions relatives aux produits manufacturés non recyclables définies à l'article L. 541-10-6 du code de l'environnement ou par les textes réglementaires pris pour son application. » ;

2° L'article 266 *septies* est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ... La mise sur le marché de produits manufacturés non recyclables mentionnés au 11 du I de l'article 266 *sexies*. » ;

3° Le tableau constituant le second alinéa du B du 1 de l'article 266 *nonies* est complété par une ligne ainsi rédigée :

L'amendement n° I-371 pose, lui aussi, un problème d'identification des redevables, il est trop imprécis ; la commission en demande également le retrait.

Elle a la même analyse sur les amendements n° I-48 rectifié et I-111 rectifié *bis* ; elle en demande le retrait et, à défaut, émettra un avis défavorable.

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

Mme Agnès Pannier-Runacher, *secrétaire d'État.* Je rejoins l'analyse de M. le rapporteur général sur la rédaction de ces amendements.

Je veux en outre préciser un point. Nous partageons l'objectif de responsabiliser, le plus en amont possible, les producteurs sur le suremballage – d'ailleurs, cela touche surtout le secteur alimentaire –, mais, plutôt que de créer une TGAP en amont, la politique du Gouvernement consisterait à développer des filières REP, avec la mise en place d'une écocontribution qui financeraient une filière de récupération et de recyclage.

L'objectif est bien le même – responsabiliser les producteurs –, mais nous l'atteindrions par un autre biais que la création d'une TGAP amont. Cela nous paraît en effet très complexe à mettre en œuvre et cela s'appliquerait au commerce installé, mais non pas au e-commerce, ce qui nous semble poser aussi une difficulté.

Mme la présidente. La parole est à Mme Nathalie Goulet, pour explication de vote.

Mme Nathalie Goulet. Je souhaite soutenir l'amendement de mon collègue M. Kern que j'ai cosigné.

Vous avez fait état, madame la secrétaire d'État, du suremballage. Or je vous signale que 13 millions de tonnes de déchets se retrouvent chaque jour dans les océans, et qu'il y a 500 milliards de sacs plastiques ; en outre, un million de bouteilles en plastique sont achetées par minute. Toutes ces questions, notamment l'élimination des déchets plastiques, vont poser des problèmes quasiment insurmontables.

La solution proposée au travers de l'amendement n° I-47 rectifié n'est peut-être pas la bonne, mais il est parfaitement évident qu'il faut en chercher une permettant de sensibiliser et de pénaliser, conformément au principe du pollueur-payeur. Tôt ou tard, il faudra trouver des solutions incitatives.

Peut-être, je le répète, cet amendement est-il mal rédigé, peut-être n'identifie-t-il pas bien les payeurs ou les redevables, mais je propose que, dans l'année à venir, en attendant le prochain PLF, on y travaille, monsieur le rapporteur général. C'est un vrai sujet ; on a réussi à trouver des solutions tout à fait acceptables pour l'économie numérique. On devrait donc aussi travailler sur la pollution et sur l'application extensive du principe du pollueur-payeur, pour aboutir à ce type de solution.

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Bigot, pour explication de vote.

M. Joël Bigot. Quelque imparfaite que soit sa rédaction, l'amendement n° I-47 rectifié de Claude Kern donne un signal, et j'entends avec satisfaction la secrétaire d'État indiquer que, à terme, l'objectif est de mettre sur pied des filières de recyclage, des filières REP, ce que je trouve tout à fait intéressant.

Cela dit, avant d'en arriver là, il faut déjà commencer par dissuader ceux qui mettent sur le marché, d'une manière inconsidérée – Mme Goulet l'a rappelé – une quantité telle de déchets que, aujourd'hui, on parle de sixième continent au sujet du plastique. Il faut donc vraiment envoyer un signal sur ce sujet.

Je soutiens par conséquent sans réserve l'amendement de Claude Kern.

Mme la présidente. La parole est à M. Claude Kern, pour explication de vote.

M. Claude Kern. J'ai très bien entendu M. le rapporteur général et Mme la secrétaire d'État, mais, effectivement, comme vient de le dire Joël Bigot, il faut envoyer un signal fort. Il y a encore trop de produits mis sur le marché qui ne font pas l'objet d'une filière REP, et il n'y a même pas la possibilité de mettre en place une réponse.

Il faut donc absolument emmener ces producteurs vers une écoconception, afin qu'ils aient une conception responsable. Cela manque, il n'y a pas assez d'incitations. Il est temps de créer ces incitations et de lancer un signal fort.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° I-47 rectifié, I-110 rectifié *bis* et I-989.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 8, et les amendements n° I-371, I-48 rectifié et I-111 rectifié *bis* n'ont plus d'objet.

Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° I-17 est présenté par Mme Joissains, MM. Le Nay, Kern, Moga et Médevielle, Mme C. Fournier, MM. Henno et Delcros, Mmes Billon et de la Provôté, M. Cazabonne et Mmes Perrot, Morin-Desailly et Dindar.

L'amendement n° I-367 est présenté par MM. Raynal, Kanner, Éblé, Botrel et Carcenac, Mme Espagnac, MM. Féraud, Jeansannetas, P. Joly, Lalande et Lurel, Mme Taillé-Polian, MM. J. Bigot et Bérít-Débat, Mme Bonnefoy, M. Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte, Jacquín et Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, M. Tissot, Mme Blondin, M. Cabanel, Mme Conway-Mouret, MM. Courteau, Duran, Fichet et Montaugé, Mme Monier, M. Marie et les membres du groupe socialiste et républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le huitième alinéa du III de l'article 266 *quindecies* du code des douanes est complété par une phrase ainsi rédigée : « Sont exclus de cette liste les produits à base d'huile de palme. »

La parole est à M. Claude Kern, pour présenter l'amendement n° I-17.

M. Claude Kern. Cet amendement vise à exclure l'huile de palme de la liste des biocarburants éligibles à la minoration du taux de prélèvement supplémentaire à la TGAP, alors que, depuis plusieurs années, son usage comme carburant augmente.

Il convient de mettre fin à un signal négatif pour notre environnement en supprimant une niche fiscale dénuée de fondement.

Mme la présidente. La parole est à M. Claude Raynal, pour présenter l'amendement n° I-367.

M. Claude Raynal. Il est défendu.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Nous aurons, à l'article 60 du PLF, un débat sur les biocarburants, puisque cet article prévoit la refonte des tarifs applicables.

Je vous propose donc, mes chers collègues, que, pour garantir la cohérence de nos débats, vous déposiez de nouveau vos amendements sur cet article ; nous en discuterons à ce moment-là, de façon à ne pas avoir un article isolé incompatible avec la refonte du tarif.

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

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Même avis que M. le rapporteur général, pour la cohérence du texte.

Mme la présidente. Monsieur Kern, l'amendement n° I-17 est-il maintenu ?

M. Claude Kern. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° I-17 est retiré.

Monsieur Raynal, l'amendement n° I-367 est-il maintenu ?

M. Claude Raynal. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° I-367 est retiré.

L'amendement n° I-548, présenté par MM. Gontard, Bocquet, Savoldelli et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le huitième alinéa du III de l'article 266 *quindecies* du code des douanes est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Sont exclus de cette liste les biocarburants qui émettent plus de 150 gCO₂/MJ. »

La parole est à M. Guillaume Gontard.

