



N° 1098

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 11 mars 2025.

## PROPOSITION DE LOI

*visant à abaisser la taxe sur la valeur ajoutée sur les transports collectifs  
ferroviaires afin de favoriser les mobilités durables,*

(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. Bérenger CERNON, Mme Mathilde PANOT, Mme Nadège ABOMANGOLI,  
M. Laurent ALEXANDRE, M. Gabriel AMARD, Mme Ségolène AMIOT,  
Mme Farida AMRANI, M. Rodrigo ARENAS, M. Raphaël ARNAULT, Mme Anaïs  
BELOUASSA-CHERIFI, M. Ugo BERNALICIS, M. Christophe BEX, M. Carlos  
Martens BILONGO, M. Manuel BOMPARD, M. Idir BOUMERTIT, M. Louis  
BOYARD, M. Pierre-Yves CADALEN, M. Aymeric CARON, M. Sylvain  
CARRIÈRE, Mme Gabrielle CATHALA, Mme Sophia CHIKIROU, M. Hadrien  
CLOUET, M. Éric COQUEREL, M. Jean-François COULOMME, M. Sébastien  
DELOGU, M. Aly DIOUARA, Mme Alma DUFOUR, Mme Karen ERODI,  
Mme Mathilde FELD, M. Emmanuel FERNANDES, Mme Sylvie FERRER,  
M. Perceval GAILLARD, Mme Clémence GUETTÉ, M. David GUIRAUD,  
Mme Zahia HAMDANE, Mme Mathilde HIGNET, M. Andy KERBRAT, M. Bastien

LACHAUD, M. Abdelkader LAHMAR, M. Maxime LAISNEY, M. Arnaud LE GALL, M. Antoine LÉAUMENT, Mme Élise LÉBOUCHER, M. Aurélien LE COQ, M. Jérôme LEGAVRE, Mme Sarah LEGRAIN, Mme Claire LEJEUNE, Mme Murielle LEPVRAUD, Mme Élisabeth MARTIN, M. Damien MAUDET, Mme Marianne MAXIMI, Mme Marie MESMEUR, Mme Manon MEUNIER, M. Jean-Philippe NILOR, Mme Sandrine NOSBÉ, Mme Danièle OBONO, Mme Nathalie OZIOL, M. René PILATO, M. François PIQUEMAL, M. Thomas PORTES, M. Loïc PRUD'HOMME, M. Jean-Hugues RATENON, M. Arnaud SAINT-MARTIN, M. Aurélien SAINTOUL, Mme Ersilia SOUDAIS, Mme Anne STAMBACH-TERRENOIR, M. Aurélien TACHÉ, Mme Andrée TAURINYA, M. Matthias TAVEL, Mme Aurélie TROUVÉ, M. Paul VANNIER,

députés et députées.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Dans un contexte de changement climatique et d'effondrement de la biodiversité ; et à l'heure où 75 % des Françaises et Français considèrent la situation environnementale préoccupante ou alarmante et que les usagers plébiscitent à 87 % le volet écologique du train, la bifurcation écologique impose des transformations profondes de notre société et notamment de nos modes de déplacement.

Les transports collectifs ferroviaires sont un levier important pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre et permettent de garantir et de développer un accès aux mobilités pour toutes et tous au quotidien.

Alors que 54 % des Françaises et Français épingle le coût du train, cette proposition de loi vise à abaisser le taux de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) à 5,5 % sur les transports collectifs ferroviaires afin de favoriser leur accessibilité et de soutenir une véritable bifurcation écologique dans les mobilités en cohérence avec la proposition de la Convention citoyenne pour le Climat. En effet, abaisser ce taux, qui est aujourd'hui établi à 10 %, pour les transports en commun permettrait d'encourager leur usage et diminuerait le coût de ces déplacements pour les usagers et usagères.

Aujourd'hui, les transports sont le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France, représentant 31 % des émissions nationales. Encourager le report modal vers le ferroviaire est un impératif dans la lutte contre le dérèglement climatique lorsque l'on sait que le voyage en train sera en moyenne 32 fois moins polluant que la voiture. En ce sens, de nombreux pays européens ont déjà adopté des mesures fiscales relatives aux transports publics. C'est le cas de la Suède, la Belgique, ou encore le Portugal qui ont abaissé leur taux de TVA.

Par exemple, l'Allemagne applique un taux de TVA réduit de 7 % sur les transports ferroviaires. Pour amorcer une bifurcation énergétique et écologique aujourd'hui devenue indispensable et se muer en un véritable pays engagé pour l'écologie, la France doit rattraper le retard accumulé et faciliter l'accès aux mobilités durables.

