

A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

X V I <sup>e</sup>   L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Suite de l'examen pour avis de la première partie du projet  
de loi de finances pour 2024 (n° 1680) (*M. Jean-Luc Fugit,*  
*rapporteur pour avis*)..... 2

Lundi 9 octobre 2023  
Séance de 21 heures 30

Compte rendu n° 6

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

**Présidence de  
M. Jean-Marc Zulesi,**  
*Président*



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a poursuivi l'examen pour avis de la première partie du projet de loi de finances pour 2024 (n° 1680) (*M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis*).

### **Après l'article 5 (suite)**

*Amendements identiques I-CD17 de M. Vincent Descoeur et I-CD106 de M. Jean-Yves Bony*

**M. Vincent Descoeur (LR).** La certification label bas-carbone a un coût significatif pour les agriculteurs. Ainsi, l'instauration d'un crédit d'impôt constituerait un levier d'action efficace pour inciter le plus grand nombre à s'engager dans cette démarche vertueuse.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Pour bénéficier du label bas-carbone, les projets agricoles doivent se référer à l'une des six méthodes approuvées par le ministère de l'agriculture. Créer un crédit d'impôt pour les entreprises agricoles produisant des crédits carbone ne semble pas justifié, d'autant que ce label n'a fait l'objet d'aucun bilan depuis sa création en 2018. Avis défavorable.

*La commission rejette les amendements.*

*Amendement I-CD313 de M. Charles Fournier*

**Mme Marie Pochon (Écolo-NUPES).** Notre amendement d'appel vise à proposer une réécriture du crédit d'impôt recherche (CIR), afin de conditionner son bénéfice aux projets compatibles avec la transition écologique, sur la base des critères de la taxonomie verte. La transformation de cette niche fiscale, dont bénéficient quelque 20 000 entreprises pour un coût estimé à 7 milliards d'euros selon la loi de finances pour 2023, est fréquemment recommandée. D'une part, il pénalise les PME qui en constituent 91 % des bénéficiaires mais ne représentent que 32 % de la créance fiscale. D'autre part, il ne contribue qu'à hauteur de 10 % au financement de la recherche environnementale.

Nous souhaitons rappeler l'urgence de conditionner les dépenses du CIR à des activités satisfaisant des objectifs écologiques. Les critères de la taxonomie verte peuvent constituer des critères écologiques communs au large spectre des secteurs d'activité des entreprises bénéficiaires. Aussi, nous proposons de conditionner le CIR à l'atteinte de l'un des six objectifs environnementaux présentés par la taxonomie verte européenne, à l'exclusion de la recherche en lien avec les énergies gazières et nucléaires.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** L'idée de faire du CIR un outil écologique me paraît intéressante : soit en conditionnant l'octroi des créances à l'absence d'incidences néfastes sur l'environnement d'un projet de recherche, soit en introduisant un taux majoré du CIR pour les recherches en faveur de l'environnement. Le Gouvernement a choisi un nouveau crédit, le crédit d'impôt au titre des investissements en faveur de l'industrie (C3IV), qui cible les investissements dans les technologies vertes. Il faut également déterminer quel serait le bon rythme pour introduire un tel changement, voir comment éviter le *green washing* et réfléchir aux exemptions. En attendant de trouver des leviers efficaces pour le verdissement du CIR, avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Suivant l'avis du rapporteur pour avis, la commission rejette successivement les amendements I-CD254 et I-CD255 de Mme Charlotte Leduc.*

*Amendements I-CD170 de Mme Chantal Jourdan et I-CD256 de Mme Charlotte Leduc (discussion commune)*

**Mme Chantal Jourdan (SOC).** Mon amendement vise à demander la taxation des superprofits des entreprises du transport maritime. La CMA-CGM a fait 23 milliards d'euros de profits en 2022. Ils étaient de 17 milliards en 2021, et de l'ordre de 500 millions d'euros les années précédant la crise sanitaire. Les réductions de tarifs de fret accordées par CMA-CGM l'année dernière s'élèveraient en tout à un effort d'à peine 300 millions d'euros, soit un montant dérisoire, alors que l'entreprise doit ses profits records à des tarifs extravagants, qui se répercutent dans le prix des produits en rayon, mais aussi à la niche fiscale résultant de la taxe au tonnage, qui permet un taux effectif d'imposition d'environ 2 % et qui est l'une des plus coûteuses pour l'État – 3,8 milliards d'euros en 2023.

L'amendement propose une contribution additionnelle sur les sociétés de transport maritime de marchandises, graduée pour une période de deux ans, après laquelle elle sera évaluée.

**M. Gabriel Amard (LFI-NUPES).** Avec ses trois paliers de contribution additionnelle, cet amendement de repli vise les producteurs de gaz, de pétrole et les sociétés de transport maritime de marchandises, dans un contexte de profits exorbitants.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Il est aussi intéressant de savoir comment les superprofits sont réinvestis et redistribués. Les articles 12 et 15 du projet de loi de finances (PLF) prévoient des dispositions fiscales pour les entreprises, notamment autoroutières ou les grands aéroports. La prévision d'impôt sur les sociétés augmentera de 10,9 milliards d'euros pour atteindre 72,2 milliards d'euros, en raison d'un fort dynamisme. Il serait à mon sens plus intéressant d'étudier des taxes ciblées. Avis défavorable.

**M. Gabriel Amard (LFI-NUPES).** Nous avons ciblé des secteurs d'activité précis. La contribution additionnelle serait due lorsque le résultat imposable de la société pour l'exercice considéré au titre de l'impôt sur les sociétés précité serait supérieur ou égal à 1,25 fois la moyenne de son résultat imposable des exercices 2017, 2018 et 2019. Il y aurait trois taux progressifs. Il est temps d'envoyer le signal que tout n'est pas permis.

**M. Jean-Louis Bricout (LIOT).** Je soutiens cet amendement visant à taxer les surprofits. Monsieur le rapporteur pour avis, si on les taxe un peu, nous pourrions nous charger nous-mêmes de redistribuer pour donner du pouvoir d'achat à nos concitoyens.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendement I-CD189 de M. Matthieu Marchio*

**M. Matthieu Marchio (RN).** Cet amendement vise à obliger le Gouvernement à remettre un rapport au Parlement concernant le respect de leurs obligations fiscales et sociales par les entreprises bénéficiaires des crédits d'impôt.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Il existe déjà de nombreux rapports sur ce sujet, faits par les inspections, le Gouvernement ou la Cour des comptes. Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement I-CD388 de M. Matthieu Marchio*

**M. Matthieu Marchio (RN).** Cet amendement vise également à obliger le Gouvernement à remettre un rapport au Parlement afin d'évaluer l'efficacité des incitations fiscales dans la lutte contre le changement climatique.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Le Gouvernement a prévu l'octroi d'un agrément accordé par Bercy et par l'Agence de la transition écologique (Ademe), qui en feront une évaluation. Demande de retrait.

*L'amendement est retiré.*

**Article additionnel après l'article 5 : Avantage fiscal accordé aux entreprises qui investissent dans des matériels de recyclage de métaux ferreux et non ferreux**

*Amendement I-CD12 de M. Vincent Descoeur et sous-amendement I-CD459 du rapporteur pour avis, amendement I-CD309 de Mme Marjolaine Meynier-Millefert (discussion commune)*

**M. Vincent Descoeur (LR).** L'amendement vise à instaurer un dispositif de suramortissement pour les entreprises du recyclage, qui ont investi pendant trois ans plus de 1,5 milliard d'euros dans leur outil productif, alors qu'elles sont confrontées à la hausse du prix de l'énergie et à un tâtonnement dans le déploiement des filières REP.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** La disposition permet d'encourager la filière du recyclage des métaux en accordant une déductibilité importante sur l'impôt sur les sociétés. Une mission d'évaluation de la loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire, dite AGECE, sera bientôt lancée. Il serait utile de disposer de ses conclusions. Par ailleurs, le taux de 40 % semblant particulièrement élevé, je vous propose de le réduire à 15 %, ce qui représente déjà une incitation suffisante.

**Mme Marjolaine Meynier-Millefert (RE).** C'est le même amendement, avec un gage différent.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Je vous suggère de le retirer au profit de l'amendement de M. Descoeur.

**M. Stéphane Delautrette (SOC).** Pourquoi proposer un dispositif d'amortissement seulement pour les métaux ferreux et non ferreux, alors leur recyclage ne pose aucun problème ?

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** En discutant avec les acteurs du domaine, on sent qu'il faut renforcer le recyclage. Mais j'attends beaucoup de la mission d'évaluation de la loi AGECE. Ce dispositif sera également évalué.

*L'amendement I-CD309 est retiré.*

*La commission adopte le sous-amendement I-CD459.*

*Elle adopte l'amendement I-CD12 sous-amendé.*

**Article additionnel après l'article 5 :** *Changement d'affectation des casiers des installations de stockage de déchets pour faciliter l'implantation de projets d'énergie renouvelable photovoltaïque*

*Amendements I-CD365 de M. Matthieu Marchio et I-CD220 de M. Stéphane Delautrette (discussion commune)*

**M. Matthieu Marchio (RN).** Les installations de stockage de déchets (ISD) sont conçues pour traiter des déchets ménagers ou d'activités économiques dans des casiers aménagés à cet effet, dans des conditions optimales de sécurité pour l'environnement. Les casiers fermés constituent ainsi des surfaces disponibles pour d'autres usages sous réserve que ces derniers soient conformes aux servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols. L'amendement vise à permettre une modification de l'évaluation foncière casier par casier et non à l'échelle de l'ensemble du site, lorsque des casiers fermés accueillent des panneaux photovoltaïques, afin d'accélérer le déploiement de ces projets.

**M. Stéphane Delautrette (SOC).** Mon amendement a été travaillé avec le Syndicat des énergies renouvelables, afin d'utiliser au mieux les capacités qu'offrent les installations de stockage de déchets pour le déploiement du photovoltaïque. Selon la rédaction actuelle du code général des impôts, il faut attendre la fin totale de l'exploitation du site pour utiliser les surfaces rendues disponibles.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** C'est un sujet technique, qui relève néanmoins d'une forme de bon sens. Je vous suggère, Monsieur Marchio, de retirer votre amendement au profit de celui de M. Delautrette, qui ne mentionne pas de conditions d'évaluation.

*La commission rejette l'amendement I-CD365.*

*Elle adopte l'amendement I-CD220.*

**Article 12 :** *Réduction progressive de dépenses fiscales défavorables à l'environnement*

*Amendements identiques I-CD18 de M. Vincent Descoeur, I-CD107 de M. Jean-Yves Bony, I-CD185 de Mme Annick Cousin et I-CD408 de M. Jean-François Lovisolo*

**M. Vincent Descoeur (LR).** Mon amendement vise à supprimer la référence au 31 décembre 2025 pour favoriser le pilotage économique des exploitations agricoles et encourager la constitution d'une épargne permettant de couvrir les dépenses liées à la décarbonation.

**Mme Annick Cousin (RN).** Ces dernières années, les événements climatiques imprévisibles se sont multipliés. La déduction pour épargne de précaution (DEP), qui est un élément central dans la gestion des risques à long terme des exploitations agricoles, est désormais un outil crucial pour les agriculteurs.

**Mme Laurence Heydel Grillere (RE).** La déduction pour épargne de précaution est un excellent dispositif, et l'augmentation de son plafond une très bonne chose. Il faut aller encore plus loin en le rendant pérenne.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Face aux effets du changement climatique, la DEP présente le double avantage de responsabiliser les agriculteurs tout en leur laissant la liberté de déterminer leurs investissements en fonction des menaces climatiques. Avis favorable.

*La commission adopte les amendements.*

*Amendement I-CD23 de M. Vincent Descoeur*

**M. Vincent Descoeur (LR).** L'amendement vise à augmenter les plafonds de la déduction pour épargne de précaution, tout en les rendant plus progressifs, afin de répondre au mieux aux besoins des exploitants agricoles.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Je comprends sans peine l'objet de l'amendement mais les trois mesures de compensation en faveur de l'agriculture, prévues par l'article 12, représentent pour l'État un coût de 60 millions d'euros. Dans la situation budgétaire actuelle, il me paraît difficile de demander à l'État un effort supplémentaire.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement I-CD382 de M. Antoine Villedieu*

**M. Antoine Villedieu (RN).** Nous sommes tous d'accord pour reconnaître que nos agriculteurs souffrent. Face à vos propositions, ce sont nos éleveurs qui deviennent des vaches à lait. Le prix des matières premières a explosé, celui des énergies s'est envolé. Appliquer une augmentation idéologique, même progressive, de l'accise sur le gazole non routier (GNR) ressemble à de l'acharnement. Cet hiver, vous avez demandé aux éleveurs de couper l'électricité dont ils ont besoin pour s'occuper de leurs animaux. L'été, vous leur demandez de diminuer leur consommation d'eau. Aujourd'hui, vous vous en prenez à leurs véhicules. Vous décidez d'appliquer les augmentations du tarif d'accise sur le GNR en période de crise des prix, alors qu'il suffirait de les geler jusqu'à ce que la situation économique se stabilise. L'amendement vise à supprimer toutes les augmentations du tarif d'accise appliqué au GNR.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Cet amendement porte un choix politique, celui du statu quo. Je comprends qu'on ne veuille pas alourdir les charges des agriculteurs, mais aucun secteur ne peut échapper aux efforts de la transition écologique. Nous venons de vivre le mois de septembre le plus chaud de l'histoire de France ; des départements connaissent une sécheresse historique. Le Gouvernement propose un dispositif équilibré, progressif, sur sept années, qui a été négocié avec les agriculteurs eux-mêmes en juin dernier. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement I-CD403 de M. Julien Bayou*

**M. Julien Bayou (Écolo-NUPES).** L'amendement vise à doubler les taxes sur le carburant des vols privés, qui, certes, ont déjà fait l'objet d'une augmentation. En avril, quand je vous avais proposé d'interdire les vols en jet privé, on m'avait répondu que c'était folie. Le rapporteur pour avis vient de nous rappeler que nous venons de passer le mois de septembre le plus chaud de l'histoire. La folie, c'est d'autoriser ces vols caprices comme il en existe entre Nice et Cannes ou Paris et Villacoublay. Vous aviez également refusé le compromis que je vous avais proposé, d'aligner le régime des jets privés sur celui des Français moyens :

interdire les vols quand il existe une liaison en TGV de moins de deux heures trente. Je vous propose, en attendant, un petit pas. Ce n'est pas parce qu'on ne peut pas tout faire d'un coup qu'il faut ne rien faire du tout.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Une augmentation a déjà eu lieu en loi de finances pour 2023. Je mesure le côté symbolique de votre amendement. Mais il risque de provoquer un effet d'éviction et, sur un vol international, les gestionnaires de jet pourraient faire le plein à l'étranger. L'amendement I-CD169 de Mme Jourdan me paraît plus pertinent. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

**M. Julien Bayou (Écolo-NUPES).** Si un gestionnaire de jet peut faire un plein au Luxembourg pour un vol entre Nice et Cannes, on touche à l'absurdité du système. Dans ce cas, il vaut peut-être mieux interdire tout court de tels vols.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement I-CD206 de M. Jorys Bovet*

**Mme Annick Cousin (RN).** Nous souhaitons que le tarif normal d'accise sur les gazoles consommés par les moteurs pour les travaux statiques ou la propulsion d'engins qui ne circulent pas habituellement sur la voie publique reste à 18,82 euros. L'augmentation progressive de ce tarif avantageux conduira les agriculteurs notamment à voir leur facture de carburant multipliée chaque année. La situation fragile de bon nombre d'exploitations agricoles nous interdit de les mettre davantage en danger.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Même avis que sur l'amendement I-CD382 de M. Villedieu.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement I-CD257 de Mme Charlotte Leduc*

**Mme Catherine Couturier (LFI-NUPES).** L'amendement vise à supprimer réellement l'avantage fiscal du gazole non routier. Le gazole, ce n'est pas que le monde agricole, c'est aussi le transport. Cela fait plusieurs années que l'on nous promet la sortie du gazole.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Il s'agit bien de gazole non routier. Si l'on veut faire accepter la transition écologique, il faut y aller progressivement dans les dispositifs de décarbonation. Une mesure brutale comme celle que vous proposez est de toute manière inutile, car l'offre d'engins de travaux décarbonés n'est pas assez large. Avec le signal donné par le PLF, les professionnels savent qu'ils disposent de sept ans pour accomplir leur transition. Les PME et les TPE n'ont pas la trésorerie pour faire face à un choc fiscal brutal. Avis très défavorable.

**Mme Catherine Couturier (LFI-NUPES).** Brutal peut-être, mais la nécessité d'une planification écologique ne date pas d'aujourd'hui. Le Gouvernement la prend en compte trop tard et sans mesures concrètes.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement I-CD258 de M. David Guiraud*

**M. Gabriel Amard (LFI-NUPES).** L'amendement vise à supprimer progressivement le remboursement de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le gazole applicable au secteur du transport routier de marchandises afin de respecter nos engagements écologiques.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Deux ans ! Nous n'avons pas la même définition du mot « progressivement ». Cette mesure aurait un effet tel qu'elle ne peut être adoptée sans négociation avec la profession, d'autant qu'il n'existe pas d'offre crédible à des prix raisonnables de camions décarbonés. Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendements identiques I-CD181 de M. Vincent Descoeur et I-CD385 de M. Antoine Villedieu*

**M. Vincent Descoeur (LR).** Nous proposons que les entreprises utilisant des véhicules agricoles affectés au transport public de marchandises puissent bénéficier du remboursement partiel de la TICPE.