M. Guillaume Gontard. Cet amendement procède de la même logique que les deux précédents, mais il va un peu plus loin.

Il a pour objet de supprimer l'incompréhensible exonération de TGAP dont bénéficient les biocarburants à base d'huile de palme ou de soja.

Si l'on prend en compte les changements d'affectation des sols indirects, ou CASI – en d'autres termes, la déforestation –, les biocarburants à base d'huile de palme sont ceux qui ont le pire impact sur le climat. Il s'agit donc d'une différenciation non pas selon l'origine, mais sur le fondement d'un argument environnemental, naturellement compatible avec les règles de l'Organisation mondiale du commerce. D'ailleurs, les États-Unis ont déjà exclu l'huile de palme de leur programme de soutien aux carburants renouvelables, sans pour autant en interdire l'importation.

Cet amendement ne tend qu'à anticiper l'application la directive européenne dite RED II, qui prévoit un plafonnement puis une sortie à l'horizon de 2030 des biocarburants à fort risque de CASI. La liste de tels biocarburants doit être précisée par un acte délégué de la Commission européenne, en février 2019. Quelle que soit la décision de la Commission, le texte prévoit la possibilité pour les États membres d'aller plus loin dans la différenciation des biocarburants.

Toutefois, si nous avons bien en tête les ravages de la culture de l'huile de palme sur la forêt et le climat, il faut veiller à ne pas déporter le problème. C'est pour cela que nous incluons l'huile de soja dans le périmètre de cette mesure ; cette huile ne doit en effet pas remplacer l'huile de palme, et les émissions de gaz à effet de serre liées à la déforestation ne doivent pas être déplacées de l'Asie du Sud-Est à l'Amérique du Sud.

Précisons que le soja produit en France est utilisé, non dans les biocarburants, mais plutôt en tant que protéine végétale. En outre, pour anticiper la réponse du Gouvernement, je précise que cette disposition n'entraînera pas la fermeture de la raffinerie de la Mède ni la perte de ses trois cents emplois, mais qu'elle invitera vivement Total à envisager un plan de reconversion du site et de ses salariés, ce que cette entreprise se refuse à faire jusqu'à présent.

Il n'y a par conséquent aucune raison de ne pas adopter cet amendement de bon sens.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. C'est le même avis, non pas pour éluder le débat, mais, comme nous examinerons, à l'article 60 du texte, la refonte totale des tarifs de biocarburant, je souhaite que, par cohérence, nous ayons ce débat à ce moment-là.

Je vous invite à retirer cet amendement pour le redéposer plus tard, mon cher collègue.

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

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Même avis.

Mme la présidente. Monsieur Gontard, l'amendement n° I-548 est-il maintenu ?

M. Guillaume Gontard. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° I-548 est retiré.

Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° I-927 rectifié, présenté par MM. Gremillet, Magras, Pierre et Mouiller, Mmes Deromedi et Puissat, MM. Cardoux et Brisson, Mme Di Folco, MM. Pellevat et Revet, Mme Morhet-Richaud, MM. Paccaud, Savary, Lefèvre et Raison, Mme M. Mercier et MM. Poniatowski, de Nicolaj, Priou et Laménie, est ainsi libellé :

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après l'article 39 *novodecies* du code général des impôts, il est inséré un article 39... ainsi rédigé :

« Art. 39 ... – Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu, sur option ou de plein droit, peuvent déduire de leur résultat imposable une somme égale à 40 % de la valeur d'origine de l'ensemble des biens d'équipement de réfrigération et de traitement de l'air utilisant des fluides réfrigérants autres que ceux mentionnés dans la section 1 de l'annexe I du règlement (UE) n° 517/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif aux gaz à effet de serre fluorés et abrogeant le règlement (CE) n° 842/2006 hors frais financiers, affectés à leur activité et qu'elles acquièrent à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2022 lorsque ces biens peuvent faire l'objet d'un amortissement selon le système prévu à l'article 39 A et qu'ils sont acquis en substitution d'un équipement de réfrigération et de traitement de l'air utilisant un des fluides susmentionnés.

« La déduction est répartie linéairement sur la durée normale d'utilisation des biens. En cas de cession du bien avant le terme de cette période, elle n'est acquise à l'entreprise qu'à hauteur des montants déjà déduits du résultat à la date de la cession, qui sont calculés *pro rata temporis*.

« L'entreprise qui prend en location un bien neuf mentionné au premier alinéa du présent article dans les conditions prévues au 1 de l'article L. 313-7 du code monétaire et financier en application d'un contrat de crédit-bail ou dans le cadre d'un contrat de location avec option d'achat peut déduire une somme égale à 40 % de la valeur d'origine du bien hors frais financiers au moment de la signature du contrat.

« Si l'entreprise crédit-preneuse ou locataire acquiert le bien, elle peut continuer à appliquer la déduction. La déduction cesse à compter de la cession ou de la cessation par celle-ci du contrat de crédit-bail ou de location avec option d'achat ou du bien et ne peut pas s'appliquer au nouvel exploitant.

« L'entreprise qui donne le bien en crédit-bail ou en location avec option d'achat ne peut pas pratiquer la déduction mentionnée au premier alinéa. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Daniel Gremillet.

M. Daniel Gremillet. Cet amendement vise à insérer un mécanisme de suramortissement de la taxation des hydrofluorocarbures, afin d'aider les entreprises, sans distinction de secteur ni de taille, à investir dans des équipements frigorifiques utilisant des fluides à pouvoir de réchauffement planétaire faible, et donc à moindre impact sur le climat.

Mme la présidente. L'amendement n° I-1026 rectifié, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après l'article 39 *decies* A du code général des impôts, il est inséré un article 39 *decies* F ainsi rédigé :

« Art. 39 *decies* F. – I. – Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition peuvent déduire de leur résultat imposable une somme égale à 40 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, des biens d'équipement de réfrigération et de traitement de l'air utilisant des fluides réfrigérants autres que ceux mentionnés dans la section 1 de l'annexe I au règlement (UE) 517/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif aux gaz à effet de serre fluorés et abrogeant le règlement (CE) 842/2006, affectés à leur activité et inscrits à l'actif immobilisé.

« La déduction est applicable aux biens mentionnés au premier alinéa acquis à l'état neuf à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2022. Elle s'applique également aux biens mentionnés au premier alinéa ayant fait l'objet, à compter du 1^{er} janvier 2021 et jusqu'au 31 décembre 2022, d'une commande assortie du versement d'acomptes d'un montant au moins égal à 10 % du montant total de la commande et dont l'acquisition intervient dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la date de la commande.

« II. – La déduction est répartie linéairement sur la durée normale d'utilisation des biens. En cas de sortie du bien de l'actif avant le terme de cette période, elle n'est acquise à l'entreprise qu'à hauteur des montants déjà déduits du résultat à la date de la sortie du bien de l'actif, qui sont calculés *pro rata temporis*.

« III. – L'entreprise qui prend en location un bien neuf mentionné au I du présent article, dans les conditions prévues au 1 de l'article L.313-7 du code monétaire et financier, en application d'un contrat de crédit-bail ou dans le cadre d'un contrat de location avec option d'achat conclu à compter du 1^{er} janvier 2019 et

jusqu'au 31 décembre 2022, peut déduire une somme égale à 40 % de la valeur d'origine du bien neuf hors frais financiers, au moment de la signature du contrat. Cette déduction est répartie *pro rata temporis* sur la durée normale d'utilisation du bien. Si l'entreprise crédit-preneuse ou locataire acquiert le bien, elle peut continuer à appliquer la déduction. La déduction cesse à compter de la cession ou de la cessation par celle-ci du contrat de crédit-bail ou de location avec option d'achat ou du bien et ne peut pas s'appliquer au nouvel exploitant.