En France, le coût des transports collectifs constitue un frein à leur utilisation. Selon l'INSEE, en 2017, un ménage consacrait en moyenne 518 euros par an aux dépenses de transports collectifs, un chiffre en hausse

constante depuis les années 2000. Cette charge pèse particulièrement sur les ménages modestes : les 10 % des Françaises et Français les plus précaires y consacrent 21,3 % de leur revenu disponible, contre seulement 11,5 % pour les 10 % les plus aisés. En réduisant la TVA à 5,5 %, l'objectif est de réduire la facture des usagères et usagers et d'encourager le recours au train, notamment pour les déplacements du quotidien, qui concernent majoritairement les classes populaires et les habitants des territoires périurbains et ruraux. Cette mesure constituerait ainsi un réel levier pour le pouvoir d'achat et la justice sociale.

Se déplacer est une nécessité quotidienne, que ce soit pour travailler, étudier, accéder aux soins ou aux services publics. Malheureusement, ce droit est menacé par le coût des transports collectifs, notamment dans les zones rurales et périurbaines, où l'alternative ferroviaire est souvent trop coûteuse et insuffisamment développée. Pourtant, le ferroviaire a longtemps été doté d'un fort maillage territorial mais qui a été démantelé par des décennies de politiques libérales visant à mettre en concurrence le rail.

Au-delà de l'enjeu écologique, l'absence de solutions de mobilité abordables crée une inégalité d'accès aux activités éducatives, culturelles, économiques et renforce le sentiment d'enclavement dans certaines zones géographiques. La baisse de la TVA sur les transports ferroviaires permettra donc de renforcer le droit à la mobilité et ainsi garantir une liberté de déplacement pour toutes et tous, indépendamment du revenu ou du lieu de résidence. De même qu'elle contribuera à l'égalité territoriale et sociale, en offrant aux citoyens une alternative à la voiture individuelle, qui reste aujourd'hui la seule option pour de nombreux usagères et usagers.

Le renforcement de l'offre ferroviaire est au croisement de grands enjeux de notre temps et son effectivité permettra à la France de refuser les enclavements et délaissements géographiques, de garantir l'égalité des citoyens dans l'accès aux mobilités durables et d'assurer la légitimité de son action publique. Cette baisse de la TVA permettra d'augmenter la fréquentation des transports ferroviaires et ainsi par ricochet, contribuer à l'aménagement du territoire en rendant les liaisons ferroviaires plus attractives, notamment dans les zones périurbaines et rurales, et en limitant l'artificialisation des sols causée par les infrastructures routières. Cette baisse s'inscrit également dans une politique de réduction de la pollution urbaine, dont le coût sanitaire et économique est estimé à 100 milliards d'euros par an en France selon un rapport du Sénat (Rapport sur le coût économique et financier de la pollution de l'air, 8 juillet 2015, N° 610).

Cette proposition de loi est un engagement pour les mobilités durables, pour la justice sociale et le pouvoir d'achat puisqu'elle prévoit que la réduction de TVA soit intégralement répercutée sur les tarifs, garantissant un réel bénéfice pour les usagères et usagers. Elle prévoit également qu'un rapport soit remis visant à suivre et évaluer les effets concrets de la mesure en termes d'accessibilité, de report modal et d'impact environnemental.

En cohérence avec les engagements internationaux de la France en matière climatique et les objectifs de la planification écologique, cette proposition de loi constitue une avancée nécessaire pour faire du ferroviaire une véritable alternative à la voiture individuelle, accessible à toutes et tous et représente un engagement fort pour des mobilités plus justes, plus écologiques et plus durables.

## PROPOSITION DE LOI

### Article 1<sup>er</sup>

- ① Le B du I de la section V du chapitre premier du titre II de la première partie du livre premier du code général des impôts est ainsi modifié :
- ② 1° L'article 278-0 *bis* est complété par un P ainsi rédigé :
- ③ « P. – Les transports ferroviaires ou guidés de voyageurs. » ;
- ④ 2° Le *b quater* de l'article 279 est complété par les mots : « à l'exclusion des transports ferroviaires ou guidés de voyageurs qui relèvent du taux prévu à l'article 278-0 *bis* ».

### Article 2

Les opérateurs de transport et les autorités organisatrices de la mobilité répercutent la baisse du taux de taxe sur la valeur ajoutée prévue à l'article 1<sup>er</sup> sur le prix des titres de transport.

### Article 3

Un comité de suivi, composé d'élus et de fonctionnaires, est mis en place afin d'évaluer les conséquences de la baisse du taux de la taxe sur la valeur ajoutée pour les transports ferroviaires ou guidés de voyageurs sur l'évolution des tarifs des transports ferroviaires ou guidés de voyageurs, sur la fréquentation des trains et des transports urbains ainsi que ses conséquences environnementales, notamment en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

### Article 4

Le Gouvernement remet chaque année au Parlement un rapport sur l'application de la présente loi, sur la répercussion de la baisse de la taxe sur la valeur ajoutée sur les tarifs des transports ferroviaires et guidés de voyageurs et sur l'évolution de la fréquentation de ces transports ainsi que sur les conséquences de cette mesure sur la transition écologique.

## **Article 5**

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 I<sup>er</sup> du livre III du code des impositions sur les biens et services.