



N° 1798

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 24 octobre 2023.

PROPOSITION DE LOI

*visant à baisser le **prix des billets des trains express régionaux**
par une **fiscalité allégée**,*

(Renvoyée à la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

M. Antoine VERMOREL-MARQUES,

député.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le défi écologique auquel la France est confrontée est plus pressant que jamais. Les transports, étaient responsables en 2020 de 28,7 % des émissions de gaz à effet de serre françaises ⁽¹⁾.

Pour un grand nombre de Français, la mobilité au quotidien est justifiée par l'emploi. En France, 16,7 millions de personnes quittent quotidiennement leur commune de résidence pour aller travailler ⁽²⁾, soit deux personnes ayant un emploi sur trois. Cette proportion est moindre dans les centres-villes des grandes métropoles et plus élevée dans les espaces périurbains, où il peut monter à 90 %. C'est ainsi que chaque jour, 7 500 trains express régionaux (TER) sont ainsi mobilisés pour transporter plus d'un million d'usagers ⁽³⁾.

Dans cette continuité, il convient en effet ici de rappeler que pour 40 % des Français, l'une des principales limites à l'usage du train, y compris le train express régional, réside dans son tarif ⁽⁴⁾ : ils jugent le train comme n'étant pas économique par rapport à d'autres modes de transport. 22 % d'entre eux expliquent que les tarifs sont trop chers. Aussi, 57 % des Français jugent que la première mesure à instaurer pour les pousser à prendre davantage le train serait la mise en place de politiques tarifaires plus avantageuses.

Des avantages, l'usage du TER en présente un certain nombre. En premier lieu, du point de vue de la réduction des émissions de CO₂. Le transport ferroviaire est en effet l'un des modes de transport les plus écologiques. En moyenne, il émet environ 14 grammes de CO₂ par passager-kilomètre. En France, les émissions de CO₂ liées au transport sont estimées à environ 116 millions de tonnes par an. Si la présente proposition permettait de transférer seulement 5 % des voyages en voiture vers le train, cela équivaldrait à une réduction de 5,8 millions de tonnes de CO₂ par an, l'équivalent des émissions d'environ 1,9 millions de voitures thermiques en l'espace d'un an seulement.

(1) Citepa, rapport Secten, juillet 2021.

(2) Étude INSEE « De plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence, Maud Coudène, David Levy, pôle Analyse territoriale, 30/06/2016.

(3) « Régularité quotidienne lignes SNCF » data.gouv.fr.

(4) Étude « Les Français et l'usage du train » Harris interactive, avril 2023.

Aussi, un usage renforcé du TER aurait un avantage certain du point de vue de la congestion routière. En effet, ceux-là ont un coût notable en termes de temps, de productivité et de consommation de carburant. En 2019, la gestion routière a coûté environ 20 milliards d'euros en France.

Enfin, un usage renforcé du TER serait également créateur d'emplois. Son développement serait synonyme de ressources dans de nombreux secteurs, de la construction et la maintenance des infrastructures ferroviaires à la production de matériel roulant. Il est estimé qu'un investissement d'un milliard d'euros dans le transport ferroviaire peut générer jusqu'à 7 000 emplois directs et indirects.

Sur ce dernier point, la baisse de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) pourrait donc à la fois être un investissement en faveur de l'emploi, et un signal fort envoyé du point de vue écologique. Concernant le coût de cette mesure, le chiffre d'affaires de la branche TER de la SNCF étant de 5,479 milliards pour 2022 ⁽⁵⁾, le passage de la TVA de 10 à 5,5 % représenterait un coût de 246 millions. Cette somme est assurément à mettre en parallèle avec les recettes de la Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). En effet, alors que cette dernière rapporte quelque 33 milliards d'euros à l'État en 2022, seulement 20 % de ce montant est consacré au compte « transition écologique » ⁽⁶⁾ au budget de l'État. Baisser la TVA sur les TER conduira à envoyer un signal pour le pouvoir d'achat des ménages, mais aussi favoriser l'acceptabilité sociale de l'impôt.

Face à ces données et au regard de l'urgence à agir en faveur du climat, la présente proposition de loi vise à réduire le taux de la TVA sur les billets de TER de 10 % à 5,5 %.

(5) Rapport financier annuel 2022 SNCF.

(6) Rapport réalisé par Joël Giraud, rapporteur général du PLF pour 2019, rapport numéro 1255.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① Le code général des impôts est ainsi modifié :
- ② 1° L'article 278-0 *bis* est complété par un O ainsi rédigé :
- ③ « O. – Les services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional, au sens de l'article L. 2121-3 du code des transports. » ;
- ④ 2° Le b *quater* de l'article 279 est complété par les mots : « , à l'exception du transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional, au sens de l'article L. 2121-3 du code des transports. »

Article 2

Les modalités d'application du O de l'article 278-0 *bis* du code général des impôts dans sa rédaction résultant de l'article 1^{er} de la présente loi sont déterminées par décret en Conseil d'État.

Article 3

La perte de recettes résultant 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 I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.