



15ème législature

Question N° : 14842	De M. Pierre Cordier (Les Républicains - Ardennes)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > politique économique	Tête d'analyse > Politique contre les automobilistes français	Analyse > Politique contre les automobilistes français.
Question publiée au JO le : 04/12/2018 Réponse publiée au JO le : 07/01/2020 page : 100 Date de changement d'attribution : 01/10/2019 Date de renouvellement : 12/03/2019 Date de renouvellement : 18/06/2019 Date de renouvellement : 24/09/2019		

Texte de la question

M. Pierre Cordier appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur le mouvement des « Gilets jaunes » faisant suite notamment à la réduction de la vitesse de 80 km/h au lieu de 90 km/h sur la route (article R. 413-2 du code de la route), à l'augmentation de la TICPE (sur l'essence et le gasoil prévu aux B et C de l'article 265 du code des douanes), à l'augmentation des prix des péages et du stationnement en ville, dans les aéroports, les gares, ... (article R. 412-17 du code de la route et L. 122-4 du code de la voirie routière), à l'augmentation des amendes et du nombre de radars routiers, à l'instauration du forfait post stationnement de 33 euros à 60 euros au lieu de l'amende de 17 euros (article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales), de la taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation (article 1010 bis du CGI), du *malus* applicable aux voitures particulières les plus polluantes pouvant atteindre 10 500 euros (article 1011 bis du CGI), de la taxe annuelle sur les véhicules polluant (article 1011 ter du CGI), de la taxe annuelle sur les surfaces de stationnement (article 1599 quater C du CGI), de l'augmentation de la taxe à l'essieu et de son paiement semestriel au lieu de journalier pour les particuliers non-professionnels (article 284 bis et suivants du code des douanes) etc ..., sans compter le projets de péages urbains, de vignette poids-lourds et l'état d'entretien déplorable des routes françaises. Aussi, conformément à la maxime « trop d'impôts tue l'impôt », il demande au Gouvernement s'il entend assouplir sa politique contre les automobilistes français qui sont désormais ulcérés des mesures fiscales et répressives disproportionnées auxquelles ils sont soumis depuis maintenant plusieurs années.

Texte de la réponse

Les voitures et véhicules utilitaires légers contribuent très fortement au changement climatique et à la pollution atmosphérique. Au niveau national, ils sont à l'origine de 22 % des émissions totales de gaz à effet de serre et de 42 % des NOx en 2017, notamment les moteurs diesel. Les émissions du secteur des transports ont crû de 13 % entre 1990 et 2017 alors que les engagements de la France pour lutter contre le réchauffement climatique imposent de les réduire. Malgré une amélioration régulière, la pollution reste trop élevée, générant de l'ordre de 48 000 décès prématurés par an et la France fait l'objet de contentieux européens pour non respect des valeurs limite de qualité de l'air. Dans ce cadre, le « malus écologique » est un levier important de la politique du Gouvernement. Il taxe