« L'entreprise qui donne le bien en crédit-bail ou en location avec option d'achat ne peut pas pratiquer la déduction mentionnée au premier alinéa. »

La parole est à Mme la secrétaire d'État.

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Cet amendement tend à accompagner l'effort d'investissement dans les technologies sans hydrofluorocarbure des entreprises dont les activités nécessitent une production de froid. Il a pour objet d'accorder une déduction exceptionnelle, fixée à 40 % de la valeur d'origine des biens – hors frais financiers – acquis ou fabriqués par l'entreprise à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2022, ou commandés à compter du 1^{er} janvier 2021 et jusqu'au 31 décembre 2022, sous réserve de certaines conditions.

Cela montre que l'on incite à cette transformation tout en évitant les effets d'aubaine. Cette déduction est répartie linéairement sur la durée normale d'utilisation du bien. L'incitation prévue *via* ce suramortissement porte sur l'acquisition à l'état neuf de biens que les entreprises utiliseront durablement dans le cadre de leur activité.

Il s'agit donc d'accompagner la conversion des entreprises qui veulent sortir des hydrofluorocarbures.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. C'est un dispositif utile pour les entreprises qui souhaitent s'équiper de technologies alternatives. Avis favorable sur ces deux amendements.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° I-927 rectifié ?

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Il y a, du point de vue de la légistique, de petites nuances entre les deux amendements, mais c'est le même objet. Avis favorable.

Mme la présidente. Le Gouvernement lève-t-il le gage, madame la secrétaire d'État ?

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. Il s'agit donc de l'amendement n° I-927 rectifié *bis*.

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 8, et l'amendement n° I-1026 rectifié n'a plus d'objet.

Je suis saisie de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les trois premiers sont identiques.

L'amendement n° I-12 rectifié *bis* est présenté par M. Longeot, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

L'amendement n° I-652 est présenté par MM. Mandelli, Bonhomme et Dantec, Mme Espagnac, M. Kern, Mme Malet et M. de Nicolay.

L'amendement n° I-865 rectifié est présenté par M. J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Bérit-Débat, Mme Tocqueville et M. Madrelle.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code général des impôts est ainsi modifié :

1° L'article 278-0 *bis* est complété par un M ainsi rédigé :

« M. – Les prestations de collecte séparée, de collecte en déchetterie, de tri et de valorisation matière des déchets des ménages et des autres déchets que les collectivités mentionnées à l'article L. 2224-13 du code général des collectivités territoriales peuvent, eu égard à leurs caractéristiques et aux quantités produites, collecter et traiter sans sujétions techniques particulières, ainsi que les prestations de services qui concourent au bon déroulement de ces opérations. » ;

2° Le h de l'article 279 est ainsi rédigé :

« h. Lorsqu'elles ne relèvent pas du taux réduit prévu au M de l'article 278-0 *bis* du présent code, les prestations de collecte et de traitement des déchets des ménages et des autres déchets que les collectivités mentionnées à l'article L. 2224-13 du code général des collectivités territoriales peuvent, eu égard à leurs caractéristiques et aux quantités produites, collecter et traiter sans sujétions techniques particulières, ainsi que les prestations de services qui concourent au bon déroulement de ces opérations ; ».

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour présenter l'amendement n° I-12 rectifié *bis*.

M. Jean-François Longeot, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à appliquer un taux réduit de TVA à 5,5 % aux opérations de prestation de collecte séparée, de collecte en déchetterie, de tri et de valorisation-matière des déchets dès 2019, et non à compter de 2021 comme le dispose l'article 59 de ce projet de loi de finances.

L'article 8 du texte prévoit une augmentation des taux de la taxe générale sur les activités polluantes due par les installations d'incinération et de stockage à compter de 2021, et une suppression, dès 2019, du taux réduit de TGAP dont bénéficient les installations de stockage répondant à la norme ISO 14001, ce qui conduira à augmenter le taux de TGAP de 33 euros par tonne en 2018 à 41 euros par tonne en 2019 pour environ 20 % de ces installations.

Réduire le taux de TVA sur les opérations de tri et de recyclage dès 2019 permettrait par ailleurs de diminuer plus rapidement l'écart de coût entre ces opérations et les solutions de stockage et d'incinération.

Tel est l'objet de cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Didier Mandelli, pour présenter l'amendement n° I-652.

M. Didier Mandelli. Mon amendement est en tout point identique à celui qui vient d'être présenté par notre collègue Jean-François Longeot au titre de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Je vous le présente, pour ma part, en tant que président du groupe d'études sur l'économie circulaire.

Ces amendements constituent des messages, des signaux pour les collectivités et pour tous les acteurs, en tendant à réduire à 5,5 % dès 2019 le taux de TVA, même si, on le sait, la trajectoire de TGAP ne sera prise compte qu'à partir de 2021. Un signal fort envoyé dès cette année aux acteurs serait plutôt bien perçu.

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Bigot, pour présenter l'amendement n° I-865 rectifié.

M. Joël Bigot. Il est défendu ; mon collègue a dit ce que j'aurais voulu dire.

Mme la présidente. L'amendement n° I-887 rectifié, présenté par MM. Bargeton, Patient, Rambaud, Amiel et Buis, Mme Cartron, MM. Cazeau, de Belenet, Dennemont, Gattolin, Hassani, Haut, Karam, Lévrier, Marchand, Mohamed Soilihi, Navarro et Patriat, Mme Rauscent, M. Richard, Mme Schillinger, MM. Théophile, Yung et les membres du groupe La République En Marche, est ainsi libellé :

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article 278-0 *bis* du code général des impôts est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Les prestations de collecte séparée de biodéchets et la vente du compost qui en est issu. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Didier Rambaud.

M. Didier Rambaud. Cet amendement a trait à l'économie circulaire et plus particulièrement au compostage, dont la filière est naissante, émergente. Il vise à encourager cette pratique, en appliquant aux prestations de collecte séparée de biodéchets triés à la source un taux réduit de TVA.

Au travers de ce signal sur le prix pourra être encouragée l'utilisation du compost pour les espaces verts. En ville, le lombricomposteur est une solution au manque de place et est complémentaire aux dispositifs déjà existants dans de nombreuses municipalités de compost collectif.

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. Je l'ai rappelé précédemment, la baisse à 5,5 % du taux de TVA est la contrepartie de l'augmentation de la TGAP, à des dates concomitantes, en 2021. C'est pour cela que l'on retrouve ces dispositions sur la baisse de la TVA en seconde partie.

Les amendements présentés visent à ramener ces dispositions en première partie du texte ; je ne mesure pas très bien la cohérence d'un tel choix. L'augmentation de la TGAP sera réelle, importante – plus de 800 millions d'euros –, on l'a indiqué ; et la baisse correspondante de la TVA, qui n'est pas

à la hauteur de cette hausse, doit intervenir dans la même période. L'application immédiate de cette baisse entraînerait une perte de recettes de quelque 80 millions d'euros dès 2019. Il n'y a pas de cohérence à le faire tout de suite, dès lors que l'augmentation de la TGAP n'est pas encore intervenue.

La commission demande donc le retrait de ces amendements.