**M. Antoine Villedieu (RN).** L'amendement devrait vous faire plaisir, monsieur le rapporteur pour avis, puisqu'il répond à Emmanuel Macron qui souhaite favoriser notre souveraineté alimentaire. Élaboré en collaboration avec la fédération des entrepreneurs des territoires de la région Bourgogne Franche-Comté, il prévoit de rendre éligibles au remboursement partiel de la TICPE les véhicules agricoles affectés au transport public de marchandises.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Ces amendements vont à l'encontre de toute politique de décarbonation. Si les attentes avaient été aussi fortes que vous le dites, nous aurions été saisis de ces questions, mais aucun acteur ne les a mentionnées. Vous n'avez pas le monopole de la connaissance de ces secteurs.

La décarbonation ne doit pas être trop brutale mais il faut tout de même agir, en trouvant un équilibre. Or les amendements vont tantôt d'un côté, tantôt de l'autre. Avis défavorable.

**M. Antoine Villedieu (RN).** Nous parlons du transport agricole, qui est principalement national ou régional, quand la majorité favorise l'importation de biens provenant de Chine ou de Nouvelle-Zélande. Si vous voulez agir sur l'écologie, renationalisez des entreprises et arrêtez d'importer de l'autre bout du monde des ovins, des bovins ou des produits laitiers que nous pouvons fabriquer en France !

**M. Vincent Descoeur (LR).** Je ne crois pas avoir revendiqué un quelconque monopole. Quant aux entreprises concernées, elles m'ont bien saisi de cette préoccupation.

*La commission rejette les amendements.*

*Amendement I-CD102 de Mme Lisa Belluco*

**Mme Marie Pochon (Écolo-NUPES).** Cet amendement vise à supprimer le taux réduit d'accise sur les gazoles consommés pour le transport d'animaux vivants. Cette niche fiscale nuit au climat : elle finance directement la combustion d'énergies fossiles. Nous préférons que l'argent public soutienne l'abattage à la ferme, pour éviter aux animaux d'être



transportés vivants et d'en pâtir, pour assurer la production d'une viande de meilleure qualité, pour garantir la provenance de nos produits et pour que nos éleveurs puissent accompagner les animaux du début à la fin de leur vie. Ainsi, ce modèle deviendra plus compétitif. Depuis un an, des députés de tous les groupes ont posé des questions écrites au Gouvernement sur cette question.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Si nous adoptons cette disposition, des véhicules d'autres pays remplaceront nos camions. Le transport d'animaux tombe sous le coup d'une réglementation européenne. Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement I-CD103 de Mme Lisa Belluco*

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Avis défavorable, pour les mêmes raisons. En 2020, l'Union européenne exportait 2,5 millions de moutons vers la Turquie, la Libye, le Liban, l'Arabie Saoudite, soit moins de 1 % du cheptel européen. La France entre pour 16 % dans ces exportations, en concurrence avec l'Allemagne, la Pologne et la Hongrie. Si nous augmentons nos coûts, nous perdrons des marchés.

**M. Pierre Meurin (RN).** Supprimer cet avantage fiscal revient à favoriser l'élevage intensif dans les autres pays. Ceux-ci disposent de filières bien plus intensives et moins vertueuses que les nôtres pour inonder nos marchés. En réalité, les amendements I-CD102 et I-CD103 détruiraient notre filière d'élevage.

Quant à l'abattage de proximité, il nécessite aussi des camions. Ces amendements d'apprentis sorciers sont déconnectés de la réalité. Pour les déposer, il faut n'avoir jamais visité d'exploitation agricole.

**Mme Catherine Couturier (LFI-NUPES).** Mme Pochon a défendu un amendement qui vise notamment le transport de veaux vers l'Italie : ces animaux partent à l'engraissement dans des conditions dramatiques. Sa proposition mérite d'être respectée, non caricaturée.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement I-CD259 de Mme Charlotte Leduc, amendements identiques I-CD146 de M. Gérard Leseul et I-CD404 de Mme Eva Sas, amendement I-CD402 de M. Julien Bayou (discussion commune)*

**Mme Manon Meunier (LFI-NUPES).** L'amendement I-CD259 de Mme Leduc tend à supprimer la niche fiscale sur le kérosène aérien. Aujourd'hui, un litre d'essence pour une voiture coûte plus cher qu'un litre de kérosène, alors que l'avion est le moyen de transport le plus polluant. Selon l'Institut de l'économie pour le climat (I4CE), les niches fiscales sur la taxation des énergies fossiles représentent 16 milliards d'euros, dont une part importante est due à la niche sur le kérosène aérien. La transition écologique passe par sa suppression.

**M. Gérard Leseul (SOC).** Le kérosène utilisé par les avions est exonéré de la TICPE alors qu'il émet beaucoup de gaz à effet de serre et de dioxyde de carbone. Il apparaît incroyable que l'on puisse maintenir cette exonération, qui concurrence le rail, pour les vols domestiques. Si nous voulons décarboner nos mobilités, nous devons la supprimer, au moins pour ces vols. Par cet amendement de repli, I-CD146, nous pourrions récupérer 500 millions d'euros chaque année pour la transition écologique. Afin de tenir compte du risque

d'enclavement, la Corse et les territoires d'outre-mer n'entreraient pas dans le champ d'application de la disposition.

**M. Julien Bayou (Écolo-NUPES).** Mon amendement I-CD402 tend à mettre fin à l'exonération de taxe sur les carburants pour les entreprises offrant des services aériens non réguliers, c'est-à-dire les jets privés. Nous avons compris que vous ne souhaitiez ni les interdire, ni aligner leur régime sur celui des Français, qui ne peuvent pas prendre l'avion lorsqu'une liaison ferroviaire de moins de deux heures trente existe. Il faut supprimer cette niche fiscale, d'abord pour des raisons de justice sociale : le carburant de nos concitoyens est taxé alors que celui des riches, responsable de beaucoup plus de CO<sub>2</sub> et de pollutions sonores, ne l'est pas. Nous proposons de flécher les recettes vers le déploiement d'une offre Interrail en Europe pour tous les jeunes de dix-huit ans. Le dispositif a été testé avec succès dans d'autres pays européens.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** En vous écoutant, on peut croire que les partisans de l'avion s'opposent à ceux du train. Il ne faut pas tout mélanger. La loi « climat et résilience » comprend des mesures visant à favoriser le train au détriment de l'avion. L'utilisateur se détermine entre ces deux modes en fonction de la durée du trajet et du prix. Une ligne TGV sur un trajet de moins de trois heures constitue un concurrent sérieux pour les aéroports – ceux de Lyon, Marseille ou Bordeaux peuvent en témoigner. Un des moyens de réduire l'impact de l'avion est de développer le train. Nous y reviendrons à l'article 15 avec les taxes sur les aéroports.

On a parfois l'impression que le transport aérien est devenu un bouc émissaire commode. En juillet dernier, la direction générale de l'aviation civile a pourtant rappelé que les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien français ne représentent que 3,8 % des émissions du secteur des transports et environ 1 % des émissions pour le seul trafic intérieur.

Un plan est par ailleurs lancé pour verdir les carburants de l'aviation. Nous souhaitons que les compagnies aériennes investissent dans des avions plus sobres et dans l'écoconduite, en faisant évoluer les modes de pilotage. Nous savons qu'elles seront fortement décarbonées dans les décennies qui viennent : l'idée est de ne pas assécher leur trésorerie par une fiscalité excessive, afin qu'elles puissent réaliser des investissements durant la phase de transition. Il ne s'agit donc pas d'interdire les jets privés – je ne suis d'ailleurs pas certain qu'ils soient nombreux entre Cannes et Nice.

Je vous suggère donc de retirer les amendements ; à défaut, avis défavorable.

**M. Gérard Leseul (SOC).** En effet, il ne faut pas tout mélanger mais on doit quand même tenter de répondre à la question : pourquoi maintenir un traitement différencié ? Il ne s'agit pas de savoir si le transport aérien est un peu plus vertueux. Une telle exonération n'a pas de sens au regard de la concurrence des autres modes de transport.

**M. Julien Bayou (Écolo-NUPES).** Effectivement, 40 % des vols au départ de Nice s'effectuent en jet privé. Vous n'ignorez pas qu'une demande d'extension de l'aéroport a été déposée, qui posera de graves problèmes climatiques et environnementaux. Si les jets privés étaient mieux régulés, cette extension ne serait pas nécessaire. Quant aux vols entre Cannes et Nice, ils existent bien : *Nice-Matin* a montré que ces avions sont obligés d'effectuer un grand détour au-dessus de la Méditerranée car la distance entre les deux villes est trop courte. C'est absurde !

Je ne comprends pas que l'on puisse encore utiliser l'argument selon lequel on ne fait rien car le segment ne représente que 1 % des émissions. Vous ne vous attaquez pas aux responsables des 30 %, 20 % ou 10 % des émissions : prenez au moins des mesures pour ce 1 % ! Je préférerais de loin que vous disiez que vous n'avez pas envie de réguler les jets privés et de toucher à cette niche fiscale.

**M. Damien Adam (RE).** Ayant été désigné l'année dernière rapporteur pour avis sur les crédits relatifs aux transports aériens, je veux rappeler certains chiffres. Selon l'Ademe, l'Agence de la transition écologique, une voiture à essence émet 217,60 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre et par personne, contre 229,97 grammes pour l'avion, en classe économique. L'écart n'est donc pas considérable.

L'avion doit incontestablement se décarboner, mais ces amendements visant à supprimer l'exonération de TICPE ne sont pas nécessairement les plus adaptés. Depuis de nombreuses années, nous essayons de renforcer la fiscalité de ceux qui paient le moins d'impôt, notamment l'aviation d'affaires – nous avons fait un pas en ce sens dans le PLF pour 2023. D'autres solutions sont sur la table cette année. Je ne doute pas que nous aboutissions à des mesures d'ici au vote définitif du PLF mais, en l'état, ces amendements ne sont pas recevables.

**M. Gérard Leseul (SOC).** La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques doit s'appliquer à tout mode de mobilité qui consomme des produits énergétiques. Rien ne justifie une telle exonération, d'autant que vous avez rappelé que différents modes de mobilité disposent de consommations sensiblement identiques. Pour la voiture, il n'y a pas d'exonération.

*La commission rejette successivement les amendements I-CD259, I-CD146 et I-CD404, ainsi que I-CD402.*

*Amendements identiques I-CD53 de M. Vincent Descoeur, I-CD132 de M. Jean-Yves Bony, I-CD204 de M. Jorys Bovet, I-CD329 de M. Emmanuel Blairy et I-CD399 de M. Pierre Meurin*

**M. Vincent Descoeur (LR).** Par l'amendement I-CD53, nous proposons de renoncer à toute mesure de suppression de la défiscalisation du gazole non routier (GNR) pour les agriculteurs. Le moment est mal venu car les agriculteurs doivent faire face à une augmentation de leurs charges dans cette période d'inflation et à l'explosion du coût des matières premières.

**M. Jean-Yves Bony (LR).** L'amendement I-CD132 vise à maintenir les dispositions fiscales relatives au GNR. La suppression du tarif réduit appliqué au GNR inquiète la profession agricole et les entrepreneurs de la filière bois, d'autant qu'il n'existe aucune solution de remplacement crédible et viable.

**Mme Annick Cousin (RN).** Dans un contexte d'inflation généralisée, nombre d'agriculteurs ont, plus que d'habitude, la tête sous l'eau. Va-t-on continuer à leur tendre la perche de l'avantage sur les carburants ou leur donner le coup de grâce ? La compensation que vous proposez, en augmentant les plafonds de la déduction pour épargne de précaution, semble une bonne idée pour faire face à l'inflation, mais les agriculteurs déjà dans le rouge n'en bénéficieront pas.

Il est de plus paradoxal de demander aux agriculteurs d'utiliser moins de produits phytosanitaires, ce qui les conduit à privilégier les leviers agroéconomiques comme le travail mécanique du sol, donc à rouler davantage et à consommer plus de carburant qu'ils paieront plus cher.

**M. Emmanuel Blairy (RN).** La France est le premier pays touristique au monde, par la qualité de ses assiettes et la beauté de ses paysages. Tout cela, elle le doit aux agriculteurs. Sous couvert d'un verdissement de notre économie, vous leur demandez encore plus d'efforts. Depuis dix ans, 100 000 exploitations ont fermé ; un suicide est constaté tous les deux jours. Vous disiez que des concertations avaient été menées avec tout le monde. C'est faux : dans ma circonscription, la plus grande circonscription rurale de France, aucun agriculteur n'est d'accord avec cette mesure, même si elle a été modifiée.

C'est pourquoi je propose de la supprimer. Il y va de la survie des agriculteurs, au moment où l'on parle de la souveraineté alimentaire, du bien-être des Français et des diverses crises. Ces gens ont fait la France : il faut les respecter et supprimer cette ineptie.

**M. Pierre Meurin (RN).** Je vous en supplie, ne supprimez pas l'avantage fiscal pour le gazole non routier. Cela entraînera une explosion de charges pour les agriculteurs, déjà étranglés par leur budget carburant. Les agriculteurs travaillent soixante-dix heures par semaine ; ils se tuent à la tâche. Sous prétexte d'idéologie, vous leur assénez le coup de grâce, si j'ose dire.

Et, du fait du libre-échange, nous serons inondés de produits étrangers de moins bonne qualité sanitaire, sociale et environnementale. Oui, il faut sortir des énergies fossiles, mais cela ne se fera pas d'un coup, en cinq ans. Avec cette mesure, notre souveraineté alimentaire et notre sécurité alimentaire vont trinquer.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Nous en avons débattu tout à l'heure : nous sommes là au cœur du dispositif de l'article 12. Je rappelle que la suppression s'effectue de manière progressive. Une concertation a été menée – vous pouvez le contester mais elle a eu lieu. Quant aux dispositifs de compensation, ils peuvent ne pas vous satisfaire ni convenir à l'ensemble des agriculteurs, mais ils existent.

Nous sommes nombreux à défendre le monde agricole. Avant de dire que les députés de la majorité ne le défendent pas, vous devriez vous renseigner sur les relations que chacun entretient dans son territoire. Vous n'avez pas le monopole de la défense du monde rural et du monde agricole. On peut avoir des visions différentes de l'agriculture ou des considérations divergentes sur les produits phytosanitaires.

Lors de la précédente législature, en tant que corapporteur de la mission d'information commune sur le suivi de la stratégie de sortie du glyphosate, j'ai travaillé sur des textes complexes, en étant toujours à l'écoute du monde agricole. Par exemple, pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> liées au travail, nous avons pu trouver des moyens de favoriser l'agriculture de conservation. Dans les PLF précédents, cette majorité a fait voter des crédits d'impôt pour que les agriculteurs puissent investir dans les équipements nécessaires. Cultiver du maïs selon ces méthodes permet d'émettre trois fois moins de dioxyde de carbone car on travaille moins la terre et on préserve la biodiversité.

Vous avez dit qu'il ne faut pas aller trop vite, et je partage votre avis. C'est pourquoi le dispositif est progressif : il s'étend sur sept ans et sera évalué de manière annuelle. Nous

nous tenons à l'écoute du monde agricole dans nos circonscriptions comme à l'échelle nationale. Personne n'a envie de fermer les yeux sur le devenir de celles et de ceux qui nous nourrissent. Ces entrepreneurs du vivant savent qu'ils peuvent compter sur nous.

J'émetts donc un avis défavorable sur l'ensemble des amendements.

Je m'excuse d'avoir été un peu long, monsieur le président, mais, chacun présentant sa vidéo, il ne faudrait pas donner l'impression que seuls certains sont capables de défendre le monde agricole.

**Mme Catherine Couturier (LFI-NUPES).** Je n'ai pas besoin de vidéos car j'ai participé, avec l'ensemble des organisations syndicales, à un débat d'une heure et demie sur les questions agricoles la semaine dernière dans mon département.

De quels agriculteurs parle-t-on ? Ceux qui bénéficient des niches fiscales ou qui profitent le plus des déductions sont les gros propriétaires et les grands groupes financiers qui possèdent beaucoup d'hectares, notamment dans la Beauce, et dont les ouvriers ne sont pas toujours bien payés. Il serait intéressant de parler du revenu des agriculteurs en grande difficulté, ceux qui ont besoin de prix planchers assurés et de marges correctes, alors que la grande distribution et l'industrie agroalimentaire nuisent à leur juste rémunération.

Ces amendements ne pourront pas satisfaire le monde paysan tel que je le connais.

**M. Emmanuel Blairy (RN).** Je ne pensais pas que l'on tomberait aussi bas dans la caricature. C'est vous, monsieur le rapporteur pour avis, qui avez le monopole de la vidéo, puisque vous pouvez prendre la parole autant que vous le souhaitez. Nous sommes là pour défendre nos territoires. Bien sûr, chacun défend le monde paysan avec son angle de vue.

Vous dites qu'il y aura une compensation par des aides mais, je le répète, les agriculteurs veulent vivre de leur production, non d'aides. Ils souhaitent une vision, sur le long terme, pour perpétuer ce qu'ils font depuis 1 500 ans. Cela, vous ne le comprenez pas.

On a supprimé les néonicotinoïdes ; des sucreries ferment. Avec des décisions comme les vôtres, on ira chercher notre sucre en Allemagne, et jusqu'en Amérique. Et vous parlez de vidéos ! Finalement, cela ne me surprend pas : vous êtes totalement hors sol. C'est désolant !

**M. le président Jean-Marc Zulesi.** Vous voyez que vous avez pu parler autant que vous le désiriez.

*La commission rejette les amendements.*

*Amendement I-CD400 de M. Pierre Meurin*

**M. Pierre Meurin (RN).** Nous ne remettons absolument pas en cause la façon dont vous présidez les débats. En revanche, je m'associe aux remarques qu'ont formulées mes collègues en début de réunion : nous avons envie de débattre et il n'est pas respectueux de miser sur notre épuisement pour achever l'examen du texte.

Cet amendement de repli va dans le même sens que les précédents. Les agriculteurs disparaissent, ce qui est très inquiétant, puisque la France a toujours été une nation puissante sur le plan agricole. Ces quarante ou cinquante dernières années, nous avons méthodiquement

détruit notre agriculture. Tous les agriculteurs estiment qu'il faut maintenir l'exonération fiscale pour le gazole non routier.

