

N° 871 *rect.*

SÉNAT

2021-2022

Enregistré à la Présidence du Sénat le 31 août 2022

PROPOSITION DE LOI

définissant le transport ferroviaire de voyageurs comme un bien de première nécessité,

PRÉSENTÉE

Par MM. Olivier JACQUIN, Joël BIGOT, Mme Nicole BONNEFOY, MM. Patrick KANNER, Gilbert-Luc DEVINAZ, Mme Martine FILLEUL, MM. Hervé GILLÉ, Jean-Michel HOULLEGATTE, Mme Angèle PRÉVILLE, M. Maurice ANTISTE, Mme Viviane ARTIGALAS, M. David ASSOULINE, Mme Florence BLATRIX CONTAT, MM. Denis BOUAD, Hussein BOURGI, Mme Isabelle BRIQUET, M. Rémi CARDON, Mme Marie-Arlette CARLOTTI, M. Yan CHANTREL, Mmes Catherine CONCONNE, Hélène CONWAY-MOURET, MM. Thierry COZIC, Jérôme DURAIN, Vincent ÉBLÉ, Mme Frédérique ESPAGNAC, M. Rémi FÉRAUD, Mme Corinne FÉRET, M. Jean-Luc FICHET, Mmes Laurence HARRIBEY, Victoire JASMIN, MM. Éric JEANSANNETAS, Patrice JOLY, Bernard JOMIER, Mme Gisèle JOURDA, M. Éric KERROUCHE, Mme Marie-Pierre de LA GONTRIE, M. Jean-Yves LECONTE, Mme Annie LE HOUEROU, M. Jean-Jacques LOZACH, Mme Monique LUBIN, MM. Victorin LUREL, Jacques-Bernard MAGNER, Didier MARIE, Serge MÉRILLOU, Mme Michelle MEUNIER, M. Jean-Jacques MICHAU, Mme Marie-Pierre MONIER, MM. Franck MONTAUGÉ, Sébastien PLA, Mme Émilienne POUMIROL, MM. Claude RAYNAL, Christian REDON-SARRAZY, Mme Sylvie ROBERT, M. Gilbert ROGER, Mme Laurence ROSSIGNOL, MM. Lucien STANZIONE, Jean-Pierre SUEUR, Rachid TEMAL, Jean-Claude TISSOT, Jean-Marc TODESCHINI, Mickaël VALLET, André VALLINI, Mme Sabine VAN HEGHE et M. Yannick VAUGRENARD,

Sénateurs et Sénatrices

(Envoyée à la commission des finances, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La crise écologique nécessite de changer nos paradigmes. Le secteur des transports est l'un des principaux émetteurs d'émission de gaz à effet de serre, et surtout celui dont les émissions ont le plus augmenté ces dernières décennies. La voiture individuelle et son corolaire l'autosolisme restent extrêmement majoritaires dans les déplacements quotidiens des Français. Les pouvoirs publics et le législateur doivent envoyer tous les signaux pour que les alternatives se développent et que nos concitoyens y aient accès à des conditions tarifaires les plus avantageuses.

Dans cette logique, la présente proposition de loi a pour objet de faire du transport ferré de voyageurs un bien de première nécessité et par conséquent de diminuer le taux de TVA sur les billets de train de 10 % à 5,5 %.

L'auteur rappelle par ailleurs que ce dispositif a été adopté à plusieurs reprises par la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat (encore au dernier projet de loi de finances) et même par l'ensemble de notre Haute Assemblée lors de l'examen en première lecture de la loi Climat-Résilience à travers cinq amendements identiques portés par le rapporteur, les groupes socialiste, communiste et écologiste ainsi que par une trentaine de membres de la majorité sénatoriale ; avant d'être retirée en commission mixte paritaire. Il rappelle également que cette proposition, qu'il porte depuis la loi d'orientation des mobilités, avait été reprise par la Convention Citoyenne pour le Climat (SD-A4.1). Plus de dix-huit mois plus tard, sa reprise et sa transposition législative se font toujours attendre...

Alors que le gouvernement souhaite faire du ferroviaire la « colonne vertébrale de notre système de mobilités » (déclaration de politique générale de la Première Ministre) et que le pouvoir d'achat des Français est fortement grevé du fait du retour de l'inflation, il est fondamental de donner un signal fort envers les modes les moins émetteurs et les plus sobres. Le transport ferroviaire est l'un d'eux, du fait de son taux d'électrification élevé et de la massification qu'il implique. Le développement du report modal vers le fer pour tout type de trajet, qu'il

s'agisse du déplacement pendulaire quotidien ou de voyages ponctuels, est donc à favoriser afin de maîtriser les émissions imputables au secteur du transport. Cette mesure y contribue fortement puisque dans cette logique de transition, elle permet de diminuer les prix des billets de train, donc d'augmenter l'avantage compétitif du train par rapport à la voiture individuelle.

Les Français ont d'ailleurs pris les devants. Plus de 22 millions de billets de train ont été vendus cet été par la SNCF. Un taux de TVA réduit est une mesure immédiate de pouvoir d'achat pour les voyageurs, une véritable incitation à changer de mode de déplacement mais de plus elle ne grèvera aucunement les finances de la SNCF, déjà fragiles comme l'auteur l'a démontré dans une précédente proposition de loi réformant la définition de l'écriture du contrat de performance de SNCF Réseau et supprimant la règle d'or budgétaire qui lui a été imposée lors de la réforme ferroviaire de 2018. Il rappelle qu'il est nécessaire d'une part de réinvestir massivement dans les infrastructures (voies ferrées, gares, centres de maintenance) et le matériel roulant : l'afflux de voyageurs cet été ayant obligé SNCF Voyageurs à « sortir tous ses trains ».

La présente proposition de loi s'inscrit donc dans un ensemble plus grand de textes et de mesures à prendre en soutien à un véritable développement du ferroviaire dans notre pays !

Proposition de loi définissant le transport ferroviaire de voyageurs comme un bien de première nécessité

Article unique

- ① I. – Le code général des impôts est ainsi modifié :
- ② 1° L'article 278-0 *bis* est complété par un N ainsi rédigé :
- ③ « N. – Les billets de train pour le transport des voyageurs. » ;
- ④ 2° Le *b quater* de l'article 279 est complété par les mots : « , à l'exception des billets de train pour le transport des voyageurs ».
- ⑤ II. – La perte de recettes résultant pour l'État du II est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.