



68 milliards en sursis. Refonder la fiscalité routière à l'ère de l'électrique

Baromètre de la fiscalité routière. 2026

Antoine Trouche, Simon Louédin, Bertille Rault,
Jean-Philippe Hermine (IMT)

MESSAGES CLÉS

En dépit de son importance, la fiscalité routière ne fait pas l'objet d'une vision d'ensemble consolidée. Ce rapport propose une cartographie inédite et exhaustive de ses recettes, de ses recettes non perçues (exonérations et taux réduits) et de ses dépenses, couvrant l'ensemble des véhicules routiers en France métropolitaine. Cette photographie est adossée à un modèle physique original, qui simule l'évolution des ventes, du parc et des consommations d'énergie de l'ensemble des catégories de véhicules et de motorisations, et projette finement chaque mécanisme fiscal à l'horizon 2035 selon plusieurs scénarios. La démarche est validée par la reconstitution des recettes et dépenses observées entre 2019 et 2025.

Une ressource majeure, mais en érosion structurelle. En 2025, la fiscalité routière a généré 67,5 Md € de recettes pour le secteur public – État, collectivités et sécurité sociale –, soit 4,6 % de leurs recettes totales, l'équivalent du budget de fonctionnement de l'Éducation nationale. Ces recettes, majoritairement non

fléchées, constituent donc l'un des piliers des finances publiques. Leur poids relatif recule pourtant, passant de 5,6 % des recettes publiques en 2019 à 4,6 % en 2025. La contribution de ces recettes aux finances publiques atteindrait 3,4 % en 2035 à fiscalité inchangée, correspondant à un manque à gagner de 22 Md € par rapport à une contribution proportionnelle stable par rapport à celle de 2025. Au global, entre 2025 et 2035, environ la moitié de la baisse de la contribution de la fiscalité routière aux recettes du secteur public serait imputable à l'électrification du parc en circulation, et pour moitié à d'autres facteurs : non-indexation sur l'inflation du montant de certaines taxes, notamment les accises, report des consommations vers des carburants moins taxés, etc.»

Une érosion inscrite dans sa structure. Plus de 90 % des recettes de 2025 proviennent de six mécanismes : l'accise sur les produits pétroliers (27,7 Md €, 41 %), la TVA sur les carburants (8,9 Md €), la TVA sur l'achat de véhicules (7,4 Md €), les prélèvements sur les

concessions autoroutières (6,0 Md €), le versement mobilité (5,6 Md €) et la taxe sur les conventions d'assurance (5,2 Md €). D'ici 2035, les recettes issues des seules taxes sur les énergies – accise et TVA sur les carburants et l'électricité, ETS 2 – reculeraient de 2,5 Md € dès 2030 puis de 10,4 Md € en 2035 par rapport à 2025, notamment du fait de l'électrification du parc de véhicules et de l'essor des bio-carburants, partiellement exonérés d'accise. Seules l'inflation (TVA à l'achat, TSCA, prélèvements sur les concessions autoroutières) et la progression de la masse salariale (versement mobilité) soutiennent temporairement le total. Le respect des seules normes CO₂ reposant sur les constructeurs automobiles laisserait par ailleurs les émissions à 93 Mt CO₂eq en 2030, au-delà de la cible SNBC 3 (82 Mt). Une décarbonation plus rapide, par ailleurs nécessaire, aggraverait à fiscalité inchangée la perte de recettes.

Ces recettes sont pourtant essentielles : même si elles ne sont majoritairement pas fléchées, elles doivent contribuer au financement des dépenses de soutien à l'électrification des véhicules, aujourd'hui débudgétisées via les fiches CEE mais susceptibles d'être réintégrées au budget de l'État, aux investissements en transports collectifs financés par le versement mobilité dans les territoires, à la modernisation des infrastructures routières, au renforcement des réseaux électriques rendu nécessaire par l'électrification, au développe-

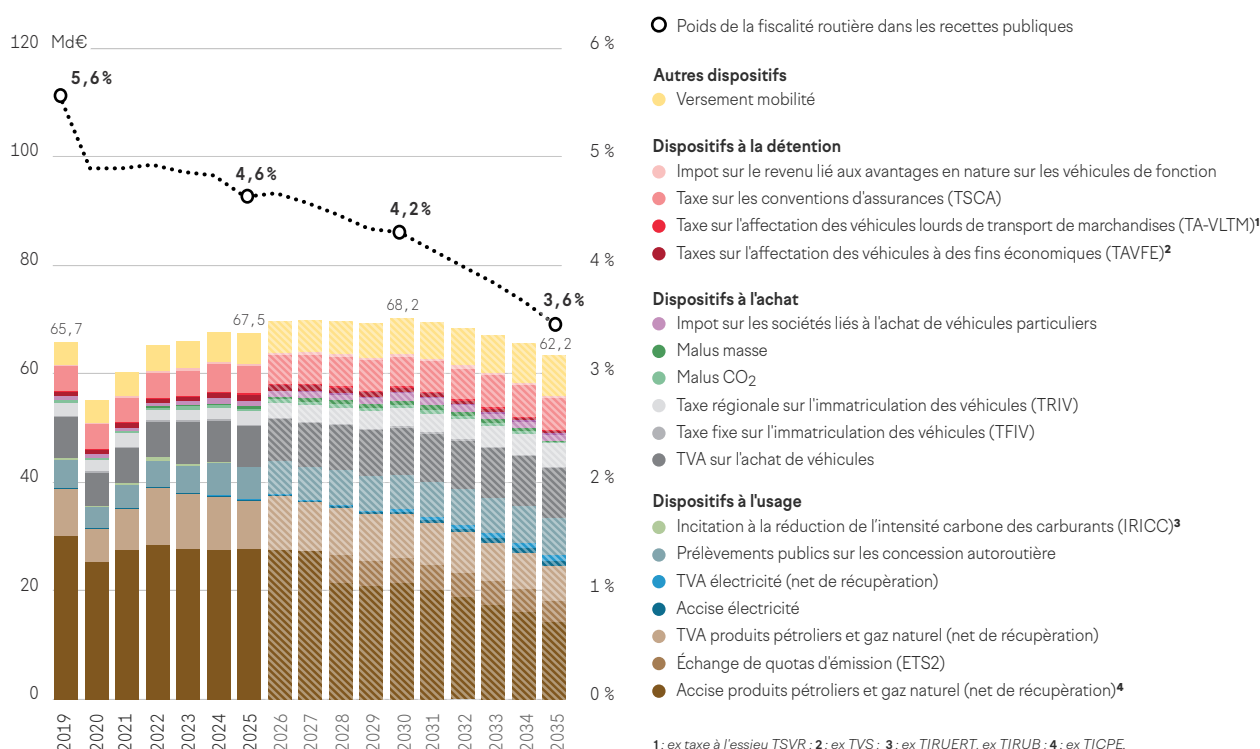
ment des transports collectifs et à l'adaptation du réseau de transport routier au changement climatique. **(Figure E1)**

Une fiscalité sur les ménages en baisse. En 2025, la fiscalité routière acquittée par les particuliers représentait en moyenne 1 540 € par ménage et par an, soit 940 € par véhicule et 8,7 c €/km, dont la moitié au titre de l'accise et de la TVA sur l'énergie. En valeur absolue, elle est progressive : les 50 % de ménages les plus aisés acquittent 80 % de plus que les 50 % les plus modestes et supportent 69 % du rendement total. Rapportée au revenu disponible, elle est en revanche régressive : 1,9 % pour la moitié la plus modeste contre 1,3 % pour la moitié la plus aisée, soit un effort supérieur de moitié. Le poids relatif de cette charge s'est allégé, de 1,7 % en moyenne du revenu disponible en 2019 à 1,4 % en 2025, sous l'effet notamment du gel en valeur nominale de l'accise depuis 2018.

Assise principalement sur l'usage, la fiscalité routière taxe le trajet plutôt que le véhicule : acquittée anonymement à la pompe, l'accise ne peut être modulée selon le revenu et pèse proportionnellement davantage sur les ménages modestes des zones rurales et périurbaines, captifs de la voiture, que sur les ménages urbains aisés disposant d'alternatives. Les 60 % de ménages les moins aisés ne réalisent

FIGURE E1. Recettes de la fiscalité routière perçues par le secteur public

Scénario : Continuité fiscale



qu'un tiers des achats de véhicules neufs et se reportent sur un parc d'occasion thermique, plus ancien et plus coûteux à l'usage. Cette logique fragilise le "pacte mobilité" et le consentement à l'impôt. La fiscalité à l'achat d'aujourd'hui détermine le parc d'occasion de 2030-2035, un véhicule neuf étant revendu trois fois en moyenne : orienter les ventes neuves vers des véhicules électriques compacts est un enjeu d'équité sociale autant qu'environnemental.

Des réformes qui ont fait leurs preuves, mais certains dispositifs toujours contreproductifs et un système peu prévisible.

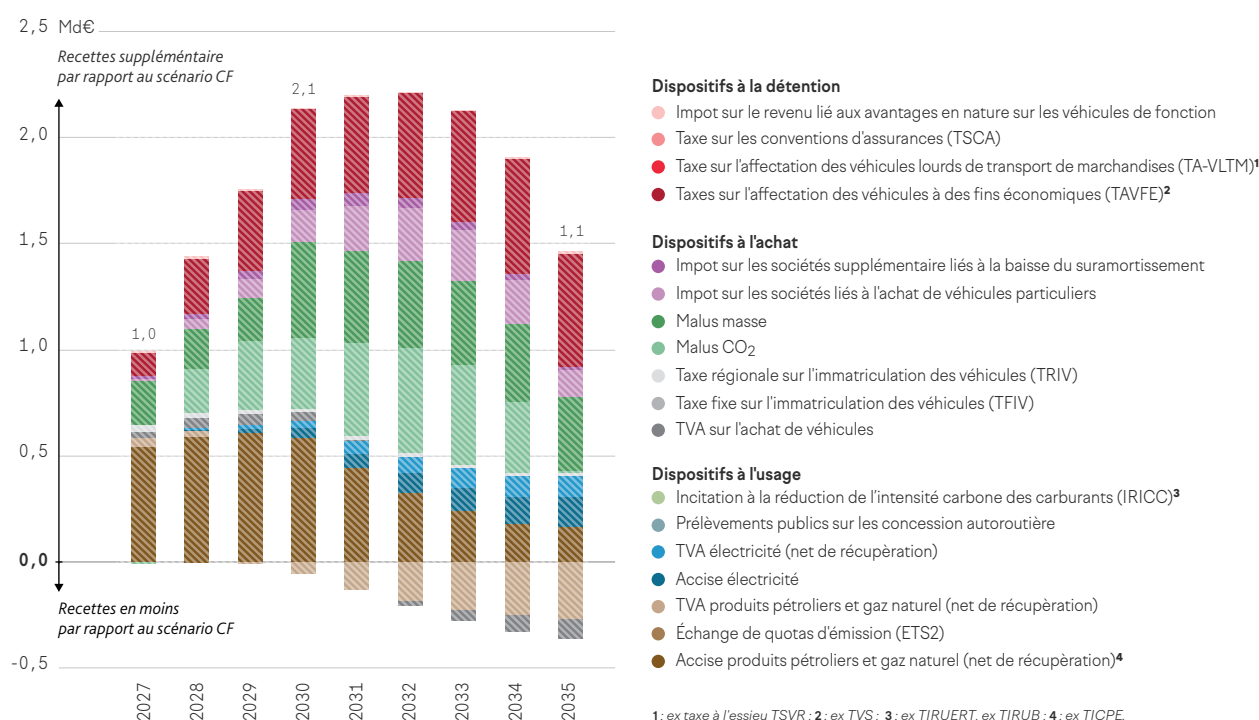
Les mesures ciblées sur les flottes d'entreprise – réforme des avantages en nature, taxe annuelle incitative, assujettissement des hybrides rechargeables au malus masse, durcissement du malus CO₂ – ont, en s'ajoutant aux normes CAFE européennes, contribué à porter la part des véhicules électriques dans les achats d'entreprise de 12 % en 2023 à 40 % à la mi-2026, démontrant l'efficacité d'un signal fiscal cohérent et contraignant. Néanmoins, plusieurs mécanismes continuent de subventionner les énergies fossiles ou des alternatives moins performantes que l'électrique : notamment le remboursement partiel d'accise sur le gazole des poids-lourds (1,9 Md € de recettes non perçues, sur 4,0 Md € au total en 2025) et les taux réduits d'accise sur les biocarburants et le GNV (0,9 Md €). Le système agrège par ailleurs une trentaine d'instruments aux

critères hétérogènes et dépourvus de planification pluriannuelle. La complexité apparente de ce système et son absence de prévisibilité brouillent le signal-prix et réduisent son effet incitatif.

38 mesures autour de six axes directeurs. Le rapport propose des réformes incrémentales plutôt qu'un grand soir fiscal. Six axes la structurent : supprimer les exonérations coûteuses et contre-productives (fin des taux réduits d'accise sur le B100, le GNV, réduction de celui sur l'E85 et, à terme, le gazole utilisé pour le transport de marchandises) ; inscrire des trajectoires pluriannuelles crédibles pour accélérer l'électrification (rendre prévisible des trajectoires de durcissement progressif des malus CO₂, masse, des TAVFE et des plafonds d'amortissement pour les véhicules d'entreprise) ; accélérer l'électrification des flottes d'entreprise (revue des trajectoires de la loi LOM), lever les barrières à l'électrification du transport lourd (supprimer les mesures fiscales aux biocarburants et au biogaz, mise en place d'Eurovignette et de l'IRICC) ; orienter le parc vers des véhicules électriques plus efficaces (malus masse et TAVFE étendue aux véhicules électriques exagérément lourds) ; garantir l'accès des ménages modestes aux véhicules électriques (leasing social augmenté, prime à la conversion pour des véhicules électriques d'occasion, réseau national de cars express couplé à des lignes de covoiturage, droit à l'essai). Ces mesures

FIGURE E2. Recettes supplémentaires de la fiscalité routière perçues par le secteur public entraînées par les recommandations

Par rapport au scénario Continuité fiscale. Hors mise en place de la redevance annuelle véhicules



rapporteraient 2,1 Md € supplémentaires en 2030 et ralentiraient légèrement l'érosion de la part de la fiscalité routière (4,3 % des recettes publiques en 2030, contre 4,2 % à politiques inchangées), tout en soutenant une accélération juste et efficace de l'électrification du parc routier. **(Figure E2)**

La Redevance annuelle véhicule, pièce maîtresse de la préservation des recettes du secteur public.

Pour assurer la pérennité des recettes publiques, l'IMT propose la mise en place d'une taxe annuelle à la détention universelle, modulée sur des critères environnementaux et sociaux pour en faire un outil de transition écologique et de justice sociale, qui s'ajoute aux autres recommandations. Cette nouvelle redevance pourrait à partir de 2030 sécuriser la contribution de la fiscalité routière aux recettes du secteur public, en assurant, cumulé aux autres recommandations, un maintien de la contribution de la fiscalité routière au financement du secteur public à son niveau de 2025. Cette taxe représenterait de l'ordre de 140 € par an pour un véhicule particulier possédé par un particulier en 2030, et serait fortement modulée selon le véhicule et le ménage. Son intérêt est triple. D'abord, ses recettes ne dépendraient plus de la consommation de carburant : elles resteraient stables quel que soit le rythme d'électrification du parc, ce qui permet de préserver les ressources publiques sans recourir à des mesures fiscales pénalisant spécifiquement les véhicules électriques – créer une taxe spécifique aux véhicules électriques, par exemple kilométrique – ou relever l'accise

sur les carburants – qui frapperait les ménages captifs du thermique. Ensuite, elle introduirait une justice sociale que les taxes à l'usage ne permettent pas, en permettant une modulation selon le revenu, le lieu de résidence ou encore le nombre de véhicules possédés. Enfin, elle soutiendrait la production européenne et améliorerait la lisibilité du système. Des dispositifs comparables fonctionnent déjà en Allemagne, aux Pays-Bas et en Norvège. La mise en place de cette redevance permettrait d'éviter les défauts liés aux propositions alternatives que sont la taxe kilométrique sur les véhicules électriques ou la hausse du prix de l'électricité.

Électrifier sans fragiliser les recettes ni pénaliser l'électrique.

L'ensemble de ces réformes montre qu'il est possible de continuer à favoriser l'électrification du parc tout en préservant les recettes de l'État, sans pénaliser spécifiquement les véhicules électriques : le signal fiscal continuerait d'encourager le passage à l'électrique, orienterait le marché vers des véhicules économes en énergie et économiquement accessibles, et répartirait plus équitablement la charge fiscale. La transition en ressortirait renforcée sur tous les plans : correctement orientée, l'électrification protège la filière automobile européenne, réduit la dépendance au pétrole importé – qui grève la balance commerciale et expose l'économie aux chocs géopolitiques – et soutient l'industrie et l'emploi européens, à condition de maintenir l'utilisation d'outils de politique industrielle comme l'écoscoring.

68 milliards en sursis. Refonder la fiscalité routière à l'ère de l'électrique

Baromètre de la fiscalité routière – 2026

Antoine Trouche, Simon Louédin, Bertille Rault, Jean-Philippe Hermine (IMT)

CONTEXTE	6
I. 68 MILLIARDS D'EUROS DE RECETTES GRÂCE À LA FISCALITÉ ROUTIÈRE EN 2025, EN DÉCLIN STRUCTUREL MALGRÉ LES RÉFORMES DÉJÀ ENGAGÉES	9
1.1. La fiscalité routière génère en 2025 68 milliards d'euros de recettes pour le secteur public	9
1.2. Sans réforme de la fiscalité, la part de la fiscalité routière dans les recettes du secteur public tomberait à 3,4 % en 2035, contre 4,6 % en 2025	18
1.3. La fiscalité routière liée à la possession d'une voiture mobilise en moyenne 1,4 % du budget d'un ménage, une part en baisse depuis 2019. Certaines réformes fiscales récentes peuvent contribuer à rendre la voiture plus accessible	21
1.4. Avec 93 Mt CO ₂ eq projetés en 2030 contre une cible SNBC 3 de 82 Mt, la fiscalité routière doit être réorientée : plusieurs mécanismes restent contreproductifs et le système dans son ensemble manque de cohérence	27
1.5. Une fiscalité complexe et manquant d'horizon prévisible	30
II. 38 MESURES POUR AMÉLIORER LA FISCALITÉ ROUTIÈRE	33
2.1. Cinq lignes directrices pour améliorer la fiscalité routière	33
2.2. Recommandations 1 à 8 : supprimer les exonérations fiscales devenues contre-productives	39
2.3. Recommandations 9 à 15 : inscrire des trajectoires fiscales prévisibles et assumer des caps clairs pour sécuriser les décisions d'électrification	43
2.4. Recommandations 16 à 21 : accélérer la transition vers l'électrique des flottes d'entreprise pour améliorer l'accessibilité des véhicules électriques	47
2.5. Recommandations 22 à 27 : lever les barrières économiques à l'électrification du transport lourd	50
2.6. Recommandations 28 à 30 : affiner le signal fiscal pour orienter la composition du parc électrique de demain	53
2.7. Recommandations 31 à 37 : garantir l'accessibilité des véhicules bas carbone à toutes et tous	56
2.8. Recommandation 38 : la redevance annuelle véhicule, un outil fiscal largement répandu en Europe pour refonder la fiscalité à la détention pour l'ère post-fossile et compenser la baisse structurelle des recettes fiscales liées à la mobilité routière	60
2.9. Une réforme de la fiscalité routière entraînerait + 2,1 milliard d'euros de recettes supplémentaires à horizon 2030 et une décarbonation accélérée	64
2.10. La mise en place de la redevance annuelle véhicule assurerait le maintien des recettes fiscales et la sécurisation de la décarbonation de la route	64
MÉTHODOLOGIE	67
Périmètre	67
Hypothèses – Modèle physique	67
Hypothèses – Modèle fiscal	71

CONTEXTE

La fiscalité routière occupe une place conséquente et structurante dans le système fiscal français. Depuis près d'un siècle, elle organise la contribution des usagers de la route au financement des dépenses publiques. Lorsque la taxe intérieure sur les produits pétroliers est instaurée en 1928, sa création vient compenser le déclin du rendement d'une autre taxe de consommation historique : la gabelle¹ (impôt sur le sel). Cette taxe pétrolière s'inscrit alors dans la lignée des impôts de rendement, où une assiette de consommation en expansion prend le relais d'une assiette traditionnelle en déclin. Taxer un flux de consommation en croissance pour compenser l'érosion d'une ressource ancienne est précisément l'un des défis auxquels la fiscalité routière se trouve à nouveau confrontée un siècle plus tard, avec l'électrification du parc roulant et l'érosion des recettes de l'accise sur les produits pétroliers qu'elle entraîne². Depuis cette origine, la fiscalité routière a organisé la contribution des usagers de la route au financement des dépenses publiques – d'abord pour financer la construction des infrastructures routières, puis progressivement pour financer les autres missions du secteur public.

Elle est aujourd'hui l'une des fiscalités les plus visibles par les citoyens – présente à chaque passage à la pompe, à chaque achat de véhicule, à chaque renouvellement d'immatriculation – et l'une des plus sensibles politiquement, comme en a témoigné la crise des Gilets jaunes de 2018-2019. Au-delà de son poids dans les recettes publiques, elle influence directement les comportements des ménages et des entreprises, oriente les dynamiques économiques et environnementales, et conditionne la compétitivité des acteurs économiques face à la concurrence intra-européenne.

Ce système fiscal a déjà amorcé, ces dernières années, des évolutions significatives. La réforme des avantages en nature en 2025 a mis fin à l'avantage fiscal dont bénéficiaient les motorisations thermiques et hybrides pour les véhicules de fonction. La mise en place de l'écoscore comme critère d'attribution des aides à l'achat et du leasing social a introduit un outil de soutien explicite à la production de véhicules à faible empreinte carbone – favorisant de facto les constructeurs établis dans l'Union européenne ou dans des pays disposant d'un mix électrique bas-carbone. Depuis le Grenelle de l'Environnement de 2007, de

nombreux mécanismes fiscaux ont intégré des critères environnementaux, au premier rang desquels les émissions de CO₂ à l'échappement. Si ces réformes vont dans le bon sens, elles restent cependant partielles et insuffisamment coordonnées au regard des défis qui s'annoncent.

Car la fiscalité routière est entrée dans une zone de turbulences structurelles. L'érosion des recettes fiscales du fait de l'électrification du parc automobile, rendue incontournable par l'impératif climatique et la trajectoire des coûts technologiques, peut entraîner une contraction des recettes fiscales qui intervient précisément au moment où les besoins de financement augmentent : réseaux électriques à adapter à un essor de l'électrification de la mobilité et plus largement des activités énergétiques, infrastructures routières dont l'arriéré d'entretien est significatif et qui doivent s'adapter face au changement climatique, modernisation et développement des transports en commun et de leurs infrastructures spécifiques.

Au-delà de l'enjeu budgétaire, la fiscalité routière est traversée par des tensions sociales et territoriales profondes. Elle a accompagné, sans l'organiser explicitement, un "pacte mobilité"³ implicite par lequel les populations éloignées des centres consentaient à un usage plus intensif de leur véhicule en contrepartie de facilités d'accès au logement individuel et à l'automobile pour leur déplacement quotidien. Cet élément important du contrat social issu des Trente Glorieuses est aujourd'hui fragilisé par la hausse du coût des véhicules, la forte volatilité des prix des carburants et les coûts temporels croissants des déplacements pendulaires du fait de la congestion³. Ce pacte, aujourd'hui fragilisé, s'accompagne, *in fine*, d'une remise en cause de ses dimensions fiscales comme l'illustre la question de la taxation sur les carburants lors des récentes crises (Gilets Jaunes, guerre en Ukraine, guerre en Iran).

Les dimensions industrielles et géopolitiques sont tout aussi déterminantes : la transition vers le véhicule électrique redistribue les cartes de la compétitivité automobile mondiale, tout en laissant espérer une amélioration de la balance commerciale. Dans un contexte où les constructeurs chinois ont pris une avance significative sur les véhicules hybrides et électriques et contraignent les constructeurs européens à défendre leur position sur leur propre marché, la fiscalité constitue l'un des leviers permettant d'orienter les achats vers des productions européennes – et, ce faisant, de préserver les emplois historiques. C'est aussi un levier de réduction de l'impact environnemental de leur fabrication et surtout de garantie, à terme, de la maîtrise industrielle de la filière. L'électrification génère par ailleurs des impacts économiques directement positifs, en réduisant la dépendance aux importations de pétrole, dont la facture

¹ Une des plus anciennes taxes de l'Ancien Régime, dont le produit sérodit à mesure que le sel perdait son rôle de bien stratégique – notamment pour la conservation des aliments – bien avant sa suppression définitive en 1945. SERVICE DES ARCHIVES ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES. *Produits pétroliers*. Ministère de l'Économie et des Finances, 2024. Disponible à l'adresse : https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/saef/docs_joints/rech_en_arch/DGDDI/DGDDI_produits_petroliers_B-0059694.pdf

² DIRECTION GÉNÉRALE DU TRÉSOR. *Rapport final – Les enjeux économiques de la transition vers la neutralité carbone*. Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, 2025. Disponible sur : <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/2025/01/27/rapport-final-les-enjeux-economiques-de-la-transition-vers-la-neutralite-carbone>.

³ Marion BET, Mathieu SAUJOT, Simon LOUEDIN, Jean-Philippe HERMINE, Une approche « contrat social » pour penser les enjeux politiques d'une transition de la mobilité – 2025. IMT et Iddri. Disponible sur : <https://institut-mobilites-en-transition.org/wp-content/uploads/2025/06/Une-proche-contrat-social-pour-penser-les-enjeux-politiques-dune-transition-de-la-mobilite.pdf>

pèse structurellement sur la balance commerciale française et expose l'économie nationale à des chocs géopolitiques récurrents.

Enfin, le système de fiscalité routière en France souffre d'une illisibilité croissante. Une trentaine de mécanismes distincts – taxes, exonérations, aides, dispositifs extra-budgétaires – s'accumulent sans trajectoire pluriannuelle, rendant la compréhension des dynamiques difficile pour les décideurs, les acteurs économiques et les citoyens.

Malgré l'importance majeure de la fiscalité routière, une vision d'ensemble, holistique, fait défaut : les données fiscales sont dispersées entre plusieurs administrations, rarement consolidées voire parfois non publiées, et les travaux de prospective articulant fiscalité et évolution du parc de véhicules sont quasi inexistantes hors de la sphère étatique – laissant les citoyens et parlementaires sans boussole sur l'un des leviers les plus structurants de la transition.

Ce rapport propose, dans ce contexte, d'établir une réforme fiscale de la mobilité routière, sur la base d'un constat holistique, articulée autour de lignes directrices claires et mise en œuvre selon une logique incrémentale, à destination des futurs projets de loi de finances. L'objectif n'est pas de concevoir un grand soir fiscal – politiquement inaccessible en l'état – ni de préconiser des mesures fortement disruptives en recettes ou en dépenses qui dépasseraient les contraintes budgétaires actuelles. Ce parti

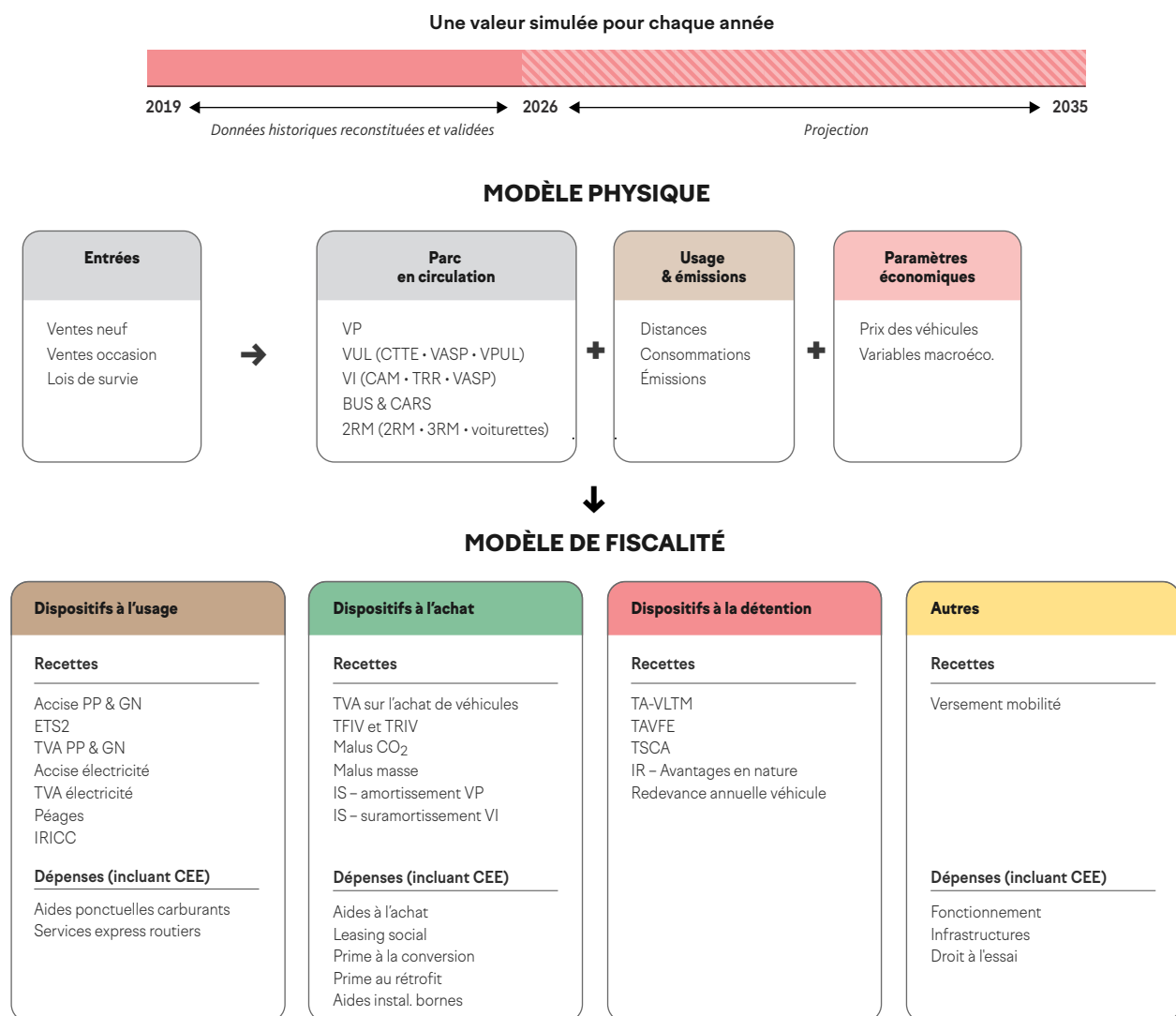
pris conservateur vise à ouvrir un débat apaisé autour de réformes réalistes : il repose sur la conviction qu'à moyens constants, des résultats nettement plus ambitieux sont atteignables sur les plans écologique et social.

Le présent rapport s'appuie sur des données détaillées relatives aux véhicules en circulation et sur un modèle de projection du parc, des consommations d'énergie et des recettes et dépenses fiscales associées pour la France métropolitaine développé spécifiquement pour cette étude. Il couvre l'ensemble des catégories de véhicules routiers et des motorisations, ainsi que de façon exhaustive, tous les mécanismes fiscaux pesant sur la mobilité routière – recettes, recettes non perçues (exonérations partielles ou totales accordées à certaines catégories d'utilisateurs ou certaines motorisations) et dépenses. Le rapport est structuré en deux parties. La première quantifie les recettes et dépenses associées aux différents mécanismes fiscaux, retrace leur évolution depuis 2019 et en projette l'évolution à horizon 2035 dans un scénario de continuité fiscale. Elle analyse ces résultats au regard des impératifs d'équité sociale et d'ambition écologique. La seconde partie propose, au vu des données obtenues, cinq axes d'amélioration de la fiscalité routière et les mesures concrètes permettant de les mettre en œuvre. Le périmètre considéré et les hypothèses retenues pour constituer le modèle physique et le modèle fiscal sont détaillés dans la section Méthodologie. **(Tableau 1)**

TABEAU 1. Modèle fiscalité routière (source IMT)

Périmètre : France métropolitaine

Recettes et dépenses des administrations publiques



I. 68 MILLIARDS D'EUROS DE RECETTES GRÂCE À LA FISCALITÉ ROUTIÈRE EN 2025, EN DÉCLIN STRUCTUREL MALGRÉ LES RÉFORMES DÉJÀ ENGAGÉES

1.1. La fiscalité routière génère en 2025 68 milliards d'euros de recettes pour le secteur public

En 2025, la fiscalité routière représente 4,6 % des prélèvements totaux affectés au secteur public

Sur la base de l'évaluation effectuée, en 2025, la fiscalité routière métropolitaine a généré 67,5 milliards d'euros de recettes pour le secteur public – État, collectivités territoriales et administrations de sécurité sociale. Rapporté aux 1 457 milliards d'euros de recettes totales du secteur public pour 2025⁴, ce montant représente 4,6 % des recettes, ce qui fait de la fiscalité routière l'un des piliers des finances publiques françaises.

Ces recettes sont majoritairement non fléchées. À titre de comparaison, ces recettes équivalent au budget de fonctionnement de toute l'Éducation nationale (64,5 milliards d'euros en 2025, hors pensions de retraite) : de quoi rémunérer près d'un million d'enseignants et faire fonctionner 60 000 établissements accueillant 12 millions d'élèves⁵. Elles dépassent même les dépenses de l'État consacrées à la Défense la même année (62 milliards d'euros), qui financent le fonctionnement et l'équipement de l'ensemble des armées françaises⁶. Rapportées aux grands impôts, elles équivalent à la moitié du produit de l'impôt sur le revenu (121 milliards d'euros) et s'approchent de celui de l'impôt sur les sociétés (83 milliards d'euros).

