

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 septembre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Non soutenu

AMENDEMENT

N° I-CD1

présenté par
M. David Habib

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 15, insérer l'article suivant:**

Le tableau de l'article L. 422-22 du code des impositions sur les biens et services est ainsi rédigé :

DESTINATION FINALE	SERVICES ADDITIONNELS À BORD DONT BÉNÉFICIE LE PASSAGER, SANS SUPPLÉMENT DE PRIX, PAR RAPPORT À D'AUTRES PASSAGERS	MINIMUM (€)	MAXIMUM (€)
Européenne ou assimilée	Aucun service additionnel	5,13	6,53
	Présence de services additionnels	31,27	40,27
Tierce	Aucun service additionnel	8,51	11,51
	Présence de services additionnels	65,07	83,07

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le 7 août 2023 le ministre des Transports a d'ores et déjà communiqué sur une augmentation de la taxe sur les billets d'avion dans le PLF 2024. Une telle augmentation serait bienvenue pour construire les trains de nuit neufs.

La France est en retard dans la suppression des niches fiscales de l'aviation : l'Allemagne prélève une taxe minimale de 13€ par billet d'avion, le Royaume-Uni 14€, les Pays Bas 26€, la Suisse 28€. [La Belgique dispose d'une taxe spéciale de 10€ spécialement pour les vols de moins de 500km.] Sortons de l'idée trop souvent entendue que toute augmentation de la fiscalité serait fatale à l'aviation. Ce n'est pas le cas chez nos voisins où les avions continuent à voler malgré une taxe sur les billets d'avion plus importante que chez nous. Nous proposons ici une action pour rattraper une partie de notre retard fiscal. En se rapprochant des montants pratiqués par les pays voisins, cette action ne défavorise pas l'aviation française.

Avec des billets à moins de 50€ pour des distances de 1000 à 1500km, l'aviation a longtemps cassé les prix face aux transports terrestres : pour de telles distances, le covoiturage et le bus affichent plutôt des prix autour de 100€. Ces dernières décennies, l'avion a fait disparaître une grande partie des trains de nuit, tandis que le bus et le covoiturage sont peu utilisés pour ces distances. En effet, la route et le rail payent une fiscalité carburant qui ne leur permettent pas de proposer des tarifs aussi bas. Supprimer les niches fiscales de l'aérien rééquilibrera la concurrence entre les mobilités pour que les mobilités terrestres puissent coexister sur les longues distances. Le train permet de réduire de 80 % la consommation d'énergie par passager et de 95 % les émissions de CO2.. Il existe une demande sociale. Les conditions sont donc à mettre en œuvre pour qu'il renaisse.

Retrouver une diversité de mobilités est par ailleurs une action pour la résilience. La diversité des mobilités sécurise l'avenir face aux fluctuations des prix de l'énergie qui risquent de renchérir tout particulièrement les mobilités les plus énergivores : l'aérien et la route.

Dans le rapport sur les Trains d'Équilibre du Territoire (T.E.T.) publié le 21 mai 2021, l'État a montré la pertinence de constituer un parc de 600 voitures de trains de nuit. En décembre 2021, le ministère des Transports a promis la construction de 300 voitures de nuit. Cette annonce a été confirmée le 27 novembre 2022 par le président de la République : « En 2030, notre pays comptera une dizaine de lignes de trains de nuit ». Construire du matériel neuf prend 5 à 8 ans. Cet investissement est urgent, vu la pénurie de trains de nuit en France comme en Europe.

Nous proposons que 2 à 4€ soit ajoutés à la taxe de solidarité sur les billets d'avion en classe économique et 9 à 20€ en classe affaires. Les recettes attendues sont de l'ordre de 200 millions

€/an. Elles permettront sur une décennied'équiper notre pays avec le parc de trains de nuit prévu pour 2030.