

N° 92
SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2022-2023

Enregistré à la Présidence du Sénat le 28 octobre 2022

PROPOSITION DE LOI

visant à appliquer un taux de TVA réduit aux transports publics,

PRÉSENTÉE

Par MM. Olivier JACQUIN, Patrick KANNER, Mmes Viviane ARTIGALAS, Audrey BÉLIM, Florence BLATRIX CONTAT, Nicole BONNEFOY, MM. Denis BOUAD, Hussein BOURGI, Mmes Isabelle BRIQUET, Colombe BROSSEL, Marion CANALÈS, M. Rémi CARDON, Mme Marie-Arlette CARLOTTI, MM. Christophe CHAILLOU, Yan CHANTREL, Mmes Catherine CONCONNE, Hélène CONWAY-MOURET, M. Thierry COZIC, Mme Karine DANIEL, M. Jérôme DARRAS, Mme Marie-Pierre de LA GONTRIE, MM. Gilbert-Luc DEVINAZ, Jérôme DURAIN, Vincent ÉBLÉ, Mme Frédérique ESPAGNAC, MM. Sébastien FAGNEN, Rémi FÉRAUD, Mme Corinne FÉRET, MM. Jean-Luc FICHET, Hervé GILLÉ, Mme Laurence HARRIBEY, MM. Éric JEANSANNETAS, Patrice JOLY, Bernard JOMIER, Mme Gisèle JOURDA, M. Éric KERROUCHE, Mmes Annie LE HOUEROU, Audrey LINKENHELD, M. Jean-Jacques LOZACH, Mme Monique LUBIN, MM. Victorin LUREL, Didier MARIE, Serge MÉRILLOU, Jean-Jacques MICHAU, Mme Marie-Pierre MONIER, M. Franck MONTAUGÉ, Mme Corinne NARASSIGUIN, MM. Alexandre OUIZILLE, Sébastien PLA, Mme Émilienne POUMIROL, MM. Claude RAYNAL, Christian REDON-SARRAZY, Mme Sylvie ROBERT, MM. Pierre-Alain ROIRON, David ROS, Mme Laurence ROSSIGNOL, MM. Lucien STANZIONE, Rachid TEMAL, Jean-Claude TISSOT, Simon UZENAT, Mickaël VALLET, Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE, Michaël WEBER et Adel ZIANE,

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,

Décevant en matière de justice fiscale et sociale, le projet de loi de finances pour 2023 ne répond pas plus à l'urgence écologique alors même que nous venons de vivre un été de tous les records : négatifs en termes d'incendies, de chaleurs ou de pluviométrie, positif en ce que les Français n'ont jamais autant sollicité le train et les transports collectifs pour se déplacer.

Or, les effets de la crise sanitaire et des mauvaises réformes précédentes continuent de peser sur les acteurs des transports publics : les niveaux de fréquentation peinent à retrouver ceux d'avant crise, les régions et autorités organisatrices continuent de subventionner très fortement leurs lignes routières et ferroviaires, la SNCF est victime d'une absurde « règle d'or » et d'un contrat de performance qui l'empêchent d'investir autant qu'il faudrait sur le réseau, etc.

S'ajoute à cela, l'explosion du coût de l'énergie et de l'inflation qui a un impact non seulement sur les usagers mais aussi sur les opérateurs de transport et les autorités du secteur.

Autant de contraintes qui auraient justifiées l'inscription par le gouvernement dans ce projet de loi de finances d'une **mesure simple et efficace : la diminution du taux de TVA de 10 % à 5,5 % pour les transports collectifs**. Celle-ci est proposée depuis de nombreuses années par les parlementaires socialistes ; cet été encore lors des débats sur le paquet « pouvoir d'achat ».

Il faut dire que ce taux réduit de TVA pour les transports publics est déjà mis en œuvre dans de nombreux pays d'Europe, l'Allemagne l'ayant fait dans le cadre de son Plan Climat. Il permet d'ériger en cohérence et dans un moment de grandes transformations, la **mobilité collective comme un bien de première nécessité**. Il faisait partie des propositions formulées par la Convention citoyenne et sur lesquelles le Gouvernement s'était engagé à une application « sans filtre » ; avant de se raviser.

Cet attentisme ne peut pas durer. Nous devons faire preuve de cohérence et répondre aux urgences.

Baisser le taux de TVA pour les transports publics est une évidence écologique en ce qu'elle contribuera à donner un **avantage compétitif aux transports collectifs** face à la voiture individuelle.

Cette mesure est nécessaire pour les usagers en ce qu'elle permettra de **diminuer les prix des billets ou de limiter leur augmentation** du fait de l'augmentation des coûts de l'énergie. Elle est donc bonne pour le pouvoir d'achat.

Elle peut permettre également aux autorités organisatrices de la mobilité (régions, intercommunalités) et des entreprises comme la SNCF de dégager des **ressources financières pérennes pour financer les nombreux investissements nécessaires au développement du transport collectif**. Pour favoriser le report modal de la voiture individuelle vers le train ou les cars, un « choc d'offre » est nécessaire : plus de transports collectifs, plus réguliers, plus confortables.

Cet effort budgétaire peut être financé sans augmenter les prix en jouant sur ce différentiel de TVA : les moindres recettes publiques, que l'on peut estimer à environ un milliard d'euros, seront directement basculées dans les finances des opérateurs, leur permettant de baisser les prix, de développer l'offre, ou bien de faire un peu des deux, et donc de préserver notre capacité collective à favoriser l'usage de ces mobilités du quotidien.

Soutenue par Régions de France et Intercommunalités de France, par le groupement des autorités responsables de transport (GART), la fédération nationale des usagers des transports (FNAUT), les syndicats et l'union des transports publics et ferroviaires (UTP)... nous n'avons aucun doute que notre assemblée saura suivre ce mouvement et répondre à cette attente unanime des acteurs du secteur.

Proposition de loi visant à appliquer un taux de TVA réduit aux transports publics

Article unique

- ① I. – L'article 278-0 *bis* du code général des impôts est complété par un N ainsi rédigé :
- ② « N. – Les services de transports publics collectifs de voyageurs, qu'ils soient ferroviaires, guidés, routiers ou fluviaux, à l'exception des services librement organisés mentionnés aux articles L. 2121-12, L. 3111-17 et L. 3111-21 du code des transports. »
- ③ II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à la taxe prévue à l'article 235 *ter* ZD du code général des impôts.