90 % de ces recettes proviennent de six mécanismes fiscaux (sur les 17 considérés en 2025) :

- l'accise sur les produits pétroliers et le gaz naturel (ex TICPE – 27,7 milliards d'euros – 41 %) ;
- la TVA sur les produits pétroliers et le gaz naturel (8,9 milliards d'euros – 13 %) ;
- la TVA sur l'achat de véhicules (7,4 milliards d'euros – 11 %) ;
- les prélèvements publics sur les concessions autoroutières (6,0 milliards d'euros – 9 %) ;

- le versement mobilité (5,6 milliards d'euros – 8 %) ;
- la taxe sur les conventions d'assurance pour les véhicules routiers (TSCA – 5,2 milliards d'euros – 8 %). (**Figure 1**)

Entre 2019 et 2025, les recettes de la fiscalité routière ont augmenté de 1,8 milliard d'euros, sous l'effet de plusieurs phénomènes cumulés.

À la baisse :

- les recettes de l'accise sur les produits pétroliers et le gaz naturel ont diminué de 2,5 milliards d'euros, en raison de la baisse de la consommation de carburants liquides par les véhicules routiers sur la période (-9 %⁷) ;
- les recettes de la TVA sur l'achat de véhicules ont diminué de 0,5 milliard d'euros, en raison de la baisse du nombre de véhicules neufs immatriculés (-27 %), quasi intégralement compensée par la hausse du prix unitaire des véhicules neufs (+ 29 % pour les véhicules particuliers sur la période).

À la hausse :

- les recettes du versement mobilité⁸ ont augmenté de 1,5 milliard d'euros, sous l'effet de la hausse des salaires, du relèvement des taux régionaux du versement, de la croissance des prises de compétence des AOM et des taux appliqués conséquemment aux services de transport déployés ;
- les prélèvements publics sur les concessions autoroutières ont augmenté de 0,7 milliard d'euros. Ils ont crû principalement du fait de la hausse du flux et des tarifs (liés en partie à l'inflation) conduisant à une augmentation de la TVA mais aussi de l'introduction de la Taxe exploitation des infrastructures de transport longue distance (TEITLD) ;
- les recettes de la taxe sur les conventions d'assurance (TSCA) ont augmenté de 0,7 milliard d'euros, sous l'effet de la croissance du parc de véhicules en circulation et de la hausse des primes d'assurance ;
- les recettes de l'impôt sur les sociétés liées aux plafonds d'amortissement des véhicules de société ont augmenté de 0,4 milliard d'euros, essentiellement du fait de l'accroissement des écarts entre les seuils d'amortissement et le prix des véhicules, et l'augmentation des achats de véhicules d'entreprises ;
- les recettes de la TVA sur les produits pétroliers et le gaz naturel ont augmenté de 0,3 milliard d'euros malgré la baisse de la consommation de carburant fossile, la hausse d'environ 0,20 € par litre d'essence et de diesel entre 2019 et 2025 ayant plus que contrebalancé la baisse de la consommation de carburants.

⁴ Hors éléments imputés. INSEE, Les comptes de la nation en 2025. Comptes nationaux annuels base 2020. Disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/8988845?sommaire=8988934>

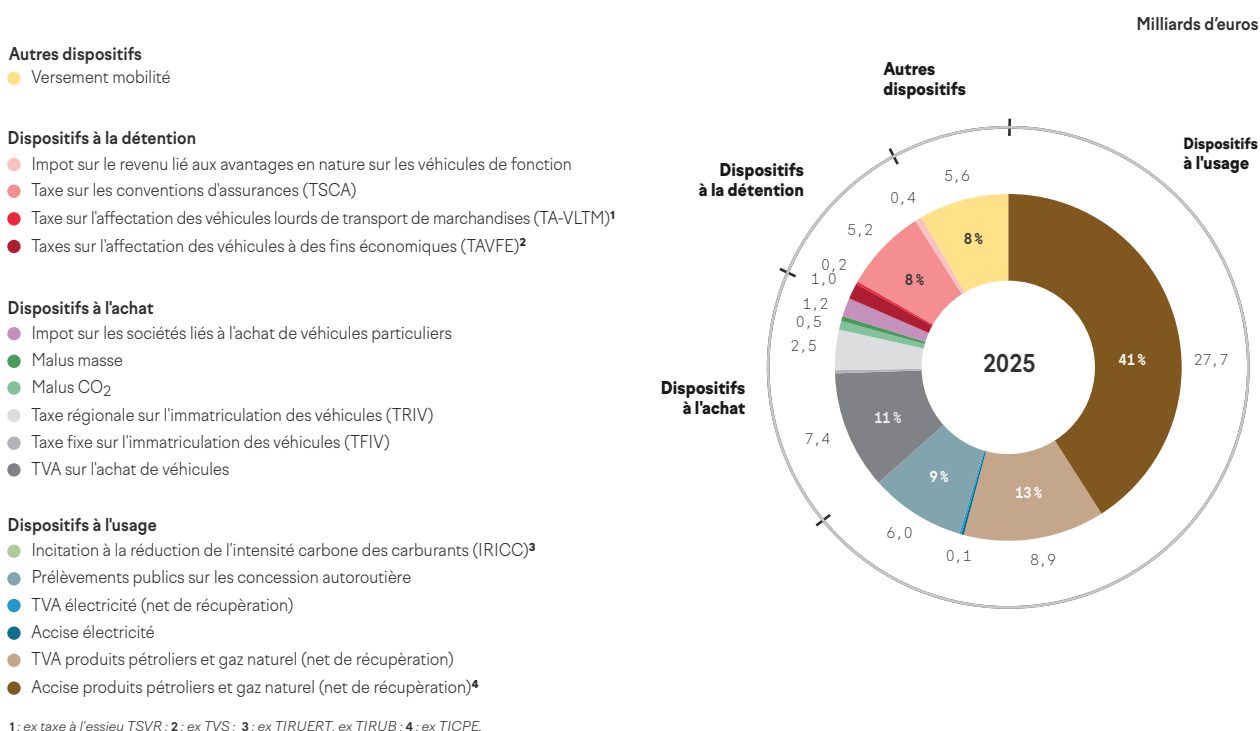
⁵ INSEE, Recettes du budget général. Données annuelles 2025 et 2026. Disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2381416#tableau-figure1>

⁶ MINISTÈRE DES ARMÉES. Les chiffres clés de la Défense 2025. Ministère des Armées. Disponible sur : [https://www.defense.gouv.fr/sites/default/files/ministere-armees/Chiffres_Cle_%CC%81s_2025_FR%20\(10%202025\).pdf](https://www.defense.gouv.fr/sites/default/files/ministere-armees/Chiffres_Cle_%CC%81s_2025_FR%20(10%202025).pdf)

⁷ Cette estimation porte, comme l'ensemble du rapport, sur les seules consommations de carburant des véhicules routiers en France métropolitaine – hors engins agricoles, de chantier et de jardin. D'où une variation plus marquée que celle du CPDP et le CITEPA, qui couvrent un périmètre différent. Voir la section Méthodologie.

⁸ Le périmètre considéré étant celui de la fiscalité routière, on considère ici les seules recettes issues du versement mobilité au prorata de la part affectée au transport par bus et car.

FIGURE 1. Recettes de la fiscalité routière perçues par le secteur public



Les autres mécanismes fiscaux ont connu des variations faibles ou nulles :

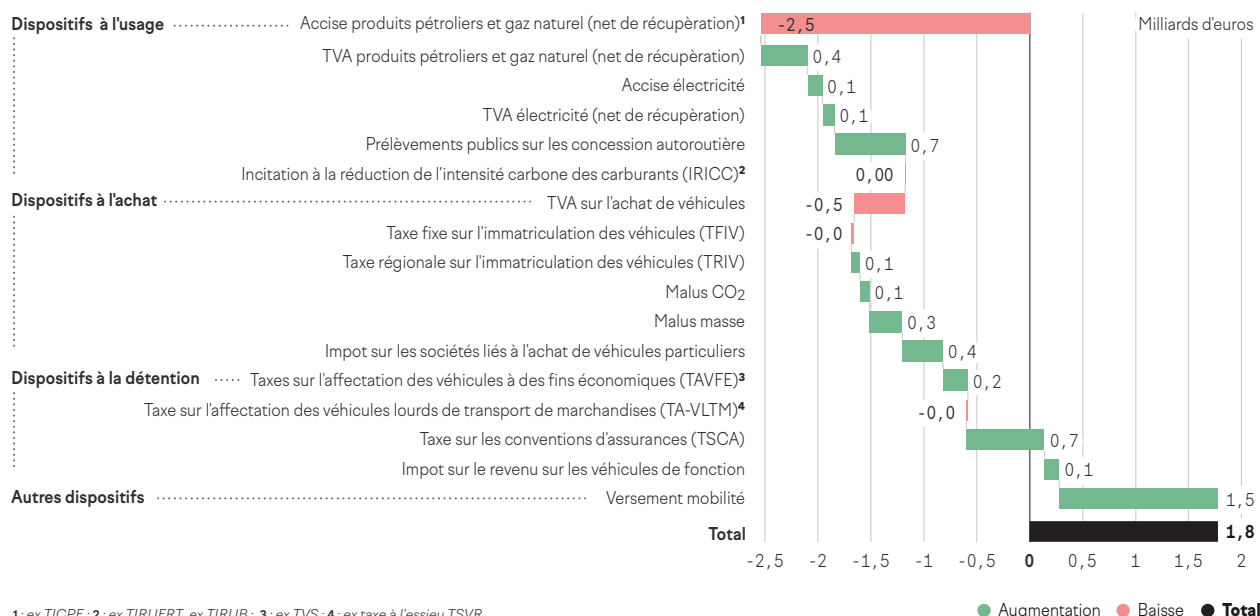
- les recettes du malus masse ont augmenté de 0,3 milliard d'euros depuis 2022, date de sa création, sous l'effet de l'abaissement progressif des seuils de déclenchement et de la fin de l'exonération du malus pour les véhicules hybrides rechargeables en 2025 ;
- les recettes de l'accise sur l'électricité ont augmenté de 0,1 milliard d'euros, en raison de la progression de la part des véhicules électriques dans le parc et du relèvement du taux d'accise en 2025 sur les ménages et en moindre partie sur les entreprises ;
- les recettes de la TVA sur l'électricité ont augmenté de 0,1 milliard d'euros du fait de la progression de la part des véhicules électriques et de la hausse des prix de l'électricité ayant suivi l'inflation ;
- les recettes de la taxe régionale sur l'immatriculation des véhicules (TRIV) ont augmenté de 0,1 milliard d'euros, la baisse des volumes de ventes ayant été compensée par la hausse des barèmes régionaux ainsi que la fin quasi-généralisée des barèmes favorables aux véhicules hybrides rechargeables et électriques ;
- les recettes du malus CO₂ ont augmenté de 0,1 milliard d'euros, sous l'effet de l'abaissement progressif des seuils de déclenchement ;
- les recettes des taxes sur l'affectation des véhicules à des fins économiques (TAVFE, ex-TVS) ont augmenté de 0,2 milliard d'euros, à la suite de la réforme de 2023 qui

en a élargi l'assiette et de la croissance du parc de véhicules particuliers professionnels ;

- les recettes de l'impôt sur le revenu liée aux avantages en nature pour les véhicules de fonction ont diminué de 0,1 milliard d'euros, sous l'effet de la réforme des avantages en nature mise en place en 2025, dont l'impact fiscal reste encore limité car ayant entraîné un important report sur les véhicules électriques. Cette réforme n'est de surcroît applicable que pour l'affectation d'un nouveau véhicule ou la réaffectation à un autre salarié d'un véhicule précédemment détenu dans le parc.
- les recettes de la taxe fixe sur l'immatriculation des véhicules (TFIV) ont légèrement baissé, pour un montant inférieur à cinquante millions d'euros, du fait de la baisse du nombre de véhicules vendus ;
- les recettes de la taxe sur l'affectation des véhicules lourds de transport de marchandises (TA-VLTM, ex-TSVR) ont légèrement baissé, pour un montant inférieur à cinquante millions d'euros, en l'absence d'évolution du mécanisme sur la période ;
- les recettes de la TIRUERT (prochainement IRICC) sont restées quasi-nulles et stables, les distributeurs respectant généralement leurs quotas d'incorporation de biocarburants et n'étant donc pas soumis à pénalité. (Figure 2)

Dans l'ensemble, les recettes de la fiscalité routière sont en hausse en valeur absolue depuis 2019, année pour

FIGURE 2. Évolution des recettes de la fiscalité routière perçues par le secteur public entre 2019 et 2025



laquelle elles s'élevaient à 65,7 milliards d'euros. L'année 2019 se caractérisait par ailleurs par un niveau élevé de recettes fiscales, porté par des ventes de véhicules neufs inhabituellement dynamiques, les constructeurs ayant anticipé l'entrée en vigueur, en 2020, des nouveaux paliers des normes CO₂ et EURO européennes. Les années 2020 à 2023 ayant elles au contraire été fortement perturbées en termes de volume des ventes dans le contexte de la crise COVID et approvisionnement semi conducteurs.

Cette progression masque une réalité préoccupante : la part de la fiscalité routière dans les recettes du secteur public a reculé de 5,6 % en 2019 à 4,6 % en 2025. Pour maintenir une contribution proportionnelle équivalente à celle de 2019, les recettes de la fiscalité routière auraient dû être supérieures en 2025 de 14 milliards d'euros à leur niveau observé (du fait notamment de l'inflation et de la hausse du PIB en valeur, les recettes globales du secteur public ont augmenté de 277 milliards d'euros entre 2019 et 2025 – + 23 %). **(Figure 3)**

Cette érosion relative a été contenue par deux facteurs.

D'une part, la révision de plusieurs mécanismes fiscaux en 2024 et 2025 a contribué à maintenir les recettes : réforme des TAVFE, réforme des avantages en nature, abaissement progressif des seuils de déclenchement et des barèmes des malus CO₂ et masse, révision des seuils d'amortissement pour les véhicules particuliers d'entreprise, et relèvement du barème de la TRIV.

D'autre part, et surtout, des facteurs conjoncturels sur lesquels l'État dispose d'une prise limitée ont contribué à soutenir les recettes : la hausse du prix moyen des véhicules neufs a atténué la baisse des recettes de TVA malgré le recul

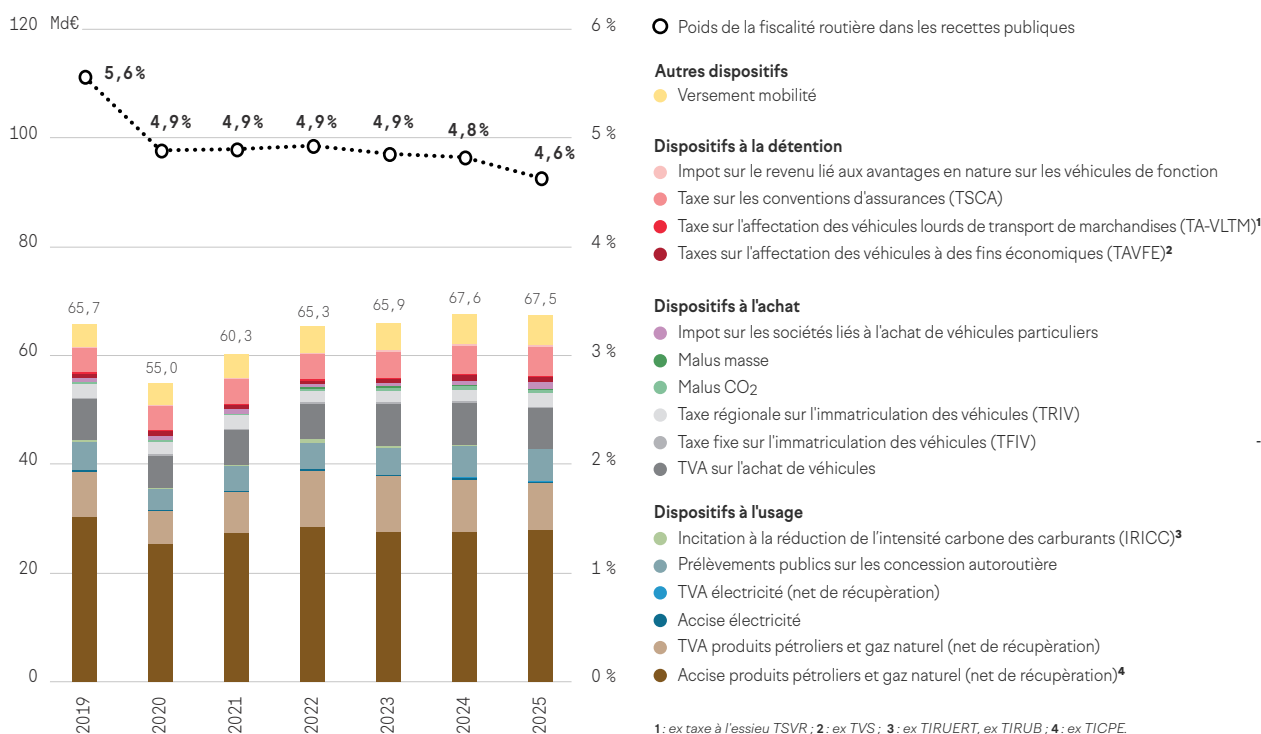
des volumes d'immatriculation ; la hausse du prix du pétrole a généré des recettes de TVA supplémentaires sur les carburants, compensant partiellement la baisse des recettes de l'accise sur les produits pétroliers et le gaz naturel ; la progression de la masse salariale a soutenu les recettes du versement mobilité ; enfin, la hausse des tarifs de péage et des primes d'assurance a accru les recettes issues des prélèvements sur les concessions autoroutières et de la TSCA.

Par ailleurs, entre 2019 et 2025, la fiscalité routière a révélé une sensibilité marquée aux chocs géopolitiques, sociaux et énergétiques. Deux épisodes l'illustrent. La crise du COVID-19 en 2020 a provoqué une baisse des recettes de 8 milliards d'euros par rapport à 2019, sous l'effet de la forte contraction de la consommation de carburants et des recettes afférentes – accise sur les produits pétroliers et le gaz naturel et TVA sur les carburants. La crise énergétique de 2022 a conduit à l'instauration d'un bouclier tarifaire sur les carburants, générant une dépense d'urgence de 7,2 milliards d'euros. À l'inverse, la réponse apportée lors de la crise énergétique de 2026, a consisté à cibler les aides sur les carburants sur les seuls ménages précaires tout en accroissant le passage à l'électrification, ce qui a minimisé les effets de la mesure sur le budget du secteur public tout en préservant l'encouragement à la décarbonation. **(Encadré 1, Tableau 2)**

Les recettes non perçues par le secteur public représentent un manque à gagner de 3,9 milliards d'euros en 2025

Les recettes non perçues correspondent aux montants qui auraient été collectés si les règles fiscales de droit commun s'appliquaient à l'ensemble des véhicules et carburants, sans

FIGURE 3. Recettes de la fiscalité routière perçues par le secteur public



les exonérations, abattements et taux réduits accordés à certaines catégories. En 2025, les recettes non perçues par le secteur public au titre de la fiscalité routière s'élèvent à 3,9 milliards d'euros, en hausse de 0,8 milliard d'euros par rapport à 2019. Elles sont principalement issues de quatre mécanismes :

- 2,9 milliards d'euros au titre du remboursement partiel de l'accise sur les produits pétroliers et le gaz naturel aux poids-lourds et autocars, et de la sous-taxation des biocarburants (B100, E85), du GNV et du GPL, qui bénéficient de taux d'accise réduits ;
- 0,1 milliard d'euros au titre de la TVA non perçue du fait de la sous-taxation des biocarburants utilisés par les particuliers ;
- 0,2 milliard d'euros au titre de l'exonération de TRIV pour les cyclomoteurs (et dans une moindre mesure du fait de l'exonération pour les véhicules électriques immatriculés au premier semestre 2025) ;
- 0,3 milliards d'euros au titre de l'abattement et de l'exonération de malus masse pour les véhicules hybrides non rechargeables et électriques⁹ ;

⁹ Par comparaison à une exonération de 50 kg pour les hybrides non rechargeables et de 350 kg pour les véhicules électriques, correspondant au surpoids moyen entraîné par leur batteries. On considère que l'exonération de 200 kg des véhicules hybrides rechargeables correspond au surpoids moyen entraîné par leur batteries, et qu'il n'entraîne pas de recettes non perçues en 2025.

- 0,2 milliard d'euros au titre de l'avantage en nature réduit à l'impôt sur le revenu pour les véhicules de fonction électriques écoscorés ;
- 0,2 milliard d'euros au titre du suramortissement favorable à l'impôt sur les sociétés pour les véhicules de transport de marchandises et de voyageurs fonctionnant à l'électrique, à l'hydrogène ou aux biocarburants.
- les recettes non perçues dues aux exonérations restantes de TSCA pour les véhicules électriques sont désormais quasi-nulles.

Les recettes fiscales non perçues en faveur des véhicules électriques ne représentent que de l'ordre d'un sixième du total, contre la moitié qui favorise les énergies fossiles via la récupération de l'accise pour les poids-lourds et autocars. **(Figure 4)**

La hausse de 0,8 milliard d'euros des recettes non perçues entre 2019 et 2025 résulte de deux dynamiques :

- les recettes non perçues sur l'accise sur les produits pétroliers et gaziers ont augmenté de 0,1 milliard d'euros, la baisse de recettes non perçues liées à la récupération partielle de l'accise pour les poids-lourds et les autocars, elle-même liée à la baisse de consommation de diesel, ayant été plus que compensée par la hausse de la consommation de biocarburants, de GPL et GNV par l'ensemble des véhicules, carburants partiellement exonérés d'accise,

ENCADRÉ 1. QUELS BUDGETS SONT ALIMENTÉS PAR LA FISCALITÉ ROUTIÈRE ?

Tableau 2. Recettes fiscales liés à la route, par sous-secteur des administrations publiques (APUC, APUL, ASSO) - situation 2025

Instrument fiscal	APUC État + ODAC (Organismes divers d'administration centrale)	APUL Collectivités territoriales + ODAL (organismes divers d'administration locale)	ASSO Administrations de sécurité sociale
Accise produits pétroliers et gaz naturel (ex TICPE)			—
TVA produits pétroliers et gaz naturel			
Accise électricité			—
TVA électricité			
Prélèvements publics sur les concessions autoroutières			
Incitation à la réduction de l'intensité carbone des carburants (IRICC - ex TIRUERT, ex TIRUB)		—	—
TVA sur l'achat de véhicules			
Taxe fixe sur l'immatriculation des véhicules (TFIV)	pas d'information		
Taxe régionale sur l'immatriculation des véhicules (TRIV)	—		—
Malus CO ₂		—	—
Malus masse		—	—
Impôt sur les sociétés lié à l'achat de véhicules particuliers		—	—
Taxes sur l'affectation des véhicules à des fins économiques (TAVFE - ex TVS)	—	—	
Taxe sur l'affectation des véhicules lourds de transport de marchandises (TA-VLTM - ex taxe à l'essieu TSVR)		—	—
Taxe sur les conventions d'assurances (TSCA)	—		
Impôt sur le revenu lié aux avantages en nature sur les véhicules de fonction		—	—
Versement mobilité	—		—

Taille des bulles, part du produit revenant à chaque sous-secteur :  quelques %  ~25 %  ~50 %  ~75 %  ~100 %.

Péages : environ 60 % du chiffre d'affaires reste aux concessionnaires, hors champ des administrations publiques. Les parts APUL et ASSO proviennent principalement de la TVA.

Versement mobilité : la totalité du produit est perçue par les autorités organisatrices de la mobilité, Île-de-France Mobilités et, depuis 2025, les régions. Le modèle ne retient que la fraction finançant le transport collectif urbain, soit environ 45 % du total.

TVA : aucune fraction de TVA n'est fléchée par produit. La clé de répartition du produit net total s'applique donc à l'identique aux trois lignes de TVA.

La colonne APUC inclut les organismes divers d'administration centrale, notamment AFIT France et France Titres.

FIGURE 4. Recettes de la fiscalité routière non perçues par le secteur public en 2025

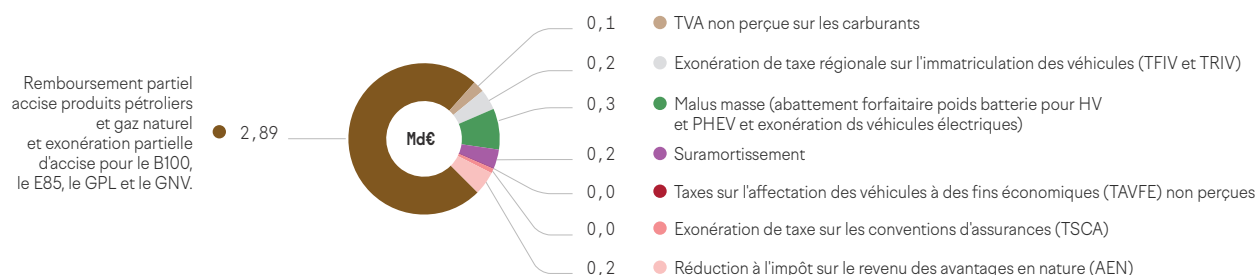
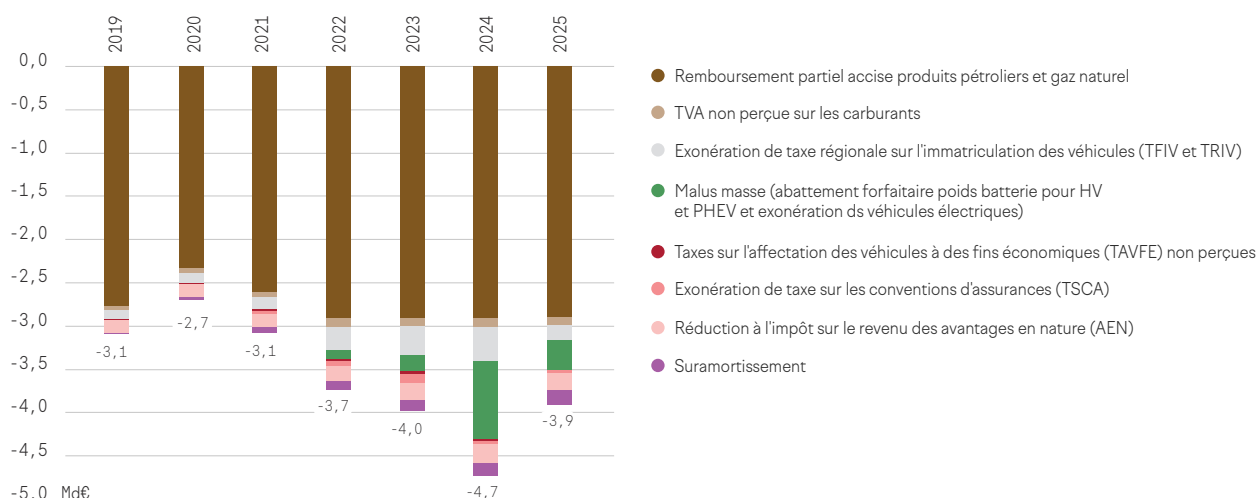


FIGURE 5. Recettes de la fiscalité routière non perçues par le secteur public



- les recettes non perçues liées à la TVA sur les carburants ont augmenté de 0,1 milliard d'euros du fait de la hausse de la consommation de E85, dont l'assise réduite entraîne des pertes de TVA sur les carburants,
- les recettes non perçues liées à la TFIV et à la TRIV ont augmenté de 0,1 milliard d'euros, en raison de la progression de la part des véhicules électriques dans les ventes, encore exonérés sur le premier semestre 2025 de taxe régionale sur l'immatriculation dans de nombreuses régions,
- les recettes non perçues liées au malus masse lié aux exonérations pour les véhicules hybrides non rechargeables et les véhicules électriques et celles liées au suramortissement pour les véhicules lourds alternatifs aux fossiles se sont ajoutées pour respectivement 0,3 et 0,1 milliard d'euros suite à leur création. **(Figure 5)**

- 18,4 milliards d'euros de dépenses de fonctionnement pour le réseau routier¹⁰,
- 11,2 milliards d'euros de dépenses d'investissement dans le réseau routier,
- 0,6 milliard d'euros d'aides à l'achat de véhicules électriques (primes coup de pouce, etc.) ;
- 0,4 milliard d'euros au titre de l'édition 2025 du leasing social ;
- 0,1 milliard d'euros d'aides à l'installation de bornes de recharge,
- moins de cinquante millions d'euros d'aide au retrofit.

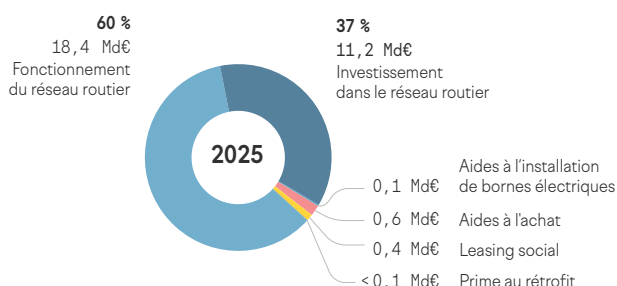
En 2025, hors dépenses de fonctionnement et d'investissement dans le réseau routier, toutes les dépenses de l'État en faveur des véhicules routiers électriques, à l'exception de la prime au retrofit, transitent par les CEE. **(Figure 6)**

Les dépenses du secteur public et les CEE en faveur des véhicules routiers représentent 30,5 milliards d'euros en 2025

En 2025, les dépenses du secteur public en faveur des véhicules routiers – comprenant dépenses budgétaires et CEE – s'élèvent à 30,5 milliards d'euros. Ces dépenses se répartissent comme suit :

¹⁰ Comprenant conformément au périmètre de ce rapport les dépenses en faveur de l'entretien de la voirie et des dépenses de fonctionnement des transports en commun routier ; hors dépenses de retraite et amortissement comptable. Voir la section Méthodologie.

FIGURE 6. Dépenses du secteur public pour la mobilité routière (incluant fiches CEE)



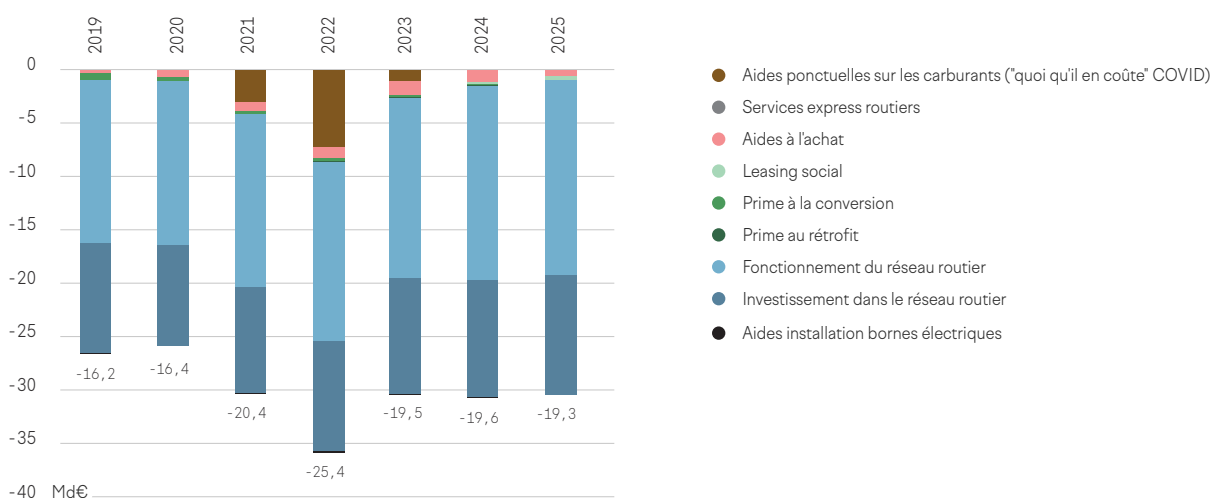
Entre 2019 et 2025, ces dépenses ont augmenté de 4,0 milliards d'euros :

- les dépenses de fonctionnement du réseau routier ont augmenté de 3,2 milliards d'euros,

- les dépenses d'investissement dans le réseau routier ont augmenté de 0,9 milliard d'euros,
- les aides à l'achat ont plus que doublé, augmentant de 0,3 milliard d'euros,
- le leasing social, lancé en 2024, représente 0,4 milliard d'euros de dépenses supplémentaires en 2025 ;
- la prime à la conversion a été supprimée en 2025 ; réduisant les dépenses de 0,7 milliard d'euros par rapport à 2019,
- la prime au retrofit est restée à un niveau inférieur à cinquante millions d'euros sur la période, alors que les aides à l'installation de bornes électriques ont stagné,

Pendant la période, des aides exceptionnelles ont également été mises en place pour atténuer la hausse des prix des carburants entre 2021 et 2023, avec des dépenses atteignant 7,2 milliards d'euros lors de leur pic en 2022. (Figure 7)

FIGURE 7. Dépenses du secteur public pour la mobilité routière (incluant fiches CEE)



ENCADRÉ 2. LES CERTIFICATS D'ÉCONOMIE D'ÉNERGIE (CEE) DANS LA MOBILITÉ ROUTIÈRE

Créé en 2005, le dispositif des CEE vise à faire financer des mesures d'économies d'énergie par les entreprises dites "obligées" – soit les entreprises commercialisant de l'énergie aux consommateurs finaux : carburants, électricité, gaz, chaleur, froid (fournisseurs d'électricité, de gaz, de carburants, etc.). L'État fixe un objectif d'économies d'énergie sur une période donnée et formalise, à travers des fiches standardisées, des programmes dédiés ou des opérations standardisées, les actions éligibles au dispositif. Les fournisseurs d'énergie disposent d'une palette étendue de solutions pour atteindre leurs obligations en finançant des mesures d'efficacité énergétique dans les secteurs du bâtiment, de la mobilité, de l'industrie et de l'agriculture.

Dans la mobilité routière, les CEE couvrent un large éventail d'actions depuis 2025 :

- soutien à la vente de véhicules électriques, via des fiches CEE standardisées pour l'achat de voitures particulières, d'utilitaires légers de poids-lourds, autobus et autocars électriques, à destination des particuliers et des entreprises ;
- installation de bornes de recharge pour véhicules électriques, dans le cadre du programme pluriannuel ADVENIR ;
- diffusion de dispositifs de suivi de consommation embarqués dans les poids-lourds (télématique embarquée, pression intelligente des pneus), formation à l'éco-conduite (sessions pour chauffeurs de flotte), promotion du covoiturage (primes de 25 à 100 € pour conducteurs et passagers), et optimisations techniques telles que les pneus à faible résistance au roulement ou les lubrifiants basse consommation.

