

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 septembre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Non soutenu

AMENDEMENT

N° I-CD2

présenté par
M. David Habib

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 12, insérer l'article suivant:**

I. – L'article 278-0 *bis* du code général des impôts est complété par un O ainsi rédigé :

« O. Les services de transports de voyageurs par trains de nuit. »

II. – Le b *quater* de l'article 279 est complété par les mots : « à l'exclusion des transports de voyageurs qui relèvent du taux prévu à l'article 278-0 *bis* ».

III. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre Ier du livre III du code des impositions sur les biens et services.

III. – Cette disposition entre en vigueur au plus tard le 1^{er} juillet suivant la promulgation de la présente loi.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Afin d'accélérer la transition écologique dans les transports longue distance et relancer les trains de nuit, cet amendement vise à réduire à 5,5 % le taux de TVA applicable aux trains de nuit.

Nous avons bien conscience que les réductions de TVA ne sont pas à la mode. Il s'agit ici de permettre aux trains de nuit de s'approcher de l'autofinancement : les trains de nuit sont, paradoxalement, un des trains qui s'en approchent le plus. Par comparaison, sur les TER, seul 30 % du coût est couvert par la vente des billets. Les trains de nuit SNCF s'autofinanciaient déjà à hauteur de 50 % en 2018 alors que l'offre était dégradée. L'autofinancement augmente jusqu'à 80 %, voire 90 %, pour les trains de nuit autrichiens. Réduire la TVA permet de s'approcher encore plus de l'autofinancement. Cela peut contribuer à relancer l'offre, tant sur les lignes nationales que vers l'Europe. Il ne s'agit pas tant ici de réduire le prix pour les voyageurs mais de poser les conditions pour recréer une offre.

Sur les trains de nuit conventionnés, cela revient à une opération blanche pour l'État puisqu'elle réduit le besoin de subventions. Il existe peu de trains de nuit non conventionnés. Le coût pour l'État sera donc faible pour un bénéfice intéressant, puisque cela contribuera à relancer l'offre.

Il s'agit aussi d'équilibrer la concurrence intermodale : lorsqu'un voyageur choisit une destination, il a le choix entre un voyage international en une heure en avion, exonéré de TVA et un voyage en une nuit en train pour une destination nationale, actuellement grevé d'une TVA à 10 %. Pour rééquilibrer la concurrence, favoriser les destinations nationales et modérer les distances parcourues, il est nécessaire que le train de nuit bénéficie lui aussi de la TVA réduite. C'est nécessaire pour que cette mobilité puisse se déployer.