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

Mme Agnès Pannier-Runacher, *secrétaire d'État*. Je suis en ligne avec M. le rapporteur général.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° I-12 rectifié *bis*, I-652 et I-865 rectifié.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 8, et l'amendement n° I-887 rectifié n'a plus d'objet.

L'amendement n° I-594 rectifié *bis*, présenté par M. Antiste, Mmes Conconne et Jasmin, MM. Lurel, P. Joly, Lalande, Cabanel et Iacovelli, Mme G. Jourda, MM. Duran et Daudigny, Mme Grelet-Certenais et MM. Todeschini, Daunis et Jacquin, n'est pas soutenu.

Article additionnel après l'article 13 (priorité)

Mme la présidente. Je suis saisie de six amendements identiques.

L'amendement n° I-536 rectifié est présenté par MM. de Montgolfier, P. Dominati, Retailleau, Babary, Bas, Bascher et Bazin, Mmes Berthet et A.M. Bertrand, M. Bizet, Mme Bonfanti-Dossat, M. Bonhomme, Mme Bories, MM. Bouchet, J.M. Boyer et Brisson, Mme Bruguière, M. Calvet, Mme Canayer, M. Cardoux, Mme Chain-Larché, MM. Charon et Chatillon, Mme Chauvin, M. Chevrollier, Mme de Cidrac, MM. Cornu, Courtial, Cuyppers et Danesi, Mme L. Darcos, M. Daubresse, Mme Delmont-Koropoulis, MM. del Picchia et Dériot, Mmes Deroche, Deromedi et Deseyne, M. Dufaut, Mme Dumas, M. Duplomb, Mmes Duranton et Estrosi Sassone, MM. B. Fournier, Frassa, Ginesta, Grand et Gremillet, Mme Grunty, MM. Houpert, Hugonet et Husson, Mme Imbert, MM. Karoutchi, Kennel et Laménie, Mmes Lamure, Lanfranchi Dorgal, Lassarade et Lavarde, MM. Lefèvre, de Legge et H. Leroy, Mme Lopez, M. Magras, Mme Malet, MM. Mandelli et Mayet, Mmes M. Mercier et Micouleau, MM. Milon, Pierre, Mouiller, Nougéin, Paccaud, Paul, Pemezec et Dallier, Mme Thomas, MM. Buffet, Perrin, Piednoir et Pillet, Mme Primas, M. Priou, Mme Raimond-Pavero, MM. Segouin, Raison, Rapin, Revet, Savary, Savin, Schmitz, Sido et Sol, Mme Troendlé et M. Vaspart.

L'amendement n° I-600 est présenté par M. Éblé, Mme Taillé-Polian, MM. Raynal, Kanner, Botrel et Carcenac, Mme Espagnac, MM. Féraud, Jeansannetas, P. Joly, Lalande, Lurel et les membres du groupe socialiste et républicain.

L'amendement n° I-635 est présenté par Mme N. Goulet.

L'amendement n° I-816 est présenté par MM. Capus, Bignon, Chasseing, Decool, Fouché, Guerriau, Lagourgue, Malhuret et A. Marc, Mme Mélot et M. Wattebled.

L'amendement n° I-875 est présenté par MM. Bocquet, Savoldelli et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° I-1001 est présenté par MM. Collin, Corbisez, Gabouty et Gold, Mmes Jouve et Laborde et MM. Requier et Vall.

Ces six amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 13

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après l'article 119 *bis* du code général des impôts, il est inséré un article 119 ... ainsi rédigé :

« Art. 119 ... – I. – 1° Est soumis à une retenue à la source dont le taux est fixé par le dernier alinéa du 1° du 1 de l'article 187 pour les personnes morales et au 2° du même 1 pour les personnes physiques tout versement effectué, sous quelque forme et par quelque moyen que ce soit, par une personne qui est établie ou a sa résidence en France au profit, directement ou indirectement, d'une personne qui n'est pas établie ou n'a pas sa résidence en France, lorsque les conditions suivantes sont réunies :

« a. Le versement est conditionné, directement ou indirectement, à la distribution de produits d'actions, de parts sociales ou de revenus assimilés mentionnés aux articles 108 à 117 *bis*, ou son montant est établi en tenant compte de ladite distribution ;

« b. Le versement est lié, directement ou indirectement :

« – à une cession temporaire desdites parts ou actions d'une durée inférieure à une durée fixée par décret réalisée par la personne qui n'est pas établie ou n'a pas sa résidence en France au profit, directement ou indirectement, de la personne qui est établie ou a sa résidence en France ;

« – ou à une opération donnant le droit ou faisant obligation à la personne qui est établie ou a sa résidence en France de revendre ou de restituer, directement ou indirectement, lesdites parts ou actions à la personne qui n'est pas établie ou n'a pas sa résidence en France ;

« – ou à un accord ou instrument financier ayant, directement ou indirectement, pour la personne qui n'est pas établie ou n'a pas sa résidence en France, un effet économique similaire à la possession desdites parts ou actions.

« 2° La retenue à la source est appliquée par l'établissement payeur lors de la mise en paiement des versements mentionnés au 1° du présent I.

« 3° Le bénéficiaire des versements mentionnés au même 1° peut obtenir le remboursement de la retenue à la source s'il apporte la preuve qu'il en est le bénéficiaire effectif et que ceux-ci ne constituent pas indirectement des produits d'actions et de parts sociales ou des produits assimilés mentionnés aux articles 108 à 117 *bis* et qu'ils correspondent à des opérations qui ont principalement un objet ou un effet autres que d'éviter l'application d'une retenue à la source ou d'obtenir l'octroi d'un avantage fiscal.

« Lorsque les versements mentionnés au 1° du présent I constituent indirectement des produits d'actions et de parts sociales ou des produits assimilés mentionnés aux articles 108 à 117 *bis*, le bénéficiaire de ces versements peut obtenir le remboursement de la retenue à la source s'il apporte la preuve qu'il en est le bénéficiaire effectif et que ceux-ci correspondent à des opérations qui ont principalement un objet ou un effet autres que d'éviter l'application d'une retenue à la source ou d'obtenir l'octroi d'un avantage fiscal. Le remboursement est minoré du montant qui résulte de l'application à ces versements de la retenue à la source dans les conditions prévues par le 2 de l'article 119 *bis* ou, le cas échéant, par les dispositions de la convention d'élimination des doubles impositions signée entre la France et l'État ou territoire où il est établi ou a sa résidence.

« 4° L'établissement payeur des versements mentionnés au 1° du présent I adresse chaque année à l'administration fiscale, par voie électronique et au plus tard le 31 janvier de l'année suivant celle au titre de laquelle les versements ont été effectués, une déclaration mentionnant le montant, la date, l'émetteur et le destinataire de chacun des versements.

« II. – 1° Lorsque les produits des actions et parts sociales et les produits assimilés visés aux articles 108 à 117 *bis* sont versés à une personne qui est établie ou a sa résidence dans un État ou territoire ayant signé avec la France une convention d'élimination des doubles impositions qui ne prévoit pas ou exonère de retenue à la source ces produits, l'établissement payeur des produits applique, lors de la mise en paiement, le taux de retenue à la source prévu au 1 de l'article 187.

« Le présent 1° n'est pas applicable aux dividendes distribués à une personne morale dans les conditions prévues à l'article 119 *ter*.

« 2° Le bénéficiaire des produits mentionnés au 1° du présent II peut obtenir le remboursement de la retenue à la source s'il apporte la preuve qu'il en est le bénéficiaire effectif et que la distribution de ces produits dans cet État ou territoire a principalement un objet ou un effet autres que d'éviter l'application d'une retenue à la source ou d'obtenir l'octroi d'un avantage fiscal.