Le coût global du dispositif est répercuté indirectement par les distributeurs d'énergie sur les factures de leurs clients, constituant une charge d'environ 164 euros par ménage et par an, ou encore environ 7 centimes d'euros par litre de carburant en 2025. Le dispositif représente au total, tous secteurs confondus, une source de financement comprise entre 6,2 et 7,9 milliards d'euros par an.

Depuis la loi de finances 2025, le dispositif est progressivement mobilisé pour le verdissement des véhicules routiers en substitution du soutien budgétaire direct, notamment du programme 174 du budget de l'État, qui regroupe une partie des subventions liées à la transition écologique. Depuis le 1er juillet 2025, l'intégralité des aides à l'électrification des voitures particulières (VP), véhicules utilitaires légers (VUL), poids-lourds (PL), autocars et autobus est versée par contractualisation entre acteurs privés au titre des CEE.

Bien que les CEE constituent un mécanisme extra-budgétaire dont l'enveloppe n'est pas fixée par l'État, l'évolution des financements associés est prise en compte dans la présente étude afin de couvrir l'ensemble des aides initiées par l'État en faveur des véhicules routiers électriques.

**ENCADRÉ 3. LA TAXE INCITATIVE
RELATIVE À L'UTILISATION
D'ÉNERGIE RENOUVELABLE
DANS LES TRANSPORTS
(TIRUERT), ET L'INCITATION À
LA RÉDUCTION DE L'INTENSITÉ
CARBONE DES CARBURANTS
(IRICC)**

La TIRUERT, qui devrait être remplacée par l'IRICC, constitue un mécanisme extra-budgétaire d'incitation à l'incorporation de carburants alternatifs dans les filières routières et à terme maritimes. Elle s'applique aux distributeurs de carburants et d'électricité opérant des bornes de recharge publiques, qui doivent atteindre des objectifs annuels de contenu en énergie renouvelable ou de réduction de l'intensité carbone de l'énergie mise à la consommation – fixés à 8 % en 2026, 14,5 % en 2030 et 25 % en 2035 – sous peine d'une pénalité économique. En l'absence de biocarburants suffisamment compétitifs, le surcoût lié à l'incorporation est répercuté en partie par les distributeurs dans les prix à la pompe, sous la forme d'une prime implicite non visible sur la facture du consommateur final.

Ce mécanisme se distingue des CEE en ce qu'il agit sur la composition du carburant plutôt que sur les comportements des usagers, mais partage avec les CEE sa nature extra-budgétaire : son coût ne figure ni dans les recettes ni dans les dépenses de l'État, mais impacte le prix des carburants à l'achat. La transition vers l'IRICC, introduite par la loi de finances pour 2026, vise à donner

aux investisseurs une visibilité pluriannuelle sur les objectifs d'incorporation, condition jugée nécessaire au développement des filières de biocarburants avancés et d'hydrogène renouvelable sur le territoire national.

La logique de certificats soulève toutefois des enjeux d'efficacité et d'équité que les textes d'application devront trancher. Le calibrage initial est décisif : un objectif de réduction trop faible serait entièrement atteint par les seuls biocarburants, qui en tireraient une rente, tandis que l'électricité renouvelable – un vecteur plus efficace pour décarboner – serait évincée du marché des certificats faute de demande. Comme les certificats financent l'opérateur des bornes, assurer la vente d'un nombre important de certificats pour l'électricité contribuerait à abaisser le coût de la recharge.

Le passage à l'IRICC doit également voir l'intégration du bioGNV au dispositif. Sous la TIRUERT, son surcoût de production n'est pas supporté par ses utilisateurs : il est cofinancé par le tarif d'achat public à l'injection et par la revente de certificats aux distributeurs d'essence et de gazole – donc, indirectement, par les automobilistes thermiques. En dotant la filière GNV d'un objectif propre, l'IRICC tend à internaliser ce coût dans le prix du gaz, à condition que le prix du bioGNV soit décorrélé de celui du GNV fossile et assis sur son coût réel, que le surcoût soit payé par celui qui s'en prévaut, et qu'aucun double comptage ne permette de valoriser deux fois une même tonne de CO₂ évitée.

1.2. Sans réforme de la fiscalité, la part de la fiscalité routière dans les recettes du secteur public tomberait à 3,4 % en 2035, contre 4,6 % en 2025

La poursuite des politiques fiscales en vigueur entraînerait une stagnation nominale des recettes jusqu'en 2030, puis un recul jusqu'en 2035, entraînant un manque à gagner croissant pour les finances publiques
Sur la base :

- d'une montée progressive des ventes de véhicules particuliers neufs à 1,8 million de véhicules par an,
- d'une trajectoire d'électrification des ventes correspondant au minimum imposé aux constructeurs automobiles par les normes CO₂ européennes (50 % de véhicules particuliers électriques vendus en 2030, 95 % en 2035),
- d'une stagnation globale du parc de véhicules particuliers et des distances totales parcourues,
- et d'une continuité de la fiscalité en vigueur ou déjà votée – soit notamment : des accises sur les carburants maintenues à leur niveau actuel, un gel du barème des malus CO₂ et masse à partir de 2027, l'entrée en vigueur de l'ETS 2 en 2028, la fin du remboursement d'accise gazole pour le transport de marchandises en 2030, le

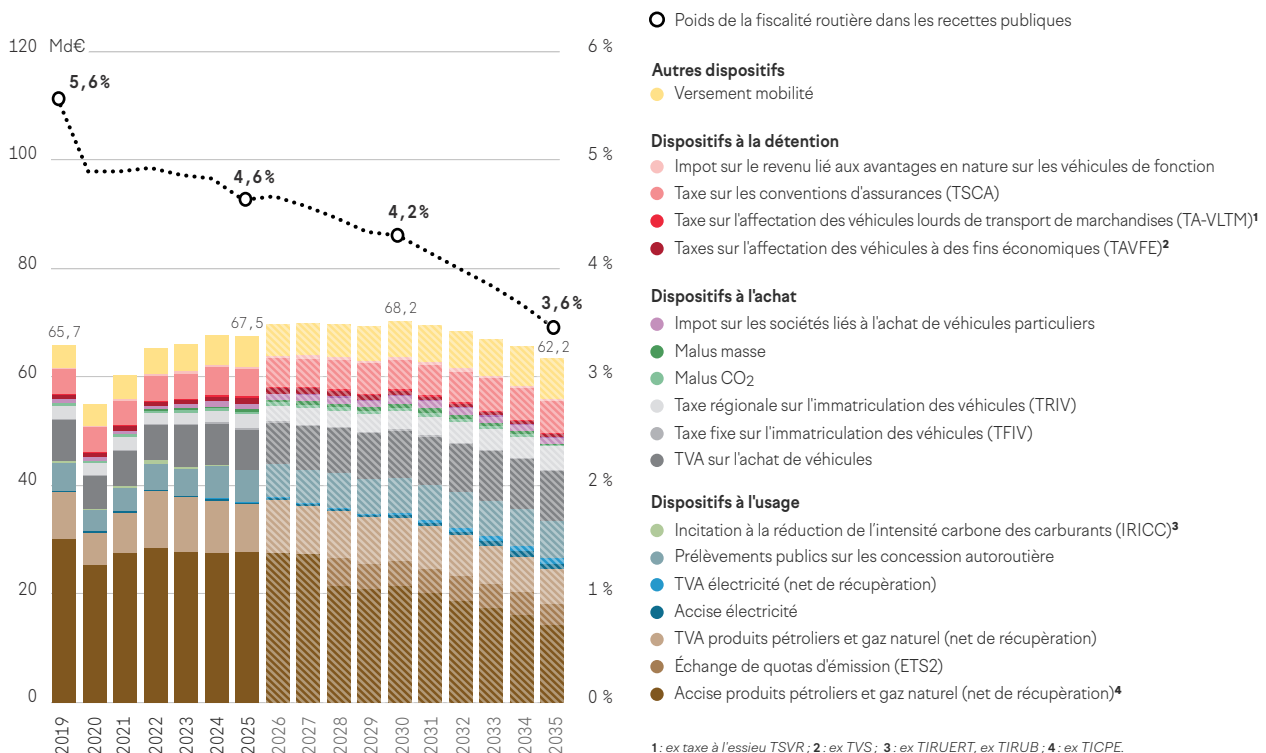
scénario *Continuité fiscale*¹¹ projette une stagnation des recettes de la fiscalité routière en volume jusqu'en 2030 (68,2 milliards d'euros). Au-delà, les recettes diminueraient pour atteindre 62,2 milliards d'euros en 2035. **(Figure 8)**

Cette hausse d'ici 2030 serait en trompe-l'œil : en retenant une hypothèse d'inflation modérée, les recettes de la fiscalité routière ne représenteraient plus que 4,2 % des recettes du secteur public en 2030, puis 3,4 % en 2035, contre 4,6 % en 2025. Le manque à gagner par rapport à une contribution proportionnelle stable atteindrait 8 milliards d'euros en 2030 et 22 milliards en 2035. Ce manque à gagner serait imputable pour environ moitié à l'électrification du parc en circulation, et pour moitié à d'autres facteurs : non-indexation sur l'inflation du montant de certaines taxes, notamment les accises, report des consommations vers des carburants moins taxés, etc. Il serait partiellement compensé par la hausse des recettes fiscales issues de la production d'électricité (hors périmètre de ce rapport) substituée aux carburants – impôt sur les sociétés, cotisations sociales, fiscalité locale – là où la chaîne de valeur pétrolière est, pour l'essentiel, située à l'étranger.

Ces recettes sont pourtant essentielles à un double titre. D'une part, même si elles ne sont majoritairement pas fléchées, elles contribuent au financement des dépenses de

FIGURE 8. Recettes de la fiscalité routière perçues par le secteur public

Scénario : *Continuité fiscale*



¹¹ La section "Méthodologie" expose le détail des hypothèses.

soutien à l'électrification des véhicules, aujourd'hui massivement débudgétisées via les fiches CEE mais susceptibles d'être réintégrées au budget de l'État, et aux investissements en transports collectifs financés par le versement mobilité dans les territoires. D'autre part, des besoins importants liés à la régénération, la modernisation et l'adaptation des infrastructures de transport au changement climatique notamment appellent des ressources supplémentaires.

A 10 ans, le niveau d'investissement nécessaire au système de transport augmentera. Il sera en premier lieu nécessaire d'accroître les investissements publics pour la régénération et la modernisation des infrastructures de transport. Les dernières estimations en date réalisées à l'issue de la Conférence Ambition France Transport et plus récemment par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), chiffrent des investissements supplémentaires de 1,5 Md €₂₀₂₅/an pour le ferroviaire structurant, 0,3 Md €₂₀₂₅/an pour la régénération et modernisation des installations de fret ferroviaire et 0,2 Md €₂₀₂₅/an pour le fluvial en moyenne sur la période 2026-2031, sans compter les lignes fines de desserte du territoire¹². Les investissements supplémentaires nécessaires sur le réseau national concédé, pour sa modernisation, sont estimés entre 0,6 et 0,8 Md €₂₀₂₅/an à l'issue de la fin des concessions autoroutières actuelles entre 2032 et 2061 par la DGITM à l'issue de la conférence Ambition France Transport. À ces investissements s'ajoutent ceux prévus dans le cadre du Contrat Plan État-Région (CPER) de 2023-2027 destiné à financer les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) à hauteur de 0,9 Md €₂₀₂₃ pour le seul État. Sur les 20 prochaines années, l'investissement total (pas seulement engagé par le secteur public) dédié aux SERM pourrait atteindre 20 Md €₂₀₂₃ selon l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) et l'Inspection Générale des Finances (IGF). Enfin, les investissements de 18 grands projets d'infrastructures de transports actuellement envisagés ont été évalués par le COI d'un montant de 1,1 Md €₂₀₂₅/an à 2,5 Md €₂₀₂₅/an, "soit un niveau en moyenne 2 fois supérieur chaque année aux dépenses consacrées aux grands projets sur les derniers exercices budgétaires".

En second lieu, le déploiement des véhicules électriques exige un renforcement substantiel des réseaux électriques de transport et de distribution estimés dans le dernier Schéma décennal de développement du réseau (SDDR) soumis par RTE à la CRE¹³ à 100 Md €₂₀₂₅ pour la période

2025-2040, soit allant des 3 Md €₂₀₂₅/an réalisés en 2025 à 8 Md €₂₀₂₅/an en 2040 (renouvellement des infrastructures et adaptation au changement climatique, numérique, raccordement de nouvelles puissances installées et d'utilisateurs, interconnexions – une part seulement du développement de ce réseau et de ses dépenses est imputable au secteur des transports).

Enfin, doivent aussi être anticipés les investissements qui seront nécessaires à l'adaptation au changement climatique des infrastructures de transport dans les années à venir, actuellement non chiffrés.

Au total, ces dépenses annuelles supplémentaires peuvent être estimées à environ 4 milliards à horizon 2030, hors financement des SERM et adaptation au changement climatique. Dans ce contexte, réformer la fiscalité routière apparaît comme une condition *sine qua non* à la pérennité du système de transport, et a fortiori au financement de sa décarbonation et de son adaptation au changement climatique. Cependant, une réforme, même profonde, comme celle chiffrée ici, constitue une condition nécessaire, mais non suffisante au regard des montants en jeu. D'autres leviers devront donc très probablement être mobilisés. (Figure 9)

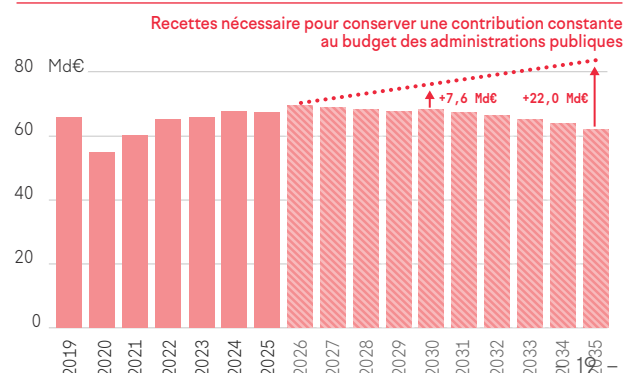
Le recul des recettes de la fiscalité routière dans le scénario *Continuité fiscale* s'explique par trois déterminants principaux :

— L'électrification des véhicules entraîne une baisse de la consommation de carburants et des recettes afférentes, seulement partiellement compensée par la hausse des recettes liées à la consommation d'électricité. Au total, les recettes de l'accise sur les produits pétroliers et le gaz naturel, de l'ETS 2, de l'accise sur l'électricité, et de la TVA sur les carburants et sur l'électricité – reculent au total de 2,5 milliard d'euros en 2030 par rapport à 2025, et de 10,4 milliards d'euros en 2035. Cette projection rappelle que l'érosion des recettes d'accise sera plus graduelle que ce que le débat public laisse parfois entendre. Même dans un scénario où les ventes de véhicules électriques approchent 100 % dès 2035, le renouvellement complet d'un parc de plusieurs dizaines de millions de véhicules prend deux décennies : les recettes d'accise restent dans les dix prochaines années encore significatives. Considérant que la mise en place d'ETS 2 est compensée par une baisse d'accise, hypothèse retenue dans le scénario *Continuité fiscale*, les pertes de recettes fiscales liées

¹² ASSOCIATION DES SOCIÉTÉS FRANÇAISES D'AUTOROUTES (ASFA). *Cahier d'acteur : Les concessions d'autoroute au service des territoires*. Ministère chargé des Transports, juin 2025. Disponible à : https://www.contexte.com/medias/pdf/medias-documents/2025/6/ambition_france_transports_cahier_acteur_asfa-vf.pdf ; IDDRIM. *Cahier d'acteur : Dette grise des chaussées et ponts des départements – une évaluation à préciser*. Ministère chargé des Transports, 2025. Disponible à : https://www.contexte.com/medias/pdf/medias-documents/2025/6/idrim_ambition-france-transports_cahier-dacteurdocx.pdf

¹³ RTE. *Plan stratégique de développement du réseau de transport d'électricité à horizon 2040* [en ligne]. Disponible sur : <https://www.rte-france.com/actualites/plan-strategique-developpement-reseau-transport-electricite-horizon-2040>

FIGURE 9. Recettes de la fiscalité routière perçues par le secteur public



à la route sont estimées à environ -0,6 milliards d'euros en 2030 et -1,6 milliards d'euros en 2035, ses recettes reversées à la France – indirectement et partiellement via le Fond social pour le climat – étant inférieures aux pertes engendrées par la baisse d'accise sur les produits pétroliers nécessaire pour compenser son coût pour les usagers de véhicules thermiques. À cela s'ajoute une baisse des recettes du malus CO₂ (-0,3 milliard d'euros en 2030, -0,5 milliard en 2035) et des TAVFE (-0,4 milliard en 2030, -0,9 milliard en 2035). Ces projections reposent pourtant sur des hypothèses prudentes : 50 % des ventes de véhicules neufs électriques en 2030 et un prix du baril à 70 \$/baril à partir de 2027. Un prix inférieur de 10 \$/baril accroîtrait la perte de recettes de 0,4 milliard d'euros par an en moyenne; un prix

supérieur de 10 \$/baril la réduirait d'un montant équivalent. Cette baisse est donc structurelle et ne pourrait être compensée par une hausse, même significative, du prix du pétrole.

- L'inflation des prix soutient en revanche plusieurs recettes: la TVA sur l'achat de véhicules neufs (+1,3 milliard d'euros en 2030, +2,0 milliards en 2035), la TSCA (+0,4 milliard en 2030, +0,7 milliard en 2035) et les prélèvements sur les concessions autoroutières (+0,4 milliard en 2030, +0,8 milliard en 2035).
- La progression de la masse salariale, et la création du versement mobilité régional et rural à partir de 2026, soutient les recettes du versement mobilité affectées à la route (+0,9 milliard en 2030, +1,7 milliard en 2035).

(Figure 10)

FIGURE 10. Évolution des recettes de la fiscalité routière perçues par le secteur public entre 2025 et 2035



La non-remise en question de la fiscalité routière d'ici 2030 entraînerait une baisse des recettes non perçues à cet horizon avant une nouvelle augmentation d'ici à 2035

Dans le scénario *Continuité fiscale*, les recettes non perçues diminuent légèrement entre 2025 et 2030, avant de réaugmenter jusqu'en 2035. La fin programmée du remboursement partiel de l'accise sur les produits pétroliers et le gaz naturel aux poids-lourds, combinée à la baisse de leur consommation de carburant, doit entraîner à partir de 2030 un recul significatif des recettes non perçues. Ce recul est toutefois compensé par la progression des véhicules électriques dans les ventes, qui accroît les recettes non perçues au titre du malus masse, de la TRIV, des avantages en nature et du suramortissement pour les poids-lourds. (Figure 11)

Le montant futur des dépenses budgétaires et des aides via les fiches CEE en faveur des véhicules routiers dépend d'arbitrages politiques non planifiés en l'état

Le montant des aides futures en faveur de la décarbonation des véhicules routiers n'est pas planifié et est soumis aux arbitrages politiques des prochains cycles électoraux et donc budgétaires. Les dépenses de décarbonation de la route devront néanmoins atteindre au minimum entre 4 et 5 milliards d'euros par an à partir de 2028, correspondant aux recettes attendues de l'ETS 2 (ici considéré au prorata de la part du trafic routier dans l'ensemble des émissions couvertes par ce mécanisme). Ces recettes – qu'elles abondent le budget général de l'État ou le Fonds social pour le climat – devraient être fléchées vers le soutien à la transition, conformément aux règles imposées par le dispositif européen.

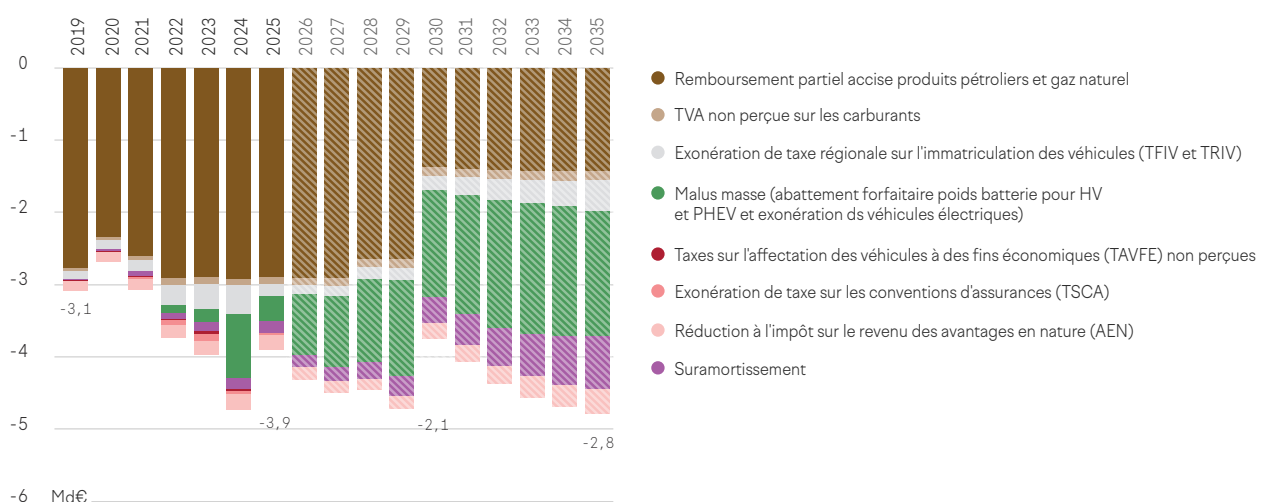
1.3. La fiscalité routière liée à la possession d'une voiture mobilise en moyenne 1,4 % du budget d'un ménage, une part en baisse depuis 2019. Certaines réformes fiscales récentes peuvent contribuer à rendre la voiture plus accessible

La voiture représente en moyenne 81 % du budget transport moyen des ménages, avec un poids plus important pour les ruraux que pour les urbains

La fiscalité routière reposant principalement sur l'usage des véhicules, sa légitimité dépend en partie des pratiques de déplacement qui conditionnent le coût automobile supporté par les citoyens. Or, de profondes mutations ont redessiné ces pratiques depuis les Trente Glorieuses. Le système automobile a crû exponentiellement : dynamiques démographiques, résidentielles, économiques et infrastructurelles y ayant participé. L'éloignement spatial entre les lieux de vie (travail, consommation, santé, éducation) et les zones de résidence a été conditionné par l'usage de l'automobile qui permettait d'aller plus loin (environ 14 km/jour/personne en 1960 à plus de 50 km/jour/personne aujourd'hui, soit une hausse de + 260 %) dans le même temps (passant de 50 min en 1960 à 64 min en 2017, soit une hausse de 28 %)¹⁶, tout en accédant à un parc résidentiel moins coûteux. Ce processus a lui-même procédé des investissements, notamment publics, dans les infrastructures, de l'accès facilité à l'automobile, et en toile de fond d'une dynamique soutenue de croissance du niveau de vie.

Ces dynamiques se sont sédimentées, politiquement, autour d'un contrat social qu'il serait possible de

FIGURE 11. Recettes non perçues de la fiscalité routière perçues par le secteur public



¹⁶ Aurélien BIGO, Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement – 2019. Université Paris-Saclay. Disponible sur : <https://chair-energy-prosperity.org/wp-content/uploads/2019/01/These-Aurelien-Bigo.pdf>

ENCADRÉ 4. MALUS CO₂ ET MASSE : QUELLE ÉVOLUTION DES RECETTES DANS LES PROCHAINES ANNÉES ?

En 2025, les recettes des malus CO₂ et masse s'établissaient respectivement à 0,6 et 0,3 milliard d'euros, soit 0,9 milliard au total. La progression par rapport à 2024 a été portée quasi exclusivement par l'assujettissement nouveau des véhicules hybrides rechargeables (PHEV) au malus masse : sur les 250 millions d'euros de recettes supplémentaires générées à ce titre, 200 millions proviennent des seuls PHEV de segments D et E. Ce ciblage illustre la concentration forte des malus sur une frange étroite du marché : 82 % des véhicules vendus en 2025 étaient soumis à un malus nul ou inférieur à 500 €, et 18 % des véhicules – les plus lourds et les plus émetteurs – contribuaient à 86 % des recettes totales. Les effets comportementaux ont été mesurables : la masse moyenne des PHEV vendus a baissé de 110 kg en un an, leur part de marché a reculé de 7,3 % à 5,5 %.

En supposant une poursuite de la montée en puissance des VE dans les ventes (30 % en 2026, contre 20 % en 2025), combinée à une poursuite de l'amélioration de l'efficacité des motorisations thermiques¹⁴ les recettes du malus CO₂ augmenteraient légèrement pour atteindre leur maximum en 2027 et devraient ensuite décroître pour tomber à 0,2 milliard d'euros en 2030 – sous le double effet des normes CO₂ européennes imposées aux constructeurs et de la fiscalité française sur l'augmentation des achats de véhicules électriques.

Concernant le malus masse, considérant que l'impact à la baisse sur la masse moyenne des motorisations concernées par les malus observé en 2025 et au premier semestre 2026 se poursuit dans le temps¹⁵, les recettes du malus masse poursuivraient leur progression jusqu'en 2027 puis entameraient une décroissance plus lente pour atteindre 0,4 milliard d'euros en 2030, et 0,2 milliards d'euros en 2035.

Au global, à fiscalité inchangée, les recettes totales des malus CO₂ et masse augmenteraient légèrement d'ici 2027, atteignant 1,2 milliard d'euros, avant d'entrer en décline à partir de 2028 et ce jusqu'en 2035.

¹⁴ Considérant -1 gCO₂/km/an WLTP de baisse moyenne des émissions des véhicules essences et diesels, -2 gCO₂/km/an WLTP pour les HEV, + 30 gCO₂/km/an pour les PHEV en 2028 du fait de la seconde révision de leur facteur d'utilité et une baisse de -3 gCO₂/km/an les autres années). Sont aussi pris en compte les autres changements inscrits dans la loi, à savoir la fin du seuil de déclenchement du malus masse plus élevé pour les MHEV à partir de 2027, et le paiement des malus par les véhicules d'occasion ayant été exonérés neufs lorsque achetés par des personnes en situation de handicap ou des familles nombreuses,

¹⁵ Considérant -5 kg/an de baisse moyenne de la masse des véhicules essence, diesels et HEV jusqu'à 2029, -10 kg/an pour les PHEV jusqu'à 2029.

résumer ainsi, en particulier pour les actifs issus des classes moyennes : ces derniers acceptent le coût de l'automobile en échange d'un accès facilité à la mobilité et à la propriété individuelle, garantes d'une autonomie multidimensionnelle, tout en bénéficiant de l'activité économique des pôles¹⁷. Le fonctionnement et la légitimation de ce "pacte mobilité" ont donc, en partie, reposé sur des instruments de politiques économiques tels que la fiscalité routière¹⁸. Ainsi, en 1960, le niveau de taxation du carburant a stagné en France avant d'augmenter significativement à partir du contre-choc pétrolier. Toutefois, depuis le mouvement des Gilets Jaunes, les débats autour du prix des carburants ont rappelé le caractère précaire de ce pacte, a fortiori de ses ressorts fiscaux.

En effet, les dynamiques passées ont façonné un paysage contrasté de l'usage de la voiture¹⁹. En 2019, 67 % des kilomètres parcourus par les ménages résidant en zones denses sont effectués en voiture contre 88 % pour les habitants de zones de densité intermédiaire et 91 % à 94 % pour ceux des zones peu et très peu denses. Ces derniers ont un usage plus intensif de leur véhicule. La distance moyenne des trajets réalisés en voiture pour les ménages vivant en zones denses est de 10 km contre entre 14 km et 15 km pour les ménages des zones peu ou très peu denses. Pour les ménages possédant au moins une voiture et composés d'au moins un actif, le kilométrage annuel moyen du véhicule le plus utilisé est ainsi de 12 500 km en zones denses contre entre 17 300 km et 18 100 km dans les zones peu et très peu denses²⁰.

Ainsi, la localisation des ménages et la présence d'une offre de transport alternative à l'automobile²¹ conduisent à des disparités dans leurs budgets transport et

automobile. En 2017, les ménages résidant en ruralité ou dans des moyennes agglomérations, consacrent 13 % à 24 % de dépenses supplémentaires pour le transport par rapport à ceux vivant dans des grandes agglomérations²². Entre 84 % et 89 % de ces dépenses sont dédiées à l'automobile²³ hormis pour les ménages résidant dans les plus grandes agglomérations (70 %). À l'inverse, pour ces derniers 18 % sont consacrés à la consommation d'autres modes de transport contre entre 4 % et 8 % pour les autres. Dans la seule agglomération de Paris, signe d'une réalité antagoniste, les dépenses associées aux services de transport sont supérieures, en moyenne, à celles dédiées à l'achat d'une automobile et les dépenses totales liées à la voiture sont deux fois inférieures à celles effectuées par les ménages vivant en ruralité ou dans des petites agglomérations. Relativement au revenu, les dépenses automobiles pèsent aussi différemment dans le budget. Pour les ménages composés d'au moins un actif, possédant et utilisant au moins une voiture et résidant dans les plus grandes agglomérations, l'automobile représente 11 % du revenu disponible contre respectivement entre 15 % et 17 % pour les ménages des petites agglomérations et de zones rurales²⁴.

Le budget automobile constitue, d'autre part, une pression budgétaire différenciée selon le niveau de vie. En effet, pour les ménages les plus aisés, qui détiennent en moyenne plus de véhicules et qui réalisent plus de kilomètres, le coût total de la voiture est relativement contenu par rapport à leur revenu contrairement à la moyenne des ménages. En 2017, parmi les 40 % des ménages dont le niveau de vie est le plus faible, l'automobile représente en moyenne 18 % de leur revenu disponible contre 12 % parmi les 40 % les plus aisés²⁵. Or, la part du revenu non arbitrage des premiers

17 Mathieu SAUJOT, Marion BET, Simon LOUÉDIN, Jean-Philippe HERMINE, Une approche « contrat social » pour penser les enjeux politiques d'une transition de la mobilité – 2025. Institut des mobilités en transition. Disponible sur : <https://institut-mobilités-en-transition.org/wp-content/uploads/2025/06/Une-approche-contrat-social-pour-penser-les-enjeux-politiques-dune-transition-de-la-mobilite.pdf>

18 Catherine MATHIEU, Fiscalité pétrolière : quelles marges de manœuvre pour la politique économique ? – 1991. Observations et diagnostics économiques (OFCE), n° 37. Disponible sur : <https://doi.org/10.3406/ofce.1991.1250>

19 Sandrine CHAUMERON, Aude LÉCROART, Le trajet médian domicile-travail augmente de moitié en vingt ans pour les habitants du rural – 2023. INSEE (Insee Première, n° 1948). Disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7622203>

20 Service des données et études statistiques (SDES), INSEE, Enquête mobilité des personnes 2018-2019 – 2019. Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires. Disponible sur : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/enquete-sur-la-mobilite-des-personnes-2018-2019>

21 74 % des ménages résidant en zones denses vivent à moins de 5 min d'un arrêt de transport en commun contre 45 % pour ceux des zones de densité intermédiaire, et 24 % et 15 % pour ceux résidant dans des zones peu ou très peu dense. Service des données et études statistiques (SDES), INSEE, Enquête mobilité des personnes 2018-2019 – 2019. Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires. Disponible sur : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/enquete-sur-la-mobilite-des-personnes-2018-2019>

22 Ces chiffres sont issus de la dernière enquête publiée, à date, sur le budget des ménages en France. Le champ considéré est la France métropolitaine. Faute d'informations sur la localisation des ménages selon la grille de densité (utilisée précédemment), la taille de l'unité urbaine (approche morphologique commune) est ici utilisée et recodée dans un souci de cohérence avec les catégories citées précédemment. Ainsi, la ruralité et les petites agglomérations sont respectivement inférieures à 2 000 et 20 000 habitants. Les moyennes agglomérations sont inférieures à 200 000 habitants et les grandes agglomérations supérieures à 200 000. Enquête Budget des familles (BDF) – 2017, INSEE (producteur), ADISP (diffuseur). doi:10.13144/lil-1416

23 Sont considérées ici les dépenses de transport de tous les ménages en France métropolitaine. INSEE (producteur), Enquête Budget de famille 2017 [jeu de données], PROGEDO-ADISP (diffuseur). DOI : 10.13144/lil-1416.

24 Pour une meilleure compréhension des dépenses automobiles, l'usage d'une classification hiérarchique descendante (minimale dans le cas présent) est appropriée. Yoann DEMOLI, Automobile et stratification sociale – diffusion, caractéristiques et coûts de l'équipement automobile en France depuis les années 1980 – 2015. Institut d'études politiques de Paris (Sciences Po). Disponible sur : <https://theses.hal.science/tel-03507134>

25 Le champ considéré est la France métropolitaine pour les ménages ordinaires, possédant une voiture et l'utilisant et composés d'au moins un actif. On considère le revenu disponible moyen selon les déciles de niveaux de vie (non négatifs). Enquête Budget des familles (BDF) – 2017, INSEE (producteur), ADISP (diffuseur). doi:10.13144/lil-1416

est aussi plus importante²⁶, rendant leur pouvoir d'achat plus sensible notamment aux variations des coûts d'usage, difficilement compressibles. Ces derniers supportent, en outre, des coûts d'usage structurellement plus importants au regard des typologies d'achat de véhicule : les 60 % des ménages les moins aisés ne représentent qu'un tiers des achats de véhicules neufs : ils se reportent très majoritairement sur des véhicules d'occasion, moins coûteux à l'achat mais thermiques, plus énergivores et plus onéreux à l'usage et à l'entretien que des modèles récents et électriques.