Une telle déconnexion est étonnante : la mesure a dû être proposée par un consultant de McKinsey, qui pensait récupérer de l'argent pour les caisses de l'État sur le dos des agriculteurs. Politiquement, elle est difficile à assumer parce que vous devrez la présenter aux agriculteurs.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Je me suis longuement exprimé sur la question. L'amendement va à l'encontre du dispositif progressif qui est proposé. Diminuer les tarifs de l'accise n'incitera pas le monde agricole à évoluer.

Vous avez estimé que j'étais hors sol : c'est oublier que, fils d'agriculteurs, j'ai grandi dans une ferme.

Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Suivant l'avis du rapporteur pour avis, elle rejette l'amendement I-CD328 de M. Emmanuel Blairy.*

*Amendement I-CD52 de M. Vincent Descoeur*

**M. Vincent Descoeur (LR).** Le présent amendement, suggéré par l'Association nationale des élus de la montagne (Anem), vise à rétablir l'exonération du tarif d'accise sur le gazole pour certaines activités vitales comme la collecte du lait dans les exploitations agricoles situées en zone de montagne. Celle-ci sera durement touchée par l'augmentation des tarifs.

La question a été évoquée lors de l'examen de la loi « montagne » en 2016, laquelle prévoyait une exonération de TICPE qui n'a pas été instaurée, faute de décret d'application.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Les camions qui effectuent la collecte du lait utilisent-ils du GNR, plutôt que du gazole routier ?

**M. Vincent Descoeur (LR).** Si l'Anem suggère un tel amendement, c'est de toute évidence que la collecte du lait en montagne peut être victime des dispositions prévues dans le PLF. Votre question est légitime, et je dois regarder ce point plus en détail.

**Mme Pascale Boyer (RE).** La majorité n'a pas déposé cet amendement, qui vise à exonérer les activités de collecte de lait en montagne de telles taxes car les engins agricoles et de collecte peuvent rouler au GNR. L'exonération avait été prévue mais elle n'a jamais été appliquée.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Il me paraît difficile de se prononcer en l'état. Je vous invite à retirer l'amendement afin de le clarifier en vue de la séance.

**M. Vincent Descoeur (LR).** Je le retire pour le revoir à tête reposée.

*L'amendement est retiré.*

*Amendement I-CD262 de Mme Charlotte Leduc*

**Mme Catherine Couturier (LFI-NUPES).** L'amendement, rédigé en collaboration avec la Confédération paysanne, vise à restreindre la niche fiscale sur les serres chauffées.

Depuis 2020, le déplafonnement du remboursement partiel de la taxe intérieure de consommation sur le gaz naturel (TICGN) permet, le plus souvent aux plus grandes exploitations, de bénéficier d'une aide de 25 000 euros environ par hectare pour la production de légumes hors saison.

Le retour à la situation antérieure est une manière d'encourager les productions de saison et d'assurer une meilleure allocation des ressources publiques, par exemple pour isoler les serres. Vous connaissez toutefois notre opposition de principe aux niches fiscales.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** D'une part, les agriculteurs sont libres de produire ce qu'ils veulent. D'autre part, les serres chauffées permettent aussi de maintenir une température minimale la nuit afin de protéger les cultures de saison lors des épisodes de gel.

Par ailleurs, les évolutions technologiques offrent des alternatives aux combustibles pour chauffer les serres – les pompes à chaleur, le système économe de gestion climatique des cultures sous serre développé par AirGaïa.

Je ne condamnerai donc pas les serres chauffées comme vous le faites, encore moins sans concertation avec l'ensemble de la profession. Je demande le retrait de l'amendement, sinon avis défavorable.

**Mme Catherine Couturier (LFI-NUPES).** S'il faut l'accord de la FNSEA, demandons-lui !

Saisissons les chances qu'offrent les nouvelles technologies et soutenons, par le biais de la fiscalité, leur installation.

*La commission rejette l'amendement.*

*Suivant l'avis du rapporteur pour avis, elle rejette l'amendement I-CD387 de M. Pierre Vatin.*

*Amendement I-CD105 de Mme Lisa Belluco*

**Mme Marie Pochon (Écolo-NUPES).** Il s'agit de supprimer la niche fiscale au profit des centres de stockage, de traitement, de transport et de diffusion de données numériques. En dépit des règles environnementales qui l'encadrent, cette niche va à l'encontre de l'objectif de sobriété énergétique. Parmi ses multiples effets sur l'environnement, le numérique émet aujourd'hui 4 % des gaz à effet de serre dans le monde ; sa consommation énergétique augmente de 9 % par an. La fiscalité doit donc être repensée pour lutter contre cette pollution croissante.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Le tarif réduit de l'accise vise à encourager l'implantation de centres de données sur notre territoire en assurant un tarif attractif de l'électricité, laquelle est leur premier poste de dépenses.

On estime qu'entre 2010 et 2018, ces centres ont réduit de 20 % leur intensité énergétique. Il me paraît inopportun, sans concertation avec la profession ni évaluation sérieuse de la pollution liée au numérique, d'alourdir la fiscalité sur un secteur qui a amélioré son bilan carbone. On pourrait aussi s'interroger sur la pollution engendrée par les tablettes et les smartphones, compte tenu du nombre de leurs utilisateurs.

**Mme Marie Pochon (Écolo-NUPES).** Il n'est pas question d'interdire les centres de données mais de supprimer un avantage fiscal. C'est le rôle des décideurs publics d'inciter à ne pas surconsommer l'énergie.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement I-CD126 de M. Vincent Descoeur*

**M. Vincent Descoeur (LR).** Afin d'appeler l'attention sur les PME et PMI en marge des réseaux de gaz naturel ou ayant recours à des processus industriels non électrifiables, il est proposé une exonération de TICPE sur le biopropane.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Je suis sensible à l'argument de l'autonomie énergétique développé dans l'exposé sommaire. S'il convient d'être vigilant sur les certifications délivrées pour distribuer ce type de gaz, mon avis est néanmoins favorable.

*La commission adopte l'amendement.*

**M. Gérard Leseul (SOC).** Je reviens sur le vote sur l'amendement précédent. Toutes les mains se sont levées dans les rangs de l'opposition pour voter en faveur de l'amendement tandis que certaines sont restées baissées dans la majorité. Votre décompte n'était pas conforme à la réalité.

**M. le président Jean-Marc Zulesi.** Je vous remercie de remettre en cause ma présidence. J'ai bien compté.

*Amendement I-CD242 Mme Marjolaine Meynier-Millefert*

**Mme Marjolaine Meynier-Millefert (RE).** L'amendement tend à exonérer de taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité (TICFE) la part d'électricité autoproduite par les projets d'autoconsommation collective, au même titre que pour l'autoconsommation individuelle.

La directive européenne 2003/96, dans son article 15, autorise les États membres à appliquer des exonérations totales ou partielles ou des réductions de taxation de l'électricité d'origine solaire.

*Suivant l'avis du rapporteur pour avis, la commission adopte l'amendement.*

*Amendements I-CD178 de M. Vincent Descoeur, I-CD383 de M. Antoine Villedieu et I-CD179 de M. Vincent Descoeur (discussion commune)*

**M. Vincent Descoeur (LR).** Il s'agit de verser les avances de TICPE pour les entreprises de travaux agricoles à un rythme mensuel dans mon premier amendement, et trimestriel dans le second.



**M. Antoine Villedieu (RN).** Les entreprises de travaux agricoles, forestiers et ruraux emploient près de 100 000 personnes. Le montant du remboursement de la TICPE qu'elles perçoivent varie entre 4 000 et 50 000 euros.

Afin d'éviter les chocs de trésorerie et de sauvegarder de nombreux emplois, l'amendement a pour objet de porter de trois à six le nombre d'avances de TICPE par an.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Demande de retrait, sinon avis défavorable.

D'une part, c'est moins le nombre d'avances que leur montant qui importe. D'autre part, il sera difficile – inenvisageable pour le 1<sup>er</sup> janvier 2024 – pour les services de la comptabilité publique d'instaurer un remboursement mensuel.

**M. Vincent Descoeur (LR).** Je retire l'amendement I-CD178.

*La commission rejette successivement les autres amendements.*

*Amendements identiques I-CD439 du rapporteur pour avis, I-CD4 de M. Dino Cinieri, I-CD36 de M. Vincent Descoeur, I-CD137 de M. Anthony Brosse, I-CD171 de M. Stéphane Delautrette et I-CD361 de M. Jean-Louis Bricout*

**M. Jean-Luc Fugit (RE).** L'amendement a pour objet d'annuler la suppression par les alinéas 80 et 81 d'une disposition issue de la loi visant à renforcer la prévention et la lutte contre l'intensification et l'extension du risque incendie. C'est un mauvais signal envers les personnels qui se dévouent, parfois au risque de leur vie, pour la défense de nos forêts.

**M. Dino Cinieri (LR).** Dans la loi précitée, les parlementaires ont décidé de soutenir les sapeurs-pompiers en exonérant totalement leurs véhicules du malus écologique et de la taxe sur les carburants.

Or les alinéas 80 et 81 remettent en cause ces exonérations. C'est incompréhensible tant elles répondaient à des attentes légitimes des services départementaux d'incendie et de secours (Sdis). Nous devons doter les sapeurs-pompiers des moyens d'accomplir leurs missions au service des populations.

Lors des questions au Gouvernement, mardi dernier, le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires s'est engagé à corriger ce qu'il a qualifié de « coquille ».

**M. Vincent Descoeur (LR).** Je souscris pleinement à la présentation du rapporteur pour avis.

**M. Stéphane Delautrette (SOC).** M. Christophe Béchu l'a dit clairement, il s'agit d'une coquille que l'amendement tend à corriger.

Nous avons obtenu une belle victoire à l'issue d'un riche débat lors de l'examen de la loi sur la lutte contre les incendies. Le maintien du texte en l'état serait à la fois un retour en arrière pour les Sdis et un affront fait aux députés.

**M. Jean-Louis Bricout (LIOT).** Il s'agit de respecter le vote des parlementaires en conservant les dispositions qu'ils ont adoptées.

*La commission adopte les amendements identiques.*

*Amendement I-CD26 de M. Vincent Descoeur*

**M. Vincent Descoeur (LR).** L'amendement a pour objet de rendre applicables dès le 1<sup>er</sup> janvier 2024 les mesures destinées à compenser la hausse de la fiscalité sur le GNR.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** L'amendement aurait pour effet de creuser le déficit budgétaire de 40 à 60 millions d'euros. L'État accorderait aux agriculteurs une avance de trésorerie peu compatible avec une gestion rigoureuse des finances publiques.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 12 modifié.*

## **Après l'article 12**

*Amendement I-CD263 de M. David Guiraud*

**Mme Clémence Guetté (LFI-NUPES).** L'amendement tend à fixer une échéance claire – 2025 – pour mettre fin aux niches fiscales défavorables à l'environnement. Selon l'Inspection générale des finances (IGF) et le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) qui les ont recensées, elles concernent essentiellement les domaines de l'énergie et des transports. L'amendement reprend la liste établie par ces deux instances bien que nous en contestions les choix restrictifs.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** En fixant une échéance aussi proche, vous risquez de mettre en péril l'activité des chauffeurs de taxi ou des chauffeurs routiers en diminuant leurs revenus. L'approche progressive retenue par le Gouvernement, qui permet au secteur d'absorber la nouvelle donne fiscale et aux équipementiers d'élargir leur offre de véhicules propres, me paraît préférable. Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement I-CD24 de M. Vincent Descoeur*

**M. Vincent Descoeur (LR).** Il s'agit de rehausser le plafond pluriannuel de la déduction pour épargne de précaution à 250 000 euros.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Défavorable, car les mesures prévues dans le PLF coûteront déjà 60 millions d'euros à l'État en 2024.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendements identiques I-CD176 de M. Vincent Descoeur et I-CD384 de M. Antoine Villedieu*

**M. Antoine Villedieu (RN).** L'amendement vise à rendre les entreprises de services et de travaux agricoles, ruraux et forestiers éligibles au crédit d'impôt destiné à encourager la sortie du glyphosate. Je sais que le sujet est polémique mais profitons de l'occasion – elle est rare – de faire de l'écologie incitative et non punitive.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** L'amendement est trop large. Il vise les 21 000 entreprises de travaux agricoles, ruraux et forestiers, dont les tâches sont très variées. Elles interviennent souvent dans le cadre de la sous-traitance, dans lequel c'est le client qui décidera *in fine* d'utiliser ou non du glyphosate.

L'extension du dispositif ne me semble pas appropriée pour mettre fin à l'usage de cette substance. Il faut privilégier la voie de la réglementation.

*La commission rejette les amendements.*

*Amendement I-CD265 de Mme Charlotte Leduc, amendements identiques I-CD19 de M. Vincent Descoeur, I-CD108 de M. Jean-Yves Bony, I-CD186 de Mme Annick Cousin et I-CD409 de M. Jean-François Lovisolo, amendement I-CD208 de M. Jean-François Lovisolo, amendements identiques I-CD20 de M. Vincent Descoeur, I-CD109 de M. Jean-Yves Bony, I-CD187 de Mme Annick Cousin et I-CD410 de M. Jean-François Lovisolo (discussion commune)*

**Mme Manon Meunier (LFI-NUPES).** Nous demandons la suppression du crédit d'impôt pour les exploitations certifiées « Haute valeur environnementale » (HVE).

Un récent rapport de la Cour des comptes conclut que ce label n'est pas suffisamment exigeant et n'incite pas à changer les pratiques agricoles. Un autre rapport de l'Office français de la biodiversité (OFB) dresse le même constat. Enfin, *Le Monde* révélait en 2022, en s'appuyant sur une note remise au ministère de l'agriculture fin 2020, que, pour obtenir le label, l'achat des intrants tels que les pesticides ne devait pas dépasser 30 % du chiffre d'affaires. La moyenne étant de 14 % pour les exploitations viticoles et de 26 % pour les exploitations maraîchères, on est loin d'un label incitatif !

Les spécialistes que nous avons rencontrés dans le cadre de la mission d'information en cours sur les dynamiques de la biodiversité dans les paysages agricoles et l'évaluation des politiques publiques associées confirment que le label HVE n'encourage pas les transitions vers des pratiques plus écologiques. En outre, il crée une concurrence néfaste avec l'agriculture biologique.

80 à 95 % des aides publiques sont aujourd'hui tournées vers le modèle de l'agrobusiness. Il faut les réorienter vers l'agriculture biologique qui a vu le soutien public s'amenuiser ces dernières années. Commençons par lui affecter les crédits tirés par la suppression du crédit d'impôt HVE.

**M. Vincent Descoeur (LR).** Mon amendement vise au contraire à pérenniser le crédit d'impôt HVE afin d'alléger le coût de la certification qui peut être un frein pour les petites exploitations.

**Mme Annick Cousin (RN).** L'amendement a pour objet de garantir la pérennité du crédit d'impôt qui a joué un rôle crucial dans l'adoption de la norme HVE en permettant d'abaisser les coûts de la certification.

Je conteste l'idée selon laquelle le label ne se traduit pas par des progrès environnementaux. Les agriculteurs doivent réaliser des investissements importants pour l'obtenir. En outre, en juillet 2023, un nouveau référentiel HVE, plus exigeant et ambitieux, a été adopté.

**Mme Laurence Heydel Grillere (RE).** Les amendements I-CD409 et I-CD208 visent respectivement à pérenniser et à proroger d'un an le dispositif.

**Mme Annick Cousin (RN).** La meilleure manière de promouvoir une agriculture plus durable tout en maintenant notre compétitivité est de soutenir les agriculteurs en les encourageant à investir dans des transitions agricoles.

La hausse des taxes se répercute immédiatement sur la compétitivité de nos productions agricoles et sur le pouvoir d'achat des consommateurs, sans apporter de bénéfices environnementaux concrets.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Il faut prendre en considération les doutes émis dans certains rapports récents sur le label HVE – contrôles insuffisants, interprétations variables selon les filières agricoles, usage de pesticides.

À ce stade, il me semble que le Parlement aurait intérêt à évaluer à son tour le dispositif. Notre commission et la commission des affaires économiques, compétente sur l'agriculture, pourraient s'en saisir. C'est la raison pour laquelle j'émetts un avis défavorable sur l'ensemble des amendements, qu'ils prônent aussi bien la suppression que la prorogation du dispositif.

**Mme Manon Meunier (LFI-NUPES).** Je vous lis un extrait du rapport de la Cour des comptes qui « alerte les pouvoirs publics sur le manque de communication sur les impacts bénéfiques du bio et sur l'illisibilité des labels qui contribue à la baisse des achats d'aliments bio en 2021 face à la concurrence croissante de labels moins exigeants, comme la mention valorisante Haute valeur environnementale (HVE) ».

Je rejoins M. le rapporteur pour avis sur la nécessité d'une réflexion approfondie sur le label HVE. Mais c'est précisément l'un des sujets que la mission d'information traite.

Puisque nous connaissons les conclusions des deux rapports et les premiers enseignements de la mission d'information, nous pouvons voter sans état d'âme l'amendement de suppression, compte tenu de la concurrence délétère que subissent les agriculteurs en bio. Nous devons cesser de promouvoir le label HVE qui relève davantage du *greenwashing* que de la transition écologique.

**M. Vincent Descoeur (LR).** Qu'advient-il des 37 000 exploitations qui sont aujourd'hui labellisées ?

**M. Damien Adam (RE).** Sans suppression ni prorogation, que se passe-t-il, notamment pour ceux déjà certifiés ? Je confesse ma méconnaissance du sujet, mais peut-être le crédit d'impôt pourrait-il être recentré sur la certification de niveau 3 ?