« 3° L'établissement payeur des produits mentionnés au même 1° adresse chaque année à l'administration fiscale, par voie électronique et au plus tard le 31 janvier de l'année suivant celle au titre de laquelle les versements ont été effectués, une déclaration mentionnant le montant, la date, l'émetteur et le destinataire de chacun des versements. »

II. – Le présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

La parole est à M. Albéric de Montgolfier, pour présenter l'amendement n° I-536 rectifié.

M. Albéric de Montgolfier. Nous changeons totalement de sujet ; nous passons des déchets à un amendement directement issu des travaux de la commission des finances et, à titre accessoire, de notre groupe de travail sur la lutte contre la fraude.

Un article du journal *Le Monde* a fait des révélations concernant une fraude aux dividendes. Nous avons entendu un certain nombre d'acteurs, notamment la Direc-

tion générale des finances publiques, la DGFIP, l'Autorité des marchés financiers, l'AMF, et l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution, l'ACPR. Ces différentes auditions ont mis en évidence un phénomène relativement massif de fraude, qui pouvait représenter, selon les diverses estimations, un montant très important, allant d'un à trois milliards d'euros. La fraude consiste à profiter de failles dans certaines dispositions, soit internes soit liées à des conventions internationales, permettant d'éviter l'impôt, notamment au moment où le dividende d'une action doit être touché.

Ce phénomène est massif et ce dispositif peut être mis en œuvre au travers de non-résidents. Pour cela, il faut s'appuyer sur un certain nombre de conventions fiscales ; des pays prévoient, en vertu de ces conventions – elles sont citées précisément dans l'amendement –, un taux d'imposition nul. En ayant recours à ces non-résidents, on peut éventuellement bénéficier, en prêtant une action de manière peut-être un peu abusive, d'une absence d'imposition.

Comment cette fraude a-t-elle été chiffrée ? À partir des volumes extrêmement importants de transactions ; lors de son audition, l'AMF a indiqué que l'on pouvait constater des volumes pouvant aller jusqu'à huit fois le volume normal, lorsque le titre donnait lieu au versement d'un dividende. Sur le fondement d'un rendement moyen des actions de 4 % et d'un taux normal d'imposition de 15 %, on peut aboutir au chiffre que je citais à l'instant.

Nous avons donc cherché, comme l'ont fait d'autres pays – l'Allemagne, les États-Unis –, à éviter ce phénomène de fraude aux dividendes. C'est la raison de l'amendement n° I-536 rectifié, qui a été très largement cosigné par des collègues. Il a été proposé à la signature des autres membres du groupe de travail, et je remarque que cinq amendements lui sont identiques.

Vu l'heure tardive, il serait un peu fastidieux de vous détailler de manière très précise, mes chers collègues, le dispositif, qui comporte tant un montage interne qu'un volet externe. Je vous signale simplement que le mécanisme interne est assez directement issu de ce qu'ont fait les États-Unis, qui ont également eu affaire à ce phénomène, et qui ont pu lutter, grâce à un dispositif de ce type, contre la fraude aux dividendes. Donc cela fonctionne aux États-Unis, et ce dispositif ne devrait pas empêcher la vie normale des affaires. En effet, un prêt de titre peut être tout à fait légitime et se faire pour des raisons autres que l'évitement de l'impôt – on peut par exemple avoir besoin de trésorerie –, et il est tout à fait possible d'échapper au prélèvement à la source créé par le dispositif en apportant la preuve que l'on ne poursuit pas un but fiscal.

Comment le dispositif fonctionne-t-il ? En instaurant, tout simplement, un prélèvement forfaitaire libératoire de 30 %, perçu par l'établissement financier. On peut échapper à ce prélèvement, je le répète, en apportant la preuve que le but du mouvement n'est pas fiscal.

C'est un dispositif assez complet, qui devrait permettre d'éviter ces fraudes à l'avenir. C'est un amendement important, grâce auquel on devrait récupérer une somme importante, puisque, je le répète, cette fraude a été évaluée entre un et trois milliards d'euros au minimum, d'après les auditions de l'AMF.

C'est pourquoi je vous demande, mes chers collègues, d'ailleurs très nombreux sur toutes les travées, de voter ces amendements identiques. Peut-être le Gouvernement – je le

reconnais volontiers, s'agissant d'un sujet très technique – proposera-t-il des améliorations, voire un autre dispositif ; nous y sommes ouverts. Ce que, très majoritairement – en tout cas, ceux qui ont participé à ces travaux –, nous ne souhaitons pas, c'est de laisser les choses en l'état.

Pour être tout à fait complet, et j'en aurai terminé, l'Assemblée nationale a proposé la constitution d'un groupe de travail ; cela ne nous paraît pas être à la hauteur des enjeux ; nous préférons un dispositif qui soit opérationnel dès le 1^{er} janvier 2019.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Éblé, pour présenter l'amendement n° I-600.

M. Vincent Éblé. Je ne reviendrai pas sur les différents éléments que le rapporteur général vient de présenter.

Je veux simplement attirer l'attention des membres de notre assemblée sur le caractère assez exceptionnel du processus ayant conduit à l'élaboration de ces différents amendements convergents.

S'il ne s'agit pas d'un amendement de la commission à proprement parler, il s'agit, à tout le moins, d'un travail de la commission et de son groupe de suivi sur la lutte contre la fraude et l'évasion fiscale auquel est associée la totalité des groupes de la Haute Assemblée.

C'est donc à partir d'une analyse technique conjointe que nous convergeons politiquement vers une solution qui doit permettre de faire recouvrer au budget de notre pays des sommes importantes.

Il ne s'agit pas d'une imposition nouvelle, mais simplement de faire en sorte que des impositions déjà existantes dans notre droit fiscal produisent les recettes que la France est en droit d'attendre. Grâce à ce dispositif, les détenteurs de capitaux qui perçoivent des dividendes et qui trouvent à échapper à la loi fiscale française par des dispositifs éminemment critiquables relevant – cela reste à diagnostiquer – soit de la fraude, soit d'une optimisation hyperactive, avec le concours – nous le savons et cela pose une vraie question – d'établissements financiers et bancaires français, vont devoir s'acquitter de leur impôt.

Comme l'a souligné Albéric de Montgolfier, les sommes dont nous parlons sont tout à fait importantes. Le travail que nous avons mené nous permet aujourd'hui, de la droite à la gauche de cet hémicycle, de nous accorder sur un même dispositif.

Je n' imagine pas un instant que nous refusions de recouvrer ces sommes. Il est tout à fait possible de le faire : des partenaires importants de notre pays – les États-Unis d'Amérique et la République fédérale d'Allemagne, par exemple – ont trouvé des solutions pour faire en sorte que les contribuables concernés payent ce qu'ils doivent à ces États. Je ne vois pas quel argument on pourrait avancer pour refuser que la France s'engage dans le même effort pour recouvrer ces sommes. (*MM. Jérôme Bascher et Guillaume Arnell applaudissent.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Nathalie Goulet, pour présenter l'amendement n° I-635.

Mme Nathalie Goulet. Je veux tout d'abord remercier le président de la commission des finances et le rapporteur général d'avoir bien voulu, après de multiples tentatives, créer ce groupe de travail sur la fraude fiscale qui donne aujourd'hui un premier résultat tout à fait formidable, comme vient de le souligner M. Éblé.