Cette organisation conduit à une forme de remise en cause de la fiscalité routière alimentée, en toile de fond, par plusieurs phénomènes récents. D'abord, la transition écologique suppose un renforcement du coût relatif des carburants d'origine fossile afin de couvrir leurs externalités. Or, les principaux flux de la mobilité du quotidien (dits "déplacements longs du quotidien") et les plus émetteurs sont principalement réalisés par les ménages vivant hors des zones denses. En parallèle, ces derniers ont peu d'alternatives à l'usage de l'automobile et bénéficient moins des investissements publics réalisés dans les services de transport en commun. D'autre part, les périodes d'inflation, notamment des trois crises énergétiques depuis 2008, ont manifesté la forte sensibilité des ménages modestes et ayant un usage incompressible de leur véhicule à des hausses de prix des carburants. Avant les manifestations des Gilets Jaunes, la contrainte budgétaire que représente l'automobile s'était accrue pour les plus bas déciles de niveau de vie résidant dans les agglomérations les moins denses et avait diminué pour les plus hauts déciles qui résident dans les zones les plus denses. Entre 2011 et 2017, la part des dépenses automobiles dans le revenu disponible des ménages résidant en ruralité et appartenant aux quatre premiers déciles a augmenté d'un point, pour atteindre 22 %. En revanche, elle a diminué de deux points chez les ménages vivant dans les plus grandes agglomérations et appartenant aux déciles 6 à 10, s'établissant à 10 %²⁷. Enfin, depuis 2017, l'inflation sur les dépenses automobiles a aussi été particulièrement importante (28 % sur le carburant, 39 % sur l'entretien et la réparation, 32 % sur l'assurance) relativement aux autres services de transport (16 % pour le transport ferroviaire, 26 % pour le

transport par métro ou tramway mais seulement 11 % pour le transport combiné) ou de l'inflation moyenne en France (20 %) ²⁸.

Enfin, les orientations de la fiscalité à l'achat sur les véhicules neufs ont des conséquences directes sur les conditions de mobilité des classes moyennes et populaires pour la décennie suivante. Un véhicule acheté neuf est en moyenne revendu trois fois sur le marché de l'occasion – la composition du parc d'occasion de 2030-2035 est donc largement écrite par les ventes neuves d'aujourd'hui, réalisées majoritairement par des ménages aisés. Orienter ces ventes vers des véhicules électriques compacts est ainsi un enjeu d'équité sociale autant qu'environnemental : acheté d'occasion, un tel véhicule présente un profil de coût structurellement favorable, du fait de son usage en moyenne trois fois moins cher au kilomètre, d'un entretien 30 % moins onéreux, et d'un prix d'achat amorti par le premier propriétaire. À l'inverse, un hybride rechargeable d'occasion cumule les inconvénients sur le marché de l'occasion : sa batterie, plus petite donc plus sollicitée, verra son autonomie dégradée plus rapidement, sa consommation réelle de carburants est nettement supérieure aux valeurs homologuées et donc plus onéreuse, et sa double motorisation coûteuse à entretenir²⁹. Orienter en priorité les achats des flottes d'entreprise est particulièrement stratégique : leur renouvellement plus rapide alimente le marché de l'occasion en véhicules récents dans des délais plus courts. De même, la première édition du leasing social constitue une exception notable dans les dynamiques exposées : en ciblant les populations appartenant à la moitié la plus pauvre de la population, elle a proposé une solution à la fois accessible économiquement et efficace sur le plan environnemental tant à l'usage qu'à l'acquisition.

La fiscalité routière sur une voiture consomme en moyenne 1,4 % du revenu disponible des ménages en 2025, en baisse par rapport à 2019

Lorsque l'on regarde spécifiquement les particuliers (donc hors professionnels), la fiscalité routière (hors aide à l'achat et dépenses d'infrastructures) représentait en moyenne en 2025 un coût de 1 540 € par ménage et par an, contre 1 300 € en 2019³⁰. L'accise et la TVA sur l'énergie en consti-

²⁶ Jérôme ACCARDO, Sylvain BILLOT, Plus d'épargne chez les plus aisés, plus de dépenses contraintes chez les plus modestes – 2020. INSEE (INSEE Première, n° 1815). Disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4764600>

Pierre-Yves CUSSET, Ana Gabriela PRADA-ARANGUREN, Alain TRANNOY, Les dépenses pré-engagées – près d'un tiers des dépenses des ménages en 2017 – 2021. France Stratégie (Note d'analyse, n° 102). Disponible sur : https://www.strategie-plan.gouv.fr/files/files/Publications/2021/0831%20d%C3%A9penses%20pr%C3%A9engag%C3%A9es/fs-2021-na_102-depenses_pre-engagees.pdf

²⁷ Le champ considéré est la France métropolitaine pour les ménages ordinaires, possédant une voiture et l'utilisant et composés d'au moins un actif. On considère le revenu disponible moyen selon les déciles de niveaux de vie (non négatifs). La catégorisation géographique est identique à celle utilisée précédemment.

Enquête Budget des familles (BDF) – 2017, INSEE (producteur), ADISP (diffuseur). doi:10.13144/lil-1416

²⁸ Banque de France, Inflation – Indice des Prix à la Consommation (ICP). Disponible sur : <https://webstat.banque-france.fr/fr/catalogue/icp/>

INSEE, Série statistique. Indices des prix à la consommation. Résultats par regroupement de produits et produits détaillés (COICOP) – Base 2025. Disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/series/129209311>

²⁹ TROUCHE, Antoine ; LOUEDIN, Simon ; HERMINE, Jean-Philippe. *Véhicules hybrides rechargeables et objectif 2035 : analyse des effets socio-économiques et climatiques d'une autorisation prolongée de ventes au nom du concept de « neutralité technologique »*. Institut Mobilités en Transition, 2025. Disponible à : <https://institut-mobilites-en-transition.org/publications/phev-erev-2/>

³⁰ Cette estimation repose sur les recettes fiscales établies dans le présent rapport et sur une modélisation de la répartition des véhicules possédés par les ménages en fonction de leur niveau de revenu établie à partir de l'Enquête mobilité des personnes de

tuent la moitié. Cette moyenne recouvre des situations très hétérogènes, principalement selon les distances annuelles parcourues et selon le mode d'acquisition du véhicule, neuf ou d'occasion.

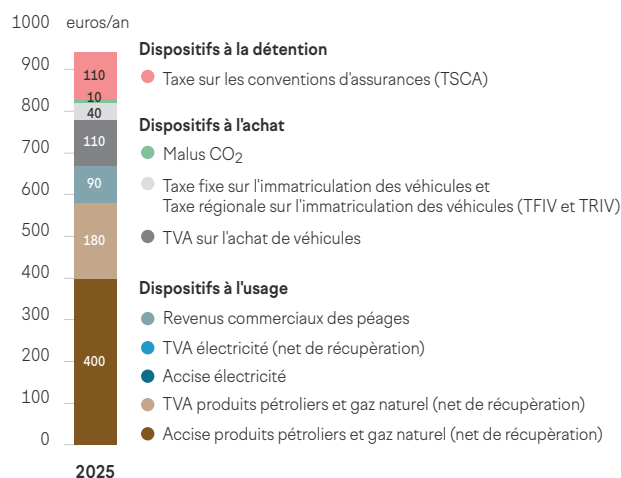
Rapportée au véhicule, la charge est stable : 940 € par an en 2025, le même niveau qu'en 2019. Rapportée au kilomètre, elle progresse marginalement, de 8,3 c €/km en 2019 à 8,7 c €/km en 2025. La différence entre le coût moyen de la fiscalité par ménage et par véhicule est due à une légère baisse des distances parcourues par véhicule détenu par un particulier (- 7 % sur la période), plus que compensée par une hausse du nombre de véhicules particuliers détenus par des particuliers et une légère baisse de la taille moyenne des ménages. (Figure 12)

Le revenu disponible des ménages – salaires et prestations, nets d'impôts – a par ailleurs augmenté sur la période. La fiscalité liée à la possession d'un véhicule représentait en moyenne 1,4 % du revenu disponible du ménage en 2025, contre 1,7 % en 2019³¹. Contrairement à une idée répandue, le poids relatif de la fiscalité routière s'est donc allégé entre 2019 et 2025, principalement du fait du gel du tarif de l'accise sur les carburants depuis l'abandon de la trajectoire carbone en 2018.

Cette fiscalité se répartit inégalement selon le niveau de vie, et de façon opposée en valeur absolue et en part de revenu. En valeur absolue, elle est progressive : en 2025, les 50 % de ménages les plus aisés acquittaient en moyenne 80 % de fiscalité de plus que les 50 % les plus modestes. Cet écart provient des distances annuelles plus longues parcourues par les véhicules des ménages les plus aisés, qui accroissent l'accise et la TVA sur l'énergie ainsi que les prélèvements sur les concessions autoroutières, par une part beaucoup plus élevée d'achats de véhicules neufs, donc de TVA acquittée à l'achat³², et par un montant de malus CO₂ et masse en moyenne cinq fois supérieur. En part de revenu, elle est au contraire régressive : la fiscalité d'un véhicule représente en moyenne 1,9 % des revenus disponibles des ménages appartenant à la moitié la plus modeste, contre 1,3 % pour la moitié la plus aisée, soit un effort supérieur de moitié. Au total, les ménages aisés apportent l'essentiel du rendement : les 50 % les plus aisés acquittent 69 % des recettes publiques issues de la fiscalité routière sur les particuliers, contre 31 % pour les 50 % les plus modestes.

La charge dépend également de la motorisation : elle est

FIGURE 12. Fiscalité moyenne sur un véhicule particulier possédé par un particulier



en moyenne deux fois plus élevée pour un véhicule essence ou diesel que pour un véhicule électrique, écart imputable très majoritairement à la moindre taxation de l'énergie des véhicules électriques. Cet écart se justifie en partie par les externalités négatives générées par les véhicules thermiques – changement climatique, bruit en zone urbaine, pollution de l'air –, autant de nuisances que les administrations publiques doivent ensuite atténuer par des dépenses publiques, alors que celles-ci sont bien plus faibles pour un véhicule électrique.

Elle dépend enfin du lieu de résidence : les ménages des zones peu denses acquittent en moyenne un quart de fiscalité de plus (+ 26 %) que ceux des zones denses, du fait de distances annuelles parcourues plus importantes et d'un taux de motorisation plus élevé.

En 2025, les personnes morales acquittent 41 % des recettes de la fiscalité routière tout en bénéficiant de la quasi-totalité des recettes non perçues mais de peu de dépenses directes

En 2025, les personnes morales contribuent à hauteur de 41 % aux recettes de la fiscalité routière, (27,7 milliards d'euros), contre 59 % (40,1 milliards d'euros) pour les personnes physiques. Cette proportion a peu évolué depuis 2019 (39 % pour les personnes morales contre 61 % pour les personnes physiques). À titre de comparaison, tous véhicules confondus, les personnes morales ne représentent que 17 % des véhicules en circulation en France. Cette surcontribution s'explique principalement par des kilométrages annuels plus élevés pour les véhicules de société et par la consommation supérieure des véhicules lourds, qui entraîne des taxes à l'usage plus importantes.

Les véhicules particuliers, toutes catégories de détenteurs confondus, représentent 74 % des recettes de la fiscalité routière (49,8 milliards d'euros). (Figures 13 et 14)

À titre de comparaison, les dépenses des ménages en transports routiers se sont élevées à 177,8 milliards d'euros

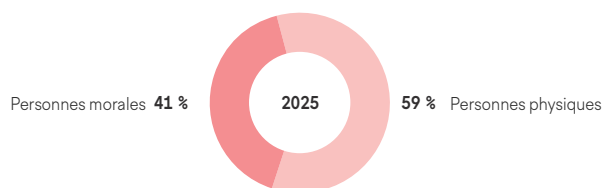
l'INSEE/SDES ainsi que sur les données "Niveau de vie" établies par l'INSEE. Service des données et études statistiques (SDES), INSEE, Enquête mobilité des personnes 2018-2019 – 2019. Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires. Disponible sur : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/enquete-sur-la-mobilite-des-personnes-2018-2019>

³¹ Faute de données Insee de revenu disponible pour 2025 à la date de publication de ce rapport, le revenu disponible 2025 est supposé de façon conservatrice être égal à celui de 2024.

³² Les véhicules d'occasion, qui représentent une part plus importante des véhicules achetés par les ménages modestes, ne supportent de TVA que sur la marge du vendeur, et seulement lorsque celui-ci est un professionnel.

FIGURE 13. Part des recettes fiscales par statut

en pourcentage des recettes de la fiscalité routière



en 2024³³ (achat et dépenses d'utilisation des véhicules, assurance, déplacements en transports collectifs routiers, services de transport de marchandise). La fiscalité représente donc environ 20 % de ces dépenses³⁴.

En matière de dépenses budgétaires et fiches CEE, hors entretien et investissement dans le réseau routier et aides à l'achat pour des véhicules autres que particuliers, la majorité des dispositifs en vigueur en 2025 bénéficient aux particuliers : les aides à l'achat de véhicules particuliers électriques neufs – qui représentent plus de 90 % de l'ensemble des aides à l'achat – sont à présent quasi-nulles pour les entreprises, et le leasing social bénéficie exclusivement aux particuliers.

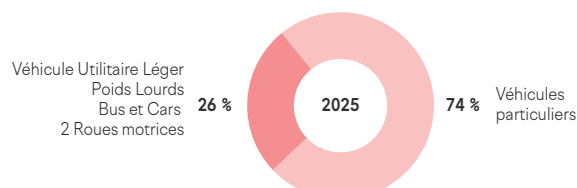
À l'inverse, à l'exception de l'exonération de TRIV pour les véhicules électriques, la quasi-totalité des recettes non perçues bénéficie aux entreprises : exonération d'accise sur les produits pétroliers et le gaz naturel pour les poids-lourds diesel, avantages en nature favorisant les véhicules d'entreprise, et suramortissement pour les poids-lourds bas-carbone.

À l'exception de la réduction d'accise pour les poids-lourds diesel – contreproductive sur le plan de la décarbonation – ces mécanismes, réformés en 2024-2025, encouragent une électrification rapide des flottes d'entreprise, avec des résultats tangibles : la part des véhicules particuliers électriques dans les achats des flottes d'entreprise est passée de 12 % en 2023 à 40 % en juillet 2026. La réforme des avantages en nature, la mise en place de la taxe annuelle incitative, des véhicules hybrides rechargeables au malus masse et la poursuite du durcissement du malus CO₂ ont efficacement contribué à l'électrification des véhicules d'entreprises, démontrant l'efficacité de mesures réglementaires et fiscales ciblées.

La fiscalité routière constitue également un levier structurant pour la compétitivité des entreprises françaises, dont les coûts d'exploitation sont directement exposés aux écarts de traitement fiscal au sein du marché intérieur européen. À cet égard, faciliter l'accès des flottes à des véhicules particuliers électriques – dont le coût complet sur la durée

FIGURE 14. Part des recettes fiscales par motorisation

en pourcentage des recettes de la fiscalité routière



de détention est aujourd'hui inférieur à celui des véhicules thermiques équivalents, sous l'effet conjugué de la baisse du coût des batteries, de la fiscalité favorable en vigueur et des économies de carburant et d'entretien – entraîne des économies pour les entreprises tout en accélérant le renouvellement du parc : les véhicules d'entreprise ayant une durée de possession courte, les véhicules neufs achetés par les entreprises alimentent rapidement et façonnent donc le marché de l'occasion.

Une fiscalité qui pénalise davantage la mobilité contrainte que la mobilité choisie

La structure des recettes fiscales liées à la mobilité routière est dominée par les dispositifs à l'usage, au premier rang desquels l'accise sur les produits pétroliers et le gaz naturel et la TVA sur les carburants, qui représentent à elles seules environ les deux tiers (63 %) des recettes fiscales issues de la fiscalité routière en 2025. Les dispositifs à l'achat – malus CO₂, malus masse, TVA sur les véhicules neufs, taxes à l'immatriculation – génèrent des recettes significativement inférieures (18 %) et structurellement volatiles, dépendantes du volume des ventes et du barème en vigueur. Les dispositifs à la détention – TAVFE, TA-VLTM, TSCA – complètent le tableau pour des montants également plus modestes (10 %), assis sur le parc existant plutôt que sur les flux de consommation (le versement mobilité, compté à part, représente les 8 % restants des recettes). (Figure 15)

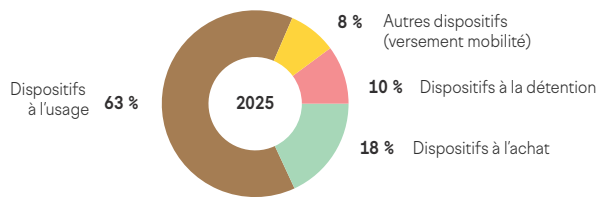
Cette dépendance à l'usage implique que les recettes sont peu sensibles à l'évolution du parc de véhicules en circulation (sauf indirectement, via l'augmentation des distances parcourues que la hausse de la taille du parc peut entraîner) mais très sensibles à la consommation de carburant fossile par kilomètre parcouru. Or, l'électrification modifie radicalement cette équation, pour deux raisons : la première est que l'accise sur l'électricité est en moyenne deux fois inférieure à énergie finale identique que l'accise sur l'essence ou le diesel. À cela s'ajoute qu'un véhicule électrique consomme en moyenne trois fois moins d'énergie finale qu'un véhicule thermique équivalent pour parcourir la même distance, du fait du rendement bien supérieur du moteur électrique (environ 90 % contre environ 30 % pour un moteur thermique, qui dissipe les deux tiers de l'énergie sous forme de chaleur) et de la récupération d'énergie au freinage. L'électricité utilisée pour la recharge est certes soumise à l'accise sur l'électricité et à la TVA, mais à un niveau deux fois inférieur et sur une assiette énergétique trois fois

³³ Charles-Marie CHEVALIER et Laurence DAUPHIN. *Chiffres clés des transports – Édition 2026*. Service des données et études statistiques (SDES), 2026. Disponible sur : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transports/fr/pdf/chiffres-cles-des-transports-2026.pdf>

³⁴ Une partie de la fiscalité liée à ces dépenses n'est pas incluse dans le périmètre du rapport, notamment la TVA sur l'entretien et la maintenance des véhicules.

FIGURE 15. Part des recettes fiscales par type

en pourcentage des recettes de la fiscalité routière



plus faible. Il en résulte qu'à kilomètre parcouru, un conducteur de véhicule électrique contribue structurellement six fois moins aux recettes fiscales à l'usage qu'un conducteur de véhicule thermique du fait d'une architecture fiscale qui a été conçue avant l'électrification de masse.

Par ailleurs, la prédominance de la fiscalité à l'usage soulève une question d'équité sociale que les dispositifs actuels ne tranchent pas. Taxer principalement la consommation de carburant revient à faire peser la charge fiscale sur le kilométrage parcouru, indépendamment des moyens du conducteur ou de la nécessité de ses déplacements. Cette logique est structurellement régressive : les ménages ruraux et périurbains, contraints à l'usage de la voiture faute d'alternatives, consacrent une part plus élevée de leur revenu à la mobilité routière et donc à la fiscalité afférente, tandis que les ménages urbains aisés, qui ont, en moyenne, plus de possibilité de se reporter sur d'autres modes de transport, peuvent s'y soustraire plus facilement. À l'inverse, une fiscalité davantage assise sur la détention ou l'achat pourrait frapper plus directement la possession de véhicules puissants ou multiples – corrélée au niveau de revenu – indépendamment de leur usage effectif. Le système actuel, en taxant le trajet plutôt que le véhicule, pénalise ainsi davantage la mobilité contrainte que la mobilité choisie.

1.4. Avec 93 Mt CO₂eq projetés en 2030 contre une cible SNBC 3 de 82 Mt, la fiscalité routière doit être réorientée : plusieurs mécanismes restent contreproductifs et le système dans son ensemble manque de cohérence

Le transport routier a réduit ses émissions de 5 % entre 2019 et 2024, contre 16 % pour l'ensemble de l'économie française

L'Union européenne vise la neutralité carbone en 2050, avec une réduction intermédiaire de -55 % des émissions d'ici 2030 par rapport à 1990 (paquet Fit for 55). En cohérence, la Stratégie nationale bas-carbone 3 (SNBC 3) fixe pour la France l'objectif de neutralité carbone en 2050 et un objectif de réduction décliné par secteur qui implique une réduction de 31 % des émissions du transport routier d'ici 2030 par rapport à 2015.

Cette trajectoire exige une accélération des efforts, alors même que le rythme de réduction des émissions de

GES en France s'est ralenti en 2024 et 2025, et que le secteur des transports reste celui dont la décarbonation est la plus lente. Entre 2019 et 2024, les émissions directes des véhicules routiers n'ont diminué que de 5 %, contre environ 16 % pour l'ensemble des émissions territoriales françaises³⁵. La décarbonation du transport routier requiert conjointement le déploiement massif de véhicules électriques, l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, le développement des infrastructures de recharge, le report modal vers les transports en commun, et l'essor du covoiturage, du vélo et de la marche à pied.

Dans le scénario *Continuité fiscale*, le strict respect des normes CO₂ par les constructeurs automobiles (notamment 50 % de véhicules particuliers électriques dans les ventes en 2030, 95 % en 2035) et de la trajectoire d'incorporation de biocarburants dans les carburants routiers prévue par l'IRICC conduirait le parc de véhicules en circulation en France métropolitaine à émettre encore 93 Mt CO₂eq en 2030 et 66 Mt CO₂eq en 2035, contre 114 MtCO₂eq en 2024. Ces niveaux se situent au-delà des cibles SNBC 3 : la stratégie fixe un objectif d'environ 82 Mt CO₂eq en 2030 pour les seuls véhicules routiers métropolitains³⁶, et de 53 Mt en 2035. Le strict respect des normes CO₂ ne permettrait donc de couvrir que les deux tiers environ de l'effort de décarbonation d'ici 2030 : une électrification encore plus rapide, conjuguée à un report modal de la voiture particulière vers les transports en commun et le vélo, est nécessaire pour atteindre ces objectifs. Cela suppose de poursuivre l'amélioration de la fiscalité routière, dont l'efficacité a déjà été démontrée pour l'électrification des flottes d'entreprise.

Au-delà de ses bénéfices en matière d'atténuation du réchauffement climatique, la décarbonation du transport routier constitue un levier stratégique pour réduire le déficit commercial lié aux importations d'énergies fossiles. En favorisant la production et la consommation locales d'électricité bas-carbone, la France améliore sa souveraineté énergétique et réduit son exposition aux fluctuations des marchés internationaux.

Enfin, la baisse des recettes projetée dans le scénario *Continuité fiscale* doit néanmoins être mise en perspective : les coûts sanitaires et climatiques imputables aux véhicules thermiques sont estimés à plus de 100 milliards d'euros par an pour la France³⁷. La perte de recettes fiscales liée à l'élec-

³⁵ Émissions directes des véhicules routiers uniquement, hors émissions amont des carburants et hors fabrication des véhicules. CITEPA. *Secten – Rapport format Secten*, édition 2025. 2026. Disponible sur : <https://www.citepa.org/donnees-air-climat/donnees-gaz-a-effet-de-serre/secten/>

³⁶ MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, DE LA BIODIVERSITÉ ET DES NÉGOCIATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT ET LA NATURE. *Le scénario de référence*. 2026. Disponible à l'adresse : <https://www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone/scenario-de-reference>

³⁷ Le coût social des émissions de gaz à effet de serre émis par le transport routier est estimé à 20 Md €/an (INSEE – Institut national de la statistique et des études économiques. *Comptes nationaux augmentés : évaluation des émissions de gaz à effet de serre et du capital climatique – Insee Analyses n° 98* [en ligne].

trification n'a donc pas nécessairement vocation à être intégralement compensée. Une partie des recettes routières est en effet neutralisée par les dépenses publiques de santé induites par les émissions de gaz à effet de serre, de polluants atmosphériques et de bruit des véhicules thermiques. Au contraire, l'électrification entraînera une hausse d'activité en France, à son tour génératrice de bénéfices sur le plan de l'emploi et des recettes fiscales – la France étant majoritairement souveraine sur le plan de la production d'électricité, mais ne peut que rester dépendante d'importations de pétrole.

Plusieurs mécanismes fiscaux restent insuffisamment alignés sur les objectifs de décarbonation

Si plusieurs mécanismes fiscaux – aides à l'achat, réforme des avantages en nature, taxe annuelle incitative à l'électrification des flottes – ont efficacement soutenu la décarbonation du transport routier, certains dispositifs restent peu efficaces écologiquement, voire contreproductifs.

Lors d'une phase d'amorçage désormais révolue, la politique publique a consisté à subventionner l'achat de véhicules thermiques moins émetteurs via des primes à la conversion, à intégrer les émissions de CO₂ à l'échappement comme critère fiscal central, et à appliquer des taux d'accise réduits sur certains carburants moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants de l'air. Dans un second temps, les mesures de soutien se sont plus clairement centrées sur l'électrification des véhicules, avec une augmentation des aides à l'achat et en débudgétisant progressivement la quasi-totalité des dépenses en faveur de l'électrification via les fiches CEE à partir de mi-2025. Ces impératifs successifs ont conduit à centrer un grand nombre de mécanismes fiscaux modulés selon les émissions de CO₂ à l'échappement – malus CO₂, malus masse, TRIV, TAVFE, avantages en nature, plafonds d'amortissement fiscal. Cette focalisation est nécessaire pour soutenir l'essor de l'électrification des véhicules, et permettre une adoption suffisamment massive pour diminuer le coût de production des batteries, progressivement aligner le prix des véhicules électriques sur celui des véhicules thermiques, et soutenir la production de ces nouveaux véhicules dans l'UE ; mais crée aussi, en l'absence

d'anticipation, les conditions pour de futures baisses de recettes fiscales, du fait de l'électrification progressive des ventes et du parc routier en circulation.

Néanmoins, tous les mécanismes fiscaux ne sont pas encore alignés avec l'impératif d'une décarbonation rapide et efficace. L'État avantage toujours de façon disproportionnée l'usage des biocarburants (E85, B100) et des carburants alternatifs fossiles (GNV, GPL) via des taux d'accise réduits. Le bénéfice environnemental de cet avantage est limité : le gain climatique des biocarburants dépend fortement de leur mode de production, et celui des carburants alternatifs fossiles est très modeste comparé à celui désormais apporté par les véhicules électriques. Sur le plan économique, un véhicule non aidé fiscalement présente un coût d'usage nettement inférieur lorsqu'il est alimenté à l'électricité que lorsqu'il l'est aux biocarburants : les taux d'accise réduits créent une distorsion artificielle en faveur de ces carburants, au détriment de l'électrification. En outre, les biocarburants constituent une ressource rare et coûteuse^{38,39} dont l'usage devrait être prioritairement réservé aux modes qui ne disposent pas encore d'alternative crédible à grande échelle – le transport aérien et maritime en premier lieu. Ces exonérations ont généré une perte de recettes de 0,9 milliard d'euros en 2025 (0,2 milliards d'euros pour le B100, 0,4 milliards d'euros pour le E85, 0,1 milliard d'euros pour le GPL et 0,3 milliards d'euros pour le GNV/GNC). Le Conseil des prélèvements obligatoires estime également que les taux d'accise sur les biocarburants ne respectent pas les minima prévus par la directive européenne sur la taxation de l'énergie, exposant la France en l'absence de révision à des pénalités financières⁴⁰.

À ces pertes s'ajoutent 1,9 milliard d'euros de recettes non perçues au titre de l'exonération partielle d'accise sur le diesel pour les poids-lourds – mécanisme également contreproductif du point de vue de la décarbonation. Ce soutien aux carburants fossiles coexiste avec des dispositifs favorisant le B100 et le bioGNV pour les poids-lourds⁴¹, malgré

Insee, 5 novembre 2024. Disponible à : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/8276271>. Le coût social du bruit dû aux transports routiers est estimé à 81 Md €/an (DOUILLET, Maia ; SIPOS, Gala ; DELUGIN, Léna ; BULLIOT, Benoît ; REMONTET, Lucas ; BIDAULT, Elsa ; ADEME ; I Care & Consult ; Bruitparif – Observatoire du bruit en Île-de-France ; Energies Demain. *Coût social du bruit en France : estimation du coût social du bruit en France et analyse de mesures d'évitement simultané du coût social du bruit et de la pollution de l'air*. ADEME – Expertises, 2025. Disponible à : <https://librairie.ademe.fr/air/4815-cout-social-du-bruit-en-france.html>). Le coût social de la pollution de l'air était estimé à 72 à 101 Md €/an en 2015, dont la proportion spécifiquement due aux transport routier est importante (le transport routier étant un des principaux contributeurs à la pollution de l'air en France) mais non quantifiée (AÏCHI, Leïla (rapporteuse) ; HUSSON, Jean-François (président de la commission). *Pollution de l'air : le coût de l'inaction. Rapport n° 610 (2014-2015), tome I* [en ligne]. Sénat, 2015. Disponible à : <https://www.senat.fr/notice-rapport/2014/r14-610-I-notice.html>)

³⁸ GEFFRAY, Louis-Pierre, BELLAICH Oskar et SHARIFI Thomas. 2024. *Le verdissement des flottes du transport routier de marchandises : état des lieux et conditions de succès en France*. Institut Mobilités en Transition. Disponible à l'adresse : <https://institut-mobilites-en-transition.org/publications/le-verdissement-des-flottes-du-transport-routier-de-marchandises/>.

³⁹ GEFFRAY, Louis-Pierre, AUBERT Pierre-Marie, et FROUIN Yvonnice. 2023. *Biocarburants de 1^{re} génération dans le transport routier : mieux comprendre les dynamiques à l'œuvre et les enjeux à venir*. Institut Mobilités en Transition. Disponible à l'adresse : <https://institut-mobilites-en-transition.org/publications/biocarburant-de-1re-generation-dans-le-transport-routier-mieux-comprendre-les-dynamiques-a-loeuvre-et-les-enjeux-a-venir/>.

⁴⁰ CONSEIL DES PRÉLÈVEMENTS OBLIGATOIRES. Quel avenir pour la fiscalité de l'énergie ? Conseil des prélèvements obligatoires, 2026. Disponible sur : <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2026-06/20260603-Quel-avenir-pour-la-fiscalite-de-l-energie.pdf>

⁴¹ Le SGPE a mis en avant, des marges de plus de 30 % pour les metteurs à la consommation de B100 du fait d'un double avantage entre un taux d'accise réduit et une valorisation TIRUERT des matières premières. JOBERT, Frédéric. *Zoom fiscalité du carburant – B100* [publication et slides LinkedIn].

une efficacité environnementale et économique à moyen terme inférieure à celle des poids-lourds électriques⁴². Ce défaut de priorisation vers les solutions les plus efficaces génère des effets d'aubaine, entretient une incertitude préjudiciable aux acteurs économiques et freine les investissements nécessaires à la décarbonation du transport de marchandises.

D'autres mécanismes fiscaux ne sont pas modulés selon des critères écologiques, alors qu'ils pourraient l'être. La taxe régionale sur l'immatriculation des véhicules (TRIV) est assise sur la puissance fiscale du véhicule, exprimée en chevaux fiscaux – un indicateur introduit au début du XXe siècle comme approximation de la valeur du véhicule et de la capacité contributive de son propriétaire, à une époque où les émissions de CO₂ n'étaient ni mesurées ni réglementées. Cet indicateur constitue aujourd'hui un mauvais indicateur environnemental, ne reflétant que très indirectement les émissions réelles.

De même, les prélèvements sur les concessions autoroutières ne font l'objet d'aucune modulation environnementale : le tarif ne varie pas selon les émissions, le niveau de motorisation ou les performances énergétiques du véhicule, contrairement aux pratiques déjà en vigueur dans plusieurs pays européens pour les poids-lourds dans le cadre de la directive Eurovignette.

Néanmoins, plusieurs réformes récentes ont amélioré l'alignement de la fiscalité routière avec les objectifs de décarbonation. À titre d'exemple l'assujettissement des véhicules hybrides rechargeables au malus masse a corrigé une distorsion importante : ces véhicules, dont les émissions réelles dépassent largement les valeurs déclarées en cycle d'homologation, bénéficiaient d'un avantage fiscal disproportionné au regard de leur impact environnemental effectif. La réforme des avantages en nature de 2025 a recentré les bénéfices fiscaux sur les seuls véhicules électriques, mettant fin aux avantages indus accordés aux véhicules thermiques et aux véhicules hybrides rechargeables. La réforme des TAVFE en 2023, qui en a élargi l'assiette, et l'abaissement progressif des seuils de déclenchement des malus CO₂ et masse ont également renforcé la pression fiscale sur les véhicules les plus émetteurs. Ces évolutions démontrent la capacité du système fiscal à s'adapter – et leur efficacité, visible dans la progression rapide de l'électrification des flottes d'entreprise – mais nécessitent des améliorations supplémentaires au regard de l'ampleur des mécanismes contreproductifs encore en vigueur.

Une décarbonation plus rapide, bien que souhaitable, aggraverait le déficit budgétaire en l'absence de réforme fiscale

Une décarbonation plus rapide du parc routier, par ailleurs souhaitable, entraînerait des pertes de recettes fiscales supplémentaires significatives. La mise en place de politiques d'accélération de l'électrification et de baisse de l'usage de la voiture permettant d'atteindre l'objectif de la planification écologique – 81 MtCO₂ émis en 2030⁴³, en considérant les seules émissions directes liées à la combustion d'énergies fossiles – entraînerait une baisse des recettes fiscales d'environ 3 milliards d'euros à échéances 2030 par rapport aux projections du scénario *Continuité fiscale* à cet horizon. Cette contraction proviendrait très majoritairement de la baisse des recettes issues de l'accise sur les produits pétroliers et le gaz naturel.

Atteindre cet objectif supposerait un effort considérable et la combinaison de plusieurs leviers : une électrification accélérée du parc de véhicules M1, avec une part des ventes portée à 70 % en 2030 (contre 50 % dans le scénario *Continuité fiscale*) et une réduction d'environ 20 % des distances parcourues en voiture par rapport à 2025, soit l'équivalent de la baisse observée en 2020 durant la crise sanitaire du COVID-19. Cette dernière hypothèse apparaît difficilement accessible à un tel horizon, sauf en cas de hausse durable et marquée du prix du pétrole, d'un déploiement massif et rapide des alternatives – cars express, bus, covoiturage, vélo – et d'un déploiement important de quadricycles électriques lourds de catégorie L7 et/ou de petites voitures électriques de type M0 en remplacement de véhicules particuliers thermiques. À l'inverse, un prix du baril significativement plus élevé (100 \$/baril contre 70 \$ dans le scénario de *Continuité fiscale*) ne produirait qu'un surcroît de recettes limité, de l'ordre de 1 milliard d'euros en 2030 (sans tenir compte de la contraction des distances parcourues qu'un tel niveau de prix induirait).