**Mme Catherine Couturier (LFI-NUPES).** Le cours de la viande bio est désormais inférieur à celui de la viande HVE et le prix du lait en bio, inférieur à celui du lait en agriculture conventionnelle. Le label HVE est en train de tuer la filière bio sans atteindre pour autant les objectifs qui lui avaient été fixés : une agriculture plus raisonnable, soucieuse de l'environnement, du bien-être animal et de la santé des consommateurs. Aujourd'hui, les agriculteurs qui avaient fait le choix du bio y renoncent et reviennent à l'agriculture conventionnelle car les cours s'effondrent.

En attendant la future loi d'orientation agricole, supprimons le crédit d'impôt.

**Mme Laurence Heydel Grillere (RE).** Il est dommageable d'opposer les agricultures entre elles. Je doute que l'affaissement des cours de l'agriculture biologique soit lié à l'expansion de l'agriculture HVE, compte tenu du faible nombre d'exploitations concernées par ce label – nous sommes encore loin de l'objectif de 50 000 exploitations. En outre, depuis juillet 2023, la certification est plus exigeante et seul le niveau 3 est désormais éligible au crédit d'impôt.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Plutôt qu'à la suppression ou à la prorogation du dispositif, je suis favorable à la stabilité fiscale. Après les rapports de la Cour des comptes et de l'OFB, le sujet mérite d'être approfondi et, à cet égard, Madame Meunier, nous attendrons avec intérêt les conclusions de la mission d'information.

Les 37 000 exploitations certifiées continueront à bénéficier du dispositif en 2024.

Enfin, je n'entre pas dans le débat sur le cours du bio, mais la loi de l'offre et de la demande me semble aussi expliquer les difficultés actuelles.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendements identiques I-CD21 de M. Vincent Descoeur, I-CD118 de M. Jean-Yves Bony et I-CD411 de M. Jean-François Lovisolo*

**M. Vincent Descoeur (LR).** Le crédit d'impôt HVE peut déjà être multiplié par le nombre d'associés dans le cadre d'un groupement agricole d'exploitation en commun (Gaec). Par souci de cohérence, nous proposons d'étendre cette possibilité aux associés d'une exploitation agricole à responsabilité limitée (EARL).

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Par cohérence avec nos votes précédents, demande de retrait ou avis défavorable.

*La commission rejette les amendements.*

*Amendement I-CD368 de M. Aymeric Caron*

**M. Aymeric Caron (LFI-NUPES).** Depuis environ deux ans, les refuges animaliers sont débordés par l'explosion des abandons. Du fait de la très forte inflation, ils ont de plus en plus de mal à payer leurs charges. Je propose donc de leur accorder, de même qu'aux associations de protection animale, une exonération de TVA sur les produits d'alimentation et d'hygiène animale tels que les litières ainsi que sur les prestations vétérinaires.

La Société protectrice des animaux (SPA) a recueilli, au premier trimestre 2023, 15 % d'animaux de plus qu'à la même période en 2022. La France est le pays européen qui déplore le plus d'abandons – 100 000 chaque année, selon la Fondation 30 millions d'amis. Or les coûts liés à l'alimentation et aux soins vétérinaires augmentent, tandis que le contexte économique difficile a fait baisser le nombre des adoptions. Dans ce contexte, mon amendement permettrait de sauver davantage d'animaux. Je n'imagine pas qu'une seule personne dans cette salle y soit opposée.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Il existe déjà des dispositions permettant d'aider les refuges et associations de protection animale : je pense notamment aux aides à l'investissement, à la stérilisation des animaux errants – les chats en métropole, les chiens et les chats dans les outre-mer – et aux facilités d'accès aux soins vétérinaires pour les animaux

des personnes démunies. L'ensemble de ces dispositifs me semblent plus efficaces qu'une exonération de TVA sur les produits d'alimentation et d'hygiène animale, qui se verraient taxés différemment selon qu'ils sont achetés par un particulier ou par un refuge. Il n'est pas nécessaire de créer une nouvelle niche fiscale, que votre groupe combat d'ailleurs par principe, si j'ai bien compris ce que Mme Couturier a dit tout à l'heure. J'imagine donc que vous retirerez votre amendement ; à défaut, je lui donnerai un avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement I-CD353 de M. Aymeric Caron*

**M. Aymeric Caron (LFI-NUPES).** Il s'agit de ramener de 20 % à 5,5 % le taux de TVA applicable aux produits d'alimentation et d'hygiène destinés aux animaux dits de compagnie, afin notamment de lutter contre des abandons de plus en plus fréquents. Le budget que les ménages consacrent à leurs animaux est très important et a explosé du fait de la hausse de l'inflation : entre mars 2022 et mars 2023, le prix des produits pour animaux a ainsi augmenté de 15 % en moyenne, une hausse qui s'établit même à 18 % s'agissant des croquettes pour chats et chiens. (*Brouhaha.*) Mais je sens que cela n'intéresse pas grand monde... Savez-vous que de très nombreuses personnes ont beaucoup de mal à boucler leur budget à cause de leurs animaux de compagnie ? Ce serait sympa que vous soyez un peu plus attentifs !

**M. Pierre Meurin (RN).** Nous sommes là depuis que la discussion a commencé à dix-sept heures, contrairement à vous qui venez d'arriver !

**M. Aymeric Caron (LFI-NUPES).** Pas de démagogie ! Il faut partir si vous êtes fatigués ou si vous n'êtes plus capables d'écouter !

Selon une étude de l'Ifop, le budget annuel pour un animal de compagnie peut atteindre 1 000 euros. Vous comprendrez donc tout l'intérêt de mon amendement.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Le taux de TVA applicable aux aliments pour animaux ayant vocation à servir de denrées alimentaires a été ramené à 5,5 % au 1<sup>er</sup> janvier 2023. Les animaux de compagnie ne participent pas de cet enjeu d'indépendance alimentaire : je ne suis donc pas certain qu'il faille adopter une nouvelle niche fiscale. Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement I-CD323 de M. Aymeric Caron*

**M. Aymeric Caron (LFI-NUPES).** Je propose de supprimer le taux de TVA réduit pour les produits carnés destinés à la consommation humaine, puisqu'il ne s'agit pas de produits de première nécessité. La viande présentant de nombreux désavantages, il est incompréhensible qu'un taux de TVA préférentiel, qui encourage sa consommation, lui soit appliqué.

Dans un rapport publié en novembre 2021, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) estimait à 2,4 millions le nombre de décès imputables à la consommation de viande en 2020. Il faut rappeler que la viande rouge favorise le développement de cancers et de maladies cardiovasculaires. La production de viande est également responsable de 15 % des émissions de gaz à effet de serre ; par ailleurs, les élevages sont très gourmands en eau et en céréales.

Pour toutes ces raisons, l'ensemble des scientifiques et des organisations sérieuses proposant des solutions pour lutter contre le réchauffement climatique recommandent de diminuer fortement la production et la consommation de viande – selon certains scénarios, il conviendrait même de diminuer de 70 % la consommation de ce produit. L'application d'un taux de TVA non réduit permettrait d'aller dans ce sens. Une telle mesure est une nécessité tant sanitaire qu'environnementale.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Je le disais tout à l'heure, le taux réduit de 5,5 % s'applique depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022 à l'ensemble des denrées destinées à l'alimentation humaine et aux produits normalement destinés à entrer dans la fabrication de ces denrées. En d'autres termes, il s'applique tout au long de la chaîne de production alimentaire. C'est un choix que nous avons fait pour défendre l'indépendance alimentaire de la France.

Vous êtes donc favorable à l'augmentation du prix de la viande pour nos concitoyens, y compris pour ceux dont les revenus sont les plus modestes. Ce n'est pas très sympathique pour leur pouvoir d'achat ! Je trouve cela curieux, et je ne suis pas sûr que tous les collègues de votre groupe soient d'accord avec vous. Avis très défavorable.

**M. Pierre Meurin (RN).** Je souscris entièrement aux propos de M. le rapporteur pour avis.

Monsieur Caron, alors que vous n'avez pas été très présent depuis quelques heures, vous nous demandez maintenant de porter un maximum d'attention à votre personne. Vous êtes peut-être la star de cette commission... Non, les stars, ce sont évidemment le président et le rapporteur pour avis !

**M. le président Jean-Marc Zulesi.** Il n'y a pas de star dans notre commission.

**M. Pierre Meurin (RN).** Plus sérieusement, votre amendement pénaliserait le pouvoir d'achat des Français, qui n'ont déjà plus les moyens de se nourrir en viande comme ils le souhaiteraient. Cela vous fait peut-être plaisir d'être le meilleur promoteur de Xavier Niel et de ses steaks de soja. Vous êtes l'homme des superprofiteurs de la viande artificielle, qui n'a fait l'objet d'aucune étude d'impact sanitaire. Vous jouez ici à l'apprenti sorcier sur fond de spectacle... Vous étiez mieux chez Ruquier ! Faites du spectacle mais ne venez pas en commission, où nous travaillons !

**M. Aymeric Caron (LFI-NUPES).** Je reconnais là toute la subtilité du Rassemblement national qui, à court d'arguments, ne peut plus recourir qu'aux attaques *ad personam*. C'est plus simple que de dérouler des arguments ! Vos prises de parole ne sont pas dignes, elles ne sont pas à la hauteur d'une assemblée comme la nôtre. Ne venez surtout pas nous donner des leçons de comportement ! Arrêtez votre cirque, cela nous fera du bien à tous !

**M. le président Jean-Marc Zulesi.** Veuillez conclure en revenant au fond de votre amendement, Monsieur Caron.

**M. Aymeric Caron (LFI-NUPES).** Je comprends, monsieur le président, que vous soyez agacé par ce genre d'intervention – non pas par la mienne, mais par celle de M. Meurin.

Effectivement, Monsieur le rapporteur pour avis, il peut sembler contre-intuitif d'augmenter le taux de TVA applicable à un produit comme la viande. On pourrait imaginer

que nous voudrions nous en prendre au pouvoir d'achat des plus modestes, et il est indéniable qu'une telle mesure grèverait le pouvoir d'achat de nos concitoyens sur ce point extrêmement précis. Mais on le fait déjà pour d'autres produits dont on ne cesse d'augmenter le prix, comme les cigarettes, sans que cela suscite autant de débats ! Or de nombreux scientifiques démontrent que la viande n'est pas un produit anodin. Elle n'est pas davantage un produit de première nécessité. Il existe aujourd'hui un grand nombre de substituts végétaux qui nous permettent de nous procurer absolument toutes les protéines dont nous avons besoin, et dont les effets sur la santé et l'environnement sont bien meilleurs – et je ne vous parle même pas du bien-être animal.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement I-CD363 de M. Aymeric Caron*

**M. Aymeric Caron (LFI-NUPES).** Dans la même logique, je propose de ramener à 5,5 % le taux de TVA applicable aux produits végétaux de substitution aux produits carnés, afin de promouvoir une alimentation plus saine, durable, respectueuse de l'environnement et des droits des animaux. Une telle mesure aurait notamment pour effet de diminuer la quantité de souffrance animale liée aux élevages.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Encore une fois, votre amendement est satisfait : j'ai rappelé tout à l'heure que le taux de 5,5 % s'appliquait, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022, à l'ensemble des denrées destinées à l'alimentation humaine et aux produits normalement destinés à entrer dans la fabrication de ces denrées. Demande de retrait.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement I-CD366 de M. Aymeric Caron*

**M. Aymeric Caron (LFI-NUPES).** Il s'agit cette fois de baisser le taux de TVA applicable aux produits végétaux de substitution aux produits laitiers. Je précise que la production de lait est directement liée à celle de la viande.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Le fils de producteur laitier que je suis vous remercie de ce rappel. À vous entendre, dans cette commission, nous n'y connaissons rien.

**M. Aymeric Caron (LFI-NUPES).** Vous ne faites que des attaques personnelles ce soir ?

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Il faut bien reconnaître que le ton que vous utilisez est parfois un peu agaçant.

Je le répète : depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022, le taux de 5,5 % s'applique à l'ensemble des denrées alimentaires, qu'il s'agisse des produits finis ou de ceux entrant dans leur processus de fabrication. Je vous demande donc de bien vouloir retirer votre amendement, qui est satisfait.

**M. Aymeric Caron (LFI-NUPES).** Compte tenu du ton que vous employez à mon égard, je ne le retirerai pas.

*La commission rejette l'amendement.*



*Suivant l'avis du rapporteur pour avis, elle **rejette** l'amendement I-CD389 de M. Pierre Vatin.*

*Amendements identiques I-CD35 de M. Jean-Yves Bony et I-CD356 de M. Matthieu Marchio*

**M. Jean-Yves Bony (LR).** L'application d'un taux de TVA réduit à certains composants de véhicules permettrait d'amorcer une démarche nouvelle et ambitieuse de réutilisation et de valorisation de ces produits.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** À l'initiative de notre ancien collègue Damien Pichereau, à qui je veux rendre hommage, la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite « climat et résilience », a déjà supprimé le monopole sur les pièces détachées afin d'accentuer la baisse des prix. Attendons de pouvoir mesurer les effets de cette mesure. Demande de retrait ou avis défavorable.

*La commission **rejette** les amendements.*

*Amendement I-CD392 de M. Aymeric Caron*

**M. Aymeric Caron (LFI-NUPES).** Cet amendement est original, pour ne pas dire révolutionnaire. Il consiste à traduire dans la loi une situation que beaucoup d'entre vous expérimentent ou ont déjà expérimentée, à savoir le fait que nos animaux de compagnie, en particulier nos chiens et nos chats, sont devenus des membres de notre famille. Vous pouvez sourire, monsieur le président, mais c'est une réalité pour beaucoup de Français.

**M. le président Jean-Marc Zulesi.** Vous aviez dit que j'étais agacé. Vous voyez bien que ce n'est pas le cas !

**M. Aymeric Caron (LFI-NUPES).** Je n'ai jamais prétendu que vous étiez agacé par moi-même.

De nombreux Français ont donc noué un lien très étroit avec leur animal de compagnie. Cela peut se manifester par les soins qu'ils lui apportent, par la souscription d'une assurance, par l'organisation d'obsèques après son décès, et évidemment par le chagrin qu'ils ressentent à sa disparition après dix ou quinze ans de vie commune.

Je propose de rénover le quotient familial en attribuant aux foyers fiscaux un huitième de part supplémentaire pour un certain nombre d'animaux de compagnie, par exemple pour les chiens et chats inscrits au fichier national d'identification Icad. J'ai déjà évoqué le coût que représentent ces animaux pour les familles qui les recueillent, qui les adoptent, avec lesquelles ils cohabitent. Parmi les nombreux intérêts de cet amendement, je veux donc souligner celui de permettre aux familles de mieux supporter le coût des animaux qui en sont membres et qui font désormais partie de leur intimité.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** J'ai pu vérifier que les poissons rouges figuraient sur la liste des animaux domestiques. Ainsi, un couple possédant quatre poissons rouges bénéficierait d'une demi-part fiscale supplémentaire et serait donc traité de la même façon que s'il avait son premier enfant. Avis défavorable.

**M. Pierre Meurin (RN).** L'argumentaire lapidaire de M. le rapporteur pour avis est d'une efficacité redoutable. Pourquoi ne pas inscrire ces poissons rouges à l'état civil ou en

faire la source de multiples exonérations fiscales ? Pourquoi ne pas affecter une part de TVA aux moustiques qui tournent autour de nous en été ? On peut envisager beaucoup de choses avec M. Caron, mais cela représente beaucoup d'argent qui sort des caisses de l'État. Je ne suis pas le dernier à considérer que le budget doit être utilisé dans une perspective sociale, mais je suis tout de même vaguement préoccupé par l'équilibre de nos finances publiques... C'est à du *trolling* que M. Caron se livre depuis vingt bonnes minutes. Il aurait vraiment davantage sa place sur les plateaux de télévision ou dans les médias que dans notre commission, où nous nous devons de travailler sérieusement.

**M. Aymeric Caron (LFI-NUPES).** Je suis très heureux de recevoir tous ces compliments venant de représentants du Rassemblement national. Lorsque j'intervenais sur les plateaux de télévision, ils ne m'en adressaient jamais aucun : j'étais constamment « trollé » par des membres ou des sympathisants de leur camp politique qui détestaient mes prises de parole. Je me réjouis d'entendre que vous me regrettez dans cet exercice mais, je suis désolé, c'est ici que vous devez maintenant me supporter.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement I-CD332 de M. Aymeric Caron*

**M. Aymeric Caron (LFI-NUPES).** On peut rire de mes amendements et considérer que tout cela n'a pas d'importance, que je fais du *trolling*, mais je vous assure que la place occupée par les animaux dits de compagnie dans nos familles est une vraie question de société, s'agissant tant du lien que nous nouons avec eux que du coût économique qu'ils représentent. C'est la raison pour laquelle je propose une réduction d'impôt liée à l'alimentation des animaux domestiques, qui serait fixée à 30 euros par chien ou par chat et à 15 euros pour toute une autre catégorie d'animaux. Mon but n'est pas de faire du spectacle, mais de proposer de vraies pistes de réflexion sur un sujet qui va s'imposer dans les prochaines années.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** En ce qui concerne l'alimentation humaine, vous proposez d'augmenter la TVA sur la viande, mais vous voulez instaurer un crédit d'impôt pour l'alimentation des animaux inscrits au registre des animaux carnivores domestiques. Les bras m'en tombent ! Avis défavorable.

**Mme Laurence Heydel Grillere (RE).** Le secteur qui rencontre le plus de succès sur le marché du bio a toujours été celui du « *pet food* ». Le fait que l'on choisisse d'abord et avant tout de nourrir des animaux avec des produits bio doit nous amener à réfléchir.

**M. Aymeric Caron (LFI-NUPES).** Je comprends votre étonnement, Monsieur le rapporteur pour avis, mais certains animaux sont carnivores, ce qui signifie qu'ils n'ont pas d'autre choix que de manger de la viande. Quant à nous, nous sommes omnivores : nous avons le choix.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendements I-CD98 et I-CD99 de Mme Lisa Belluco (discussion commune)*

**Mme Marie Pochon (Écolo-NUPES).** L'amendement I-CD98 vise à réformer la taxe sur les surfaces commerciales (Tascom) afin d'en faire un outil de lutte contre l'artificialisation des sols.