Sur toutes les travées, nous avons travaillé à un amendement commun, repris à la virgule près, sur ce sujet de la fraude aux dividendes.

Au-delà de ce processus exceptionnel qui nous permet aujourd'hui de proposer une sanction, il faut également saluer le processus exceptionnel qui a permis de mettre au jour cette fraude. Je veux bien évidemment parler du consortium de journalistes qui travaille depuis des mois et des années sur ces questions. Après les « Panama papers » et d'autres scandales, ces journalistes continuent de rendre publics ces procédés devenus totalement intolérables dans nos sociétés connaissant des difficultés budgétaires. Cette fraude massive est insupportable.

Nous proposons un dispositif immédiatement efficace. On se plaint souvent des délais. On l'a répété cent fois : une fraude, un projet, une promesse... Cette fois, nous avons une fraude et une réplique immédiate. Je pense qu'il est également important de le souligner et de le mettre au crédit de notre commission des finances et de l'ensemble du Sénat.

Au regard de la liste des pays cités dans nos amendements comme contribuant à cette fraude, je crois que nous devrions examiner, dans le cadre de notre groupe de travail, le dispositif du BEPS aujourd'hui applicable en matière de révision de conventions fiscales internationales. Les pays complices de ce type de procédés ne doivent pas bénéficier de dispositifs fiscaux en leur faveur sur le territoire national.

Je souhaite bien évidemment que le Sénat adopte ces amendements communs à l'ensemble des groupes.

Mme la présidente. La parole est à M. Emmanuel Capus, pour présenter l'amendement n° I-816.

M. Emmanuel Capus. Le groupe Les Indépendants – République et Territoires a participé au groupe de suivi sur la lutte contre la fraude et l'évasion fiscale et s'associe à ses conclusions et aux objectifs poursuivis par la commission des finances en déposant cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Bocquet, pour présenter l'amendement n° I-875.

M. Éric Bocquet. Je me félicite que le groupe de suivi ait produit ce résultat. Grâce au travail de tous, nous disposons d'un bel outil, immédiatement opérationnel.

Le 18 octobre dernier, lors de la parution de ces révélations – les « CumEx files » – par *Le Monde*, M. Darmanin avait déclaré que la France serait intraitable et qu'elle mènerait une lutte sans merci contre toute forme de fraude. Intraitable, c'est aujourd'hui qu'il faut l'être, et c'est pourquoi nous avons choisi de déposer ensemble cet amendement. Il s'agit de réagir le plus vite possible.

L'Assemblée nationale a fait le choix, ce que je ne juge pas, de mettre en place une mission d'information. Nous connaissons les limites juridiques de ce type de structure. Il en va de même des commissions d'enquête, qui ont parfois commis quelques écarts, ces dernières années, ici même. Il était donc tout à fait judicieux de présenter cet amendement dans le cadre du projet de loi de finances.

Je sais qu'il est un peu tard, mais peut-être M. Darmanin exprimera-t-il son avis favorable par un nouveau tweet, sait-on jamais ? (*Sourires.*)

J'espère que nous finirons cette belle soirée en adoptant ce bel amendement. (*Applaudissements.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour présenter l'amendement n° I-1001.

M. Jean-Claude Requier. Cet amendement, strictement identique, est soutenu par Yvon Collin, qui a fait partie de ce groupe de suivi sur la lutte contre la fraude et l'évasion fiscale, dont je salue les résultats. C'est un beau travail d'équipe. Le fait que chaque groupe présente un amendement élargit encore la portée politique de la mesure.

Lors de la discussion budgétaire, on parle beaucoup de dépenses et du coût des amendements que nous déposons. Là, le dispositif proposé devrait rapporter 1 milliard d'euros. Dans le contexte actuel, ce n'est pas rien. (*Applaudissements sur les travées du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen et du groupe Union Centriste.*)

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

M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances. La secrétaire d'État nous répondra certainement qu'évaluer la fraude est toujours une opération délicate. J'en conviens et c'est la raison pour laquelle nous avons eu des échanges extrêmement précis aussi bien avec la DGFIP qu'avec l'AMF ou l'ACPR. Nous leur avons ensuite adressé des questionnaires écrits.

L'AMF a ainsi pu nous donner des indications extrêmement intéressantes sur les volumes concernés.

Bien évidemment, le prêt-emprunt de titres est une opération tout à fait normale pour la vie des affaires. Toutefois, au cours de la période de détachement du dividende, le montant de ces opérations a été de 183 milliards d'euros en 2018. En comparaison, le cumul des opérations de prêt-emprunt de titres sur les valeurs du CAC 40 est de 23 milliards d'euros sur l'année. Concrètement, le volume a donc été multiplié par huit au cours de cette période.

Les Allemands ont bâti leur dispositif autour de cette idée : l'opération est soumise à fiscalité si elle a lieu dans les quarante-cinq jours précédant le détachement du titre.

L'AMF a estimé la perte fiscale à environ 1 milliard d'euros pour les seules opérations de prêt-emprunt de titres. Nous avons également des chiffres pour d'autres opérations plus complexes. Quel que soit le volume concerné, il est manifestement important.

D'autres moyens en droit permettent de lutter contre ces procédés. Je pense, par exemple, à la clause anti-abus de l'OCDE qui permet d'écarter de la convention fiscale le bénéficiaire non-résident. La notion d'abus de droit peut aussi être utilisée par l'administration fiscale pour redresser une opération.

Dans le cas du recours à la notion d'abus de droit, la difficulté réside dans le renversement de la charge de la preuve : c'est à l'administration fiscale de prouver que l'opération a une finalité fiscale. Il s'agit donc d'un contrôle fiscal très lourd.

La commission est très favorable à ces amendements, qui visent à mettre en place un système de prélèvement à la source, recueilli par l'établissement bancaire, ce qui inverse la charge de la preuve : au contribuable de prouver qu'il ne poursuivait aucun but d'évasion fiscale. Ce dispositif est effectif et fonctionnel.

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

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Nous partageons et poursuivons le même but.

Il existe également des cas de fraude à partir de schémas « CumCum » internes ou externes. La rédaction de ces amendements soulève des questions : par exemple, l'abus réalisé dans le cadre d'un schéma « CumCum » interne n'est pas défini. Le dispositif peut donc paraître quelque peu imprécis et trop large.

Cela étant dit, nous n'avons pas de meilleure proposition à ce stade du débat. Nous vous suggérons de travailler ensemble à l'amélioration du dispositif. En attendant de parvenir à un mécanisme plus facilement applicable, le Gouvernement émet un avis de sagesse sur ces amendements.

Mme la présidente. La parole est à M. Jérôme Bascher, pour explication de vote.

M. Jérôme Bascher. Sur toutes les travées de cet hémicycle, hormis celles d'un groupe, pour l'instant, nous avons choisi de lutter contre la fraude.

Il est tout de même dommage que la grande loi que nous avons votée en juillet dernier, celle qui devait tout révolutionner, ait oublié ce phénomène et que ce soit au Sénat de proposer un dispositif. De même, c'est notre rapporteur général qui avait soulevé le problème de la taxation des produits du net.

Cela commence à suffire de prétendre lutter contre la fraude et de ne pas prendre les mesures nécessaires. Souvenez-vous, madame la secrétaire d'État, du temps où vous faisiez la tournée de l'inspection des finances : une fois la fraude détectée, on n'attend pas un rapport, on prend des mesures. C'est cela que nous demandons.