Ces deux analyses de sensibilité convergent vers un même constat : la trajectoire de référence des recettes fiscales, construite sur l'hypothèse d'une absence de réforme, constitue une projection prudente. Si à fiscalité inchangée, plus l'électrification progresse, plus les recettes issues des carburants fossiles se contractent – tandis que par ailleurs les besoins de financement de la transition augmentent, la réforme de la fiscalité routière s'impose dans tous les scénarios, avec une urgence d'autant plus grande que la décarbonation est rapide.

LinkedIn, 2025. Disponible sur : https://www.linkedin.com/posts/fr%C3%A9d%C3%A9rik-jobert-509ba4139_zoom-fiscalit%C3%A9-du-carburant-b100-activity-7285029465846382593-7V_/

⁴² Direction générale des entreprises. *Transport routier de marchandises : analyse des technologies alternatives aux poids-lourds diesel* [en ligne]. 2025. Disponible à l'adresse : <https://www.entreprises.gouv.fr/la-dge/publications/transport-routier-de-marchandises-analyse-des-technologies-alternatives-aux>

⁴³ Objectif national projeté à cette échéance retranché de la part des émissions émises hors métropole.

1.5. Une fiscalité complexe et manquant d'horizon prévisible

Absence de vision d'ensemble et de planification pluriannuelle : deux obstacles structurels à la réforme de la fiscalité routière

Le débat public sur la fiscalité routière reste largement fragmenté et centré sur des ajustements ponctuels, sans vision systémique. Les discussions autour du projet de loi de finances se concentrent chaque année sur quelques dispositifs isolés, sans évaluation de leur cohérence d'ensemble. Ainsi, le malus CO₂ a occupé une part importante des débats parlementaires lors du PLF 2024, alors qu'il représente moins de 1 % des recettes de la fiscalité routière. En 2025, les tentatives de suppression des niches fiscales en faveur des biocarburants ont été repoussées sans qu'aucune discussion ne porte sur la baisse structurelle des recettes de l'accise sur les produits pétroliers, dont l'impact budgétaire est pourtant sans commune mesure. Cette focalisation sur des mesures marginales, sans mise en perspective globale, nuit à l'efficacité du débat démocratique et limite la capacité à concevoir des réformes structurelles.

Ce traitement fragmenté est aggravé par l'absence de planification pluriannuelle. La fiscalité routière est quasi-intégralement arbitrée dans le cadre annuel des lois de finances, sans trajectoire définie au-delà d'un an. Si les arbitrages annuels peuvent ponctuellement orienter le système vers la décarbonation, l'imprévisibilité qui en résulte limite la visibilité nécessaire pour sécuriser les décisions d'investissement des ménages et des entreprises – qu'il s'agisse de l'achat d'un véhicule, du déploiement d'une flotte ou du financement d'infrastructures de recharge. Quelques mécanismes font néanmoins exception : les TAVFE, le malus CO₂ – qui depuis la loi de finances 2025 bénéficie d'une trajectoire définie sur trois ans – et le suramortissement des véhicules lourds, dont la visibilité court jusqu'en 2030. Ces exemples montrent qu'une planification à moyen terme est possible ; ils soulignent a contrario l'absence de cette ambition pour l'ensemble du système. **Tableau 3 (page suivante)**

La complexité et la volatilité de la fiscalité routière nuisent à la lisibilité du signal-prix et à l'efficacité écologique des mécanismes

La fiscalité routière repose sur 17 sources distinctes de recettes, auxquelles s'ajoutent une dizaine de mécanismes d'exonération ou de taux réduits et une quantité similaire de dispositifs de dépenses – budgétaires et extra-budgétaires via les CEE. Ce sont ainsi près d'une trentaine d'instruments fiscaux qui s'appliquent simultanément au même parc de véhicules, gérés par des administrations différentes et reversés à des bénéficiaires distincts : l'État, les collectivités territoriales (TRIV, versement mobilité dont les taux varient selon les régions et agglomérations) et les administrations de sécurité sociale. Cette dispersion rend la vision d'ensemble particulièrement difficile à appréhender, y compris pour les administrations elles-mêmes.

Ces mécanismes mobilisent des critères hétérogènes et parfois contradictoires : émissions de CO₂ à l'échappement (malus CO₂, TAVFE, avantages en nature, plafonds d'amortissement IS), puissance fiscale en chevaux (TRIV), masse du véhicule (malus masse), type de carburant (accises différenciées), catégorie d'usage (TAVFE vs VP), zone géographique (versement mobilité, barèmes régionaux TRIV) ou niveau de revenu (leasing social). Cette hétérogénéité reflète une sédimentation historique : les mécanismes se sont accumulés sur plus d'un siècle, chacun conçu dans sa propre logique et sans refonte d'ensemble, pour une part importante conçus principalement autour d'un objectif de rendement. Ainsi, la taxe intérieure pétrolière (TIP) mise en place en 1928, ancêtre de l'accise sur les produits pétroliers, a initialement été créée pour compenser le déclin du rendement de l'impôt sur le sel. La TRIV hérite d'un indicateur du début du XXe siècle ; l'accise sur les produits pétroliers a été conçue comme instrument de rendement budgétaire ; les CEE ont été introduites en 2005 pour inciter à l'efficacité énergétique ; les malus CO₂ et masse ont été progressivement mis en place entre 2008 et 2022.

À cette architecture fragmentée s'ajoute une prolifération d'exonérations et de régimes dérogatoires qui en accroît encore l'opacité. Certains visent des catégories de véhicules : les véhicules particuliers immatriculés en tant que véhicules utilitaires légers (VPUL) bénéficient d'un régime distinct – TVA récupérable à l'achat, non-assujettissement aux malus CO₂ et masse applicables aux voitures particulières –, ce qui crée une frontière fiscale parfois ténue avec des véhicules aux usages mixtes ; les véhicules de plus de 8 places relèvent de traitements différenciés selon leur affectation. D'autres exonérations visent des situations personnelles : les personnes en situation de handicap bénéficient d'une exonération de TRIV, d'un taux de TVA réduit à 5,5 % sur les véhicules spécialement aménagés et d'exemptions sur les malus ; les familles nombreuses peuvent bénéficier d'abattements sur les malus CO₂ et masse, indexés sur le nombre d'enfants à charge au-delà d'un seuil. À ces cas s'ajoutent des régimes sectoriels propres aux taxis, VTC, véhicules de collection ou véhicules diplomatiques, ainsi que des régimes spéciaux selon le type de carburant (GPL, GNV, biocarburants, diesel pour les poids-lourds). Chaque exonération obéit à ses propres conditions d'éligibilité, ses propres plafonds et ses propres procédures administratives – souvent distincts selon la taxe concernée. Un même véhicule peut ainsi être exonéré d'une taxe tout en restant pleinement assujéti à une autre, au terme de démarches séparées auprès d'administrations différentes.

Cette complexité a plusieurs conséquences : elle nuit à la lisibilité du signal-prix pour les ménages et les entreprises, crée des effets d'aubaine difficiles à contrôler (à titre d'exemple, le soutien aux poids-lourds B100 passe notamment par un régime de suramortissement de l'achat de ces poids-lourds, alors que lesdits poids-lourds ne sont pas pénalisés par un surcoût à l'achat), génère des coûts de gestion administrative importants et rend l'évaluation de

TABEAU 3. Visibilité législative sur l'évolution des mécanismes fiscaux

Mécanisme	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
RECETTES ET RECETTES NON PERÇUES									
Accise produits pétroliers et gaz naturel (net de récupération – ex-TICPE)	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Échange de quotas d'émission (ETS2)	—	●	●	●	●	●	●	●	●
TVA produits pétroliers et gaz naturel (net de récupération)	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Accise électricité	●	●	●	●	●	●	●	●	●
TVA électricité (net de récupération)	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Prélèvements publics sur les concessions autoroutières	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Incitation à la réduction de l'intensité carbone des carburants (IRICC – ex-TIRUERT, ex-TIRUB)	●	●	●	●	●	●	●	●	●
TVA sur l'achat de véhicules	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Taxe fixe sur l'immatriculation des véhicules (TFIV)	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Taxe régionale sur l'immatriculation des véhicules (TRIV)	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Malus CO ₂	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Malus masse	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Impôt sur les sociétés lié à l'achat de véhicules particuliers	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Taxes sur l'affectation des véhicules à des fins économiques (TAVFE – ex-TVS)	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Taxe sur l'affectation des véhicules lourds de transport de marchandises (TA-VLTM – ex-taxe à l'essieu, TSVR)	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Taxe sur les conventions d'assurances (TSCA)	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Impôt sur le revenu lié aux avantages en nature sur les véhicules de fonction	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Versement mobilité	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Suramortissement	●	●	●	●	●	●	●	●	●
DÉPENSES									
Aides ponctuelles sur les carburants	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aides à l'achat	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Leasing social	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Prime à la conversion	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Prime au retrofit	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Fonctionnement du réseau routier	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Investissement dans le réseau routier	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Aides installation bornes électriques	●	●	●	●	●	●	●	●	●

Légende : ● Bonne visibilité / stable ● Visibilité partielle / évolutive ● Faible visibilité / risque — Non applicable / dispositif non prévu

Accise produits pétroliers et gaz naturel : l'article 130 de la loi Climat et résilience fixe l'objectif de supprimer le tarif réduit du gazole des poids lourds au 1er janvier 2030, sans marche tarifaire ni texte d'application à ce jour.

ETS 2 : créé par la directive (UE) 2023/959, démarrage reporté à 2028. Transposition française et affectation des recettes non votées.

Prélèvements publics sur les concessions autoroutières : les concessions arrivent à échéance entre 2031 et 2036 (Sanef 2031, ASF et AREA 2036) sans cadre voté pour la suite.

IRICC : mécanisme non voté, entrée en vigueur repoussée à 2027 au plus tôt.

Malus CO₂, Malus masse, TAVFE : barèmes 2027 votés, sans visibilité postérieure.

Impôt sur les sociétés lié à l'achat de véhicules particuliers : plafonds de déductibilité de l'amortissement non indexés et révisables de façon discrétionnaire en loi de finances.

Impôt sur le revenu lié aux avantages en nature : arrêté du 25 février 2025 applicable aux véhicules mis à disposition jusqu'au 31 décembre 2027. Aucun régime défini ensuite.

Suramortissement : réservé aux acquisitions réalisées jusqu'au 31 décembre 2030 (article 133 de la loi Climat et résilience), après plusieurs prorogations successives depuis 2016. Ni l'extinction ni une nouvelle prorogation ne sont acquises.

Aides à l'achat : prime « coup de pouce » financée par les certificats d'économies d'énergie, dont le montant dépend d'une charte et d'un arrêté révisables et du prix du CEE.

Leasing social : dispositif reconduit édition par édition, sans cadre pluriannuel ni enveloppe programmée.

Prime au retrofit : aide financée par les certificats d'économies d'énergie, dont le montant dépend d'une charte et d'un arrêté révisables et du prix du CEE.

Fonctionnement du réseau routier et investissement dans le réseau routier : crédits annuels de l'État et des collectivités. La programmation pluriannuelle de la loi d'orientation des mobilités ne portait de montants fermes que jusqu'en 2023. La loi de programmation des infrastructures annoncée après le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures n'a pas été déposée.

Aides installation bornes électriques : l'enveloppe du programme ADVENIR pour 2027-2030 est actuellement en discussion.

l'efficacité globale du système ardue. Elle est activement exploitée par les acteurs les mieux conseillés. Avec trente instruments aux critères hétérogènes et aux régimes dérogatoires multiples, les entreprises et gestionnaires de flottes disposent de marges d'arbitrage significatives – immatriculation de véhicules particuliers en utilitaires légers pour échapper au malus, optimisation du choix de carburant selon les taux d'accise différenciés, structuration des contrats pour maximiser les avantages en nature, etc. La complexité du système profite ainsi aux acteurs dotés des ressources juridiques et fiscales pour en cartographier les interstices,

au détriment des objectifs environnementaux et de l'équité entre les citoyens. Enfin, cette complexité facilite la fraude. Ainsi, la frontière administrative floue entre voitures particulières et catégories dérogatoires a permis des montages de grande ampleur – notamment l'immatriculation de berlines et de SUV en véhicules automoteurs spécialisés (VUL VASP) déclarés à deux places, banquette arrière maintenue, pour échapper aux malus CO₂ et masse – une fraude dont l'ampleur est attestée par la gendarmerie (plus de 500 garages identifiés en 2023-2024), et estimée à plusieurs dizaines de millions d'euros par an⁴⁴.

⁴⁴ Vanessa RATIGNIER, Emmanuel LEVY. *La grande fraude au malus auto : comment un tiers des voitures très polluantes ont réussi à échapper à la taxe au CO₂*. Marianne, 2025. Disponible sur : <https://www.marianne.net/economie/la-grande-fraude-au-malus-auto-comment-un-tiers-des-voitures-tres-polluantes-ont-reussi-a-echapper-a-la-taxe-au-co2>

II. 38 MESURES POUR AMÉLIORER LA FISCALITÉ ROUTIÈRE

2.1. Cinq lignes directrices pour améliorer la fiscalité routière

Établir les bases d'un contrat social adapté à la mobilité du XXI^e siècle

Le pacte fiscal entre les citoyens et l'État repose sur deux principes : une contribution proportionnée aux facultés de chacun, et la conviction partagée que cette fiscalité est collectivement utile⁴⁵. En cela, la fiscalité constitue l'un des piliers du contrat social.

Ce pacte traverse aujourd'hui une crise de légitimité profonde, nourrie par des injustices réelles autant que perçues : évasion fiscale des grandes entreprises et des patrimoines les plus mobiles, convergence à la baisse des taux d'imposition sur les sociétés en Europe, prolifération de niches fiscales dont les bénéficiaires sont peu visibles, sentiment d'asymétrie entre les efforts demandés aux ménages et ceux consentis par les acteurs économiques les plus puissants. En France, les mobilisations des Gilets Jaunes en 2018-2019 ont mis en lumière combien cette défiance pouvait se cristalliser sur la fiscalité énergétique, perçue comme injuste socialement et territorialement. Cette érosion de confiance fragilise le consentement à l'impôt et, plus largement, le lien social⁴⁶.

La mobilité constitue précisément l'un des domaines où ces tensions sont les plus vives⁴⁷. Elle est un élément central des modes de vie et de l'autonomie des personnes – et, à ce titre, un enjeu structurant du contrat social. La décarbonation de la mobilité routière suscite des controverses, des contestations et de plus en plus des reculs politiques dont les causes profondes sont rarement essentiellement fiscales : elles tiennent à la défiance accumulée envers l'État, aux promesses non tenues en matière d'accessibilité des

alternatives encouragées, à des perceptions erronées de ces alternatives, et aux clivages existants entre territoires et catégories sociales. Le contexte politique et social dans lequel s'inscrit une réforme – plus encore que son contenu technique – détermine largement la manière dont elle est reçue et acceptée.

Or, comme l'établit la première partie de ce rapport, les mécanismes fiscaux actuels applicables à la mobilité routière présentent des limites croissantes sur les plans économique, social et environnemental, que la transition écologique va aggraver. Ces limites sont de trois ordres :

- Un risque de pertes fiscales significatives à horizon dix ans, sous l'effet de l'électrification du parc, sans que des recettes de substitution aient été identifiées, dans un contexte de besoins de financement en hausse ;
- Un manque de lisibilité et de visibilité pluriannuelle des mécanismes en vigueur, qui empêche une anticipation correcte par les décideurs économiques, les entreprises et les ménages, et nuit à la cohérence des signaux envoyés en faveur de la décarbonation ;
- Une encore insuffisante prise en compte des dimensions sociale et territoriale ;

À ces trois limites s'ajoute le constat que la fiscalité routière n'est pas un simple outil budgétaire : elle est un levier déterminant pour orienter la transition écologique et sociale, dont l'incohérence interne compromet parfois l'efficacité.

Ce rapport propose, dans ce contexte, d'établir une réforme fiscale de la mobilité routière, articulée autour de cinq lignes directrices claires.

Assurer la stabilité des recettes, la prévisibilité et la compréhensibilité

La poursuite de la réforme de la fiscalité routière doit d'abord préserver les moyens budgétaires du secteur public. La fiscalité routière constitue aujourd'hui une source de recettes majeure, qui commence déjà à séroder à mesure que l'électrification du parc réduit l'assiette assise sur les carburants et les motorisations thermiques. Or cette érosion intervient dans un contexte de besoins de financement croissants – soutien à l'électrification, entretien et développement des infrastructures, soutien aux alternatives à la voiture individuelle, accompagnement social de la transition. Préserver la capacité d'action de la puissance publique suppose donc d'identifier dès maintenant des recettes de substitution et de sécuriser leur rendement dans la durée, sans reporter cet ajustement sur des hausses non maîtrisées d'autres prélèvements. Face au déséquilibre actuel de la fiscalité, qui repose trop fortement sur des taxes à l'usage des véhicules, il est essentiel de rééquilibrer les recettes entre mécanismes fiscaux à l'usage, à l'achat et à la détention, à l'instar d'autres pays européens, pour assurer une plus grande résilience budgétaire dans la durée.

La fiscalité routière française est révisée chaque année dans le cadre des lois de finances, sans programmation pluriannuelle contraignante pour la grande majorité de ses

⁴⁵ "Pour l'entretien de la force publique, et pour les dépenses d'administration, une contribution commune est indispensable : elle doit être également répartie entre tous les citoyens, en raison de leurs facultés." dans ASSEMBLÉE NATIONALE CONSTITUANTE. *Déclaration des droits de l'homme et du citoyen du 26 août 1789*. Assemblée nationale constituante, 1789. Disponible à l'adresse : <https://www.conseil-constitutionnel.fr/le-bloc-de-constitutionnalite/declaration-des-droits-de-l-homme-et-du-citoyen-de-1789>.

⁴⁶ SAUJOT Mathieu, BET Marion, ABDALLAH Saamah, BENGTSOON Magnus et ROGERS Charlotte. *Vers un contrat social pour le XXI^e siècle : comment en sommes-nous arrivés là ? Une brève histoire des contrats sociaux des XIX^e et XX^e siècles en France et au Royaume-Uni*. IDDRI & Hot or Cool, 2024. Disponible à l'adresse : <https://www.iddri.org/fr/publications-et-evenements/rapport/vers-un-contrat-social-pour-le-xxi-e-siecle-comment-en-sommes>.

⁴⁷ HERMINE, Jean-Philippe ; BET, Marion ; SAUJOT, Mathieu ; LOUEDIN, Simon. *Une approche « contrat social » pour penser les enjeux politiques d'une transition de la mobilité*. IMT et IDDRI, 2025. Disponible à : <https://institut-mobilites-en-transition.org/publications/une-proche-contrat-social-pour-penser-les-enjeux-politiques-d-une-transition-de-la-mobilite/>

mécanismes. Ce fonctionnement au fil de l'eau limite structurellement la capacité des acteurs à sécuriser leurs décisions d'investissement : pour les ménages qui arbitrent entre motorisations, pour les entreprises qui dimensionnent leurs flottes, et plus encore pour les industriels dont les cycles de développement s'étendent sur une décennie et dont les investissements dans les infrastructures s'amortissent sur plusieurs décennies. Les effets de stop-and-go – bonus supprimés, barèmes gelés, remises sur carburants ponctuelles – nourrissent la défiance et retardent les décisions d'électrification, au détriment de la décarbonation et de la compétitivité de la filière européenne face à des concurrents, notamment chinois, qui bénéficient d'une visibilité industrielle de long terme. Cette prévisibilité est d'autant plus nécessaire dans le contexte de remise en cause du cadre réglementaire européen sur les normes CO₂ pour les véhicules neufs, qui constituait jusqu'ici le principal ancrage de prévisibilité pour les constructeurs dans leurs choix stratégiques d'électrification. Au-delà des enjeux économiques, les revirements fréquents compromettent la compréhension des règles par les citoyens et alimentent la défiance envers l'État, fragilisant ainsi le consentement aux réformes nécessaires.

Par ailleurs, la décennie écoulée a vu se multiplier les niches fiscales, exonérations et dispositifs d'aide dans le domaine de la mobilité routière, au point que leur architecture d'ensemble est devenue difficile à appréhender – y compris pour les décideurs et les professionnels spécialisés. Certaines aides restent largement méconnues de leurs bénéficiaires potentiels, ce qui en réduit mécaniquement l'efficacité. En devenant illisibles, voire invisibles, ces mécanismes perdent leur capacité à orienter les usages, à rétablir l'équité fiscale et à envoyer un signal-prix cohérent en faveur de la décarbonation. Une simplification s'impose – en poursuivant l'élimination des exonérations et recettes non perçues contre-productives sur le plan environnemental, qui dispersent les moyens publics sans contrepartie écologique ni sociale suffisante. Cette simplification devra néanmoins être conduite avec discernement, de façon à ne pas compromettre la stabilité des recettes fiscales ni affaiblir l'ambition environnementale des dispositifs maintenus.

Enfin, une fiscalité routière efficiente repose sur trois piliers complémentaires : la fiscalité à l'achat, à l'usage et à la détention. Faire reposer l'essentiel du prélèvement très majoritairement sur un seul de ces piliers – comme c'est le cas actuellement avec la place prépondérante de la fiscalité à l'usage dans les recettes de la fiscalité routière – conduit inévitablement à une double fragilité : une fragilité structurelle des recettes, dont le rendement dépend d'une consommation de carburants fossiles appelée à décroître, et une fragilité du signal environnemental, qui oriente les comportements d'usage mais reste aveugle au gabarit, à la masse et à l'empreinte de fabrication des véhicules. Une fiscalité concentrée sur l'achat – malus, TVA, taxe à l'immatriculation – agit puissamment sur les décisions d'investissement mais ne génère aucun signal récurrent sur le coût

de possession ou d'usage ; elle favorise par ailleurs ceux qui conservent longtemps leurs véhicules anciens, peu taxés à l'achat mais polluants à l'usage. Une fiscalité concentrée sur l'usage – accise sur les carburants, prélèvements sur les concessions autoroutières – est économiquement efficace et proportionnelle aux kilomètres parcourus, mais elle est aveugle au gabarit, à la masse et à l'empreinte de fabrication du véhicule, et son rendement s'érode mécaniquement avec l'électrification du parc. Une fiscalité concentrée sur la détention – taxe annuelle, certificat d'immatriculation – est stable et prévisible, mais déconnectée de l'intensité d'usage réelle et peu incitative au renouvellement du parc si elle n'est pas modulée. Un meilleur équilibre des recettes entre ces trois piliers permet au contraire de combiner leurs avantages respectifs : orienter les décisions d'achat vers les véhicules les moins polluants, maintenir une incitation permanente à la sobriété d'usage, garantir la stabilité des recettes publiques indépendamment du niveau d'activité ou de la motorisation dominante, et répartir la charge fiscale de façon plus équitable entre les différents profils de détenteurs et d'usagers.

Assurer l'équité sociale

L'équité sociale conditionne l'acceptabilité, et donc l'efficacité de la fiscalité routière. Une fiscalité perçue comme injuste ne produit pas les comportements attendus, mais génère du ressentiment, de la défiance et, à terme, du rejet. Cette exigence d'équité opère à deux niveaux : elle suppose d'abord que la charge fiscale soit distribuée en proportion des capacités contributives réelles et des contraintes subies ; et elle implique ensuite que les réformes respectent les arrangements sociaux implicites sur lesquels reposent les modes de vie – les promesses d'autonomie, les contreparties attendues de l'État, les équilibres entre travail, mobilité, logement et accès aux services. Une réforme fiscale qui méconnaît ces attentes, quand bien même elle serait économiquement rationnelle, s'expose à une contestation qui peut dépasser largement son objet propre.

En l'état actuel, la fiscalité routière présente plusieurs défauts d'équité documentés. Premièrement, sa structure, dominée par les dispositifs à l'usage, est structurellement régressive : elle pèse proportionnellement davantage sur les ménages à faibles revenus résidant en zones rurales et périurbaines, dont les déplacements sont contraints, que sur les ménages aisés des grandes agglomérations qui disposent d'alternatives. Deuxièmement, les mesures de soutien au pouvoir d'achat mises en place lors des pics de prix des carburants – dont le bouclier tarifaire de 2022 – n'ont pas été ciblées selon les revenus ni les contraintes de mobilité, bénéficiant indistinctement aux ménages aisés peu dépendants de leur véhicule et aux ménages modestes contraints d'en user quotidiennement. Troisièmement, l'absence de modulation géographique des mécanismes fiscaux traite de manière identique des situations fondamentalement différentes : la même accise frappe le conducteur rural qui n'a pas d'alternative à la voiture et le conducteur urbain qui choisit de l'utiliser.

Ces défauts entrent en tension directe avec le pacte mobilité implicite qui structure les pratiques de déplacement depuis les années 1990. Ce pacte repose sur un contrat social : les ménages des zones rurales et périurbaines acceptent un impératif de mobilité – pour accéder au marché du travail, aux services publics, aux commerces et aux équipements éducatifs – en contrepartie de la garantie d'un accès facilité au véhicule particulier, outil de leur autonomie et condition de leur mode de vie dans des territoires où les alternatives n'existent pas ou peu. Pour ces populations, qui n'ont pas forcément choisi leur éloignement mais l'ont subi sous l'effet de la hausse du foncier, de la métropolisation et du retrait des services de proximité, la voiture est une nécessité sur laquelle ils n'ont pas de prise.

Une fiscalité routière inéquitable fragilise précisément ce pacte. Elle transforme une autonomie en dépendance coûteuse, d'autant que, pour les groupes sociaux attachés à la valeur du travail et à la notion de mérite, cette charge semble accaparer une part croissante des revenus du travail sans contrepartie perçue. Si cette iniquité ne se traduit pas mécaniquement en contestation quotidienne, elle constitue un réservoir de tensions politiques. Au-delà du coût politique immédiat, une fiscalité perçue comme injuste risque de générer un rejet durable de la transition écologique dans son ensemble.

À l'inverse, une fiscalité routière socialement calibrée – ajustée aux différentiels de contraintes qui pèsent sur les ménages – renforcerait le crédit de la transition écologique auprès des groupes aujourd'hui les plus rétifs. Elle mettrait davantage à contribution les ménages et les entreprises les moins contraints dans leurs choix de mobilité, tout en soulageant les plus dépendants de leur véhicule, et sans sacrifier les objectifs de décarbonation. Concrètement, cela suppose de réduire la pression fiscale sur l'usage contraint, notamment par une modulation géographique et sociale des dispositifs ; de renforcer les exigences sur l'acquisition de véhicules neufs à fortes émissions, qui concernent principalement des ménages aisés ; et de cibler les dépenses fiscales vers les ménages qui en ont besoin pour accéder à des véhicules moins émetteurs. Cela suppose également de rééquilibrer la fiscalité, qui repose actuellement trop fortement sur une taxation proportionnelle à l'usage des véhicules, qui pénalise les ménages modestes très dépendants de leur voiture, au profit de la fiscalité à la détention, qui permet une modulation plus forte en fonction du type de véhicule possédé, de sa taille, du niveau de richesse et du lieu de résidence de son propriétaire.

L'équité implique également d'accélérer l'électrification du parc, vers des véhicules plus compacts. La structure de coût d'un véhicule électrique – en proportion en l'état plus importante à l'achat, légère à l'usage et à l'entretien – en fait un véhicule structurellement peu coûteux sur le marché de l'occasion : une fois l'amortissement du prix d'achat supporté par le premier propriétaire, les postes de dépense dominants sont la recharge et la maintenance, deux postes sur lesquels l'électrique est nettement moins cher que le thermique. Par

ailleurs, la baisse continue du coût des batteries et les gains de productivité industrielle réduisent l'écart de prix à l'achat neuf : en 2025, l'écart entre un véhicule électrique et thermique de segment B s'établissait à environ 5 000 € hors aides, contre 10 000 € en 2019 ; sur le segment C, à 3 000 € contre 5 000 €. Avec les aides existantes, le coût total de possession est donc déjà en moyenne similaire ou inférieur pour l'électrique⁴⁸. Encourager les ventes de véhicules électriques neufs produit donc un double effet différé : il alimente un marché de l'occasion en véhicules peu émetteurs et peu coûteux à l'usage, qui rend la mobilité décarbonée accessible aux ménages modestes quelques années après ; et il rajeunit le parc en circulation – enjeu crucial, les véhicules anciens étant à la fois les plus émetteurs, les plus coûteux à entretenir et les plus détenus par les ménages à faibles revenus – accélérant ainsi la décarbonation sans attendre une substitution intégrale du parc neuf.

Assurer une sortie rapide et sécurisante des énergies fossiles

L'atténuation du réchauffement climatique exige une sortie rapide des énergies fossiles – pour la route, essentiellement le pétrole sous ses formes diesel et essence, qui alimentent actuellement plus de 95 % des véhicules en circulation. Toutes les énergies bas-carbone alternatives ne se valent pas : elles diffèrent par leur bilan environnemental global (émissions de CO₂, polluants atmosphériques, impacts sur la biodiversité, nuisances sonores, consommation d'eau et d'espace), par leur disponibilité globale, par le degré d'autonomie énergétique qu'elles confèrent à la France et à l'Union européenne, et par leur coût.

L'état actuel des connaissances établit clairement que l'électricité bas-carbone est, parmi les énergies bas-carbone disponibles pour les véhicules routiers, l'option la plus pertinente sur l'ensemble de ces critères. Les autres vecteurs – biocarburants, e-carburants, biogaz, hydrogène bas-carbone – ne constituent pas des solutions crédibles à grande échelle pour la mobilité routière, pour trois raisons cumulatives : leur disponibilité est limitée dans un contexte où les secteurs aérien et maritime, structurellement moins électrifiables, en auront un besoin prioritaire⁴⁹ ; leurs impacts environnementaux restent significativement supérieurs à ceux de l'électrique ; et leur coût comme leur dépendance aux importations réduisent l'autonomie stratégique de l'Union

⁴⁸ Antoine TROUCHE, Simon LOUEDIN, Jean-Philippe HERMINE, Alexia ROUSSET, Philippe JULIEN, Clément DUPONT-ROC, *Baromètre de l'évolution des prix des véhicules neufs en France – 2025*. IMT et C-Ways, 2026. Disponible sur : <https://institut-mobilites-en-transition.org/publications/barometre-de-levolution-des-prix-des-vehicules-neufs-en-france-2025/>

⁴⁹ ASSEMBLÉE NATIONALE – COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE. *Mission flash sur la décarbonation des poids-lourds*. Assemblée nationale, 2026. Disponible à : <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/17/organes/commissions-permanentes/developpement-durable/missions-de-la-commission/mi-flash-decarbonation-poids-lourds>

européenne⁵⁰. Par ailleurs, les véhicules hybrides rechargeables et à prolongateur d'autonomie cumulent quant à eux deux handicaps : leurs émissions réelles de gaz à effet de serre sont nettement supérieures aux projections initiales, et leur coût total est plus élevé que celui des véhicules électriques⁵¹. Ces éléments font aujourd'hui largement consensus dans la communauté scientifique et parmi les experts du secteur.

L'électrification du parc de véhicules neufs s'impose donc comme la motorisation bas-carbone la plus pertinente et efficace. Elle est d'autant plus crédible que la baisse continue du coût des batteries réduit l'écart de prix à l'achat avec les véhicules thermiques – écart qui devrait s'annuler à moyen terme sur l'ensemble des segments, si bien que le passage à l'électrique permettra à terme une réduction nette du budget mobilité pour les ménages⁵². C'est une situation remarquable : contrairement à la décarbonation des secteurs maritime, aérien, industriel ou du bâtiment – qui se traduit en général par un surcoût durable – la décarbonation du véhicule routier est en passe de devenir moins onéreuse que le maintien aux énergies fossiles, sans aides⁵³.

Cet avantage vaut également pour les poids-lourds. Si le biogaz, les biocarburants et l'hydrogène ont longtemps été présentés comme les options de décarbonation les plus pertinentes pour le transport lourd de marchandises, les progrès techniques sur les batteries – en termes de coût, de densité énergétique et d'autonomie, maintenant supérieure à 600 km pour les poids-lourds électriques récents – font de l'électrification la solution dominante dans la majorité des cas d'usage⁵⁴.

Il est donc pertinent au vu de l'état des connaissances que l'Union européenne ait choisi d'orienter son parc vers l'électrification via les normes CO₂ imposées aux constructeurs, dont la fin de commercialisation de véhicules particuliers non électrifiés en 2035 est l'expression la plus visible⁵⁵.

Dans ce contexte, les mesures fiscales qui soutiennent l'usage de biocarburants ou de biogaz dans la mobilité routière – taux d'accise réduits, mécanismes d'incorporation – sont à la fois coûteuses pour la puissance publique et contre-productives : elles encouragent le développement de motorisations thermiques alternatives dont le développement dans le parc rendra de plus en plus difficile et coûteux politiquement et socialement la fin des régimes dérogatoires qui leur sont associés. Une clarification publique des technologies soutenues pour décarboner le transport routier est indispensable.

Face à ces constats, certains défenseurs de la "neutralité technologique" font valoir que les avantages des véhicules électriques devraient suffire à assurer leur diffusion spontanée, sans intervention publique. Cet argument sous-estime deux réalités. D'une part, une décarbonation rapide impose de rendre les véhicules électriques accessibles à court terme à l'ensemble de la population – ce qui implique de réduire la barrière du coût à l'achat pour accélérer les économies d'échelle et abaisser plus vite les prix des segments d'entrée de gamme. D'autre part, les avantages des véhicules électriques restent mal connus et leur perception est biaisée⁵⁶ : une majorité de Français continue par exemple de considérer que leurs émissions de gaz à effet de serre, sur l'ensemble du cycle de vie, sont équivalentes ou supérieures à celles des véhicules thermiques du fait de leur fabrication, alors qu'à véhicule comparable et en France, un consensus scientifique existe sur le fait que les émissions sur cycle de vie d'un véhicule électrique sont en moyenne cinq fois inférieures à celles d'un thermique équivalent⁵⁷. Des politiques publiques réglementaires et fiscales de soutien à l'électrification restent donc nécessaires pendant la période de transition.

