

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

5 novembre 2022

PLFR POUR 2022 - (N° 393)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° 542

présenté par

M. Echaniz, M. Baptiste, M. Mickaël Bouloux, M. Philippe Brun, M. Aviragnet, Mme Battistel, M. Califer, M. David, M. Delaporte, M. Delautrette, M. Olivier Faure, M. Garot, M. Guedj, M. Hajar, Mme Jourdan, Mme Karamanli, Mme Keloua Hachi, M. Leseul, M. Naillet, M. Bertrand Petit, Mme Pic, Mme Pires Beaune, M. Potier, Mme Rouaux, Mme Santiago, M. Saulignac, Mme Thomin, Mme Untermaier, M. Vallaud, M. Vicot et les membres du groupe Socialistes et apparentés (membre de l'intergroupe Nupes)

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****AVANT L'ARTICLE 1, insérer l'article suivant:**

Les deux dernières colonnes du tableau du deuxième alinéa de l'article L. 422-22 du code des impositions sur les biens et services sont ainsi rédigées :

MINIMUM (€)	MAXIMUM (€)
2,63	4,13
20,27	29,27
6,01	9,01
54,07	72,07

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement des députés Socialistes et apparentés propose de générer une ressource afin de dégager les financements pour permettre la construction d'un parc de trains de nuit.

Dans son rapport sur les Trains d'Équilibre du Territoire (T.E.T.) publié en mai 2021, le Gouvernement montre la pertinence de constituer un parc de 600 voitures de trains de nuit pour un investissement de 1,5 milliard d'euros d'ici 2030. En décembre 2021, le ministère des Transports a promis la construction de 300 voitures de nuit pour 800 millions d'euros. Cet investissement est

---

urgent, vu la pénurie de trains de nuit en Europe et l'état de vieillissement du parc. Nous proposons ici une ressource permettant de le financer.

Sur les distances 1000 à 1500km, l'avion a pris une part de marché très importante au point de réduire l'offre en transports terrestres et de casi faire disparaître l'offre en trains de nuit. Aujourd'hui diversifier l'offre est une garantie d'avenir. L'avion est vulnérable par exemple en cas d'augmentation des prix du carburant, qui représente environ 30 % de ses coûts. Si nous voulons pouvoir continuer à nous déplacer en cas d'augmentation du prix de l'énergie dans les prochaines décennies, c'est aujourd'hui le bon moment pour recréer l'offre en train. Le train permet de réduire de 80 % la consommation d'énergie par passager. Autre avantage : le rapport « TET » a montré que le report de l'avion sur le train de nuit permet de diminuer de 95 % les émissions de CO2.

Ces dernières décennies, avec des billets à moins de 50€ pour des distances de 1000 à 1500km, l'aviation a cassé les prix face aux transports terrestres : même le covoiturage et le bus ne sont pas compétitifs. En effet, la route paye une fiscalité carburant qui ne lui permet pas de proposer des tarifs aussi bas. La niche fiscale sur le kérosène rend l'avion imbattable. Fait aggravant, le voyageur qui choisi le train pour une destination nationale paye une TVA. Il a alors tendance à préférer une destination lointaine en avion, exonérée de TVA. Il conviendrait pourtant de privilégier le tourisme local et national.

Nous proposons que 1,5€ soit ajouté à la taxe de solidarité sur les billets d'avion en classe économique et 9€ en classe affaire. Pour comparaison une TVA à 20 % sur un billet à 50€ reviendrait à 10€. 1,5€ n'est donc pas un prélèvement exorbitant, il reste inférieur à ce que paye un voyageur sur le train national, ou un usager de la route qui payerait les péages autoroutiers pour la même destination. Cette nouvelle contribution n'augmente pas avec la distance, car c'est justement sur les courtes distances qu'il est important d'agir. C'est là que l'avion concurrence fortement les transports terrestres, ce qui retarde les efforts de report sur le rail.

Il ne s'agit donc pas ici de défavoriser l'aviation, mais au contraire d'équilibrer la concurrence pour diversifier l'offre de transports. L'aviation a bénéficié de niches fiscales pendant plusieurs décennies qui lui ont permis de prendre une part de marché très conséquente. Il convient aujourd'hui qu'elle contribue à la diversification de l'offre.

Les recettes attendues sont légèrement inférieures à celles de l'éco-taxe sur les billets d'avion, qui rapporte de l'ordre de 180 millions €/an. Cumulé sur une décennie, elle permettront d'équiper le parc de trains de nuit d'ici 2030.

Cet amendement a été travaillé avec le collectif "Oui au train de nuit".