Pour ce faire, nous proposons tout d'abord que soient imposées au titre de la Tascom les surfaces dédiées au e-commerce. Pour l'heure, en effet, les entrepôts de e-commerce ne sont pas considérés comme des établissements commerciaux et ne sont donc pas soumis à cette taxe. Cela n'incite pas les entreprises du secteur à faire preuve de sobriété foncière, sans parler de la distorsion de concurrence dont elles bénéficient par rapport au commerce classique, qui est assez injuste.

Nous proposons en outre une modulation de la taxe. Il nous semble nécessaire d'imposer davantage les surfaces commerciales en dehors des centres-bourgs que celles situées dans les centres-villes et les bourgs, où les petits commerces subissent la dure concurrence des immenses zones commerciales qui défigurent les paysages, altèrent la qualité de vie, font obstacle à l'infiltration de l'eau dans les sols et contraignent nos concitoyens à utiliser la voiture.

Nous proposons enfin que le produit de cette taxe soit affecté aux départements au titre de leur compétence en matière d'espaces naturels sensibles. Ils pourront utiliser ces recettes pour protéger nos terres et renaturer celles qui ont été dégradées.

L'amendement I-CD99 est un amendement de repli visant à diminuer le taux de la Tascom pour les implantations intra-urbaines et à l'accroître nettement pour les installations périurbaines. Là encore, il s'agit d'inciter les acteurs du commerce à investir les centres-villes et à arrêter de bétonner les campagnes alentour. J'ajoute qu'une telle mesure permettrait de faire écho aux annonces gouvernementales relatives à l'embellissement des zones commerciales.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Vous avez évoqué le sujet très important de l'artificialisation des sols, qui relève des compétences de notre commission. La commission des affaires économiques serait également intéressée par votre mesure relative à la répartition des commerces en centre-ville et en périphérie.

Prenons garde de ne pas trop simplifier le débat. Les entrepôts utilisés pour le e-commerce sont souvent mixtes. Par ailleurs, des millions de nos concitoyens vivent en périphérie : pour eux, les commerces de périphérie sont des commerces de proximité. Le rapport rendu en février 2022, à la fin de la précédente législature, par notre collègue Sandra Marsaud montre bien la complexité de ce problème.

En matière de revitalisation des petits commerces dans les cœurs de village et les centres-villes, le plan Action cœur de ville et le programme Petites villes de demain paraissent plus efficaces que ce type de mesure fiscale.

Enfin, il n'y a pas eu assez de concertation avec les très nombreuses fédérations professionnelles du secteur.

Avis défavorable, donc.

**Mme Catherine Couturier (LFI-NUPES).** Nous soutiendrons ces deux amendements, qui visent l'objectif du zéro artificialisation nette (ZAN) dont nous avons déjà parlé. En plus d'être inutiles et inadaptés aux besoins des territoires, les grands projets de zones commerciales qui fleurissent un peu partout vont à l'encontre de la loi visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux, alors même que le texte promulgué était moins ambitieux

que la proposition initiale, notamment du fait de reculs actés lors de la commission mixte paritaire.

Ces deux amendements visent donc à répondre aux enjeux de l'artificialisation des sols dont nous n'avons pas encore débattu. À l'instar du plan Action cœur de ville et du programme Petites villes de demain, ils contribueront peut-être à redynamiser nos centres-bourgs et à y maintenir les commerces plutôt que de favoriser l'essor de la grande distribution en périphérie.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendement I-CD78 de Mme Lisa Belluco*

**Mme Marie Pochon (Écolo-NUPES).** Les propositions comme celle dont nous venons de discuter visent précisément à encourager les actions comme celles des programmes Petites villes de demain et Villages d'avenir, ainsi qu'à respecter l'objectif du ZAN adopté récemment. Il est regrettable que les dispositions fiscales en vigueur soient contradictoires avec les objectifs que nous nous sommes fixés.

J'en viens à l'amendement I-CD78. Il existe des facilités pour obtenir un prêt finançant l'achat ou la construction de logements neufs : je pense au 1 % logement, à des réductions d'impôts ou encore à des taux de TVA réduits. Ces dispositifs incitent à construire, y compris dans les espaces protégés tels que les parcs naturels nationaux, les espaces boisés, les espaces naturels sensibles et les espaces de continuité écologique. La loi est donc schizophrène : d'un côté, elle nous invite à diviser par deux le rythme de l'artificialisation des sols en l'espace d'une décennie ; de l'autre, elle nous encourage à bétonner des sols jusque dans les espaces les plus précieux pour la préservation de la biodiversité. En juin dernier, le ministre de la transition écologique s'est engagé à mener un travail en vue d'aligner notre cadre fiscal sur l'objectif du ZAN. Dans cette perspective, notre amendement vise à supprimer les subventions aux constructions neuves dans les espaces protégés et les sites inscrits tout en maintenant la possibilité d'aides publiques pour la rénovation et la restauration des bâtiments existants à l'intérieur même de ces espaces. Les constructions sans subventions ne sont pas visées. L'idée n'est pas de supprimer totalement ces niches fiscales mais de montrer symboliquement, trois mois après avoir voté une loi visant à mettre en œuvre le ZAN, que nous ne pouvons plus inciter à construire dans les espaces naturels et protégés.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Je comprends votre amendement, mais c'est par les plans locaux d'urbanisme (PLU) et les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUI) que l'on combat l'artificialisation des sols. Demande de retrait ou avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

**Article additionnel après l'article 12 : Exonération de taxe foncière sur les propriétés non bâties des zones humides**

*Amendement I-CD80 de Mme Lisa Belluco*

**Mme Marie Pochon (Écolo-NUPES).** Il s'agit d'instituer une exonération de taxe foncière sur les propriétés non bâties (TFPNB) pour les zones humides, qui sont vitales pour la biodiversité et la recharge des nappes phréatiques.

Plusieurs travaux montrent non seulement qu'il existe une forte incitation fiscale à l'artificialisation, mais aussi que le foncier non artificialisé est largement taxé. Un rééquilibrage est donc nécessaire si nous voulons tenir l'objectif du ZAN fixé dans la loi « climat et résilience ». Auditionnés par notre commission le 3 mai dernier au sujet du plan Eau, les ministres de l'agriculture et de la transition écologique se sont dits favorables à une forte protection des zones humides. Cela passe aussi par une politique fiscale incitative.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** J'ai envie de donner un avis favorable à votre amendement, qui soulève la question de la rémunération des services rendus par la nature. Les milieux humides jouent un rôle incontestable pour la biodiversité et dans la lutte contre le réchauffement climatique. Je crains cependant que le ministère des comptes publics nous objecte que la TFPNB est un impôt sur la propriété. Par ailleurs, le fait d'exonérer ces terrains ne garantira pas qu'aucun investisseur ne voudra jamais les assécher et les bâtir pour en tirer profit. Il vaut donc mieux s'en remettre aux textes relatifs à la protection des milieux naturels et des zones humides.

J'estime néanmoins que cette question mérite d'être débattue en commission des finances et en séance publique. Je donne donc à votre amendement un avis de « sagesse positive » : si l'ensemble de la commission y voit un intérêt politique, elle doit l'adopter.

*La commission **adopte** l'amendement.*

### **Après l'article 12**

*Amendement I-CD114 de Mme Lisa Belluco*

**Mme Marie Pochon (Écolo-NUPES).** Les routes nationales sont explicitement exonérées de TFPNB : c'est une aberration écologique, à laquelle cet amendement entend remédier. En juin dernier, le ministre de la transition écologique s'est engagé à mener un travail en vue d'aligner notre cadre fiscal sur l'objectif du ZAN. Cela passe par la suppression de niches fiscales favorables à l'artificialisation des sols telles que celle-ci. Seules les routes gérées par des collectivités doivent rester exonérées.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Une telle mesure renchérirait le transport par la route ; or beaucoup de nos concitoyens n'ont que l'automobile pour se déplacer. Demande de retrait ou avis défavorable.

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

*Suivant l'avis du rapporteur pour avis, elle **rejette** l'amendement I-CD110 de Mme Lisa Belluco.*

**Article additionnel après l'article 12 : Modification du taux d'imposition forfaitaire sur les installations photovoltaïques en milieu naturel**

*Amendement I-CD163 de M. Stéphane Delautrette*

**M. Stéphane Delautrette (SOC).** Lors de la discussion de la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables (ENR), un consensus s'était établi pour protéger nos terres agricoles. Nous vous proposons donc de restreindre la niche fiscale sur les installations photovoltaïques au sol sur terres agricoles, naturelles et forestières, et de réinstaurer un taux plein d'imposition forfaitaire des entreprises de réseaux. Cela permettrait

de prioriser les installations photovoltaïques sur les friches et les surfaces déjà artificialisées ainsi que sur les bâtiments existants, de même que cela redonnerait des moyens aux collectivités pour investir dans la transition énergétique et écologique.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Je suis favorable à la fin de cette niche fiscale pour pousser les entreprises à installer leurs panneaux solaires sur des bâtiments existants.

*La commission adopte l'amendement.*

## **Après l'article 12**

*Amendement I-CD162 de Mme Chantal Jourdan*

**Mme Chantal Jourdan (SOC).** Cet amendement vise à lutter contre l'artificialisation des terres agricoles en augmentant la taxe sur la cession à titre onéreux de terrains nus devenus constructibles.

Pour limiter l'artificialisation, l'arsenal juridique dispose d'outils intéressants mais insuffisants : une taxe communale, facultative, et une taxe nationale, dont la Cour des comptes réclame d'ailleurs la remise à plat en ne retenant que l'objectif de lutte contre l'artificialisation. Pour renforcer ce dispositif de taxation et rendre moins attractifs le classement et la vente de terres agricoles en tant que terrains constructibles, il conviendrait de majorer la taxation des plus-values foncières que réalisent les propriétaires fonciers, liées aux changements d'usage ou aux modifications des infrastructures publiques. La taxe sur la cession à titre onéreux des terrains nus ou des droits relatifs à des terrains nus rendus constructibles doit être étendue à toutes les plus-values foncières sur valeur déclarative, comme l'impôt sur la fortune immobilière, que l'administration fiscale pourra vérifier sur les terrains naturels, agricoles et forestiers devenus constructibles. Elle doit être portée à 70 %, conformément à l'avis du Conseil économique, social et environnemental (Cese) rendu en janvier 2023, soit un taux réellement dissuasif mais non confiscatoire selon le Conseil constitutionnel.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** À mes yeux, la protection contre l'artificialisation des sols relève de la planification territoriale. L'élément essentiel du coût du logement est le prix du foncier. Si vous renchérissez celui-ci, celui-là augmente. Demande de retrait ou avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement I-CD100 de Mme Lisa Belluco*

**Mme Marie Pochon (Écolo-NUPES).** Au mois de juin, le ministre de la transition écologique s'est engagé à travailler à l'alignement de notre cadre fiscal sur l'objectif ZAN. En l'état, sont exonérés de 50 % de la taxe d'aménagement les locaux à usage industriel et leurs annexes, les entrepôts et hangars non ouverts au public faisant l'objet d'une exploitation commerciale et les parcs de stationnement couverts faisant l'objet d'une exploitation commerciale.

Vous construisez, vous détruisez des terres agricoles et vous bénéficiez d'une imposition réduite ! De surcroît, il n'y a pas de conditionnalité quant à la nature des activités industrielles ou artisanales.

France Stratégie propose également de financer la renaturation en ajoutant une composante « artificialisation » à la taxe d'aménagement.

Tant que cette niche fiscale existe, nous faisons l'inverse.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Ce que vous appelez niches fiscales relève en fait de mesures générales de soutien à des activités industrielles ou commerciales. Cela n'a rien à voir avec l'artificialisation des sols. Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Suivant l'avis du rapporteur pour avis, elle rejette l'amendement I-CD79 de Mme Lisa Belluco.*

**Article additionnel après l'article 12 : Taxe foncière sur les ombrières utilisant l'énergie solaire**

*Amendement I-CD221 de M. Stéphane Delautrette*

**M. Stéphane Delautrette (SOC).** Cet amendement vise à clarifier et à harmoniser l'exonération de la taxe foncière sur les propriétés bâties (TFPB) et de la cotisation foncière des entreprises (CFE) pour les structures porteuses des ombrières utilisant l'énergie solaire photovoltaïque car, d'un service fiscal à l'autre, les interprétations diffèrent.

*Suivant l'avis du rapporteur pour avis, la commission adopte l'amendement.*

**Après l'article 12**

*Amendement I-CD222 de M. Stéphane Delautrette*

**M. Stéphane Delautrette (SOC).** La loi « ENR » impose l'installation d'ombrières sur les surfaces de parkings extérieurs de plus de 1 500 mètres carrés. Selon les dispositions fiscales en vigueur, ces installations transforment ces parkings extérieurs en parkings couverts, ce qui implique une valeur locative différente, donc, une fiscalité différente. Or, il convient de ne pas pénaliser les gestionnaires de parcs de stationnement.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Demande de retrait ou avis défavorable.

La loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite « climat et résilience », a prévu que les parkings devaient être ombragés soit par des ombrières produisant de l'électricité photovoltaïque, soit par des arbres, avec des efforts de perméabilisation des sols. Plusieurs opérateurs ont choisi de s'équiper d'ombrières photovoltaïques et dès lors, c'est à bon droit que l'administration fiscale considère que ces ombrières forment une protection contre les intempéries.

*La commission rejette l'amendement.*

**Article additionnel après l'article 12 : Exonération de taxes sur les réseaux de chaleur alimentés par des énergies renouvelables ou de récupération**

*Amendement I-CD70 de Mme Christelle Petex-Levet*

**M. Vincent Descoeur (LR).** Cet amendement vise à permettre aux collectivités territoriales, dans certaines conditions, d'exonérer certains réseaux de chaleur.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Il permet en effet aux collectivités territoriales qui le souhaitent d'exonérer les bâtiments et installations affectés à l'exploitation de réseaux de chaleur alimentés à plus de 50 % par des énergies renouvelables ou de récupération, pour une énergie délivrée de moins de 10 gigawattheures. Ces exonérations portent sur la taxe foncière et la cotisation financière des entreprises. Avis favorable.

*La commission adopte l'amendement.*

### **Après l'article 12**

*Suivant l'avis du rapporteur pour avis, la commission rejette successivement les amendements I-CD117 de Mme Lisa Belluco et I-CD173 de M. Nicolas Thierry.*

**Article additionnel après l'article 12 : Exonération de TGAP du gaz produit à partir de combustibles solides de récupération**

*Amendement I-CD217 de M. Stéphane Delautrette*

**M. Stéphane Delautrette (SOC).** Les combustibles solides de récupération (CSR) destinés à la production de chaleur ou d'électricité sont exonérés de taxe générale sur les activités polluantes (TGAP). Cet amendement vise à étendre le champ de cette exonération dès lors que les CSR sont de plus en plus utilisés, notamment pour la production de gaz renouvelables ou bas-carbone.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Cet amendement, qui a été travaillé avec le Syndicat des énergies renouvelables, favorise la valorisation des déchets pour produire de l'énergie. Avis favorable, mais il conviendra d'évaluer le coût de la mesure.

*La commission adopte l'amendement.*

**Article additionnel après l'article 12 : Exclusion du carburant des navires de croisière du tarif réduit d'accise**

*Amendement I-CD260 de M. Hendrik Davi*

**Mme Clémence Guetté (LFI-NUPES).** Cet amendement vise à exclure des produits bénéficiant du tarif réduit d'accise sur les énergies prévues pour la navigation maritime à des fins commerciales, le carburant utilisé par les navires de croisière. Ces navires géants sont responsables de 15 % de la pollution des océans et contribuent à une consommation excessive de fuel et de gazole.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Nous connaissons en effet les incidences des navires de croisière sur l'environnement et le type de tourisme qu'ils génèrent. Ce secteur, par ailleurs, emploie 16 000 personnes.

Un navire de croisière fait du cabotage et peut jeter l'ancre dans un port différent chaque jour. Si le carburant est trop cher en France, il se fournira dans un port étranger et l'État perdra des recettes fiscales. Je suggère donc de mener ce combat sur le plan européen. Demande de retrait, sinon avis défavorable.



**Mme Clémence Guetté (LFI-NUPES).** Le système capitaliste parviendra toujours à générer des profits à partir de ressources naturelles limitées et de pratiques polluantes. L'argument économique n'est pas recevable.

Les parlementaires que nous sommes devraient adopter une telle mesure pour que nous puissions ensuite agir sur un plan européen et international afin que les autres pays nous rejoignent.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Je vous suggère de vous rapprocher de nos collègues de l'Union pour la Méditerranée.

**Mme Clémence Guetté (LFI-NUPES).** Il me semble qu'un avis de sagesse serait plus conforme à vos propos.

*La commission adopte l'amendement.*

### **Après l'article 12**

*Amendement I-CD167 de M. Bertrand Petit*

**M. Gérard Leseul (SOC).** Cet amendement propose la création d'une taxe sur l'utilisation des navires de croisière sous contrat effectuant des liaisons irrégulières dans nos eaux territoriales en fonction des émissions de dioxyde de carbone. Son tarif est fixé à 100 euros par tonne de CO<sub>2</sub>.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Cet amendement reprend la disposition de la proposition de loi de M. Mickaël Bouloux visant à établir une taxe sur l'utilisation des navires de croisière. Je ne suis pas hostile à une telle idée, mais elle doit être retravaillée en vue de la séance publique.

Pourquoi affecter la taxe au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres plutôt qu'à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France afin de renforcer les investissements pour les modes de transport décarbonés ? Pourquoi ne pas affecter cette taxe à un fonds qui financerait la décarbonation du secteur maritime ? Les navires de croisière ne sont pas les seuls responsables des émissions de gaz à effet de serre : les navires de fret le sont également et 90 % du commerce mondial transitent par eux.