L'électrification du parc impose néanmoins de réformer la fiscalité routière pour deux raisons. D'abord parce que, comme montré précédemment, l'essentiel des recettes fiscales repose sur les véhicules thermiques : leur disparition progressive érode une assiette qu'il faut partiellement reconstituer pour préserver les marges d'action du secteur public. Deuxièmement, si les véhicules électriques ont des impacts environnementaux bien inférieurs aux véhicules thermiques, ils conservent des impacts – extraction de matières premières, fabrication des batteries, poids et emprise au sol, consommation d'électricité – qu'il est utile de

50 GEFFRAY, Louis-Pierre ; AUBERT, Pierre-Marie ; FROUIN, Yvonnice. *Biocarburants de 1re génération dans le transport routier : mieux comprendre les dynamiques à l'œuvre et les enjeux à venir*. Institut Mobilités en Transition, 2023. Disponible à : <https://institut-mobilites-en-transition.org/publications/biocarburant-de-1re-generation-dans-le-transport-routier-mieux-comprendre-les-dynamiques-a-loeuvre-et-les-enjeux-a-venir/>

51 TROUCHE, Antoine ; LOUEDIN, Simon ; HERMINE, Jean-Philippe. *Véhicules hybrides rechargeables et objectif 2035 : analyse des effets socio-économiques et climatiques d'une autorisation prolongée de ventes au nom du concept de « neutralité technologique »*. Institut Mobilités en Transition, 2025. Disponible à : <https://institut-mobilites-en-transition.org/publications/phev-erev-2/>

52 AGENCE INTERNATIONALE DE L'ÉNERGIE. *Global EV Outlook 2025*. AIE, 2025. Disponible à : <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025>

53 Elle l'est déjà en France avec la fiscalité et les aides existantes

54 DIRECTION GÉNÉRALE DES ENTREPRISES. *Transport routier de marchandises : analyse des technologies alternatives aux poids-lourds diesel*. Ministère chargé de l'industrie, 2025. Disponible à : <https://www.entreprises.gouv.fr/la-dge/publications/transport-routier-de-marchandises-analyse-des-technologies-alternatives-aux>

55 Ou quasi fin, en fonction des négociations en cours autour de la proposition de la Commission européenne de révision des normes CO₂.

56 SAUJOT, Mathieu ; LOUEDIN, Simon ; BET, Marion ; HERMINE, Jean-Philippe. *Quelle voie de passage pour le déploiement du véhicule électrique ? Les termes d'un nouveau pacte avec les usagers. Enquête auprès des Français*. Institut Mobilités en Transition et IDDRI, 2026. Disponible à : <https://institut-mobilites-en-transition.org/publications/le-deploiement-du-vehicule-electrique-enquete/>

57 Les émissions sont actuellement en moyenne 4x moindre à véhicules particulier donné en considérant les émissions moyennes du mix électrique européen. L'écart d'émissions s'accroît encore, à 5x moins, lorsque l'on considère le mix électrique français. INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION. *Life-cycle greenhouse gas emissions from passenger cars in the European Union: A 2025 update and key factors to consider*. ICCT, 2025. Disponible à : <https://theicct.org/publication/electric-cars-life-cycle-analysis-emissions-europe-jul25/>

diminuer. La puissance publique a ainsi un intérêt à diriger les achats vers des véhicules de taille proportionnée à l'usage, à faible empreinte carbone à la fabrication, économes en énergie, réparables et recyclables. Cela implique d'intégrer de nouveaux critères dans les dispositifs fiscaux – empreinte carbone à la production (notamment des batteries), empreise au sol, efficacité énergétique, réparabilité⁵⁸ – en complément des seules émissions de CO₂ à l'échappement sur lesquelles repose l'essentiel de la fiscalité actuelle.

Conditionner les aides et les avantages fiscaux à ces nouveaux paramètres présente également un intérêt du point de vue de la souveraineté industrielle et de l'emploi : en pratique, cela revient à favoriser les véhicules produits dans des pays disposant d'un mix électrique bas-carbone et de standards environnementaux élevés, comme la France. Le leasing social et les aides à l'achat, dont le bénéfice est depuis 2024 conditionné à l'écorescore des véhicules, montrent que ce type de conditionnalité est efficace⁵⁹.

Néanmoins, il est essentiel que ces évolutions fiscales ne soient pas un frein à l'électrification des véhicules. Ces réformes devront donc être échelonnées dans le temps et être conçues comme des taxes comportementales – visant à réorienter les achats plutôt qu'à générer des recettes. Elles se distinguent en cela des taxes de rendement, dont l'accise sur les carburants est l'exemple-type, et dont la logique vise essentiellement à apporter des recettes fiscales au secteur public.

Enfin, elles doivent être calibrées avec précision pour inciter les plus enclins, les plus à même économiquement et les plus agiles à changer leurs comportements de consommation, tout en promouvant les meilleures pratiques pour le bien commun. Ainsi, au-delà des motorisations, la fiscalité doit accompagner l'évolution des comportements de mobilité dans leur ensemble et l'introduction des nouvelles technologies favorisant la sobriété ou la circularité : en encourageant l'achat de véhicules électriques bidirectionnels capables de contribuer à la stabilité du réseau électrique dans un système à forte part d'énergies renouvelables par exemple et en soutenant, lorsque les alternatives existent, le report modal vers les transports en commun, le vélo et la marche.

Assurer le renforcement de la souveraineté industrielle et énergétique

La décarbonation par l'électrification peut, si elle est correctement organisée, constituer un levier pour protéger et

renforcer la filière automobile française et européenne, tout en réduisant les dépendances énergétiques stratégiques.

Donner un cap clair sur la part des véhicules électriques dans les ventes est une condition nécessaire pour sécuriser les investissements des constructeurs et équipementiers dans une filière compétitive. L'objectif de produire 2 millions de véhicules électriques en France d'ici 2030 est pertinent mais ambitieux⁶⁰ : il ne pourra être atteint qu'avec un cadre fiscal et réglementaire cohérent et favorable.

La transition vers le véhicule électrique est une opportunité industrielle à condition d'être accompagnée d'une fiscalité et d'une réglementation qui soutiennent explicitement la production locale et/ou à faible empreinte carbone. Ce soutien est indispensable pour préserver les emplois, consolider une filière compétitive – constructeurs, équipementiers et producteurs de batteries –, et assurer à terme la maîtrise européenne de la technologie électrique. Des écolabels et standards environnementaux différenciant permettent de valoriser les productions locales face aux modèles extra-européens. L'écorescore français en est une illustration concrète : utilisé en 2025 comme critère d'attribution des aides à l'achat, du leasing social, du traitement fiscal des véhicules de fonction et de la taxe annuelle incitative au verdissement des flottes, il a contribué à ralentir la pénétration en France des véhicules électriques d'origine non européenne sur la base d'un critère d'empreinte carbone à la production. Il a en partie participé au fait qu'en 2025, 27 % des véhicules particuliers électriques vendus en France soient produits en France – contre seulement 11 % pour les véhicules thermiques (et au global seulement 5 % sont produits en Chine⁶¹). Par ailleurs, en soutenant des véhicules peu onéreux, donc exclusivement des véhicules de segment A, B et C berline électriques, il soutient indirectement les gammes de véhicules électriques les plus produites en France. Combiné aux droits de douane européens compensant les aides d'État chinoises, ce dispositif montre comment une fiscalité bien conçue peut devenir un outil de politique industrielle efficace.

Enfin, l'électrification constitue un levier d'émancipation progressive vis-à-vis du pétrole importé – dont la dépendance représente un risque économique structurel. Elle grève chroniquement la balance commerciale française, expose les ménages et les entreprises à la volatilité des prix des hydrocarbures, et peut rapidement se muer en crise sévère en cas de tension géopolitique sur les routes d'approvisionnement – comme le rappelle la crise récente du détroit d'Ormuz. Si l'électrification introduit de

⁵⁸ Le règlement européen sur les batteries, applicable à partir de 2027, permettra de disposer d'un cadre méthodologique robuste pour évaluer ces éléments. Ces indicateurs pourront être traités différemment en fonction de chaque mécanisme fiscal. Des travaux sont menés sous l'égide de l'ADEME pour définir un label qui valorise la réparabilité des véhicules.

⁵⁹ LOUEDIN, Simon ; TROUCHE, Antoine ; HERMINE, Jean-Philippe. *L'intérêt du leasing social 2025 pour les budgets des ménages concernés*. Institut Mobilités en Transition, 2026. Disponible à : <https://institut-mobilites-en-transition.org/publications/linteret-du-leasing-social-2025-pour-les-budgets-des-menages-concernes/>

⁶⁰ GOUVERNEMENT FRANÇAIS. *2 millions de voitures électriques en 2030*. Gouvernement français, 2022. Disponible à l'adresse : <https://www.info.gouv.fr/actualite/2-millions-de-voitures-electriques-en-2030>.

⁶¹ Antoine TROUCHE, Simon LOUEDIN, Jean-Philippe HERMINE, Alexia ROUSSET, Philippe JULIEN, Clément DUPONT-ROC, *Baromètre de l'évolution des prix des véhicules neufs en France – 2025*. IMT et C-Ways, 2026. Disponible sur : <https://institut-mobilites-en-transition.org/publications/barometre-de-levolution-des-prix-des-vehicules-neufs-en-france-2025/>

nouvelles dépendances aux métaux critiques nécessaires à la production de batteries, ces dépendances sont structurellement moins problématiques : elles portent sur des volumes d'importation sans commune mesure avec ceux du pétrole (un véhicule thermique nécessite l'importation de 15 à 20 tonnes de pétrole sur sa durée de vie) et les matériaux concernés sont recyclables en fin de vie. Pour réduire encore cette dépendance, la fiscalité doit encourager les véhicules électriques les moins consommateurs de métaux critiques – prioritairement les véhicules compacts –, valoriser l'écoconception et la réparabilité, et soutenir le recyclage des batteries sur le territoire national.

Ancrer la transition dans un cadre réglementaire stable et lever les freins à l'adhésion

En complément de la fiscalité, la réglementation joue un rôle structurant dans la trajectoire de transition. Elle présente un avantage décisif sur la fiscalité : sa relative résistance aux alternances politiques. Là où un mécanisme fiscal peut être créé, modifié ou supprimé à chaque projet de loi de finances, une obligation réglementaire impose un horizon de moyen terme aux acteurs économiques et sécurise leurs décisions d'investissement. En instaurant des obligations contraignantes – quotas de véhicules propres dans les flottes d'entreprise, normes d'émissions imposées aux constructeurs, ou exigences environnementales sur les marchés publics de véhicules –, elle fixe un cadre dont les effets sur les comportements sont souvent plus rapides et plus profonds que ceux des incitations fiscales. Au niveau européen, les normes CO₂ imposées aux constructeurs constituent depuis 2019 le premier levier d'électrification du marché automobile, en forçant une pression à la baisse des prix que dix ans de bonus à l'achat n'avaient pas réussi à produire sur les segments inférieurs. À l'inverse, la loi d'orientation des mobilités fixait des quotas contraignants de véhicules propres pour les grandes flottes depuis

2019 – mais en l'absence de sanction effective, les trois quarts des flottes concernées n'étaient pas en conformité en 2024. La mise en place de la taxe annuelle incitative, cette fois contraignante et impliquant des pénalités financières en cas de non-respect, a contribué à un doublement de la part de véhicules électriques dans les ventes en deux ans. Fiscalité et réglementation doivent donc être pensées comme complémentaires, la première accompagnant et rendant économiquement attractif ce que la seconde rend obligatoire.

Il est par ailleurs nécessaire que l'orientation vers l'électrification soit promue positivement et associée à des politiques explicitement sécurisantes. Le véhicule électrique fait aujourd'hui l'objet de nombreuses polémiques, entretenues par un déficit d'information et des messages contradictoires dans le débat public, qui nuisent à l'adhésion des citoyens comme des acteurs économiques. Les pouvoirs publics doivent assumer un cap technologique clair et stable, appuyé sur un discours public cohérent quant aux technologies soutenues et à leurs fondements. Par ailleurs, même parmi les citoyens sceptiques, une curiosité réelle pour le véhicule électrique existe, qu'une expérience directe peut transformer en adhésion. Les politiques publiques doivent donc créer les conditions de cette expérimentation : accès à l'essai sur courte durée, leasing social permettant une prise en main prolongée à coût maîtrisé, transparence sur l'état de santé des batteries sur le marché de l'occasion. Elles doivent également lever les inquiétudes légitimes : garantir que la baisse des recettes fiscales liée à l'électrification ne se traduira pas par une hausse du prix de l'électricité pour les ménages, en mobilisant d'autres assiettes de prélèvement ; assurer via le développement des ventes de véhicules électriques neufs compacts un accès facilité à des véhicules électriques abordables sur le marché de l'occasion ; et rendre lisibles et stables dans le temps les règles du jeu fiscal et réglementaire.

2.2. Recommandations 1 à 8 : supprimer les exonérations fiscales devenues contre-productives

Les exonérations d'accises, suramortissements, abattements sur les malus et exemptions catégorielles accordés aux biocarburants de première génération, au gaz naturel carburant, au GPL, aux hybrides simples et à certains véhicules thermiques pouvaient se justifier lors de la phase d'amorçage de la décarbonation, il y a quinze ans, en l'absence d'alternative compétitive. Ce contexte a changé : l'électrique est aujourd'hui compétitif en coût total de possession pour tous les segments de véhicules, y compris le transport lourd, aides à l'achat incluses⁶², tout en offrant des performances supérieures sur les plans environnemental et de la souveraineté énergétique. Maintenir ces niches revient à subventionner des technologies moins efficaces au détriment des trajectoires cibles. Dans un contexte budgétaire contraint, les économies à réaliser doivent porter prioritairement sur ces dispositifs : c'est à la fois un gain budgétaire, un gain de cohérence environnementale et une simplification de mécanismes fiscaux devenus inutilement complexes à force de sédimentation, qui dans certains cas en viennent à faciliter des fraudes. Ces mesures rétablissent la cohérence des signaux-prix existants en supprimant des exceptions qui les contredisent.

Le chiffrage ci-dessous est effectué en considérant que l'ensemble des mesures listées produisent les effets comportementaux suivants, qui sous-tendent le scénario *Soutenabilité fiscale et écologique* :

- une accélération de l'électrification des ventes de véhicules, supérieure en 2030 au scénario *Continuité fiscale* : 66 % des ventes de véhicules particuliers électriques (contre 50 % dans le scénario *Continuité fiscale*), 41 % des ventes de VUL (contre 35 %) ; 35 % des ventes de PL (contre 25 %) ;
- une stagnation en volume de la consommation de biocarburants spécifique B100, HVO et E85 par rapport à leur niveau estimé en 2026 (contre une poursuite de leur augmentation dans le scénario *Continuité fiscale*) ;
- une baisse de la masse des véhicules suite au durcissement du malus masse.

Sur les autres points – volume de vente, volume parc de véhicule, consommations, distances parcourues – le scénario *Soutenabilité fiscale et écologique* repose sur les mêmes hypothèses que le scénario *Continuité fiscale*⁶³.

⁶² A moyen terme hors aides à l'achat, du fait des économies d'échelle continues réalisées à la fabrication de batteries et de véhicules électriques dans leur ensemble.

⁶³ La section "Méthodologie" expose le détail des hypothèses considérées

RECOMMANDATION 1

Supprimer le taux réduit d'accise pour le biocarburant B100

Le taux réduit d'accise sur le biocarburant B100 constitue une niche fiscale coûteuse pour le secteur public, qui oriente les investissements des transporteurs vers une technologie moins performante que l'électrique, sur tous les plans : décarbonation, pollution de l'air, bruit, souveraineté et coût économique réel. Les biocarburants doivent être prioritairement affectés aux activités qui ne pourront pas s'en passer, notamment le transport aérien et maritime. Cette mesure revêt un caractère d'urgence : chaque année supplémentaire d'inaction se traduit par de nouveaux achats de véhicules B100, entraînant donc un coût budgétaire croissant et un nombre de transporteurs recourant à cette solution plus élevé, rendant sa suppression politiquement de plus en plus difficile.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

+ 180 M €

RECOMMANDATION 3

Diviser par deux l'exonération du taux réduit d'accise sur le biocarburant E85

Le taux réduit d'accise sur le biocarburant E85 constitue une niche fiscale coûteuse pour le secteur public, qui oriente les usages des particuliers vers une technologie moins performante que l'électrique, sur tous les plans : décarbonation, pollution de l'air, souveraineté et coût économique réel. Les biocarburants doivent être prioritaires pour les activités qui ne pourront pas s'en passer, notamment le transport aérien et maritime. Cette mesure revêt un caractère d'urgence : chaque année supplémentaire d'inaction se traduit par de nouveaux achats ou l'adaptation de véhicules pouvant rouler avec des taux élevés d'éthanol, entraînant donc un coût budgétaire croissant⁶⁴ et un nombre de particuliers qui en profite plus élevé, rendant sa suppression politiquement de plus en plus difficile.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

+ 210 M €

RECOMMANDATION 2

Supprimer progressivement le taux réduit d'accise pour le gaz naturel carburant et l'aligner sur l'accise gaz naturel combustible

Le taux spécifique d'accise sur le gaz naturel carburant constitue une niche fiscale coûteuse pour le secteur public, qui oriente les investissements des transporteurs vers une technologie moins performante que l'électrique, sur tous les plans : décarbonation, pollution de l'air, souveraineté et coût économique réel, ce alors que l'autonomie routière des véhicules électriques a atteint celle des véhicules au gaz depuis 2025. Le biogaz doit être priorisé pour les activités qui ne pourront pas s'en passer, notamment les fours industriels haute température. Cette mesure revêt un caractère d'urgence : chaque année supplémentaire d'inaction se traduit par de nouveaux achats de véhicules GNV, entraînant donc un coût budgétaire croissant et un nombre de transporteurs recourant à cette solution plus élevé, rendant sa suppression politiquement de plus en plus difficile.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

+ 80 M €

RECOMMANDATION 4

Supprimer la possibilité pour les régions d'exonérer les cyclomoteurs de la taxe régionale sur le certificat d'immatriculation et les autres deux roues motorisés thermiques d'un abattement sur le prix du cheval fiscal

Les exonérations et abattements accordés par les régions sur les deux-roues thermiques favorisent l'usage de véhicules thermiques, peu efficaces, et privent ces régions de recettes sans contrepartie environnementale.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

+ 200 M €

⁶⁴ Un véhicule particulier roulant au bioéthanol bénéficie d'une exonération d'assise de 350 €/an en moyenne, soit 7 000 € en moyenne sur l'ensemble de sa durée de vie.

RECOMMANDATION 5

Supprimer le taux réduit d'accise sur les produits pétroliers à destination des taxis

Cette exonération constitue une niche fiscale qui subventionne une énergie fossile dans un secteur où l'alternative électrique est aujourd'hui mature et économiquement largement compétitive, alors que l'électrification des flottes de taxi stagne actuellement autour de 15 % des achats de véhicules neufs. Maintenir un avantage fiscal sur le gazole et l'essence pour cette profession revient à pénaliser indirectement les artisans qui ont déjà fait le choix de l'électrique, tout en retardant la conversion du reste du parc.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

+ 80 M €

RECOMMANDATION 6

Réduire de moitié l'abattement forfaitaire pour les hybrides non rechargeables dans le malus masse

L'abattement de 100 kg est à présent surdimensionné vis-à-vis du surpoids de masse entraîné par les batteries des véhicules hybrides non rechargeables. Le réduire à 50 kg permet de ne pas conserver un avantage indu pour ces véhicules. En parallèle, comme déjà inscrit dans la loi, l'abattement des véhicules hybrides légers non rechargeables (mild-hybrides), dont la batterie est encore plus légère, doit être supprimé en 2027 pour prendre en compte la quasi-absence de surpoids lié à leur batterie.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

+ 50 M €

(on considère ici uniquement la division par deux de l'abattement pour les hybrides, hors celui déjà prévu pour les hybrides légers)

RECOMMANDATION 7

Supprimer l'exonération des malus CO₂ et au malus masse pour les véhicules utilitaires dérivés de véhicules particuliers

L'exemption dont bénéficient les véhicules utilitaires dérivés de véhicules particuliers crée une distorsion fiscale discutable: quel que soit leur usage, particuliers comme utilitaires, cette gamme de véhicules doit être incitée à réduire son impact environnemental. Par ailleurs, la frontière administrative floue entre catégories VP et VUL a facilité des montages frauduleux (fausses déclarations de catégorie pour éluder le malus CO₂). Assujettir ces véhicules au même régime fiscal que les véhicules particuliers équivalents permettrait de rétablir la cohérence du signal-prix en faveur de la décarbonation et de tarir un vecteur de fraude et de contournement des politiques de décarbonation.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

+ 40 M €

RECOMMANDATION 8

Limitier la première tranche d'amortissement des véhicules particuliers d'entreprise uniquement aux véhicules 0 émissions

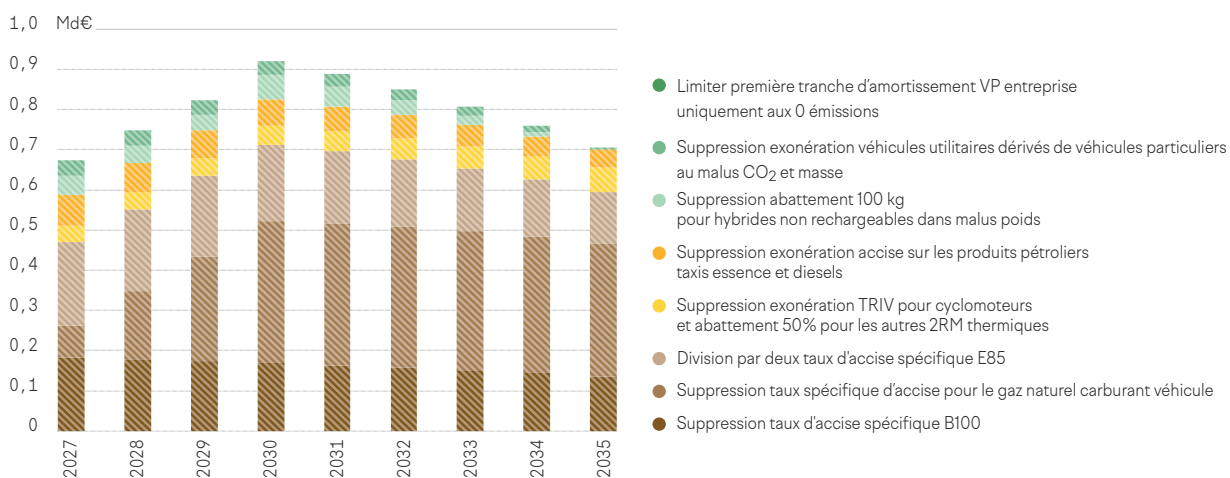
Cesser de soutenir fiscalement les véhicules hybrides rechargeables achetés par les flottes d'entreprise.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

+ 0 M €

FIGURE 17. Recettes supplémentaires pour le secteur public liées aux recommandations 1 à 8

Par rapport au scénario Continuité fiscale



2.3. Recommandations 9 à 15 : inscrire des trajectoires fiscales prévisibles et assumer des caps clairs pour sécuriser les décisions d'électrification

Le signal en faveur de l'électrification des véhicules doit être crédible dans le temps. La décision d'acquérir un véhicule électrique est un engagement de long terme, dont le calcul repose notamment sur l'anticipation de coût d'usage à cinq ou dix ans. Or la fiscalité routière française souffre d'un défaut structurel de prévisibilité : les seuils des malus, les plafonds d'amortissement et les taux d'accise sont renégociés à chaque loi de finances, exposant les acteurs à des

retournements imprévisibles qui paralysent leurs décisions d'investissement – et compromettent la cohérence des objectifs environnementaux, industriels et économiques que cette fiscalité est censée servir.

Une visibilité fiscale d'au moins 5 ans sur l'ensemble des dispositifs liés à la route est une condition nécessaire à l'efficacité des politiques de transition : l'incertitude sur leur pérennité peut être tout aussi pénalisante que l'absence de dispositifs. Cette visibilité doit s'articuler avec les trajectoires de décarbonation nationales et européennes, et faire autant que possible l'objet d'un consensus politique suffisamment stable pour traverser les cycles électoraux.

RECOMMANDATION 9

Transposer l'ETS 2 à partir de 2028, en conformité avec le droit européen, en compensant intégralement son impact sur le prix des carburants par une baisse équivalente de l'accise sur les produits pétroliers et gaziers

Cette mesure est juridiquement contraignante : la directive européenne impose sa transposition. Elle est relativement impopulaire, car toute nouvelle composante de tarification carbone est perçue comme une taxe supplémentaire. La compensation par baisse d'accise en neutralisera l'impact net sur le consommateur à la date de transposition, rendant la mesure politiquement défendable. Cette transposition ancre à moyen-long terme un horizon de hausse progressive des coûts des énergies fossiles, nécessaire pour encourager l'électrification. Les recettes issues de l'ETS 2 seront inférieures au coût occasionné par la baisse des recettes de l'accise sur les produits pétroliers. Les recettes issues de l'ETS 2, que ce soit celles abondant le budget du secteur public ou celles obtenues via le Fond social pour le climat, devront être utilisées pour soutenir la décarbonation.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

-

On considère l'ETS 2 mis en place tant dans le scénario Continuité fiscale que Soutenabilité fiscale et environnementale. Sa mise en place occasionne une perte de recettes de l'ordre de -340M € en 2028.

RECOMMANDATION 10

Planifier une baisse annuelle du seuil de déclenchement du malus CO₂ de 5 gCO₂/km chaque année de 2028 à 2035

Le seuil de déclenchement du malus CO₂ doit évoluer en cohérence avec la trajectoire d'amélioration des motorisations imposée aux constructeurs par la réglementation européenne. Sans ajustement régulier, le malus perd progressivement sa portée après 2027, dernière échéance pour laquelle la trajectoire d'évolution du dispositif est fixée : des véhicules aujourd'hui soumis à taxation en seront mécaniquement exonérés à mesure que les émissions homologuées baissent. Inscrire dans la loi une trajectoire de baisse de 5 gCO₂/km par an de 2028 à 2035 donne aux constructeurs et aux acheteurs une visibilité pluriannuelle, renforce l'incitation à orienter les ventes vers les segments les moins émetteurs et évite d'avoir à renégocier politiquement le niveau du seuil à chaque loi de finances.

- 44 -

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

+ 180 M € (2028)

RECOMMANDATION 11

Augmenter de 10 € le prix marginal de chaque tranche du malus masse à partir de 2030.

L'augmentation du prix marginal de chaque tranche du malus masse permet d'accroître l'incitation pour les constructeurs et acheteurs à contenir le gabarit des véhicules. Annoncer à l'avance cette augmentation à partir de 2030 donne une visibilité pluriannuelle pour anticiper les choix d'investissement et de conception pour les constructeurs.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

+ 50 M € (2030)

RECOMMANDATION 12

Inscrire dans la loi une trajectoire pluriannuelle de durcissement de la taxe annuelle sur les émissions de CO₂ des flottes d'entreprise (TAVFE) de 5 gCO₂/km par an pour chaque tranche du barème entre 2028 et 2035

Inscrire dans la loi une hausse annuelle prévisible du coût des émissions de CO₂ des véhicules particuliers des flottes d'entreprises permet de faire en sorte que l'incitation fiscale à la décarbonation des achats d'entreprise s'accroisse dans le temps, de donner aux gestionnaires de flotte une visibilité pluriannuelle pour planifier leur renouvellement et d'éviter d'avoir à renégocier politiquement le niveau du seuil à chaque loi de finances.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

+ 80 M € (2028)

RECOMMANDATION 13

Inscrire une baisse annuelle des plafonds et des catégories d'émission pour l'amortissement des véhicules particuliers d'entreprise

Inscrire dans la loi une baisse annuelle prévisible de ces paramètres permet de faire en sorte que l'incitation fiscale à la décarbonation des achats d'entreprise s'accroisse dans le temps, de donner aux gestionnaires de flotte une visibilité pluriannuelle pour planifier leur renouvellement et d'éviter d'avoir à renégocier politiquement le niveau du seuil à chaque loi de finances.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

+ 10 M €

RECOMMANDATION 15

Moduler le tarif du stationnement en fonction de l'énergie et de la masse des véhicules

En mettant en place une tarification différenciée du stationnement selon la motorisation (favorisant les véhicules électriques) et la masse des véhicules, les collectivités peuvent envoyer un signal-prix au quotidien, directement ressenti par les usagers.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

-

RECOMMANDATION 14

Prendre l'engagement de ne pas augmenter l'accise sur l'électricité d'ici 2035

La crainte d'un report des pertes de recettes fiscales sur les carburants fossiles vers l'électricité est un frein à l'adoption des véhicules électriques. Un engagement public explicite de stabilité de l'accise sur l'électricité au moins jusqu'en 2035 est nécessaire pour lever cette incertitude. Sa crédibilité sera d'autant plus forte qu'il s'inscrira dans un cadre fiscal cohérent démontrant que d'autres leviers sont mobilisés pour compenser l'érosion des recettes.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

-

FIGURE 18. Recettes supplémentaires pour le secteur public liées aux recommandations 10 à 13

Par rapport au scénario Continuité fiscale



2.4. Recommandations 16 à 21 : accélérer la transition vers l'électrique des flottes d'entreprise pour améliorer l'accessibilité des véhicules électriques

Si les entreprises ne détiennent que 9 % du parc de véhicules particuliers en circulation, elles constituent un levier central de la transition écologique du parc automobile : elles réalisent de l'ordre de la moitié des achats de véhicules neufs, du fait d'un taux de renouvellement très rapide, et jouent donc un rôle structurant dans le renouvellement du parc en étant un pourvoyeur majeur du marché de l'occasion. Cette prédominance justifie de poursuivre et d'accroître les politiques actuelles qui consistent à faire des flottes d'entreprise un vecteur prioritaire de soutien à la demande de véhicules électriques. Le principal frein à l'adoption du véhicule électrique par les particuliers reste son prix d'achat. En alimentant l'occasion en véhicules récents, revendus après trois à quatre ans à des prix réduits d'environ de moitié par rapport à leur valeur catalogue, les entreprises facilitent indirectement et considérablement l'accès des ménages à la mobilité électrique.

L'impact environnemental de leur électrification est par ailleurs démultiplié par un usage intensif : un véhicule d'entreprise parcourt en moyenne 17 000 km par an, contre environ 11 000 km pour un véhicule utilisé par un particulier. À chaque véhicule converti correspond donc une baisse plus forte de la consommation d'hydrocarbures. Cet usage intensif présente un second avantage : dans la grande majorité des cas, sans aides à l'achat, un véhicule particulier électrique utilisé par une entreprise affiche un coût complet de détention (TCO) plus favorable que le thermique grâce aux économies à l'usage – un atout d'autant plus déterminant que les entreprises raisonnent en coût total, amortissement compris, là où les particuliers restent sensibles au seul prix d'achat.

La fiscalité et la réglementation applicables aux flottes ont déjà fortement évolué en 2024 et 2025 – réforme des avantages en nature, taxe annuelle incitative (TAI), malus CO₂ et malus au poids – sous l'effet conjoint de travaux d'ONG et de rapports parlementaires^{65,66,67}. Ces mesures ont eu un impact positif sur la part des véhicules électriques dans les achats de véhicules particuliers d'entreprise, qui a gagné plus de vingt points entre 2023 et le premier semestre 2026.

Cet effort doit être poursuivi par un perfectionnement des mesures réglementaires et fiscales propres aux flottes d'entreprise. Elles reposent largement sur la loi d'orientation des mobilités (LOM, 2019), qui impose des obligations de verdissement aux flottes de plus de 100 véhicules et dont la TAI assure aujourd'hui la mise en œuvre.

⁶⁵ Damien ADAM. *Proposition de loi n° 2126 visant à accélérer et contrôler le verdissement des flottes automobiles*. Assemblée nationale, 2024. Disponible à l'adresse : <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/dossiers/DLR5L16N49361>.

⁶⁶ Gérard LESEUL et Jean-Marie FIEVET. *Verdissement des flottes automobiles : rapport de la mission flash*. Assemblée nationale, 2024. Disponible à l'adresse : <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/17/organes/commissions-permanentes/developpement-durable/missions-de-la-commission/mi-flash-verdissement-flottes-auto/documents> et Gérard LESEUL et Jean-Marie FIEVET. *Proposition de loi n° 965 visant à encourager le verdissement des flottes automobiles des entreprises et des collectivités*. Assemblée nationale, 2025. Disponible à l'adresse : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/17/textes/l17b0965_proposition-loi.

⁶⁷ TRANSPORT & ENVIRONNEMENT FRANCE. *La majorité des grandes flottes automobiles n'atteindra pas les objectifs de verdissement fixés par la loi pour 2022*. T&E France, 2023. Disponible à l'adresse : <https://www.transportenvironnement.org/te-france/articles/la-majorite-des-grandes-flottes-automobiles-ne-respecte-pas-les-objectifs-de-verdissement-fixes-par-la-loi> et TRANSPORT & ENVIRONNEMENT FRANCE. *Verdissement des grandes flottes d'entreprises : l'écart se creuse entre leaders et retardataires*. T&E France, 2025. Disponible à l'adresse : <https://www.transportenvironnement.org/te-france/articles/verdissement-des-grandes-flottes-dentreprises-lecart-se-creuse-entre-leaders-et-retardataires>

RECOMMANDATION 16

Scinder les objectifs de décarbonation des flottes d'entreprise inscrits dans la loi LOM et mis en œuvre par la taxe annuelle incitative (TAI) en deux trajectoires distinctes : l'une pour les véhicules particuliers, l'autre pour les véhicules utilitaires légers.

Fixer des objectifs distincts par catégorie permet d'assurer l'électrification parallèle des deux segments et de calibrer les exigences en proportion des capacités réelles de chacun à opérer cette transition. Cette disposition sécuriserait l'atteinte des objectifs CO₂ VUL des constructeurs, réduisant fortement les risques de pénalités liées.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

-

RECOMMANDATION 17

Assimiler les véhicules utilitaires dérivés de véhicules particuliers aux véhicules particuliers dans les objectifs de décarbonation des flottes d'entreprise

Leur appliquer une trajectoire d'électrification cohérente avec leur capacité réelle à opérer cette transition – identique à celle des véhicules particuliers : ces véhicules partagent les mêmes plateformes, les mêmes motorisations et le même potentiel d'électrification.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

-

RECOMMANDATION 18

Rehausser l'ambition de décarbonation des véhicules particuliers d'entreprise inscrite dans la loi LOM en relevant l'objectif 2030, et relever les objectifs intermédiaires en cohérence avec cette nouvelle échéance.