uniquement les véhicules neufs les plus polluants, et vise à orienter le choix des consommateurs vers des automobiles plus propres ainsi qu'à encourager les constructeurs à développer des modèles plus respectueux de l'environnement. Les aides à l'acquisition de véhicules plus propres s'élèvent jusqu'à 11 000 euros pour l'achat d'un véhicule électrique neuf (6000 euros de bonus, et 5000 euros de prime à la conversion). La prime à la conversion constitue aussi une aide pour l'achat d'un véhicule récent et peu polluant s'il s'accompagne de la mise au rebut d'un modèle ancien et polluant. Au 1er octobre 2019, plus de 600 000 demandes de primes ont été reçues et plus d'un milliard d'euros ont été versés pour aider les ménages à changer de voiture. Les économies de carburants rendues possibles par la prime à la conversion peuvent être de plusieurs centaines d'euros par an. La prime est par ailleurs doublée pour les 20 % des ménages les plus modestes et pour les actifs non imposables opérant de longs déplacements vers leur lieu de travail. Le rapprochement des fiscalités du diesel et de l'essence donne un signal-prix aux consommateurs encourageant à terme les économies d'énergie et limite l'impact des variations du prix du baril sur la facture. S'agissant de la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, elle a fait l'objet d'une étude d'impact ex ante. Cette étude montre que le principal bénéfice est la réduction du nombre d'accidents mortels et graves (blessés hospitalisés) du fait du lien avéré entre vitesse et accidentalité. Toutefois, la loi d'orientation des mobilités prévoit les conditions dans lesquelles les collectivités locales gestionnaires de voiries pourront repasser à la limite à 90km/h sur leur réseau. Les tarifs des péages évoluent chaque année au 1er février, en application du décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers et des contrats de concession. Il prévoit une augmentation minimale à 70 % de l'inflation, afin d'indexer les péages aux charges générées par l'exploitation et l'entretien des autoroutes. Par ailleurs, pour certaines sociétés, des hausses supplémentaires ont été contractualisées pour compenser la réalisation d'opérations nouvelles non prévues initialement dans les contrats, comme la construction ou l'élargissement de tronçons autoroutiers. En France, l'État assure directement la gestion de quelque 12 000 km de routes nationales et d'autoroutes non concédées. Ce réseau ne représente que 1% du linéaire routier total mais accueille à lui seul un quart du trafic. Il est essentiel pour le bon fonctionnement de notre économie. La trajectoire du Gouvernement est celle de l'augmentation progressive des dépenses d'entretien : après 800 M€ en 2019, elles seront portées à près de 850 M€ en 2020 dans le cadre du projet de loi de finances. Ces crédits seront en hausse de 31% sur la décennie 2018-2027 par rapport à la précédente. La dépenalisation du stationnement payant mis en place au 1er janvier 2018 a permis aux collectivités de développer un vrai service de stationnement. Les politiques tarifaires localement mises en place ont généralement conduit à conserver des tarifs équivalents à ceux d'avant la réforme pour des courtes durées (une à deux heures), et à les augmenter pour des durées plus longues à la journée. Le montant de 60€ pour le forfait post stationnement correspond au tarif observé dans une zone parmi les plus élevés, ce qui n'est pas représentatif des tarifs moyens. Après bientôt deux ans de mise en œuvre, on observe une plus grande rotation et donc une plus grande facilité à trouver une place disponible dans des secteurs auparavant saturés, ainsi qu'une amélioration de la fluidité du trafic. Si la loi permet aux collectivités de plus de 300 000 habitants d'instaurer de façon expérimentale des péages urbains afin de limiter la pollution et la congestion automobile dans les cœurs d'agglomération, aucune d'elles n'en a à ce jour instauré. De même, le Gouvernement a annulé la hausse de la composante carbone sur l'énergie prévue initialement dans le projet de loi de finances 2019 et reporté de six mois l'évolution prévue au 1er janvier 2019 des règles du contrôle technique. Enfin, la taxe spéciale sur certains véhicules routiers (TSVR ou taxe à l'essieu) est exigible pour les véhicules de transport routier de marchandises d'au moins 12 tonnes. Elle a connu une réforme en 2016 qui réduit ses coûts de collecte. Les taux annuels demeurent au minimum communautaire. Les seuls changements ont porté sur la liquidation de la taxe, désormais exigible tous les semestres, et sur le tarif journalier qui a été supprimé. Il convient de noter que les trois catégories de véhicules qui utilisaient le plus ce dernier tarif (véhicules historiques et de collection, véhicules utilisés par des centres équestres, les cirques ou affectés exclusivement au transport de manèges et attractions) sont exemptés de TSVR depuis le 1er janvier 2019. Ainsi, le Gouvernement ne mène en rien une politique anti-automobiliste mais accompagne au contraire les dynamiques de changement, tout en prenant en compte les impacts de ces transitions, en particulier pour les ménages et entreprises les plus vulnérables ainsi que des particularités des territoires.