Nous pouvons comprendre qu'il faille retravailler notre proposition et que certaines imprécisions demeurent ici ou là. Mais on ne pourra pas attendre un an de plus ni la publication de nouveaux rapports. Ce ne serait pas admissible et les Français ne le comprendraient pas, surtout au regard du contexte actuel.

Mme la présidente. La parole est à M. Didier Rambaud, pour explication de vote.

M. Didier Rambaud. Je regrette l'intervention de M. Bascher, qui laisse entendre qu'un groupe ne soutiendrait pas la lutte contre la fraude.

Si vous aviez suivi ce qui s'est passé en commission, monsieur Bascher, vous sauriez que j'ai voté la proposition du rapporteur général. (*M. le rapporteur général marque son approbation.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

M. Pascal Savoldelli. Ce n'est pas faute de vous croire, madame la secrétaire d'État, mais nous préférons maintenir notre amendement et adopter les amendements identiques plutôt que d'attendre une version retravaillée de ce dispositif...

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. C'est bien la raison pour laquelle j'ai émis un avis de sagesse, monsieur le sénateur...

M. Pascal Savoldelli. Espérons que vous ferez preuve de la même sagesse sur beaucoup d'autres sujets.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n°s I-536 rectifié, I-600, I-635, I-816, I-875 et I-1001.

(*Les amendements sont adoptés.*) - (*Applaudissements.*)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 13.

Je constate que ces amendements ont été adoptés à l'unanimité des présents.

Mes chers collègues, nous avons examiné 206 amendements au cours de la journée ; il en reste 621.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

9

ORDRE DU JOUR

Mme la présidente. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, mardi 27 novembre 2018 :

À quatorze heures trente : nouvelle lecture du projet de loi de finances rectificative pour 2018 (n° 159, 2018-2019).

À seize heures quarante-cinq : questions d'actualité au Gouvernement.

À dix-sept heures quarante-cinq et le soir :

Suite du projet de loi de finances pour 2019, adopté par l'Assemblée nationale (n° 146, 2018-2019) ;

Suite de l'examen des articles de la première partie.

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(La séance est levée le mardi 27 novembre 2018, à une heure quarante.)

NOMINATION DE MEMBRES D'ÉVENTUELLES COMMISSIONS MIXTES PARITAIRES

La liste des candidats établie par la commission des lois a été publiée conformément à l'article 12 du règlement.

Aucune opposition ne s'étant manifestée dans le délai d'une heure prévu par l'article 9 du règlement, cette liste est ratifiée.

Les représentants du Sénat aux commissions mixtes paritaires chargées de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi de programmation 2019-2022 et de réforme pour la justice et du projet de loi organique relatif au renforcement des juridictions sont :

Titulaires : MM. Philippe Bas, François-Noël Buffet, Yves Détraigne, Mme Muriel Jourda, MM. Jacques Bigot, Jean-Pierre Sueur et Thani Mohamed Soilihi ;

Suppléants : Mmes Éliane Assassi, Maryse Carrère, Catherine Di Folco, Marie-Pierre de la Gontrie, MM. Henri Leroy, Hervé Marseille et Mme Catherine Troendlé.

Direction des comptes rendus

GISÈLE GODARD

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

de la séance

du lundi 26 novembre 2018

SCRUTIN N° 25

sur l'amendement n° I-119 rectifié, présenté par M. Olivier Cigolotti et plusieurs de ses collègues, l'amendement n° I-179 rectifié bis, présenté par M. Jacques Genest et plusieurs de ses collègues, l'amendement n° I-190 rectifié bis, présenté par MM. François Calvet, Dominique de Legge et plusieurs de leurs collègues, l'amendement n° I-191 rectifié bis, présenté par M. Alain Fouché et plusieurs de ses collègues, l'amendement n° I-215 rectifié, présenté par Mme Maryse Carrère et plusieurs de ses collègues, l'amendement n° I-405, présenté par M. Claude Raynal et les membres du groupe socialiste et républicain, l'amendement n° I-465, présenté par Mme Cécile Cukierman et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, et l'amendement n° I-917, présenté par Mme Sylviane Noël et plusieurs de ses collègues, tendant à supprimer l'article 19 du projet de loi de finances, adopté par l'Assemblée nationale, pour 2019, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la Présidence :

Nombre de votants	341
Suffrages exprimés	320
Pour	120
Contre	200

Le Sénat n'a pas adopté

ANALYSE DU SCRUTIN

GRUPE LES RÉPUBLICAINS (146) :

Contre : 145

N'a pas pris part au vote : 1 M. Gérard Larcher - Président du Sénat

GRUPE SOCIALISTE ET RÉPUBLICAIN (73) :

Pour : 72

N'a pas pris part au vote : 1 Mme Hélène Conway-Mouret - qui présidait la séance

GRUPE UNION CENTRISTE (51) :

Pour : 20 Mme Annick Billon, MM. Jean-Marie Bockel, Philippe Bonnacarrère, Michel Canevet, Olivier Cigolotti, Yves Détraigne, Mmes Catherine Fournier, Françoise Gatel, Sylvie Goy-Chavent, MM. Jean-Marie Janssens, Claude Kern, Michel Laugier, Jacques Le Nay, Mmes Valérie Létard, Anne-Catherine Loisier, MM. Jean-Claude Luche, Pierre Médevielle, Jean-Pierre Moga, Mmes Évelyne Perrot, Sonia de la Provôté

Contre : 30

Abstention : 1 M. Jean-Marie Mizson

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (22) :

Pour : 2 Mme Maryse Carrère, M. Jean-Yves Roux

Abstention : 20

GRUPE LA RÉPUBLIQUE EN MARCHÉ (23) :

Contre : 23

GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN CITOYEN ET ÉCOLOGISTE (16) :

Pour : 16

GRUPE LES INDÉPENDANTS - RÉPUBLIQUE ET TERRITOIRES (11) :

Pour : 10

Contre : 1 M. Jérôme Bignon

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (6) :

Contre : 1 Mme Christine Herzog

N'ont pas pris part au vote : 5

Ont voté pour :

Maurice Antiste	Michel Dagbert	Olivier Jacquin
Cathy Apourceau-Poly	Yves Daudigny	Jean-Marie Janssens
Viviane Artigalas	Marc Daunis	Victoire Jasmin
Éliane Assassi	Jean-Pierre Decool	Éric Jeansannetas
David Assouline	Yves Détraigne	Patrice Joly
Esther Benbassa	Jérôme Durain	Bernard Jomier
Claude Bérit-Débat	Alain Duran	Gisèle Jourda
Jacques Bigot	Vincent Éblé	Patrick Kanner
Joël Bigot	Frédérique Espagnac	Claude Kern
Annick Billon	Rémi Féraud	Éric Kerrouche
Maryvonne Blondin	Corinne Féret	Jean-Louis Lagourgue
Jean-Marie Bockel	Jean-Luc Fichet	Bernard Lalande
Éric Bocquet	Martine Filleul	Michel Laugier
Philippe Bonnacarrère	Alain Fouché	Pierre Laurent
Nicole Bonnefoy	Catherine Fournier	Jacques Le Nay
Yannick Botrel	Françoise Gatel	Jean-Yves Leconte
Martial Bourquin	Fabien Gay	Claudine Lepage
Michel Boutant	Samia Ghali	Valérie Létard
Céline Brulin	Guillaume Gontard	Marie-Noëlle
Henri Cabanel	Marie-Pierre de la	Lienemann
Michel Canevet	Gontrie	Anne-Catherine
Emmanuel Capus	Sylvie Goy-Chavent	Loisier
Thierry Carcenac	Michelle Gréaume	Jean-Jacques Lozach
Maryse Carrère	Nadine Grelet-	Monique Lubin
Daniel Chasseing	Certainais	Jean-Claude Luche
Olivier Cigolotti	Joël Guerriau	Victorin Lurel
Laurence Cohen	Annie Guillemot	Philippe Madrelle
Pierre-Yves Collombat	Laurence Harribey	Jacques-Bernard
Catherine Conconne	Jean-Michel	Magner
Roland Courteau	Houllegatte	Claude Malhuret
Cécile Cukierman	Xavier Iacovelli	Christian Manable