Les objectifs actuellement en vigueur pour 2030 sont déjà quasi atteints en 2026. Les relever est cohérent avec l'essor rapide des achats de véhicules particuliers électriques par les entreprises observé récemment et avec leur capacité à se décarboner à un coût compétitif, et est nécessaire pour atteindre les objectifs fixés par la SNBC 3. Ces objectifs tiennent par ailleurs compte de l'effet de la bonification écoscore : la plupart des véhicules acquis étant éligibles à l'écoscore, ils sont comptabilisés avec un coefficient supérieur à 1 ce qui rend la trajectoire actuelle moins contraignante qu'elle n'y paraît.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

-

RECOMMANDATION 19

Réviser le calcul de l'objectif d'électrification des flottes d'entreprise inscrit dans la loi LOM en abaissant la bonification des véhicules fabriqués dans l'UE de x2 à x1,25, et en introduisant une bonification supplémentaire à x1,5 pour les véhicules écoscorés dont les cellules de batterie sont produites dans l'Union européenne.

La bonification actuelle à x1,5 pour les véhicules écoscores a atteint son objectif : la majorité des véhicules électriques achetés par les flottes est désormais assemblée dans l'UE. L'abaisser à x1,25 permet de proposer une bonification supérieure pour ces véhicules, sans affaiblir la trajectoire d'électrification. Le critère de l'écoscore devra être remplacé par la définition d'un véhicule "Fabriqué dans l'UE" tel que défini dans l'IAA. L'introduction d'une bonification à x1,5 pour les véhicules dont les cellules de batterie sont produites dans l'UE crée quant à elle un levier de politique industrielle : elle oriente la demande des flottes vers la production européenne de batteries, dont les chaînes de fabrication sont soumises à des exigences environnementales et sociales plus strictes, renforçant ainsi la cohérence entre objectifs climatiques et souveraineté industrielle.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

-

RECOMMANDATION 20

Instaurer une trajectoire de verdissement spécifique pour les véhicules particuliers achetés par les loueurs courte durée et les opérateurs d'autopartage, avec une ambition deux fois moindre que celle des flottes d'entreprise : 50 % de véhicules électriques achetés en 2032.

La rotation rapide de ces parcs – véhicules revendus après quelques mois – expose ces acteurs à la volatilité de la valeur résiduelle de l'électricité, qui a déjà conduit certains grands loueurs à freiner leur électrification. S'y ajoute une clientèle occasionnelle, souvent sans recharge à domicile et adepte des longs trajets, pour qui l'autonomie peut rester un frein psychologique. Une cible spécifique, plus basse, reconnaît ces contraintes, sans exonérer un secteur qui, par sa rotation rapide, alimente massivement le marché de l'occasion et la diffusion des véhicules électriques vers les ménages. Les constructeurs doivent également s'assurer de disposer de véhicules à un prix et dans des volumes répondant à cette trajectoire imposée aux loueurs courtes durées.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

-

RECOMMANDATION 21

Fixer une trajectoire de décarbonation des grandes flottes propres aux véhicules utilitaires légers d'entreprise, avec un objectif de 60 % de véhicules électriques achetés en 2030, et des paliers intermédiaires linéarisés année après année jusqu'à cette échéance.

Les gammes de VUL se renouvellent plus lentement que celles des véhicules particuliers et l'offre électrique y reste moins mature. Une cible claire et linéaire donne aux constructeurs et aux entreprises la visibilité nécessaire pour planifier l'électrification d'un segment aujourd'hui en retard. Sur le modèle des VP, il est par ailleurs nécessaire d'établir un écoscore pour les VUL et de bonifier la prise en compte des VUL écoscorés dans l'atteinte de cette trajectoire.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

-

2.5. Recommandations 22 à 27 : lever les barrières économiques à l'électrification du transport lourd

Le transport lourd a traversé entre 2015 et 2025 une décennie d'expérimentations sur les motorisations alternatives. La commercialisation en 2025 de tracteurs routiers électriques capables de parcourir près de 600 km en usage réel à 40 tonnes marque un tournant technologique en Europe. Les poids-lourds à batteries s'imposent comme la solution la plus prometteuse sur tous les plans – décarbonation, dépollution, silence, souveraineté énergétique et potentiel de massification. L'Europe dispose par ailleurs d'une base industrielle solide sur ce segment, ce qui confère à l'accélération de l'électrification du parc lourd une dimension de souveraineté industrielle.

Le verrou n'est plus technologique : il est économique – un verrou levé grâce à l'augmentation importante des aides à l'achat mise en place mi-2026 – culturel, infrastructurel et organisationnel. Au-delà du surcoût à l'achat, compensé par les aides, les marges d'exploitation faibles des transporteurs et l'absence de valorisation de

l'électrique dans les appels d'offres des donneurs d'ordre freinent des décisions d'investissement que les acteurs acceptent pourtant dans leur principe. L'enjeu de la répartition de l'effort au sein de la chaîne d'acteurs est central : un secteur aux marges étroites ne peut absorber seul le coût de la transition – le cadre fiscal, législatif et réglementaire doit créer les conditions d'une exigence équilibrée entre constructeurs, transporteurs et donneurs d'ordre, sans créer de distorsion de concurrence entre les acteurs de différentes tailles. Une telle politique présente également l'opportunité de venir résoudre des déficits historiques de compétitivité par rapport à certains pavillons étrangers européens en l'absence d'harmonisation européenne. Le soutien au développement des poids-lourds électriques représente en France tant un enjeu de décarbonation, que d'attractivité du secteur ou de pérennité du pavillon français dans un contexte de concurrence exacerbée. La baisse des coûts des batteries, attendue comme importante au regard de l'expérience sur l'automobile à mesure des volumes croissants, rassure sur le caractère temporaire du soutien nécessaire à l'électrification de ces véhicules.

RECOMMANDATION 22

Supprimer le remboursement partiel de l'accise sur les produits pétroliers pour les poids-lourds en 2030, conformément à l'échéance fixée par la loi Climat et résilience.

Le remboursement partiel de l'accise gazole accordé aux transporteurs routiers de marchandises constitue une subvention aux énergies fossiles contradictoire avec nos objectifs climatiques. La mise en place de l'ETS 2 implique que le respect des minimas de taxation européens ne permettra pas le maintien de l'intégralité du remboursement actuel mais celui-ci peut persister néanmoins jusqu'à 2035 si la loi n'est pas appliquée. L'ETS 2 tend par ailleurs à harmoniser la tarification du transport routier à l'échelle européenne et à résorber la distorsion de concurrence créée par la fiscalité plus faible de certains pays européens.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

-

(la suppression doit entraîner + 1,3 Md € de recettes en 2030, déjà pris en compte dans le scénario *Continuité fiscale*)

RECOMMANDATION 23

Transposer la directive Eurovignette pour les poids-lourds en exonérant les poids-lourds électriques de 75 % des frais de péage, compensée par une hausse proportionnelle des frais appliqués aux poids-lourds thermiques.

La directive Eurovignette vise à créer un avantage économique significatif à l'usage pour les transporteurs ayant investi dans l'électricité, accélérant le retour sur investissement et donc la décision de renouvellement de flotte. La compensation par hausse des péages thermiques est quasi indolore dans l'immédiat pour les propriétaires de poids-lourds thermiques du fait du différentiel entre électriques et thermiques dans le parc de poids-lourds en circulation, de sorte que l'équilibre économique de la mesure serait atteint avec une hausse minime des frais individuels de péage des poids-lourds thermiques. La mesure est fiscalement neutre par construction, et doit être limitée dans le temps.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

+ 0 M €

RECOMMANDATION 24

Supprimer le suramortissement pour les véhicules lourds B100, GNV, éthanol et superéthanol

Le suramortissement accordé aux véhicules lourds B100, GNV, éthanol et superéthanol constitue une niche fiscale pour le secteur public, qui oriente les investissements des transporteurs vers une technologie moins performante que l'électrique, sur tous les plans : décarbonation, dépollution, souveraineté et coût réel. Les biocarburants doivent être priorités pour les activités qui ne pourront pas s'en passer, notamment le transport aérien et maritime. Cette mesure concerne le flux de véhicules neufs plutôt que les véhicules déjà en circulation, ce qui renforce son acceptabilité.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

+ 10 M €

RECOMMANDATION 25

Imposer aux donneurs d'ordre (industriels, plateformes logistiques, distributeurs) un objectif annuel minimal de recours à des prestations de transport zéro émission (poids-lourds électriques ou à hydrogène)

Les transporteurs routiers font face à un double obstacle à l'électrification : le surcoût à l'achat des véhicules électriques et l'incertitude sur le retour sur investissement, liée à la difficulté de répercuter ce surcoût sur des donneurs d'ordre qui ne le valorisent pas dans leurs appels d'offres. En l'absence d'obligation, la concurrence par les prix pousse les transporteurs à différer leurs investissements, même lorsqu'ils en acceptent le principe. Imposer aux donneurs d'ordre un objectif minimal de recours au transport zéro émission déplace la contrainte vers l'amont de la chaîne logistique, là où le pouvoir de marché est concentré, et crée une demande garantie qui sécurise l'investissement à long terme des transporteurs. Cette mesure correspond à l'article 18 du projet de loi cadre relatif au développement des transports. À terme, il est nécessaire au-delà du rapportage de rendre cet objectif contraignant économiquement, sur le modèle de la mise en place de la TAI pour assurer le respect de la loi LOM.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

-

RECOMMANDATION 26

Étendre l'IRICC à la recharge en dépôt et dimensionner son entrée en vigueur de façon à valoriser l'électricité renouvelable à la hauteur de son efficacité de décarbonation, sans créer de rente pour les biocarburants

La valeur des certificats sur la recharge électrique dépend de la structure du dispositif et dépend du mandat de réduction des gaz à effet de serre : fixé trop bas, ce mandat pourrait être entièrement satisfait par les seuls biocarburants, évinçant l'électricité renouvelable du marché pendant les premières années. Un mandat plus ambitieux que celui actuellement mis en discussion est donc nécessaire pour que l'électricité conserve une place réelle. Un coefficient multiplicateur favorisant l'électricité supérieur à celui actuellement envisagé doit par ailleurs être assuré, pour valoriser le fait qu'elle décarbone davantage que les biocarburants, présente moins de co-impacts environnementaux négatifs et est majoritairement produite en France. Ces certificats améliorent directement la performance économique de la filière IRVE dont l'opinion publique considère que les prix pratiqués sont encore trop souvent prohibitifs.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

-

RECOMMANDATION 27

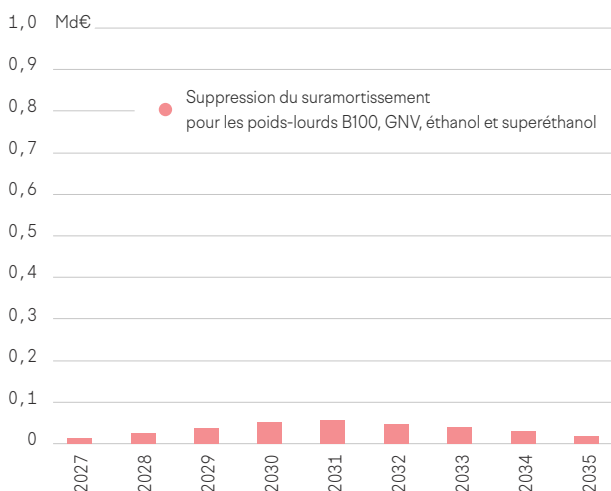
Décorrérer le prix du bioGNV à la pompe de celui du GNV fossile, l'asseoir sur ses coûts de production réels nets des futurs crédits IRICC, et faire supporter ce surcoût au seul acteur qui s'en prévaut

Le prix du bioGNV est aujourd'hui indexé sur le GNV fossile et le gazole, l'écart étant comblé par des soutiens externes : ce mode de fixation masque le coût réel du biogaz via la revente de certificats permis par le tarif de rachat public. Asseoir le prix sur les coûts de production effectifs, déduction faite des seuls crédits réellement acquis, rétablit la transparence du signal prix et fait porter le surcoût à celui qui revendique l'usage du bioGNV plutôt qu'à la collectivité. Cela suppose d'interdire explicitement, dans les décrets et arrêtés d'application du futur mécanisme IRICC, tout double comptage de la valeur verte : une garantie d'origine issue d'un volume déjà soutenu par le tarif d'achat ou les CPB ne peut fonder une revendication "100 % bioGNV", générer un certificat IRICC, ni être imputée à l'obligation d'une autre filière, sous peine de valoriser plusieurs fois la même tonne de CO₂ évitée.

-

FIGURE 19. Recettes supplémentaires pour le secteur public liées à la recommandation 24

Par rapport au scénario Continuité fiscale



2.6. Recommandations 28 à 30 : affiner le signal fiscal pour orienter la composition du parc électrique de demain

La fiscalité doit être un outil explicite de façonnage du parc de véhicules électriques, au-delà de l'orientation du choix de motorisation. Les véhicules électriques présentent intrinsèquement un bilan environnemental très supérieur aux thermiques, mais ils ne se valent pas tous : un SUV électrique particulièrement lourd consomme davantage d'énergie et de matières premières qu'une berline compacte électrique, et sa batterie génère des émissions de fabrication significativement plus élevées. Il est donc possible – et souhaitable – de rendre l'offre électrique encore plus vertueuse, en étendant aux véhicules électriques des signaux-prix jusqu'ici calibrés pour le parc thermique.

Ces mesures visent trois effets simultanés. D'abord, orienter le marché vers des véhicules plus sobres en énergie et en matières premières, en réduisant progressivement le soutien aux segments les plus lourds au profit des petites et moyennes cylindrées – segments A et B – dont l'empreinte environnementale est moindre. Ensuite, intégrer le coût carbone de la fabrication des batteries dans le signal fiscal, ce qui favorisera en pratique les constructeurs européens, dont les chaînes de production sont soumises à des exigences environnementales plus strictes, et fournit donc un soutien indirect aux giga-factories de batteries européennes. Enfin, contribuer à abaisser le coût d'accès aux véhicules électriques neufs et d'occasion, condition essentielle à l'acceptabilité sociale de la transition. Ces mesures doivent être dimensionnées avec soin pour rester compatibles avec une accélération de l'électrification : elles n'ont pas vocation à freiner la transition, mais à en améliorer la qualité.

RECOMMANDATION 28

Assujettir les véhicules électriques au malus masse à partir de 2 100 kg

Assujettir également les véhicules électriques au malus masse encourage l'achat de véhicules électriques qui soient eux aussi plus légers et efficaces. Le seuil choisi permet la mise en place de cette incitation, tout en assurant que le malus reste moins pénalisant pour les véhicules électriques que pour les motorisations thermiques⁶⁸.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

+ 90 M €

(+ 80 M € supplémentaires en intégrant les véhicules utilitaires dérivés de véhicules particuliers électriques)

RECOMMANDATION 29

Ajouter deux nouvelles composantes aux TAVFE sur l'efficacité énergétique et les émissions de CO₂ liées à la fabrication de la batterie des véhicules électriques

Encourager l'achat et l'usage par les flottes d'entreprises de véhicules électriques efficaces énergétiquement et dont les batteries ont été produites dans des conditions limitant les émissions de gaz à effet de serre associées, aidant à façonner rapidement ensuite un parc de véhicules d'occasion plus efficaces et peu émetteurs à la fabrication. La taxe liée aux émissions liée à la fabrication est exonérée de 50 % lorsque les batteries sont produites dans l'UE, sur la base des critères définis par l'IAA

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

+ 140 M €

RECOMMANDATION 30

Abaisser progressivement le critère de prix maximal définissant l'éligibilité de la prime coup de pouce à l'achat de véhicules électriques, rajouter un critère sur la localisation de la production des cellules de batteries

Faire suivre au critère de prix (47 000 € actuellement) la trajectoire de baisse du prix moyen des véhicules électriques pour s'assurer que la prime coup de pouce continue de favoriser l'achat de véhicules électriques de taille raisonnable pour diminuer encore leur coût total et leur empreinte écologique. Ajouter à l'écoscore un second critère basé sur la fabrication des cellules de batteries dans l'Union européenne, sur la base des critères définis par l'IAA.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

+ 0 M €

⁶⁸ Le malus moyen d'un véhicule électrique assujéti resterait inférieur à celui d'un véhicule thermique. Rapporté à l'ensemble des véhicules, assujéti ou non, le malus moyen par véhicule électrique serait deux fois plus faible que la moyenne tous types de motorisation confondus.

FIGURE 20. Recettes supplémentaires pour le secteur public liées aux recommandations 28 à 30

Par rapport au scénario Continuité fiscale



2.7. Recommandations 31 à 37 : garantir l'accessibilité des véhicules bas carbone à toutes et tous

Le renchérissement du coût des véhicules thermiques doit aller de pair avec un accès facilité aux moyens de transport bas-carbone pour les classes moyennes et populaires. Les ménages modestes, les actifs des zones périurbaines et rurales, les professionnels à faible revenu structurellement dépendants de leur véhicule et les propriétaires de vieux véhicules constituent les publics les plus exposés au renchérissement du coût de la mobilité thermique – et les moins bien placés pour absorber le surcoût d'un véhicule électrique ou pour renoncer à leur voiture. Différents mécanismes d'aides doivent être mis en place spécifiquement vers eux, en aidant spécifiquement des véhicules écoresponsables, pour garantir que la dépense fiscale oriente le marché vers les modèles les plus sobres en énergie et en matières premières, et favorise en pratique la production européenne.

Il serait logique que les dépenses publiques en faveur de la décarbonation de la mobilité routière soient au moins équivalentes aux recettes que l'ETS 2 génère au prorata de la part des émissions du trafic routier dans l'ensemble des secteurs couverts par ce mécanisme. Cette part représente entre 4 et 5 milliards d'euros par an selon les années d'ici 2035, dont environ trois quarts directement fléchés vers le budget de l'État et un quart via le Fond social pour le climat. Ce principe n'est pas une obligation juridique : la directive ETS 2 n'est pas contraignante en termes de fléchage sectoriel. Mais il constitue un objet de cohérence politique : il serait difficile de justifier que les ménages et les entreprises supportent le coût d'une tarification carbone sur leurs carburants sans que les recettes correspondantes ne soient au moins partiellement redirigées vers les aides qui leur permettent d'en sortir. Ce seuil de 4 à 5 milliards d'euros annuels constitue donc une cible de référence pour calibrer l'ambition des dispositifs de soutien décrits dans les sections suivantes.

RECOMMANDATION 31

Renouveler le dispositif de leasing social en mettant à disposition 100 000 véhicules électriques écoscorés en 2027 puis 150 000 par an entre 2028 et 2034

Le leasing social a démontré lors de ses premières éditions sa capacité à rendre le véhicule électrique accessible aux ménages modestes qui en sont structurellement exclus par le coût d'achat. Il constitue à ce titre un instrument essentiel d'acceptabilité sociale de la transition : sans lui, l'électrification du parc risque de rester un phénomène qui passe nécessairement par les classes moyennes et supérieures par un mécanisme de ruissellement, renforçant le sentiment d'une transition à deux vitesses. Planifier les volumes sur plusieurs années – plutôt que de reconduire le dispositif au fil des budgets – donne aux constructeurs et aux loueurs la visibilité nécessaire pour dimensionner leur offre et leur appareil industriel en conséquence.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

-320 M €

(par rapport à une poursuite du leasing actuel à 55 000 veh/an.)

RECOMMANDATION 32

Mettre en place pendant deux ans une prime à la conversion de 4 000 € lors du remplacement d'un véhicule thermique de plus de 15 ans par un véhicule électrique neuf écoscore ou d'occasion, cumulable avec les aides à l'achat existantes.

Les véhicules thermiques de plus de 15 ans constituent le segment le plus émetteur de gaz à effet de serre et de polluants de l'air à distance donnée. Leurs propriétaires sont en majorité des ménages modestes. Une prime ciblée sur ce segment, cumulable avec la prime coup de pouce, permet d'atteindre un reste à charge suffisamment bas pour déclencher la décision et une capacité d'achat favorable pour leur budget mobilité, en soutenant particulièrement en remplacement les véhicules électriques d'occasion.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

-580 M €

RECOMMANDATION 33

Mettre en place un réseau national de cars express couplé à des lignes de covoiturage (services express routiers).

Le car express, sur des axes structurants périurbains et interurbains, offre une solution rapide à déployer et peu coûteuse en infrastructure comparée au ferroviaire, pour des bassins de vie où le train ne peut souvent pas aller. Couplé à des lignes de covoiturage, il permet d'étendre le maillage territorial et la fréquence selon les heures de pointe/creuses et in fine d'améliorer l'équation économique pour l'AOM. Ceux qui résident hors des grandes agglomérations desservies par les transports en commun sont ceux qui subissent le plus directement la hausse du coût des carburants et qui disposent du moins d'alternatives à la voiture individuelle. Leur offrir une option de mobilité partagée fiable est une condition de légitimité de l'ensemble de la politique de transition – sans quoi toute hausse du coût de l'usage automobile sera vécue comme une taxation sans contrepartie⁶⁹.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

-50 M €

⁶⁹ Ce chiffrage correspond aux coûts de fonctionnement correspondant à un déploiement massif de ce système – couvrant de l'ordre d'un quart des flux radiaux actuellement réalisés en voiture sur des trajets de moins de 50 km – tel que modélisé dans l'étude menée par l'IMT avec ECOV et T&E et en considérant un R/D amélioré relativement aux systèmes TC actuel (50 %), en cohérence avec les recommandations du rapport de l'IEGDD ou de la conférence Ambition France Transport concernant le financement des transports en commun qui préconise une participation accrue de l'utilisateur. On considère que le coût de fonctionnement global est atteint en régime permanent à partir de 2035, et qu'il croît entre 2027 et 2035 au fur et à mesure de la diffusion des car express. LOUËDIN, Simon et HERMINE, Jean-Philippe. *Conditions de réussite et potentiel des lignes de car express ainsi que de leur couplage aux lignes de covoiturage*. Institut des mobilités en transition (IMT), 2025. Disponible à l'adresse : https://institut-mobilites-en-transition.org/wp-content/uploads/2025/07/Etude_cars-express_IMT-Iddri_2025.pdf

RECOMMANDATION 34

Augmenter à 2 000 € les aides à l'achat pour les quadricycles électriques produits dans l'Union européenne.

Les quadricycles – voiturettes et micro-véhicules électriques – constituent une réponse adaptée aux besoins de mobilité d'une large part de la population : trajets domicile-travail courts, zones périurbaines. Leur coût d'achat reste néanmoins un frein significatif, en particulier face à la concurrence de modèles importés à bas prix, majoritairement produits en Chine. Rehausser l'aide à l'achat à 2 000 € pour les seuls véhicules produits dans l'UE remplit un double objectif : rendre ce segment accessible à des ménages qui ne peuvent pas accéder à un véhicule électrique plein format, et orienter la demande vers une filière industrielle européenne en structuration.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

-60 M €

RECOMMANDATION 36

Mettre en place un droit à l'essai pour les véhicules particuliers électriques

Permettre à tout automobiliste de tester gratuitement la location d'un véhicule électrique sur une semaine, pour lever les freins psychologiques à son adoption afin de vérifier concrètement si cette solution correspond à ses besoins de mobilité. Afin de lever les appréhensions liées à la recharge, le dispositif doit inclure le prêt d'un câble de recharge domestique renforcé. Cette mesure faciliterait la demande et donc l'électrification des flottes opérées par les loueurs courte durée. Le financement de ce dispositif peut être mis en place via des chèques vacances spécifiques, le coût pour le secteur public étant alors limité aux seules exonérations permises par ces chèques vacances.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

-100 M €

RECOMMANDATION 35

Financer les mesures de soutien à la transition (leasing social, primes à la conversion, aides à l'achat, SER) avec les recettes issues de l'ETS 2 affectées à la taxation des carburants routiers.

L'affectation d'une part des recettes de l'ETS 2 au financement des mesures de soutien à la transition est une obligation réglementaire et est constitutive de la légitimité politique du dispositif. Une tarification carbone dont les recettes sont perçues comme absorbées dans le budget général sans contrepartie visible alimente le rejet. Flécher explicitement ces recettes vers des aides concrètes à l'électrification – accessibles aux ménages modestes et aux actifs contraints à l'usage automobile – on construit une cohérence politique entre le signal-prix et ses effets redistributifs.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

-

RECOMMANDATION 37

Créer un indice de réparabilité des batteries.

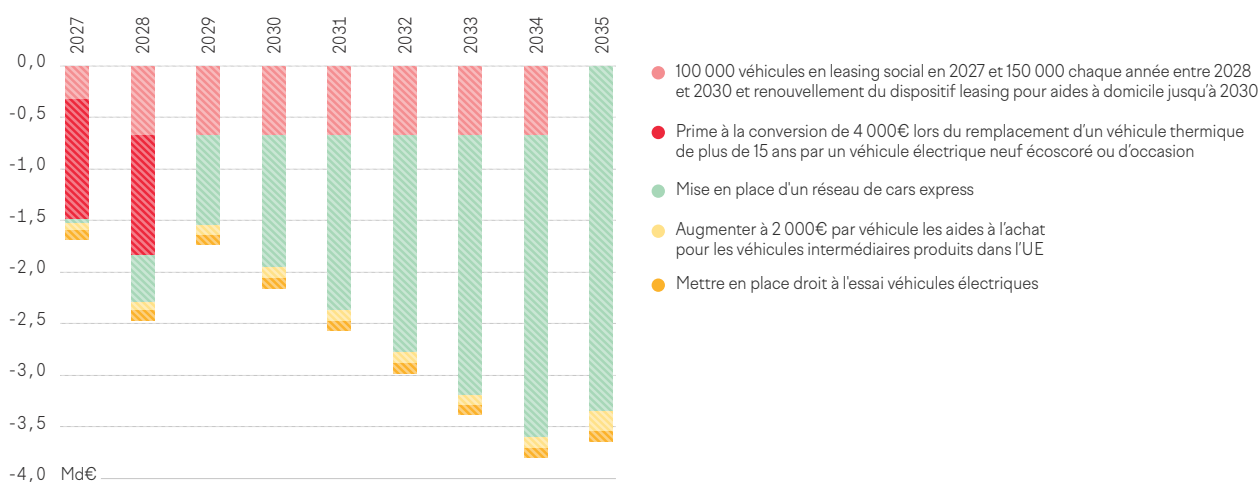
Mener à son terme la mission initiée par l'ADEME pour définir et publier un indice de réparabilité pour chaque modèle de voiture électrique. Cet indice doit ensuite servir d'indicateur de ciblage pour concentrer le soutien aux véhicules électriques ainsi labellisés. Mis à disposition des assureurs, il leur permettrait de pondérer leurs primes d'assurance en favorisant les véhicules les plus réparables, et inciterait indirectement les constructeurs à adopter de meilleures pratiques de conception.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

-

FIGURE 21. Dépenses supplémentaires pour le secteur public liées aux recommandations 31 à 36

Par rapport au scénario Continuité fiscale



2.8. Recommandation 38 : la redevance annuelle véhicule, un outil fiscal largement répandu en Europe pour refonder la fiscalité à la détention pour l'ère post-fossile et compenser la baisse structurelle des recettes fiscales liées à la mobilité routière

Anticiper la baisse des recettes du secteur public

Ce rapport établit et quantifie un constat structurant : la décarbonation du parc automobile érode mécaniquement les recettes qui financent les infrastructures routières et les politiques de mobilité. L'accise sur les produits pétroliers et les gaziers et la TVA sur les carburants – 36 milliards d'euros de recettes annuelles pour le secteur public en 2025 – reposent sur la consommation de carburants fossiles. Cette base est doublement fragile. D'une part, ces accises ne suivent pas l'inflation : elles représentent une part décroissante des recettes publiques. D'autre part, l'électrification va accélérer la contraction de ces recettes. Dans les projections de ce rapport, la fiscalité routière passerait en l'absence d'inflexion de 4,6 % des recettes du secteur public en 2025 à 3,4 % en 2035 à fiscalité inchangée – soit un trou de financement de 1,4 point dans les recettes du secteur public.

Ce paradoxe tient à la structure même de la fiscalité routière française, fondée sur une logique d'usage : le carburant consommé est taxé, en vue d'être représentatif du kilométrage parcouru en motorisation thermique. Cohérente tant que le parc roulait aux énergies fossiles, cette logique devient intenable à double titre : la décarbonation du parc érode son assiette, et l'injustice de cette taxe a fossilisé l'opposition à toute hausse – celle-là même qui permettrait de stabiliser les recettes du secteur public.

En parallèle s'accumule un nombre croissant de taxes à l'achat et à la détention. Bien qu'efficaces, elles reposent sur une architecture fragmentée, sédimentée au fil des décennies et de moins en moins lisible, qui doit être simplifiée.

Les avantages multiples d'une taxe à la détention

Trois voies sont envisageables pour reconstituer l'assiette qui s'érode : relever la fiscalité sur l'électricité, instaurer une taxe kilométrique sur les véhicules électriques (actuellement sur le point d'être mise en place au Royaume-Uni), ou refonder la fiscalité à la détention. Les deux premières ralentiraient l'électrification des véhicules, tout en reproduisant à l'identique les défauts de l'accise sur les produits pétroliers, et notamment la surpénalisation des ménages les plus dépendants de la voiture. Dans ce contexte, l'IMT propose de compenser la baisse des recettes issues des taxes à l'usage et de mettre en place progressivement une taxe modulable sur la détention (remplaçant les taxes à la détention préexistantes) : la redevance annuelle véhicule.

La redevance annuelle véhicule serait une taxe annuelle à la détention d'un véhicule motorisé. Elle reposerait sur quatre principes de fonctionnement :

- **Universalité.** Tous les véhicules motorisés contribueraient – des véhicules particuliers aux poids-lourds en passant par les deux-roues motorisés, quelle que soit leur motorisation (dans des proportions variables). Cette universalité stabiliserait les recettes du secteur public indépendamment du rythme d'électrification.
- **Modulation environnementale.** Le montant varierait selon le profil du véhicule : émissions d'usage pour les thermiques ; masse, empreinte ou origine de fabrication (utilisant la définition de made in EU définie à l'échelle européenne), efficacité énergétique ou indice de réparabilité par exemple. La contribution prolongerait la logique des malus sur une base annuelle : là où le malus n'agit qu'une fois, à l'achat, elle rendrait le coût d'un véhicule polluant ou lourd perceptible sur toute sa durée de vie. Elle serait aussi modulée sur des critères industriels, directement ou indirectement – notamment via l'empreinte carbone de production ou sur les critères de localisation de la production du véhicule ou de ses composants. Cette modulation permettrait de concilier la stabilité des recettes fiscales avec un encouragement à l'électrification du parc.
- **Modulation sociale.** La contribution serait abaissée pour les ménages modestes ou précaires et modulée selon le lieu d'habitation et la multimotorisation.
- **Lisibilité et simplification.** Le contribuable n'acquitterait qu'un prélèvement unique, annuel, prévisible, aux critères transparents et stables.

La possibilité de modulation sur critères constituerait la principale amélioration de ce nouvel impôt. Les taxes à l'usage ne peuvent être modulées sur des critères sociaux pour des raisons techniques : acquittées de façon anonyme à la pompe, elles ne peuvent être rattachées au revenu, à la composition ou au lieu de résidence d'un foyer. La redevance annuelle véhicule, prélevée annuellement auprès du détenteur enregistré, pourrait au contraire être croisée avec les données fiscales – revenu fiscal de référence, taille du ménage, lieu d'habitation. Elle pourrait donc être réduite pour les ménages modestes et pour les résidents des zones mal desservies en alternatives au véhicule particulier, où la voiture relève de la nécessité et non du choix.

La redevance annuelle véhicule présente un autre avantage politique structurant : du fait de son universalité, elle rend visible le fait que chaque détenteur de véhicule – quelle que soit sa motorisation – participe au financement des politiques publiques, en proportion de ses moyens et de l'impact de son véhicule. Elle rompt ainsi avec le sentiment, aujourd'hui croissant, que la fiscalité routière pèse de façon disproportionnée sur les usagers les plus dépendants de leur voiture.

Des alternatives toutes plus problématiques

La redevance annuelle véhicule doit être appréciée à l'aune des alternatives disponibles pour compenser l'érosion des recettes routières – toutes plus problématiques.

Augmenter la fiscalité sur l'électricité est théoriquement possible, mais ne pourrait générer des recettes équivalentes sans une hausse de taux considérable ; elle frapperait les autres usages essentiels de l'électricité comme le chauffage et l'industrie ; et surtout, elle validerait la crainte d'un report de la fiscalité fossile vers l'électricité, brisant la confiance dans la stabilité de son coût et freinant l'adoption des véhicules électriques – au risque de casser la dynamique de décarbonation.

Instaurer une taxe kilométrique spécifique aux véhicules électriques et hybrides rechargeables permettrait de reconstituer une assiette d'usage à mesure que l'accise s'érode, mais reviendrait à taxer spécifiquement les motorisations que l'on cherche à soutenir, en dégradant le coût total de possession du véhicule électrique. Elle pénaliserait particulièrement les ménages ruraux les plus dépendants de leurs véhicules, sans alternatives, qui ont un usage plus intensif de leurs véhicules que les urbains.

Relever l'accise sur les carburants fossiles pour maintenir les recettes pénaliserait au premier chef les ménages roulant en véhicules thermiques anciens, c'est-à-dire les ménages modestes qui n'ont pas encore pu basculer vers l'électrique. Cette voie concentrerait l'effort sur les captifs de la voiture thermique et reproduirait les tensions à l'origine du mouvement des Gilets Jaunes.

Reste enfin l'option de financer autrement les besoins couverts par la fiscalité routière – en prélevant ailleurs ou en recourant à l'endettement. Mais dans un contexte de finances publiques dégradées et d'endettement élevé, dégager plusieurs milliards d'euros de recettes nouvelles sur d'autres assiettes ou creuser davantage le déficit semble peu réaliste. Laisser s'éroder les recettes routières sans les remplacer reviendrait par ailleurs à rompre le lien entre l'usage de la route et son financement, à effacer le signal environnemental.

Une taxe qui existe déjà dans plusieurs pays voisins

La redevance annuelle véhicule n'est pas une construction théorique : des dispositifs comparables fonctionnent dans de nombreux pays, avec des résultats documentés en efficacité environnementale et en rendement.