Par ailleurs, la référence dans le paragraphe III n'est pas la bonne.

Demande de retrait, sinon avis défavorable.

**M. Gérard Leseul (SOC).** Je le retire mais à condition que vous indiquiez l'affectation précise de la taxe ! Je retravaillerai ainsi l'ensemble de l'amendement.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Je suis certain que vous userez pertinemment de votre liberté d'amendement !

*L'amendement est retiré.*

*Amendement I-CD168 de Mme Chantal Jourdan*

**Mme Chantal Jourdan (SOC).** Cet amendement vise à instaurer une taxe sur l'utilisation des yachts d'une longueur de coque supérieure ou égale à 20 mètres et d'une puissance propulsive nette maximale supérieure ou égale à 750 kilowatts en fonction des émissions de dioxyde de carbone. Son affectation peut être débattue.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Avis défavorable.

L'article L. 423-25 du code des impositions sur les biens et les services dispose d'une taxation des navires de plaisance de 30 à 70 mètres de longueur de coque et tenant compte de la puissance de leurs moteurs. Une taxation supplémentaire risquerait d'affaiblir l'activité d'un secteur qui globalement, crée 8 milliards d'euros de richesse nationale et assure des milliers d'emplois.

**Mme Chantal Jourdan (SOC).** L'impératif climatique n'est pas négociable.

*La commission rejette l'amendement.*

**Article 13 :** *Renforcement des incitations fiscales à l'utilisation d'énergie renouvelable dans les transports*

*Amendements I-CD268 et I-CD270 de M. David Guiraud*

**Mme Manon Meunier (LFI-NUPES).** Nous souhaitons prévenir l'augmentation du taux d'huiles alimentaires usagées dans les carburants, qui est brandie comme un totem. Qui croit encore à l'avion sobre ? Je vous invite à consulter le rapport de 2022 de l'Agence de la transition écologique, qui fait état de trois scénarios. Le plus efficace et le plus sûr pour limiter les conséquences du changement climatique et pour favoriser la transition écologique du secteur aérien consiste à modérer le trafic, ce qui suppose des solutions politiques fortes et non des solutions technologiques ou alternatives, beaucoup moins efficaces.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** La hausse du taux de graisses et d'huiles usagées est de 0,2 % pour les essences et de 0,1 % pour les gazoles. Elle permet notamment d'atteindre le pourcentage cible d'incorporation. Les huiles de palme et à base de soja sont déjà interdites.

Cette hausse, qui permet d'atteindre le pourcentage cible d'incorporation de biocarburants, contribue à accélérer la décarbonation de notre économie.

Les cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale ne peuvent déjà pas être prises en compte pour le calcul du pourcentage d'incorporation de biocarburant pour les carburateurs, y compris les huiles de palme ou de soja.

Pour les carburateurs, le tallol, une résine issue du bois de pin, peut être utilisé avec un plafond de 0,1 %. Les égouts pauvres issus de plantes sucrières et les graisses et huiles usagées peuvent être utilisés sans plafond. Instaurer un plafond à 0 % pour les graisses et huiles usagées pourrait porter atteinte à l'objectif d'incorporation de biocarburant. Avis défavorable.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendement I-CD440 du rapporteur pour avis*

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Il convient de renforcer l'incitation fiscale en faveur de l'hydrogène bas-carbone dans les transports et de soutenir le développement de cette filière de décarbonation de la mobilité.

Cet amendement vise à permettre le double compte de l'hydrogène bas-carbone, comme cela est le cas pour les matières premières avancées – qui ne sont pas en concurrence avec l'alimentaire –, les graisses et huiles usagées, l'électricité et l'hydrogène renouvelable.

*La commission adopte l'amendement.*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 13 modifié.*

### **Après l'article 13**

*Amendement I-CD269 de Mme Charlotte Leduc*

**Mme Catherine Couturier (LFI-NUPES).** Il convient de mettre fin progressivement aux biocarburants de première génération, qui sont nocifs. Nous ne pouvons pas nous limiter à un plafonnement à 7 % dans le mix énergétique. Nous proposons de fixer une réduction intermédiaire de l'objectif d'incorporation à 3,5 % en 2025 et une exclusion complète en 2030.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Le seuil de 7 % permet d'atteindre les objectifs d'incorporation de biocarburant dans les transports. Son abaissement supposerait une compensation par l'augmentation d'autres plafonds d'utilisation de matières premières ou de disposer d'une quantité suffisante de matières premières avancées. La proposition du Gouvernement est équilibrée. Avis défavorable.

**Mme Catherine Couturier (LFI-NUPES).** Nous devons favoriser le développement d'autres modes énergétiques. Si nous ne fixons pas d'objectifs, nous n'y arriverons jamais.

*La commission rejette l'amendement.*

**Article additionnel après l'article 13 :** *Instaurer une taxe incitative relative à la réduction de l'intensité d'émission de gaz à effet de serre dans les transports*

*Amendement I-CD441 du rapporteur pour avis*

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Cet amendement vise à instaurer une taxe incitative relative à la réduction de l'intensité d'émission de gaz à effet de serre dans les transports à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025. Elle permettra de promouvoir l'utilisation d'énergies renouvelables moins émettrices de gaz à effet de serre, notamment, du biogaz renouvelable. Elle est incitative et a le même fonctionnement que la taxe incitative relative à l'utilisation d'énergies renouvelables dans les transports – Tiruert. Elle ne repose pas sur l'utilisation du carburant, mais sur les émissions liées à ces carburants.

Elle est due par les personnes qui mettent à la consommation les essences et gazoles. Celles-ci devront s'acquitter d'un montant égal au total des émissions résultant de l'utilisation des carburants multiplié par le tarif de 100 euros par tonne de CO<sub>2</sub> non évitée, minoré par la proportion de réduction d'intensité d'émission de gaz à effet de serre. Si la proportion de réduction des émissions est supérieure au pourcentage national cible, alors la taxe est nulle.

Je propose de fixer le pourcentage national cible de réduction de l'intensité d'émissions de gaz à effet de serre à 5 % en 2025.

Cet amendement a été travaillé en collaboration avec France Gaz et le ministère de la transition énergétique.

*La commission adopte l'amendement.*

**Article 14** : *Renforcement du caractère incitatif à la transition énergétique de la fiscalité applicable aux véhicules*

*Amendement de suppression I-CD386 de M. Antoine Villedieu*

**Mme Annick Cousin (RN).** Dans un contexte où les prix de l'essence, de l'énergie, des produits alimentaires, de l'immobilier sont à leurs plus hauts niveaux et où l'inflation est galopante, il n'est pas envisageable d'instaurer de nouveaux malus idéologiques pour punir une classe moyenne étrillée, qui n'a pas d'autre choix que d'utiliser la voiture pour vivre et travailler et pour laquelle la voiture électrique est au mieux inappropriée, au pire, inabordable.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Cet article vise à favoriser le verdissement du parc automobile des particuliers et des entreprises et à atteindre les objectifs nationaux et européens de décarbonation. En outre, les enjeux de santé publique sont réels. Votre amendement va à l'encontre de la trajectoire politique de verdissement progressif qui a été décidée majoritairement depuis la loi d'orientation des mobilités de 2019. Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Suivant l'avis du rapporteur pour avis, la commission rejette l'amendement I-CD91 de M. Pierre Meurin.*

*Amendement I-CD81 de M. Pierre Meurin*

**M. Pierre Meurin (RN).** Je comprends le caractère progressif du verdissement du parc automobile mais, sauf erreur de ma part, les malus écologiques vont tripler dans un certain nombre de cas. Les voitures neuves, qui coûtent déjà cher, sont néanmoins plus vertueuses en termes écologiques. Une telle augmentation me semble donc inappropriée. Cet amendement vise à défendre le pouvoir d'achat des Français.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** La révision du malus CO<sub>2</sub> à l'immatriculation permet de renforcer l'incitation à l'achat de véhicules moins polluants et d'atteindre les objectifs nationaux. Le maintien du barème actuel de malus est donc contraire à la politique de la majorité visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

La question des personnes en situation de handicap, évoquée dans l'exposé sommaire de votre amendement, est en effet importante. Les véhicules accessibles en fauteuil roulant sont exonérés du malus CO<sub>2</sub> à l'immatriculation, conformément à l'article L. 421-65 du code des impositions sur les biens et les services, du malus masse, de la taxe CO<sub>2</sub> annuelle et de la taxe sur l'ancienneté.

Avis défavorable.

**M. Pierre Meurin (RN).** Les ruptures sociétales ne dépendent pas de tableaux excel dans un projet de loi de finances. Les conséquences de cette disposition seront très lourdes pour de nombreuses familles et grèveront leur pouvoir d'achat. Des PME qui ont besoin d'acheter des véhicules seront également touchées.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement I-CD394 de M. Vincent Thiébaud, amendements identiques I-CD413 de M. Vincent Thiébaud et I-CD424 de M. Pierre Vatin, amendements I-CD82 et I-CD83 de M. Pierre Meurin et amendement I-CD232 de M. Damien Adam (discussion commune)*

**M. Vincent Thiébaud (HOR).** Le projet de loi de finances prévoit d'abaisser le seuil de déclenchement du malus automobile à 118 grammes de CO<sub>2</sub> émis par kilomètre dès 2024 et de rehausser le tarif par gramme.

Lors de la dernière augmentation de malus CO<sub>2</sub>, dans le cadre du projet de loi de finances pour 2021, une trajectoire pluriannuelle permettait à l'ensemble des acteurs d'avoir une meilleure visibilité et de mieux se préparer.

Un lissage dans le temps s'impose. L'amendement I-CD394 vise à diminuer le seuil de déclenchement du malus CO<sub>2</sub> sur les véhicules de 5 grammes CO<sub>2</sub>/km contre 3 grammes dans le PLF. L'amendement I-CD413 propose de maintenir l'objectif de 3 grammes pour 2024, mais dans le cadre d'un lissage pluriannuel.

**M. Damien Adam (RE).** Mon amendement vise à réduire le seuil de déclenchement du malus CO<sub>2</sub> sur les véhicules de 5 grammes de CO<sub>2</sub>/km chaque année jusqu'à la fin du quinquennat.

La trajectoire pluriannuelle que nous avons engagée a permis de donner de la visibilité aux constructeurs automobiles mais aussi aux particuliers et aux entreprises. Je rappelle que 50 % des véhicules neufs sont acquis par ces dernières. Le malus ne touche pas principalement les ménages et la classe moyenne.

Les citoyens doivent être encouragés à utiliser les véhicules les plus propres. L'année prochaine, le renforcement du bonus écologique sur les véhicules électriques pour les ménages les plus modestes et le *leasing* social permettront d'aller en ce sens.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Les trajectoires et les seuils du barème du CO<sub>2</sub> à l'immatriculation sont revus régulièrement. Ainsi la trajectoire pour les prochaines années sera-t-elle peut-être modifiée lors de prochaines lois de finances.

À ce stade, il est difficile d'avoir une visibilité précise sur ce malus pour les années 2025-2026. De surcroît, nous avons l'ambition de mettre un terme à l'utilisation de ce que j'appelle les véhicules à énergie fossile d'ici à 2040.

Contrairement à ce qui a été dit, l'amendement I-CD413 ne maintient pas le barème prévu par le PLF, puisqu'il propose un seuil moins ambitieux.

Avis défavorables.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Suivant l'avis du rapporteur pour avis, la commission rejette successivement les amendements I-CD84 et I-CD85 de M. Pierre Meurin.*

*Amendements I-CD315 de M. Charles Fournier, I-CD273 de Mme Alma Dufour et I-CD145 de M. Gérard Leseul (discussion commune)*

**Mme Marie Pochon (Écolo-NUPES).** Clément Beaune, ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, a récemment exprimé sa volonté de prendre des mesures pour réduire le poids des véhicules dans un souci écologique. L'enjeu est de taille, puisque les émissions du secteur des transports ont fléchi de 1,5 % début 2023.

Cet amendement vise à ajuster le barème de la taxe sur la masse en ordre de marche – malus poids – afin de le conformer à l'objectif poursuivi de diminution du poids moyen des modèles commercialisés. Les ventes de SUV explosent. Entre 2010 et 2022, les parts de marché sont passées de 12 % à 44 % des ventes de voitures neuves. Les SUV consomment environ 20 % de plus de carburant et émettent donc plus de CO<sub>2</sub>. Nous devons stopper cette « SUVification », alors que la France est engagée dans la course à l'électrification du marché automobile pour atteindre ses objectifs climatiques. Or, le malus poids s'impose uniquement aux véhicules de plus de 1,8 tonne, soit 2,2 % des SUV commercialisés. Ce mécanisme, qui va dans le bon sens, reste très peu incitatif et touche moins de 10 % des ventes. Nous proposons donc de réajuster les paramètres du malus poids autour d'un seuil de 1 300 kilos et d'un barème plus progressif dans les tranches basses et plus agressif dans les tranches hautes. Selon le chiffrage du *World Wide Fund for Nature – WWF* – ce nouveau barème génèrera pour l'État près de 2 milliards d'euros de recettes fiscales au titre de 2024.

**Mme Manon Meunier (LFI-NUPES).** Mon amendement a le même objectif, d'ailleurs soutenu par la Convention citoyenne pour le climat.

**M. Gérard Leseul (SOC).** Il convient en effet d'augmenter le malus poids dans un triple objectif : la baisse des émissions de CO<sub>2</sub>, la justice fiscale et le financement de la transition écologique. Le seuil que nous proposons, de 1,3 tonne, est au-dessus du poids d'une Clio ou d'une Mégane. Il n'est pas question de pénaliser la classe moyenne mais de lutter contre la « SUVification » de la flotte automobile. J'ajoute que 50 % des véhicules neufs sont en effet achetés par les entreprises et que nous devons également faire en sorte que celles-ci participent à la réduction d'ensemble des émissions.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Le PLF répond au souhait du ministre délégué d'abaisser le seuil du déclenchement de masse en le portant de 1 800 à 1 600 kilos.

Le malus masse est plafonné par la différence entre le montant maximal d'un barème du malus CO<sub>2</sub> à l'immatriculation et le montant du malus CO<sub>2</sub> à l'immatriculation. Ainsi, avec les nouveaux barèmes pour 2024 portés à 60 000 euros, la somme malus masse + malus CO<sub>2</sub> à l'immatriculation sera inférieure ou égale à 60 000 euros mais ne pourra pas la dépasser. Le PLF est équilibré en permettant de lutter contre l'augmentation actuelle du poids des véhicules neufs tout en maîtrisant les conséquences financières sur les ménages.

S'agissant de l'amendement I-CD273, le point 3° semble faire référence à l'article 1012 *ter* du code général des impôts, abrogé par l'ordonnance n° 2021-1843 du 22 décembre 2021 et qui n'est donc pas applicable. Le V du point 3° semble être une erreur, n'étant pas cohérent avec la numérotation des différents textes.

Avis défavorables.

**M. Gérard Leseul (SOC).** L'équilibre que vous soulignez est très peu ambitieux. Le pourcentage de véhicules concernés par l'abaissement du seuil de 1,8 à 1,6 tonne passera de 2 % à 8 % ou 9 %. Nous ne proposons pas de pénaliser les Français mais de les inciter fortement à acheter des véhicules moins lourds, donc, à réduire l'ensemble des émissions. Je serais prêt à concéder un abaissement à 1,4 tonne si M. le rapporteur pour avis faisait un effort !

**Mme Marie Pochon (Écolo-NUPES).** Plus de 40 % des ventes concernent les SUV. Il y a urgence à agir.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Suivant l'avis du rapporteur pour avis, la commission rejette successivement les amendements I-CD86, I-CD87 et I-CD88 de M. Pierre Meurin.*

*Amendement I-CD330 de M. Emmanuel Blairy*

**M. Emmanuel Blairy (RN).** Le Gouvernement est persuadé que les véhicules électriques et à hydrogène sont la solution pour sauver la planète. Il y va à marche forcée. Peu importe ceux qui ont un avis contraire ou qui n'ont pas les moyens de remplacer leur véhicule thermique par des véhicules électriques ou à hydrogène : ils seront frappés au portefeuille. Nous sommes dans une dictature de la pensée, dans laquelle il y a ceux qui savent, et les autres.

La transition écologique et la préservation de la qualité de notre environnement sont essentielles et méritent mieux que l'instauration de taxes. Le petit patron qui remplace une Golf de 2004 Crit'Air 2, sur laquelle il payait une taxe de 400 euros, par une Renault Mégane de 2023 Crit'Air 2, sur laquelle il paie une taxe de 40 euros, sera soumis en 2024 à cette nouvelle taxe de 500 euros.

Initialement créée pour renouveler le parc de véhicules polluants, la taxe se transforme en taxe sur les véhicules thermiques. Vous modifiez ainsi sa base afin de vous assurer du maintien de la recette fiscale. Doit-on s'attendre à une nouvelle accise fondée sur la puissance des véhicules électriques ?

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Nous n'avons pas engagé une marche forcée mais une marche progressive, que Mme Pochon considère d'ailleurs trop lente.

Le remplacement de la taxe sur l'ancienneté par la taxe sur les polluants atmosphériques contribue au verdissement du parc automobile des entreprises.

Pour l'accompagnement de la transformation de la flotte des véhicules face à l'incitation fiscale, des aides sont proposées par le Gouvernement : bonus écologique et prime à la conversion notamment. Il existe des barèmes spécifiques pour les entreprises et les personnes morales.