Alain Marc
Didier Marie
Rachel Mazuir
Pierre Médevielle
Colette Mélot
Michelle Meunier
Jean-Pierre Moga
Marie-Pierre Monier
Franck Montaigué
Pierre Ouzoulias
Marie-Françoise Perol-Dumont

Évelyne Perrot
Angèle Prévaille
Sonia de la Provôté
Christine Prunaud
Claude Raynal
Sylvie Robert
Gilbert Roger
Laurence Rossignol
Jean-Yves Roux
Pascal Savoldelli
Jean-Pierre Sueur
Simon Sutour

Ont voté contre :

Pascal Allizard
Michel Amiel
Serge Babary
Julien Bargeton
Philippe Bas
Jérôme Bascher
Arnaud Bazin
Arnaud de Belenet
Martine Berthet
Anne-Marie Bertrand
Jérôme Bignon
Jean Bizet
Christine Bonfanti-Dossat
François Bonhomme
Bernard Bonne
Pascale Bories
Gilbert Bouchet
Céline Boulay-Espéronnier
Yves Bouloux
Jean-Marc Boyer
Max Brisson
Marie-Thérèse Bruguière
François-Noël Buffet
Bernard Buis
Olivier Cadic
François Calvet
Christian Cambon
Agnès Canayer
Vincent Capocanellas
Jean-Noël Cardoux
Françoise Cartron
Alain Cazabonne
Bernard Cazeau
Anne Chain-Larché
Patrick Chaize
Pierre Charon
Alain Chatillon
Marie-Christine Chauvin

Guillaume Chevallier
Marta de Cidrac
Gérard Cornu
Édouard Courtial
Pierre Cuypers
Philippe Dallier
Arnaud Bazin
Laure Darcos
*Mathieu Darnaud
Marc-Philippe Daubresse
Robert del Picchia
Vincent Delahaye
Bernard Delcros
Annie Delmont-Koropoulos
Michel Dennemont
Gérard Dériot
Catherine Deroche
Jacky Deromedi
Chantal Deseyne
Catherine Di Folco
Nassimah Dindar
Élisabeth Doineau
Philippe Dominati
Daniel Dubois
Alain Dufaut
Catherine Dumas
Laurent Duplomb
Nicole Duranton
Jean-Paul Émorine
Dominique Estrosi Sassone
Jacqueline Eustache-Brinio
Françoise Férat
Michel Forissier
Bernard Fournier
Christophe-André Frassa
Pierre Frogier
Joëlle Garriaud-Maylam

Sophie Taillé-Polien
Rachid Temal
Jean-Claude Tissot
Nelly Tocqueville
Jean-Marc Todeschini
Jean-Louis Tourenne
André Vallini
Sabine Van Heghe
Yannick Vaugrenard
Dany Wattebled

André Gattolin
*Jacques Genest
Frédérique Gerbaud
Bruno Gilles
Jordi Ginesta
Colette Giudicelli
Nathalie Goulet
Jean-Pierre Grand
Daniel Gremillet
François Grosdidier
Jacques Groperrin
Pascale Gruny
Charles Guené
Jocelyne Guidez
Abdallah Hassani
Claude Haut
Olivier Henno
Loïc Hervé
Christine Herzog
Alain Houpert
Jean-Raymond Hugonet
Benoît Huré
Jean-François Husson
Corinne Imbert
Sophie Joissains
Muriel Jourda
Alain Joyandet
Antoine Karam
Roger Karoutchi
Fabienne Keller
Guy-Dominique Kennel
Laurent Lafon
Marc Laménié
Élisabeth Lamure
Christine Lanfranchi Dorgal
Florence Lassarade
Robert Laufoaulu
Daniel Laurent
Nuihau Laurey
Christine Lavarde

Ronan Le Gleut
Antoine Lefèvre
Dominique de Legge
Jean-Pierre Leleux
Henri Leroy
Martin Lévrier
Brigitte Lherbier
Jean-François Longeot
Gérard Longuet
Vivette Lopez
Pierre Louault
Michel Magras
Viviane Malet
Didier Mandelli
Frédéric Marchand
Hervé Marseille
Hervé Maurey
Jean-François Mayet
Marie Mercier
Sébastien Meurant
Brigitte Micouleau
Alain Milon
Thani Mohamed Soilihi
Albéric de Montgolfier
Patricia Morhet-Richaud
Catherine Morin-Desailly
Jean-Marie Morisset
Philippe Mouiller

Guillaume Arnell
Stéphane Artano
Alain Bertrand
Joseph Castelli
Yvon Collin
Jean-Pierre Corbisez
Ronan Dantec

Philippe Nachbar
Robert Navarro
Louis-Jean de Nicolaÿ
Sylviane Noël
Claude Nougéin
Olivier Paccaud
Jean-Jacques Panunzi
Georges Patient
François Patriat
Philippe Paul
Cyril Pellevat
Philippe Pemezec
Cédric Perrin
Stéphane Piednoir
Jackie Pierre
François Pillet
Gérard Poadja
Rémy Pointereau
Ladislas Poniowski
Sophie Primas
Jean-Paul Prince
Christophe Priou
Catherine Procaccia
Frédérique Puissat
Isabelle Raimond-Pavero
Michel Raison
Didier Rambaud
Jean-François Rapin
Noëlle Rauscent
Damien Regnard

Abstentions :

Nathalie Delattre
Jean-Marc Gabouty
Éric Gold
Jean-Noël Guérini
Véronique Guillotin
Mireille Jouve
Joël Labbé

André Reichardt
Évelyne Renaud-Garabedian
Bruno Retailleau
Charles Revet
Alain Richard
Denise Saint-Pé
Hugues Saury
René-Paul Savary
Michel Savin
Patricia Schillinger
Alain Schmitz
Vincent Segouin
Bruno Sido
Jean Sol
Nadia Sollogoub
Lana Tuetanui
Dominique Théophile
Claudine Thomas
Catherine Troendlé
Jean-Marie Vanlerenberghe
Michel Vaspart
Dominique Vérien
Sylvie Vermeillet
Jean-Pierre Vial
Jean Pierre Vogel
Michèle Vullien
Richard Yung

N'ont pas pris part au vote :

Philippe Adnot
Gérard Collomb

Claudine Kauffmann
Jean Louis Masson

Stéphane Ravier

N'ont pas pris part au vote :

M. Gérard Larcher - Président du Sénat et Mme Hélène Conway-Mouret - qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

*Lors de la séance du lundi 26 novembre 2018, MM. Jacques Genest et Mathieu Darnaud ont fait savoir qu'ils auraient souhaité voter pour.