Le maintien de la taxe sur l'ancienneté est donc contraire à la politique de la majorité visant à réduire progressivement les émissions de gaz à effet de serre. Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Suivant l'avis du rapporteur pour avis, la commission **rejette** l'amendement I-CD89 de M. Pierre Meurin.*

*Amendement I-CD442 du rapporteur pour avis*

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Cet amendement corrige une erreur. Les véhicules concernés par la catégorie 1 sont les véhicules à essence respectant les normes Euro 5 et 6. Les termes « moteur thermique à allumage commandé » visant les moteurs à essence, il faut supprimer la négation prévue à l'alinéa 96.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Amendement I-CD90 de M. Pierre Meurin*

**M. Pierre Meurin (RN).** Cet amendement vise à interpeller le Gouvernement sur le recours à l'appellation des « normes antipollution Euro 5 ou 6 » alors même que dans les politiques de zone à faibles émissions mobilité, ce sont les normes Crit'Air qui sont utilisées. Cela s'apparente à une usine à gaz. Pourquoi ne pas attendre la norme Euro 7 ? Les suspensions et les pneus produisent 70 % des particules fines, ce qui invalide le système Crit'Air.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Avis défavorable à un amendement qui remettrait en cause les objectifs que nous nous sommes fixés.

*L'amendement est **retiré**.*

*Suivant l'avis du rapporteur pour avis, la commission **rejette** l'amendement de repli I-CD331 de M. Emmanuel Blairy.*

*Elle émet un avis **favorable** à l'adoption de l'article 14 **modifié**.*

#### **Après l'article 14**

*Suivant l'avis du rapporteur pour avis, la commission **rejette** l'amendement I-CD261 de Mme Alma Dufour.*

*Amendement I-CD115 de Mme Lisa Belluco*

**Mme Marie Pochon (Écolo-NUPES).** Les émissions de gaz à effet de serre dus aux déplacements en voiture individuelle représentent plus de la moitié des émissions liées au transport et 16 % des émissions totales de notre pays. Ainsi, 70 % des 23 millions de salariés habitant et travaillant en France utilisent leur voiture entre leur domicile et leur travail. Les véhicules les plus lourds sont les plus consommateurs de carburant et, partant, les plus émetteurs. Nous proposons de les rendre moins attractifs pour en réduire le nombre.

Réduire la masse des véhicules est également l'une des priorités pour de nombreuses associations environnementales. C'est aussi une mesure de justice sociale, puisque ce sont souvent les véhicules les plus chers qui sont aussi les plus volumineux et les plus lourds. Près de la moitié des véhicules vendus actuellement sont des SUV. L'amendement vise à moduler le remboursement des frais de déplacement déductibles de l'impôt sur le revenu en fonction des émissions de CO<sub>2</sub> et du poids du véhicule.



**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Actuellement, ce remboursement dépend de la puissance administrative du véhicule, jusqu'à sept chevaux, du type de motorisation et de la distance parcourue. Les conditions sur la puissance administrative et le type de motorisation seraient supprimées. Cela s'appliquerait par ailleurs uniquement dans le cas où le bénéficiaire opte pour le régime des frais réels.

Je ne suis pas favorable à la suppression des conditionnalités liées à la puissance administrative et au type de motorisation du véhicule. Je m'interroge également sur les conséquences financières pour ceux qui choisissent le régime des frais réels. Les personnes ayant acheté un véhicule n'auront pas forcément les moyens de le renouveler, et cela peut porter atteinte à leur pouvoir d'achat, créant une mesure injuste socialement. Cette mesure pénaliserait le milieu rural notamment, aussi bien dans la Drôme que dans mon Aveyron natal. Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement I-CD116 de Mme Lisa Belluco*

**Mme Marie Pochon (Écolo-NUPES).** Dans la Drôme, monsieur le rapporteur pour avis, on a de petites voitures pour rouler en montagne.

Nous proposons de moduler le tarif de la taxe spéciale sur les contrats d'assurance, en fonction des émissions de CO<sub>2</sub> et du poids du véhicule. Cet amendement cible prioritairement les SUV qui sont particulièrement inadaptés au milieu urbain. Ils représentent autour de 40 % des véhicules vendus. Depuis dix ans, nos voitures prennent tous les deux ans un centimètre et 10 kilos par an. En cinquante ans, elles ont pris 500 kilos. Un SUV consomme environ 15 % de plus qu'une voiture classique. Il apparaît évident que la progression des ventes de SUV est incompatible avec la réalisation de nos objectifs climatiques à l'horizon 2030. Les SUV sont aussi plus chers à l'achat et à l'entretien. Le surcoût pour les ménages est d'environ 408 euros par an. Mauvais pour le climat et pour le pouvoir d'achat, le nombre de SUV doit diminuer. En outre, en réduisant le barème de 30 kilos par an, l'amendement permet à l'industrie automobile de planifier une réduction progressive de la masse des véhicules.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Je comprends tout à fait l'esprit de votre amendement. Cependant, le poids proposé n'est pas cohérent avec les valeurs du malus masse pour les véhicules dans le projet de loi de finances, d'autant que vous proposez de diminuer chaque année les masses de 30 kilogrammes. Par ailleurs, existe le risque d'un maintien des prix des contrats d'assurance par les assureurs, ce qui réduirait les recettes de l'État, sans incitation pour le bénéficiaire du contrat d'assurance. Demande de retrait, afin que cet amendement puisse être réétudié, notamment grâce à une étude d'impact ; sinon avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

**Article additionnel après l'article 14 :** *Tarif réduit de l'accise sur l'électricité en cas de valorisation par les industriels de la chaleur fatale vers un réseau de chaleur ou de froid*

*Amendements identiques I-CD69 de Mme Christelle Petex-Levet et I-CD239 de Mme Marjolaine Meynier-Millefert*

**M. Vincent Descoeur (LR).** L'amendement vise à encourager fiscalement les industriels qui valorisent la chaleur fatale produite par leur activité en la fournissant à un réseau de chaleur ou de froid.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Inciter les industriels à valoriser la chaleur fatale répond à un objectif de décarbonation, selon le principe de Lavoisier. Avis favorable.

*La commission adopte les amendements.*

**Article 15 :** *Taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance*

*Amendements I-CD111, I-CD112 et I-CD113 de M. Pierre Meurin (discussion commune)*

**M. Pierre Meurin (RN).** Notre groupe n'a pas encore arrêté sa position de vote sur l'article 15 mais les récentes déclarations des sociétés autoroutières, selon lesquelles la nouvelle taxe va faire augmenter le prix des péages, nous ont inquiétés. Nous croyons assez peu le Gouvernement, qui prétend qu'il n'y aura pas de répercussions sur le prix des péages. Au bout du compte, ce sont les automobilistes qui risquent de trinquer. Nous devons nous saisir de la question de la rentabilité des superprofiteurs, en l'occurrence des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Ce sont des amendements d'appel symboliques. L'idée de plafonner à 6 % la rentabilité des sociétés d'autoroutes devrait trouver un écho à gauche.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** L'amendement I-CD111 réduit le rendement de la taxe. Par ailleurs, il est mal rédigé, puisqu'il en supprime l'assiette. Même avis pour le I-CD112. S'agissant de l'amendement I-CD113, il n'y a pas de risque d'augmentation des péages, dans la mesure où la taxe a un caractère général et qu'en application des contrats de concession, seule la fiscalité spécifique aux sociétés autoroutières leur permet de les augmenter. Avis défavorable.

**M. David Valence (RE).** C'est un sujet qu'il faut aborder sans excès – souvenons-nous des termes employés par le Rassemblement national lors de l'audition des sociétés autoroutières. L'amendement témoigne d'une méconnaissance du mécanisme concessif, selon lequel il est normal d'avoir un niveau de rentabilité croissant, ainsi que des dispositions sur la fixation des prix des péages qui se font en concertation avec l'État. Enfin, il est absurde, puisque définir un niveau de rentabilité maximal empêcherait les sociétés concessionnaires d'optimiser leur fonctionnement.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Suivant l'avis du rapporteur pour avis, la commission rejette successivement les amendements I-CD131 et I-CD93 de M. Pierre Meurin et I-CD143 de M. Jean-Philippe Tanguy.*

*Amendement I-CD305 de Mme Christine Arrighi*

**Mme Marie Pochon (Écolo-NUPES).** Depuis des années, les sociétés concessionnaires d'autoroutes accumulent les profits records. En 2021, selon l'Autorité de régulation des transports (ART), le bénéfice net des sociétés autoroutières frôlait les 4 milliards d'euros, un résultat s'expliquant notamment par le cadeau fiscal du

Gouvernement, qui a fait baisser l'impôt sur les sociétés (IS). Ce sont 3,3 milliards d'euros de dividendes qui ont été versés aux actionnaires en 2021. D'après l'ART, la baisse de l'impôt sur les sociétés fera gagner à ces sociétés près de 8 milliards d'euros sur la durée des concessions. L'Inspection générale des finances pointe également, dans son dernier rapport, cette surrentabilité et révèle que les deux principaux opérateurs, Vinci et Eiffage, pourraient réaliser 55 milliards d'euros de profits d'ici au terme des concessions dont ils sont titulaires. Cet argent doit être rendu aux Français. L'amendement vise à garantir que les sociétés ne répercutent pas le coût de la taxe sur les usagers.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Votre amendement est satisfait par le droit. La modification des tarifs de péage en raison d'un changement de fiscalité ne vaut que pour la fiscalité spécifique aux autoroutes, puisque, en tel cas, les contrats de concession contiennent une clause de révision des tarifs. Ce n'est pas le cas pour cette taxe à portée générale. En audition, les sociétés concessionnaires nous ont dit qu'elles useraient de toutes les voies de recours, ce qui signifie qu'elles contesteront le caractère général de la taxe. Ce sera sans doute au juge constitutionnel de trancher mais, en l'état du projet de loi, votre amendement n'a pas d'utilité.

*La commission rejette l'amendement.*

*Suivant l'avis du rapporteur, la commission **rejette** successivement l'amendement I-CD300 de Mme Alexandra Masson et les amendements I-CD138, I-CD139, I-CD207, I-CD142 et I-CD140 de M. Jean-Philippe Tanguy.*

*Amendement I-CD276 de M. Éric Coquerel, amendements identiques I-CD194 de M. Kévin Mauvieux, I-CD277 de M. Éric Coquerel et I-CD324 de Mme Christine Arrighi, amendements I-CD195 de M. Kévin Mauvieux, I-CD278 de M. Éric Coquerel, I-CD193 de M. Kévin Mauvieux et I-CD279 de M. Éric Coquerel (discussion commune)*

**Mme Clémence Guetté (LFI-NUPES).** Je défends tous les amendements de M. Coquerel, le premier étant un amendement de principe, les suivants de repli. Nous voulons augmenter le taux de la nouvelle taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance. Nous pensons que la privatisation de certaines des infrastructures de transport de longue distance, en particulier des autoroutes, a été une très mauvaise affaire pour l'État. Selon la Cour des comptes, l'État a touché moins de 17 milliards d'euros lors de la vente des autoroutes, alors que leur prix était estimé à 27 milliards. L'exploitation de ces infrastructures est également extrêmement rentable pour les entreprises privées puisqu'en 2021, les profits des sociétés exploitantes ont augmenté de 47 % en moyenne.

Les entreprises en question menacent toujours les utilisateurs des péages d'augmenter leurs tarifs, alors que les profits ne sont pas nécessaires pour investir dans le développement des réseaux. Un rapport de l'Inspection générale des finances rédigé en 2021 a montré qu'il était possible de réduire de moitié le prix des péages sans mettre en danger la stabilité financière des sociétés. Il est donc tout à fait envisageable de taxer plus fortement ces profits sans que le prix des péages ne doive augmenter. C'est pourquoi nous proposons de porter le taux de cette taxe à 15 % dans le premier amendement, puis à 10 %, 7 % et 5 % dans les suivants.

**Mme Marie Pochon (Écolo-NUPES).** En France, prendre le train coûte en moyenne 2,6 fois plus cher que l'avion. Pour certains trajets, le fossé se creuse encore davantage : un Barcelone-Londres coûte jusqu'à trente fois plus cher par le réseau ferroviaire. Alors que les

effets du train sur le climat sont jusqu'à cent fois moins importants que ceux de l'avion, notre système fiscal encourage toujours à utiliser l'avion plutôt que le train et le Gouvernement refuse de s'attaquer à cette question. Il y est contraint par de tout petits pas, notamment cette taxe que nous soutenons volontiers, même si elle n'est pas de nature à changer les choses, tant que la niche fiscale sur le kérosène, qui représente un gain cinquante fois plus important pour le secteur, existera. Si l'avion coûte aujourd'hui 50 et le train 100 et que demain, l'avion coûte 51 et le train 100, cela ne changera rien. Ce qu'il faut, c'est que le train coûte 75 et l'avion 100. C'est pourquoi les écologistes soutiendront la suppression de la niche fiscale pour le kérosène. Notre amendement vise à renforcer le taux de la taxe envisagée pour qu'elle ne soit pas que cosmétique.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Le taux de 4,6 % vise des recettes de 600 millions d'euros au profit du ferroviaire. Vous proposez de doubler ou tripler ce taux, voire de le modifier très légèrement, à 5 %, ce qui signifie en fin de compte que vous êtes d'accord avec la proposition.

La taxe entraîne des crispations pour les acteurs concernés, notamment les sociétés d'autoroutes. Il faut qu'elles aient le temps de s'y adapter.

Surtout, ces entreprises doivent réaliser des investissements pour la transition écologique – bornes pour les véhicules électriques, stations de ravitaillement en hydrogène. Les aéroports doivent aussi mener la transition énergétique de leurs matériels au sol : leur personnel respire un air très dégradé, en raison des émissions de CO<sub>2</sub> et des polluants de proximité. Une taxe trop élevée pourrait réduire leurs capacités d'investissement pour la transition énergétique. Il importe d'évaluer ses effets lors de la première année.

C'est pourquoi je donne un avis défavorable à l'ensemble des amendements.

**M. David Valence (RE).** Le niveau de la taxation est susceptible de créer une forte insécurité juridique. Le Conseil constitutionnel pourrait estimer qu'une taxe abrupte, de 15 % par exemple, dénature l'équilibre financier des contrats, en particulier en fin de concession.

Le produit fiscal dégagé sera affecté entièrement à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France), principalement pour des projets ferroviaires et fluviaux. On a suffisamment entendu ici que le produit de certaines taxes, notamment la TICPE, n'était pas fléché vers la décarbonation des transports pour s'en féliciter.

Enfin, parmi les sociétés concessionnaires d'autoroutes, il reste deux sociétés d'économie mixte publiques – Autoroutes et tunnel du Mont-Blanc et Société française du tunnel routier du Fréjus : ce sont elles qui ont le taux de rentabilité le plus élevé.

**Mme Clémence Guetté (LFI-NUPES).** Monsieur le rapporteur pour avis, vous ne pouvez pas dire que la taxe menace la capacité à investir des sociétés d'autoroutes. Leurs profits continueront d'augmenter : les prévisions sont optimistes jusqu'à la fin des contrats de concession, en 2036. Selon l'ART, l'Autorité de régulation des transports, elles toucheront des profits de 30 à 35 milliards d'euros, supérieurs à ceux escomptés. Elles auront donc de quoi investir.

Un des problèmes est que ces sociétés peuvent investir à l'étranger. Vinci a par exemple utilisé ses profits exceptionnels de 2022 pour acquérir 1,1 milliard de dollars d'actifs

du groupe brésilien Petrobras et prendre des parts dans onze concessions de champs de pétrole et de gaz.

Je n'ai rien contre le fait que la taxe soit affectée. Au contraire, c'est pour cela que nous proposons de l'augmenter.

Quant à l'amendement I-CD279, il permet d'éviter le choc fiscal et le risque que la mesure soit retoquée par le Conseil constitutionnel : en acceptant d'augmenter la taxe de 4,6 % à 5 %, vous pourriez montrer votre compréhension des enjeux climatiques et des enjeux relatifs au partage des richesses pour mener à bien la transition écologique. Au lieu de ces incantations perpétuelles, il faut montrer qu'en tant que législateur, nous pouvons agir sur la situation.

*La commission **rejette** successivement l'amendement I-CD276, les amendements identiques I-CD194, I-CD277 et I-CD324 ainsi que les amendements I-CD195, I-CD278, I-CD193 et I-CD279.*

*Suivant l'avis du rapporteur pour avis, elle **rejette** successivement les amendements I-CD141 et I-CD144 de M. Jean-Philippe Tanguy.*

*Amendements I-CD281 de M. Gabriel Amard et I-CD280 de Mme Clémence Guetté (discussion commune)*

**M. Gabriel Amard (LFI-NUPES).** Les péages ont été augmentés au 1<sup>er</sup> février dernier. Or nous entendons que les sociétés menacent de répercuter la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport sur les usagers des autoroutes. Vous nous renvoyez à un hypothétique dénouement, peut-être après un recours ou un contentieux. Face à ce message politique, nous devons montrer que nous ne nous laisserons pas faire. Par l'amendement I-CD281, nous proposons une taxe additionnelle, pour montrer qu'il n'est pas envisageable de répercuter sur les usagers cette taxe de portée générale.

**Mme Catherine Couturier (LFI-NUPES).** L'amendement I-CD280 vise à graver dans le marbre de la loi que le montant de la taxe ne pourra être ni reporté, ni couvert par le péage. Vous avez dit que cela ne pose pas de problème, mais il est bon de l'écrire.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** L'amendement I-CD280 est satisfait et l'amendement I-CD281 aussi, pour partie. Nous l'avons déjà évoqué, la modification des tarifs de péage en raison de changements de fiscalité ne vaut que pour la fiscalité spécifique aux autoroutes. C'est le droit. Dans les faits, les contrats de concession contiennent une clause de révision des tarifs. La taxe, qui n'est pas spécifique aux autoroutes, n'entre pas dans son champ d'application car elle est de portée générale. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

La seconde partie de l'amendement I-CD281 porte sur la contribution additionnelle sur les bénéficiaires exceptionnels des grandes entreprises, une question de fiscalité générale dont la commission des finances pourra débattre.

Je vous propose donc de retirer ces deux amendements. À défaut, j'y serai défavorable.

**Mme Catherine Couturier (LFI-NUPES).** Dès lors que les sociétés exploitant les autoroutes ont menacé de répercuter cette nouvelle taxe, pourquoi ne pas le préciser ? Les choses seraient alors claires.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** D'un point de vue légistique, on ne peut pas répéter une disposition de la loi.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Amendement I-CD37 de M. Vincent Descoeur*

**M. Vincent Descoeur (LR).** Le présent amendement, rédigé avec l'Assemblée des départements de France, a pour objet de rediriger une partie de la taxe vers les départements. Ceux-ci assurent la gestion et l'exploitation de 380 000 kilomètres de routes, représentant près de 90 % de la mobilité des personnes et des biens.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Je comprends l'intérêt de votre amendement, mais notre choix politique est de développer le rail ou le fluvial, des modes de transport décarbonés. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

**M. Vincent Descoeur (LR).** Nous pouvons nous rejoindre sur cette analyse : dans le Cantal, le rail fonctionne essentiellement au diesel. Et quand on voit l'état de la nationale, on se dit que l'on peut investir dans les routes.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 15 non modifié.*

### **Après l'article 15**

*Suivant l'avis du rapporteur pour avis, la commission rejette successivement l'amendement I-CD40 ainsi que les amendements I-CD38 et I-CD39 de M. Vincent Descoeur, en discussion commune.*

**Article additionnel après l'article 15 : Instauration d'une taxe sur les émissions des avions privés**

*Amendement I-CD169 de Mme Chantal Jourdan*

**Mme Chantal Jourdan (SOC).** Cet amendement instaure une taxe sur les jets privés, en fonction des émissions de dioxyde de carbone. Fixée à 100 euros par tonne de CO<sub>2</sub> émise, elle sera destinée à l'Ademe, à Afit France et à l'Ifpen (IFP Énergies nouvelles).

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Nous avons évoqué cet amendement à l'article 12 avec l'amendement de M. Bayou. Avis favorable, il sera intéressant d'évaluer les effets du dispositif et ses conséquences sur le trafic.

*La commission adopte l'amendement.*

### **Après l'article 15**

*Amendement I-CD147 de Mme Chantal Jourdan*

**Mme Chantal Jourdan (SOC).** Le présent amendement, issu d'une proposition de la Convention citoyenne pour le climat, vise à fixer des niveaux de taxe sur les billets d'avion plus cohérents avec l'engagement pris par la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre dans le cadre des accords de Paris. Le montant de la contribution, perçue en fonction de la destination finale du passager, est fixé à 30 euros pour chaque passager embarqué pour une destination à moins de 2 200 kilomètres et à 60 euros, au-delà. Ces tarifs sont portés, respectivement, à 180 et 400 euros pour un vol national européen et un vol international lorsque le passager est en classe affaires ; ainsi qu'à 360 et 1 200 euros, lorsqu'il a recours à un avion dit d'aviation d'affaires, tels que les jets privés.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Avis défavorable, pour des raisons techniques. Le tarif de l'aviation civile mentionné par l'amendement, sur lequel vous basez une nouvelle taxe additionnelle, est indexé sur l'inflation. Son produit peut donc augmenter. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendements I-CD159 et I-CD160 de M. Gérard Leseul (discussion commune)*

**M. Gérard Leseul (SOC).** L'amendement I-CD159 vise à relever le barème du tarif de solidarité pour compenser les exonérations fiscales dont bénéficie le secteur aérien – TVA à 0 % sur les vols européens et internationaux et 10 % sur les vols domestiques ; exonération de la TICPE sur le kérosène, etc. Ces exonérations conduisent à des manques à gagner considérables. Il s'agit à la fois de régler un problème budgétaire et de justice fiscale et d'aller vers une décarbonation du secteur aérien.

L'amendement de repli I-CD160 a pour objet d'aligner le tarif de solidarité sur la taxe sur les billets du Royaume-Uni.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Alors que l'article 15 augmente déjà les prélèvements sur l'aviation civile, vous proposez de majorer de vingt fois la limite supérieure du tarif de solidarité. Ce serait un choc fiscal sans précédent pour les compagnies aériennes. Avis défavorable sur les deux amendements.

Je regrette que le groupe Socialistes et apparentés n'ait pas manifesté la même volonté lorsqu'il était majoritaire dans notre assemblée.

**M. Gérard Leseul (SOC).** Je partage le regret du rapporteur pour avis. J'aurais souhaité qu'il prenne de telles initiatives à l'époque.

L'amendement de repli vise simplement à aligner le tarif de solidarité sur la taxe sur les billets d'avion britannique.

*La commission rejette successivement les amendements.*

**Article additionnel après l'article 15 : Assujettissement de l'aviation d'affaires au tarif de solidarité**

*Amendements I-CD158 de M. Gérard Leseul et I-CD231 de M. Damien Adam (discussion commune)*

**M. Gérard Leseul (SOC).** L'amendement a pour objet d'harmoniser le régime fiscal de l'aviation d'affaires commerciale et celui de l'aviation d'affaires non commerciale, laquelle est assujettie à la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE).

**M. Damien Adam (RE).** Il s'agit d'un amendement presque identique. Dans le dernier PLF, la TICPE avait été augmentée pour l'aviation d'affaires non commerciale pour parvenir à un prix du carburant identique à celui payé par l'automobiliste à la pompe. L'amendement a pour but cette fois d'assujettir l'aviation d'affaires commerciale à la TICPE afin d'harmoniser la fiscalité applicable à ce secteur.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** En dépit de certaines réserves, je m'en remets à la sagesse de la commission sur ces amendements intéressants.

*La commission **adopte** l'amendement I-CD158.*

*En conséquence, l'amendement I-CD231 **tombe**.*

### **Après l'article 15**

*Suivant l'avis du rapporteur pour avis, la commission **rejette** l'amendement I-CD177 de M. Matthieu Marchio.*

*Amendements I-CD148 de M. Stéphane Delautrette, I-CD164 de Mme Chantal Jourdan et I-CD149 de M. Stéphane Delautrette (discussion commune)*

**M. Stéphane Delautrette (SOC).** Mon amendement vise à accélérer le déploiement de la tarification incitative en matière de déchets sur l'ensemble du territoire. Celle-ci concourt à la réduction des déchets et, par la même occasion, à la baisse des émissions de gaz à effet de serre en favorisant le tri.

Nul besoin de rappeler le retard que nous avons pris pour atteindre les objectifs que la loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (AGEC) avait assignés – vous ne manquerez pas, Monsieur le rapporteur pour avis, de faire valoir la prochaine mission d'évaluation de l'impact de ladite loi.

La tarification incitative est un levier efficace pour améliorer le taux de collecte des produits recyclables. Le rapport de la Cour des comptes « Prévention, collecte et traitement des déchets ménagers : une ambition à concrétiser », publié le 27 septembre 2022, le confirme – elle permet de « réduire de 41 % la quantité d'ordures ménagères résiduelles, d'augmenter à due concurrence la collecte des recyclables et de réduire de 8 % les déchets ménagers et assimilés » – et encourage son développement.

L'amendement vise à autoriser la différenciation territoriale, sans laquelle plusieurs démarches engagées – à Grenoble, Bordeaux, Montpellier, Versailles, Caen – pourraient ne pas aboutir. Alors que la tarification incitative est plus ou moins difficile à mettre en œuvre selon les territoires, l'obligation d'harmonisation est un frein à son déploiement.

J'insiste sur l'utilité de ces amendements qui ont été rédigés en collaboration avec Citeo.



**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Les amendements présentent un intérêt indéniable mais aussi un inconvénient gênant : ils n'ont pas été travaillés avec les collectivités territoriales. Je vous invite donc à les retirer et à en déposer un nouveau, prévoyant une expérimentation et auquel les collectivités auront été associées.

**M. Stéphane Delautrette (SOC).** J'ai cité Citeo mais, je vous rassure, ces amendements sont aussi défendus par le réseau Amorce qui regroupe les territoires engagés dans la transition écologique, ainsi que par l'Association des maires de France.

*La commission rejette successivement les amendements.*

**Article 16 : Réforme des redevances des agences de l'eau**

*Amendements de suppression I-CD188 de Mme Annick Cousin et I-CD436 de M. Pierre Vatin*

**Mme Annick Cousin (RN).** Il s'agit de revenir sur la hausse de la redevance pour les pollutions diffuses. La meilleure manière de promouvoir une agriculture plus durable est de maintenir la compétitivité et de soutenir les agriculteurs. L'augmentation des taxes n'apporte pas de bénéfices environnementaux.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Le principe pollueur-payeur n'est pas suffisamment établi en matière de fiscalité de l'eau. La redevance pour pollution de l'eau d'origine domestique, assise sur les volumes d'eau facturés à l'abonné, s'inscrit dans une logique fiscale de rendement plutôt que de taxation environnementale. Il y a donc une nécessité de faire évoluer la fiscalité de l'eau de manière à l'asseoir davantage sur la quantité de pollution rejetée dans le milieu naturel. C'est l'objet de l'article 16. Je suis donc très défavorable à sa suppression.

*La commission rejette les amendements.*

*Suivant l'avis du rapporteur pour avis, la commission rejette l'amendement I-CD372 de M. Philippe Schreck.*

*Amendements I-CD337 de M. Nicolas Dragon et I-CD359 de M. Christophe Barthès (discussion commune)*

**Mme Annick Cousin (RN).** L'amendement vise à exclure l'élevage du champ d'application de la redevance pour pollution de l'eau. Les éleveurs sont déjà submergés par les taxes, les dépenses et les dettes. Il est temps de desserrer l'étoupe des charges et redevances pesant sur eux et de favoriser l'épanouissement d'une profession qui contribue à nos paysages et à notre fierté agricole.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** En matière d'élevage, le tarif demeure fixé à 3 euros par unité de gros bétail. L'article clarifie la définition de l'élevage et n'a donc pas d'impact financier. Avis défavorable.

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Suivant l'avis du rapporteur pour avis, la commission rejette l'amendement I-CD172 de M. Lionel Tivoli.*

*Amendements I-CD450 du rapporteur pour avis et I-CD291 de M. Gabriel Amard (discussion commune)*

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Il est proposé d'ajouter les substances per- et polyfluoroalkylées (PFAS) à la liste des substances assujetties à la redevance pour pollution de l'eau d'origine non domestique.

En application du principe de précaution et du principe pollueur-payeur, l'assujettissement de ces molécules très persistantes à la redevance est tout à fait cohérent et permet de mieux sensibiliser les entreprises à la diminution de leurs rejets de PFAS dans la nature, au profit de la santé et de la biodiversité.

L'identification de ces substances et de leur toxicité étant particulièrement difficile compte tenu des connaissances métrologiques, il est proposé de limiter la taxation aux substances listées par la directive du 16 décembre 2020 relative à la qualité des eaux destinées à la consommation humaine, substances qui servent également de référence dans l'arrêté du 20 juin 2023 relatif à l'analyse des substances per- et polyfluoroalkylées dans les rejets aqueux des installations classées pour la protection de l'environnement relevant du régime de l'autorisation. Cet arrêté prévoit une obligation d'identification desdites substances par les industriels dans leurs rejets, ce qui rend la taxation plus effective.

J'insiste sur les limites actuelles des connaissances métrologiques. Ne faisons pas de démagogie sur le sujet.

**M. Gabriel Amard (LFI-NUPES).** À défaut de pouvoir appliquer d'emblée un principe de précaution sanitaire, en interdisant les PFAS – notamment dans le domaine de la cosmétique, des ustensiles de cuisine ou des textiles –, nous vous proposons de fixer un seuil de dangerosité à partir duquel la pollution donne lieu à une redevance. Cela concerne uniquement les molécules identifiées par l'Union européenne dans le cadre de la directive-cadre sur l'eau. C'est bien dommage, mais c'est un début.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Je partage votre objectif. Cependant, l'identification des PFAS est difficile : c'est pourquoi je propose de limiter la taxation aux substances énumérées par la directive de 2020 relative à la qualité des eaux destinées à la consommation humaine. Un arrêté du 20 juin 2023 impose aux industriels d'identifier ces substances dans leurs rejets, ce qui rendra la taxation plus effective. Je vous invite donc à retirer votre amendement au profit du mien, qui me semble plus opérant au vu des connaissances métrologiques actuelles.

*La commission adopte l'amendement I-CD450.*

*En conséquence, l'amendement I-CD291 tombe.*

*Amendements identiques I-CD34 de M. Vincent Descoeur et I-CD355 de M. Christophe Barthès*

**Mme Annick Cousin (RN).** L'article L. 213-10-2 du code de l'environnement précise les modalités de calcul de la redevance pour pollution de l'eau attribuée aux activités d'élevage. En supprimant la reconnaissance du caractère spécial de ces activités, l'article 16 du présent PLF les soumet au même mode de calcul de l'assiette que les industriels non raccordés au réseau public de collecte des eaux usées. Un tel changement ne nous paraît pas

souhaitable. En cohérence avec nos amendements précédents, nous avons donc déposé cet amendement d'appel visant à supprimer l'alinéa 37.

*Suivant l'avis du rapporteur pour avis, la commission **rejette** les amendements.*

*Suivant l'avis du rapporteur pour avis, elle **rejette** successivement les amendements I-CD201 et I-CD205 de M. Jorys Bovet ainsi que l'amendement I-CD348 de M. Christophe Barthès.*

*Amendements identiques I-CD67 de M. José Beaurain, I-CD119 de M. Jean-Yves Bony et I-CD345 de M. Nicolas Dragon*

**M. Jean-Yves Bony (LR).** Nous entendons supprimer la hausse de la redevance pour pollutions diffuses. Plutôt que de punir les agriculteurs en augmentant les taxes, ce qui nuirait à la compétitivité des productions comme au pouvoir d'achat des consommateurs, il nous semble plus opportun de les accompagner pour faire face aux défis actuels et futurs, en les aidant à investir afin d'évoluer vers des pratiques plus durables tout en restant compétitifs.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Fondée sur le principe pollueur-payeur, la redevance pour pollutions diffuses mérite d'être progressivement renforcée pour atteindre pleinement son objectif de réduction de l'utilisation des produits phytosanitaires en France. En effet, les tarifs prévus pour les substances particulièrement dangereuses pour la santé en raison de leur cancérogénicité, de leur mutagénicité sur les cellules germinales ou de leur toxicité pour la reproduction, ainsi que ceux prévus pour les substances présentant une toxicité aiguë ou chronique pour certains milieux aquatiques, sont sensiblement sous-évalués. L'article 16 augmente donc cette redevance de 20 %. Notre agriculture doit être accompagnée pour devenir de plus en plus responsable, vertueuse et compétitive. Avis défavorable.

*La commission **rejette** les amendements.*

*Amendement I-CD292 de Mme Charlotte Leduc*

**M. Gabriel Amard (LFI-NUPES).** Nous souhaitons que les redevances des agences de l'eau soient vraiment progressives et tiennent compte, sans plafond, de la consommation et des captages réalisés par les différents acteurs.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** L'article 16 relève les tarifs plafonds et instaure des seuils, ce qui permettra aux agences de l'eau de moduler la taxation en fonction de la spécificité des territoires. Si les plafonds étaient remplacés par des seuils, l'imposition pourrait être illimitée. Avis défavorable.

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

*Elle émet un avis **favorable** à l'adoption de l'article 16 **modifié**.*

## **Après l'article 16**

*Amendement I-CD289 de M. Gabriel Amard*

**M. Gabriel Amard (LFI-NUPES).** En mars dernier, le chef de l'État a souhaité que soit menée une réflexion, en lien avec les collectivités, en vue de l'instauration d'une tarification différenciée de l'eau en fonction des usages. Dont acte. Or les plus gros

consommateurs, qui bénéficient la plupart du temps d'une tarification dégressive, sont les personnes morales, notamment les entreprises assujetties à l'impôt sur les sociétés. Nous proposons donc que les dépenses d'eau potable ne soient plus déductibles des charges avant calcul de l'impôt sur les sociétés : c'est ainsi que les entreprises pourront voir l'effet financier de la tarification progressive que nous mettrons un jour en place. Sinon, ce sont les ménages qui feront les frais de la progressivité, tandis que les professionnels continueront de déduire ces dépenses de leurs impôts.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur pour avis.** Je comprends votre amendement du point de vue de la sobriété hydrique, mais le fait de traiter l'eau différemment des autres charges telles que l'électricité, le chauffage ou le mobilier risquerait de soulever quelques difficultés. En outre, ce sont essentiellement les usages agricoles et industriels de l'eau qui posent problème – ce n'est pas une critique mais un constat –, et je pense que l'article 16 y répond déjà largement. Avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Suivant l'avis du rapporteur pour avis, elle rejette successivement les amendements I-CD285 et I-CD286 de M. Gabriel Amard.*

*Elle émet un avis favorable à l'adoption de l'ensemble des dispositions dont elle est saisie, modifiées.*

## **Membres présents ou excusés**

### **Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire**

Réunion du lundi 9 octobre 2023 à 21 h 30

*Présents.* - M. Damien Adam, M. Gabriel Amard, M. Emmanuel Blairy, M. Jean-Yves Bony, Mme Pascale Boyer, M. Guy Bricout, M. Anthony Brosse, M. Aymeric Caron, Mme Annick Cousin, Mme Catherine Couturier, M. Stéphane Delautrette, M. Vincent Descoeur, M. Jean-Luc Fugit, M. Daniel Grenon, Mme Clémence Guetté, Mme Laurence Heydel Grillere, M. Timothée Houssin, Mme Chantal Jourdan, M. Gérard Leseul, M. Matthieu Marchio, Mme Manon Meunier, M. Pierre Meurin, Mme Marjolaine Meynier-Millefert, Mme Marie Pochon, M. Vincent Thiébaud, Mme Huguette Tiegna, M. David Valence, M. Antoine Villedieu, Mme Anne-Cécile Violland, M. Jean-Marc Zulesi

*Excusés.* - Mme Nathalie Bassire, M. Jean-Victor Castor, M. Marcellin Nadeau, M. Hubert Ott, Mme Claire Pitollat

*Assistait également à la réunion.* - M. Dino Cinieri