Au Royaume-Uni, la Vehicle Excise Duty (VED) est une taxe annuelle modulée selon les émissions de CO₂ pour les véhicules. En Allemagne, la Kraftfahrzeugsteuer est une taxe fédérale annuelle assise sur la cylindrée et les émissions. Aux Pays-Bas, la Motorrijtuigenbelasting est modulée par le poids, le carburant et les émissions. En Suisse, chaque canton perçoit une taxe annuelle calculée selon des critères variés – poids, puissance, cylindrée. En Norvège, l'årsavgift a été remplacée en 2018 par la trafikforsikringsavgift, prélevée avec la prime d'assurance. En Suède, la fordonsskatt est modulée selon les émissions pour les thermiques et la masse pour tous les véhicules, avec une extension de la taxation kilométrique aux poids-lourds en préparation.

La France a elle-même connu un tel dispositif : la vignette automobile, créée en 1956 pour financer le Fonds

national de solidarité destiné aux personnes âgées, était une taxe annuelle à la détention. Elle a été supprimée pour les particuliers en 2000, puis pour les professionnels en 2006. Forfaitaire, sans lien visible avec son usage et déconnectée de toute logique sociale ou environnementale, elle avait perdu sa légitimité. La redevance annuelle véhicule s'en distingue sur chacun de ces aspects : elle est modulée socialement, avec une protection vérifiable des ménages modestes et ruraux, et est adossée à une affectation transparente de ses recettes qui matérialise la contrepartie dont l'absence nourrit aujourd'hui le rejet de la fiscalité routière. Les dispositifs comparables en Allemagne ou en Norvège confirment qu'une taxe annuelle à la détention, lisible et prévisible, peut être durablement acceptée.

Un potentiel majeur d'amélioration de la lisibilité de la fiscalité

La contribution offrirait à chaque détenteur un prélèvement unique, annuel, au montant directement lisible et prévisible. Cette lisibilité conditionnerait l'efficacité du signal – un prélèvement compris oriente les comportements – et l'acceptabilité politique : un système clair se défend mieux qu'un mille-feuille opaque.

Si la redevance annuelle véhicule repose sur une multiplicité de critères de modulation dont la combinaison détermine le montant individuel, il est possible et nécessaire que chaque critère et son impact sur le montant final soient clairement documentés, facilement consultables et leur évolution suffisamment prévisible pour que tout détenteur de véhicule – particulier comme professionnel – puisse anticiper aisément sa contribution et en comprenne les sous-jacents. La lisibilité du dispositif est une condition de son efficacité comportementale autant que de son acceptabilité politique.

Le sort politique du dispositif dépendra également de sa dénomination et du récit qui l'accompagne. Le risque est identifié : que la réforme soit d'emblée qualifiée de retour de la vignette et hérite du discrédit d'un prélèvement forfaitaire, sans modulation ni contrepartie visible. Trois exigences en découlent : l'appellation doit rendre intelligibles sans explication l'objet du prélèvement – le véhicule –, sa périodicité annuelle et sa nature de paiement. La contrepartie ensuite : le terme "redevance" implique un service rendu, ici l'accès au réseau routier. La neutralité de registre enfin : une dénomination sobre et administrative, sans euphémisme, réduit la prise offerte à l'accusation de dissimulation, grief récurrent adressé à la fiscalité écologique. Le récit doit prolonger ces exigences en énonçant ce qui sépare la redevance de la vignette de 1956 : modulation environnementale qui permet la poursuite du soutien à l'électrification, modulation sociale assurant une contribution différenciée en fonction de l'accès aux alternatives à la voiture et au niveau de vie, universalité de la contribution, affectation identifiable des recettes. Aucun de ces quatre éléments n'existait dans le dispositif supprimé en 2000 ; c'est cette différence qu'il faut établir dès l'annonce, la comparaison étant certaine d'être faite.

Les conditions d'une mise en œuvre réussie

La redevance annuelle véhicule ne pourrait être qu'une réforme de long terme, engagée par étapes, transparente et simple dans son fonctionnement.

- La réforme devrait être présentée plusieurs années avant son entrée en vigueur, avec une montée en charge progressive clairement présentée pour la décennie suivante. Au vu de l'évolution des recettes fiscales projetée dans ce rapport, la contribution devrait être mise en place en 2030. Cette visibilité permettrait aux ménages et aux entreprises de l'intégrer à leurs décisions d'achat, conformément au principe de prévisibilité fiscale développé plus haut. Son niveau et ses critères de modulation devraient rester relativement stables – par exemple révisés seulement tous les trois ans.
- L'entrée en vigueur devrait viser la stabilité de la contribution des impôts liés à la route aux recettes publiques, afin de ne pas alourdir la charge fiscale globale. La montée en puissance devrait être progressive et viser la compensation graduelle de la baisse des recettes des autres taxes routières, pour préserver les moyens d'action du secteur public.
- La redevance annuelle véhicule devrait impérativement et explicitement être modulée de façon à ne pas pénaliser excessivement les ménages modestes.

En définitive, la redevance annuelle véhicule serait l'aboutissement logique de la trajectoire de réforme décrite dans ce rapport. Elle stabiliserait les recettes publiques face à l'érosion des recettes fossiles, prolongerait le signal environnemental des malus sur une base annuelle, introduirait une justice sociale que les taxes à l'usage ne permettent pas, soutiendrait l'appareil productif européen et améliorerait la prévisibilité de la fiscalité routière.

Estimations du rendement et calibrage de la redevance annuelle véhicule

Les simulations réalisées dans le cadre de ce rapport permettent d'estimer l'ordre de grandeur du rendement nécessaire et des montants individuels associés à la mise en place de la redevance annuelle véhicule.

Pour stabiliser la contribution de la fiscalité routière aux recettes publiques dans le scénario de soutenabilité fiscale et écologique, la redevance annuelle véhicule devrait générer environ 9 milliards d'euros par an en 2030 et 17 milliards d'euros en 2035. Un sixième environ du rendement 2030 correspond aux recettes des taxes existantes que la contribution remplacerait.

Sur la base de ces objectifs de rendement, et sans que ces chiffres aient valeur de prescription, les montants moyens par catégorie de véhicule pourraient être de l'ordre de : **(voir tableau ci-dessous)**

Montants moyens (avec de fortes variations par véhicule en fonction des critères de modulation)	2030	2035
Véhicule particulier – particulier	140 €	260 €
Véhicule particulier – entreprise	320 €	510 €
Véhicule utilitaire léger	420 €	760 €
Poids lourd	560 €	1 020 €
Bus ou car	270 €	470 €
Deux, trois roues ou quadricycle	70 €	120 €

Ces ordres de grandeur s'inscrivent dans la continuité des niveaux actuels des taxes à la détention : le montant moyen pour les véhicules particuliers d'entreprise (320 € en 2030) est proche, en euros constants, du montant moyen actuel de la taxe sur les véhicules de société (450 € en 2025) ; celui des poids-lourds (560 € en 2030) est supérieur mais du même ordre de grandeur que la TA-VLTM actuelle (270 € en 2025).

Ces moyennes masquent une dispersion très large selon les critères de modulation – motorisation, masse, territoire, revenu, nombre de véhicules détenus – qui est précisément l'objet du dispositif. Les simulations illustrent cette amplitude par quatre cas-types :

- Un ménage parmi les 20 % les plus modestes, résidant en zone périurbaine ou rurale, possédant un seul véhicule thermique ancien de masse moyenne serait redevable de 70 € en 2030 (soit 60 €₂₀₂₆). Ce montant, délibérément bas, reflète la combinaison des modulations territoriale, sociale et de mono-motorisation pour un véhicule thermique.
- Le même profil de ménage, avec un véhicule électrique de masse moyenne assemblé dans l'UE mais dont la batterie n'a pas été fabriquée dans l'UE et affichant une efficacité énergétique moyenne serait redevable de 40 € en 2030.
- Dans le cas le plus défavorable – ménage parmi les 20 % les plus aisés, résidant en centre-ville (disposant de nombreuses alternatives pour ses déplacements du quotidiens – vélo, bus – ou de loisir – accès gare TGV), avec un véhicule thermique particulièrement lourd et ancien et par ailleurs multimotorisé (plusieurs véhicules détenus par le ménage) serait redevable de 910 € en 2030. Ce niveau élevé reflète le cumul de l'ensemble des majorations – émissions, masse, multi-motorisation, revenu, localisation urbaine – et constitue un signal-prix délibérément fort en faveur du renouvellement du véhicule pour ce type de ménage.
- Dans le cas le plus favorable – ménage très modeste, véhicule électrique léger assemblé et batterie fabriquée dans l'UE, zone périurbaine ou rurale, véhicule unique serait redevable de 30 € en 2030.

L'écart entre le cas le plus favorable et le cas le plus défavorable illustre la capacité de la redevance annuelle véhicule à concilier rendement global et équité individuelle, en faisant peser l'essentiel de l'effort sur les détenteurs de véhicules lourds, polluants et multiples, parmi les ménages les plus aisés et les mieux desservis.

RECOMMANDATION 38

Mettre en place à partir de 2030 une taxe annuelle à la détention pour l'ensemble des véhicules motorisés en annonçant une trajectoire d'évolution transparente sur 10 ans.

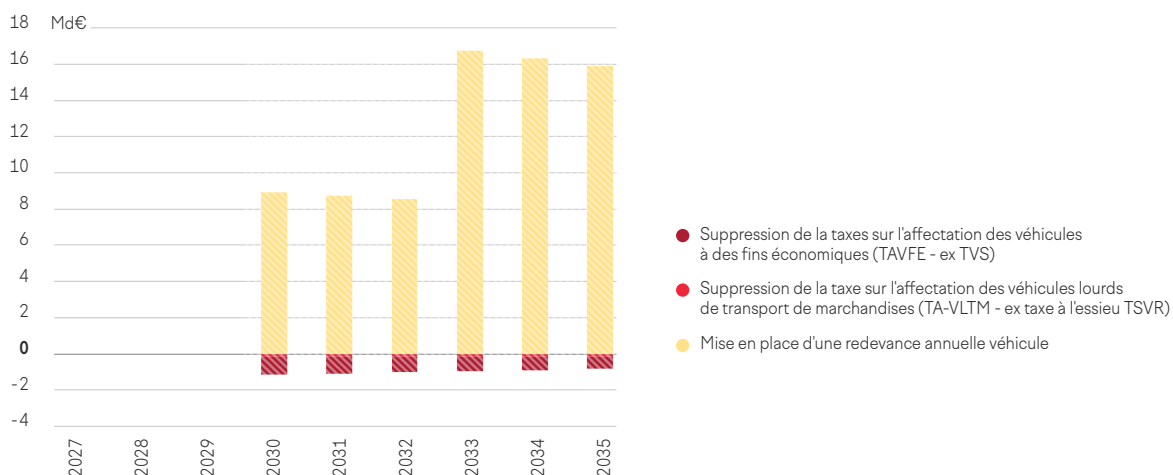
Moduler la taxe en fonction du véhicule, de sa motorisation, de son type de propriétaire, du niveau de revenu du propriétaire, de la multimotorisation du propriétaire, du lieu de vie, du niveau de richesse, de l'âge du véhicule, de la masse du véhicule, des émissions de gaz à effet de serre du véhicule, et pour les véhicules électriques de son écoscore, du lieu de fabrication de sa batterie et de son efficacité énergétique. Supprimer les TAVFE et la TA-VLTM.

IMPACT BUDGÉTAIRE EN 2027 / CONTINUITÉ FISCALE

+ 8 Md € (2030)

FIGURE 22. Recettes supplémentaires pour le secteur public liées au paquet de recommandations 38

Par rapport au scénario Continuité fiscale



2.9. Une réforme de la fiscalité routière entraînerait + 2,1 milliard d'euros de recettes supplémentaires à horizon 2030 et une décarbonation accélérée

Sur la base de l'ensemble des recommandations listées précédemment (hors mise en place de la redevance annuelle véhicule) le scénario *Soutenabilité fiscale et écologique* projette une hausse totale des recettes de + 2,1 milliards d'euros en 2030 et + 1,1 milliard d'euros en 2035 par rapport à celles projetées dans le scénario de continuité fiscale.

Ces mesures ralentiraient légèrement la baisse tendancielle de la part de la fiscalité routière dans les recettes fiscales globales du secteur public : celle-ci atteindrait 4,3 % en 2030 (contre 4,2 % dans le scénario *Continuité fiscale*) avant de tout de même reculer à 3,5 % en 2035 (contre 3,4 %). Elles ne stopperaient pas l'érosion – c'est l'objet de la redevance annuelle véhicule – mais en limitent significativement l'ampleur sur la période. Au-delà du seul rendement fiscal, ces réformes rendraient la fiscalité automobile plus juste et plus lisible, accéléreraient l'électrification du parc et les bénéfices environnementaux et sanitaires associés, soutiendraient la production de véhicules dans l'Union européenne, et contribueraient à une répartition plus équitable de l'effort fiscal. **(Figure 23)**

Ces recettes supplémentaires seraient essentiellement issues de quatre leviers : la suppression des exonérations d'accise sur les biocarburants, la diminution progressive des seuils de déclenchement du malus CO₂ et du malus masse, et le renforcement de la taxe sur les véhicules de société. La réduction des ventes de véhicules thermiques comprime les recettes d'accise sur les produits pétroliers et la TVA sur les carburants par rapport au scénario *Continuité fiscale* ; la baisse de la masse moyenne des véhicules réduit mécaniquement le rendement du malus masse ; la baisse de la consommation de biocarburants et du GNV réduit les gains liés à la fin des exonérations sur leurs accises, et la progression des véhicules électriques érode l'assiette des prélèvements récurrents. **(Figure 24)**

Ce résultat confirme que les réformes décrites dans les sections précédentes, si elles accélèrent bien la décarbonation du parc de véhicules motorisés, ne suffiraient pas à stabiliser les recettes publiques à long terme – et renforce par là même l'argument en faveur de la redevance annuelle véhicule, qui représente un levier structurel plus efficace pour dissocier le rendement fiscal de la décarbonation du parc de véhicules.

2.10. La mise en place de la redevance annuelle véhicule assurerait le maintien des recettes fiscales et la sécurisation de la décarbonation de la route

La mise en place de la redevance annuelle véhicule universelle sur le modèle décrit précédemment, ajoutée aux autres recommandations, entraînerait une hausse des recettes totales de + 10 milliards d'euros en 2030 et + 16 milliards d'euros en 2035 par rapport au scénario *Continuité fiscale*.

Ces mesures assureraient une préservation des moyens du secteur public : la part de la fiscalité routière dans les recettes fiscales globales serait maintenue entre 4,3 et 4,8 % sur l'ensemble de la période, soit l'équivalent de son niveau actuel. **(Figure 25)**

La redevance annuelle véhicule apporterait donc deux bénéfices complémentaires aux autres réformes décrites. D'une part, une lisibilité et une équité accrues, facilitant l'organisation et la réalisation de la décarbonation des véhicules, et d'autre part, une capacité de financement préservée sur le long terme. D'autre part, les recettes stabilisées permettraient de mieux répondre aux besoins de financement croissants identifiés en première partie de ce rapport, et notamment l'entretien et mise à niveau d'un réseau routier accusant un retard d'investissement significatif, l'adaptation des infrastructures au changement climatique, le renforcement des réseaux électriques rendu nécessaire par l'électrification du parc, et le financement plus large de la décarbonation du système de transport dans son ensemble.

FIGURE 23. Recettes de la fiscalité routière perçues par le secteur public

Scénario : Soutenabilité fiscale et environnementale, hors mise en place de la redevance annuelle véhicules

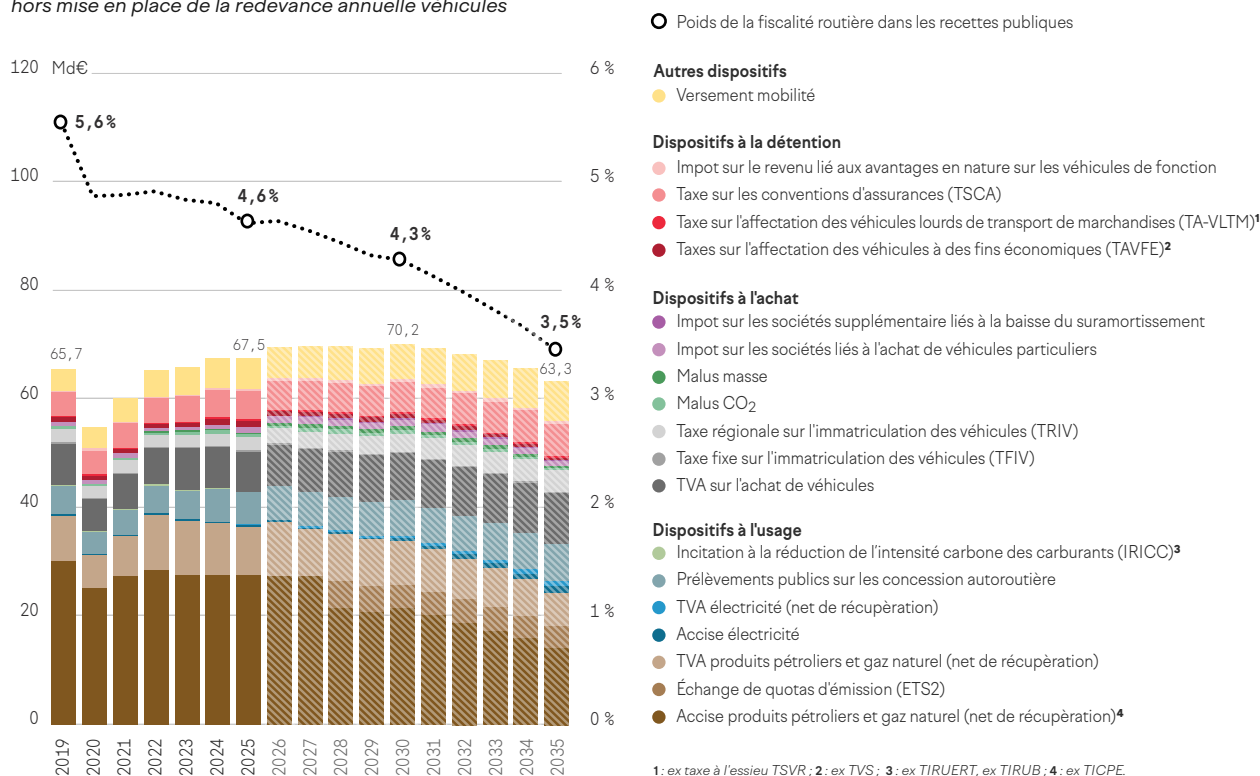


FIGURE 24. Recettes supplémentaires de la fiscalité routière perçues par le secteur public entraînées par les recommandations

Par rapport au scénario Continuité fiscale. Hors mise en place de la redevance annuelle véhicules

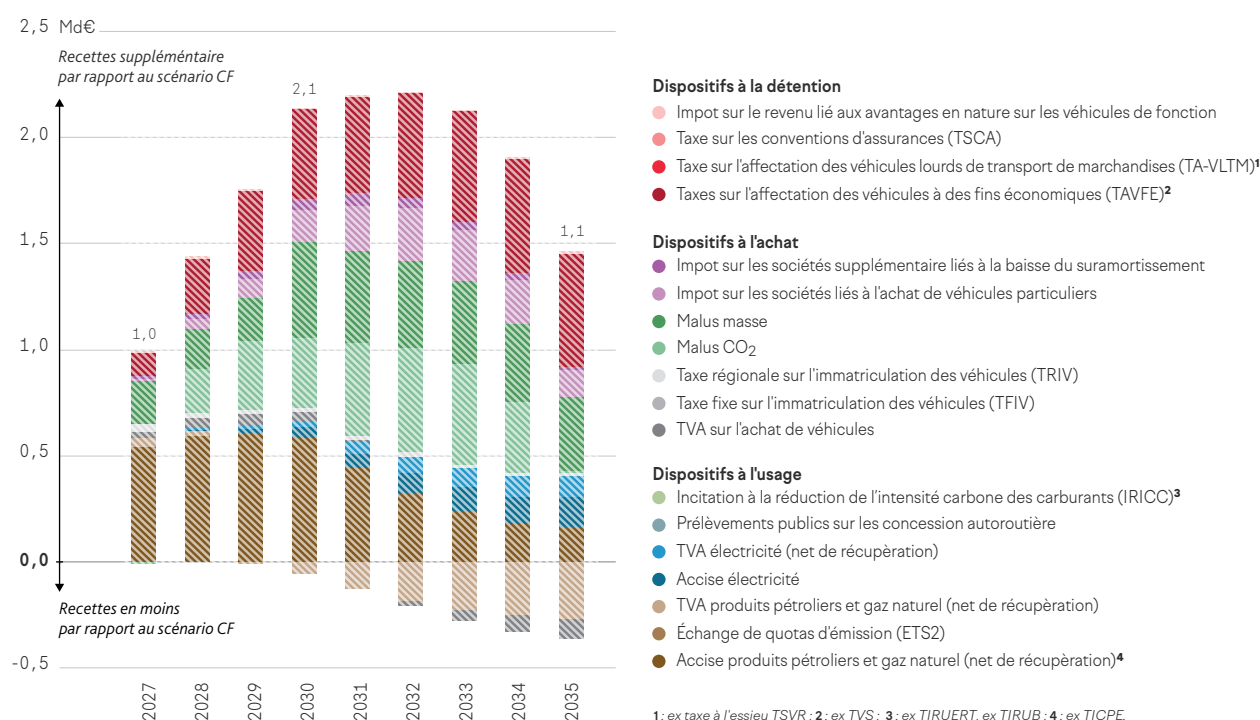
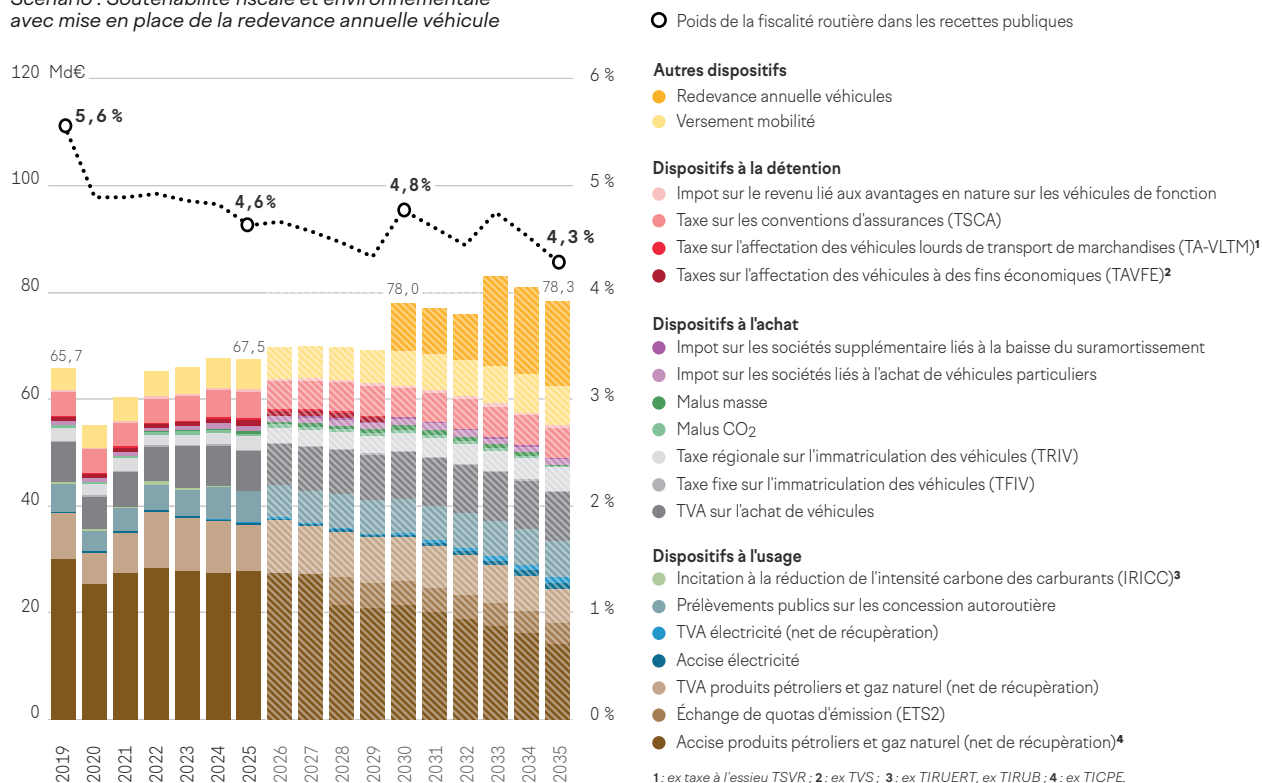


FIGURE 25. Recettes de la fiscalité routière perçues par le secteur public

Scénario : Soutenabilité fiscale et environnementale
avec mise en place de la redevance annuelle véhicule



MÉTHODOLOGIE

Périmètre

Cette étude établit une analyse exhaustive des mécanismes fiscaux liés à la mobilité routière, en identifiant les flux financiers associés pour l'ensemble du secteur public – État, collectivités territoriales et administrations de sécurité sociale.

Elle couvre la France métropolitaine, s'appuie sur des données vérifiées pour la période 2019-2025 et projette l'évolution des recettes et dépenses sur 2026-2035.

Sont retenues les recettes fiscales affectées au budget du secteur public ainsi que les principales dépenses fiscales bénéficiant au secteur routier. Par convention, les aides mises en place via les certificats d'économie d'énergie (CEE) sont intégrées dans les dépenses.

Deux scénarios d'évolution des mécanismes fiscaux à partir de 2027 sont projetés.

Le **scénario Continuité fiscale** repose sur l'hypothèse d'un statu quo fiscal par rapport au droit en vigueur au 1er janvier 2026 et aux obligations prévues par l'appartenance à l'UE : maintien des accises sur les carburants à leur niveau actuel, gel du barème des malus CO₂ et masse à partir de 2027, entrée en vigueur de l'ETS 2 en 2028, et fin du remboursement partiel d'accise gazole pour le transport de marchandises en 2030 (la mise en œuvre réelle de ces dispositifs n'étant actuellement pas définie, les modalités probables de leur application ont été définies sur la base d'entretiens avec des experts).

Le **scénario Soutenabilité fiscale et écologique** quantifie les effets des réformes proposées par l'IMT. Les données physiques – ventes, parc, distances et consommations – varient pour prendre en compte les effets comportementaux supplémentaires induits par les mesures du scénario – notamment l'électrification plus rapide que les mesures incluses dans ce scénario entraîneraient.

Les hypothèses qui ne sont pas rattachées explicitement à un scénario sont valables pour les deux scénarios.

La validité du modèle est établie par la reconstitution de la fiscalité perçue et dépensée entre 2019 et 2025, validée par comparaison avec les données publiées par l'État à commencer par les évaluations "Voies et moyens" annexés aux Projets de lois de finance, par les différentes administrations (SDES, DGFIP, etc) ou encore par l'Assemblée nationale⁷⁰.

Sauf indication contraire, toutes les valeurs monétaires sont exprimées en euros courants.

Les hypothèses retenues dans chaque scénario sont décrites en détail en annexes.

Hypothèses – Modèle physique

Le modèle mis au point par l'IMT simule l'évolution annuelle des ventes de véhicules routiers neufs et d'occasion, du parc en circulation en France métropolitaine et des consommations d'énergie associées, pour chaque année de la période considérée.

L'approche retenue prend le véhicule comme unité de référence, plutôt que le ménage ou l'entreprise – ce qui constitue une des principales valeurs ajoutées de cette étude par rapport aux analyses existantes, notamment celles de l'INSEE. La fiscalité vue de l'utilisateur est ainsi reconstituée à partir du lien de détention ou d'usage du véhicule.

La méthode repose sur un tableau à double entrée croisant les données d'immatriculation et de parc de véhicules français, enrichi des paramètres juridiques et réglementaires propres à chaque mécanisme fiscal modélisé. Ces données primaires établissent une photographie de l'existant. Un volet prospectif vient ensuite simuler l'évolution du parc et des pratiques de mobilité, en s'appuyant principalement sur le cadre réglementaire européen en vigueur et sur les trajectoires technologiques qu'il est susceptible de favoriser.

⁷⁰ COUR DES COMPTES. *Analyse de l'exécution budgétaire 2025. Mission Écologie, développement et mobilités durables*. Cour des comptes, 2026.

Disponible à : <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2026-04/NEB-2026-Ecologie-developpement-mobilite-durables.pdf>

DIRECTION GÉNÉRALE DU TRÉSOR. *Stratégie pluriannuelle des financements de la transition écologique et de la politique*

énergétique nationale (SPAFTÉ). Direction générale du Trésor, 2025. Disponible à : <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/6b64d7f3-74ec-4eff-888a-2874d79778ec/files/92ff7590-7ef9-4677-b258-46dc02c3175d>

SDES. *En 2024, 67 % des aides de l'État à l'acquisition d'une voiture électrique ont bénéficié à des ménages modestes* Datalab Essentiel

n°400 – *Les voitures électriques et les aides publiques en 2024*. SDES, 2026. Disponible à : https://www.contexte.com/medias/pdf/medias-documents/2026/2/statistiques_sdes_datalab_essentiel_400_voitures_electriques_aides_2024_fevrier2026_v2.pdf

COUR DES COMPTES. *La transition écologique*. Cour des comptes, 2025. Disponible à : <https://www.contexte.com/medias/pdf/medias-documents/2025/9/250916-rapport-transition-ecologique-cour-comptes.pdf>

DIRECTION GÉNÉRALE DU TRÉSOR. *Les enjeux économiques de la transition vers la neutralité carbone – Rapport*

final. Direction générale du Trésor, 2025. Disponible à : <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/2025/01/27/rapport-final-les-enjeux-economiques-de-la-transition-vers-la-neutralite-carbone>

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL À LA PLANIFICATION ÉCOLOGIQUE. *Quelles politiques budgétaires et fiscales pour accélérer le*

verdissement des véhicules. Secrétariat général à la planification écologique, 2024. Disponible à : <https://www.info.gouv.fr/upload/media/content/0001/11/950c6a0584df9ede5949a0d6e5a1252159d20bc3.pdf>

ARVAL MOBILITY OBSERVATORY. *Mémento des flottes et des mobilités 2026*. Arval, 2026. Disponible à : <https://www.mobility-observatory.arval.fr/memento-des-flottes-et-des-mobilites-2026-0>

ADEME ; FRONTIER ECONOMICS ; ERM. *Fiscalité et aides publiques dans les transports et la mobilité*. ADEME, 2024. Disponible à : <https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transports/7648-fiscalite-et-aides-publiques-dans-les-transports-et-la-mobilite.html>

DIRECTION DU BUDGET. *Projet de loi de finances pour 2026*. Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et

numérique, 2025. Disponible à : <https://www.budget.gouv.fr/documentation/documents-budgetaires-lois/exercice-2026/plf-2026>

CONSEIL DES PRÉLÈVEMENTS OBLIGATOIRES. *Quel avenir pour la fiscalité de l'énergie ? Conseil des prélèvements obligatoires*, 2026.

Disponible sur : <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2026-06/20260603-Quel-avenir-pour-la-fiscalite-de-l-energie.pdf>

Le modèle distingue, pour les personnes physiques et les personnes morales, les catégories de véhicules suivantes :

- véhicules particuliers (VP) ;
- véhicules utilitaires légers (VUL) : camionnettes, automoteurs spécialisés (VASP), dérivés VP (les camping-cars sont exclus du périmètre) ;
- poids-lourds (PL) : camions, tracteurs routiers, automoteurs spécialisés (VASP) ;
- bus et cars (B&C) ; bus et cars ;
- deux-roues motorisés (2RM) : deux-roues, trois-roues motorisés et voiturettes.

Sont exclus du périmètre les engins agricoles, de chantier et de jardin. Les camping-cars ne sont également pas pris en compte.

Pour chacune des catégories retenues, les motorisations suivantes sont prises en compte : électrique, hybride rechargeable (PHEV), hybride non rechargeable (HEV, incluant les hybrides légers MHEV), diesel, B100 exclusif, essence, GPL, superéthanol, GNC, hydrogène et autres.

Les données physiques historiques s'appuient principalement sur les données publiées par le SDES à partir de sa base RSVERO (volume de vente de véhicules, distances moyennes et totales parcourues, consommation unitaire des véhicules) et sur les données produites par le cabinet C-Ways (parc de véhicule en circulation par âge avec un haut niveau de détail, lois de survie, prix des véhicules, répartition des émissions directes, de la masse et de la puissance fiscale de chaque véhicule immatriculé).

Immatriculations de véhicules neufs. On considère les hypothèses suivantes, en cohérence avec les tendances du marché, les prévisions des observateurs ou encore les études et programmes antérieurs de l'IMT :

- A partir de 2026, les ventes de VP progressent pour atteindre 1 750 000 unités par an à partir de 2029 – l'équivalent de 1 800 000 unités, outre-mer compris –, soit un niveau intermédiaire entre les ventes actuelles et celles de la période pré-COVID, du fait d'un retour progressif des classes moyennes et populaires parmi les acheteurs de véhicules neufs après des années de contraction du marché vers les ménages les plus aisés⁷¹.
- Les ventes de VUL et PL stagnent à leur niveau de 2025.
- Les ventes de bus et cars progressent pour atteindre 8 200 unités en 2035.
- Les ventes de 2RM atteignent 350 000 unités en 2035.

⁷¹ Entre 2019 et 2025, ce sont 125 000 véhicules qui étaient vendus à destination des ménages appartenant aux 4 premiers déciles de revenu qui ont été perdus. En retrouvant ce volume au total des ventes de VP, la France retrouverait un niveau de 1,8 M de ventes. Antoine TROUCHE, Simon LOUEDIN, Jean-Philippe HERMINE, Alexia ROUSSET, Philippe JULIEN, Clément DUPONT-ROC, *Baromètre de l'évolution des prix des véhicules neufs en France – 2025*. IMT et C-Ways, 2026. Disponible sur : <https://institut-mobilites-en-transition.org/publications/barometre-de-levolution-des-prix-des-vehicules-neufs-en-france-2025/>

Dans le scénario *Continuité fiscale*, la répartition des motorisations pour les VP neufs est déterminée par l'impact estimé des normes CO₂ et du Paquet Automobile UE de 2026 : 50 % de véhicules électriques en 2030, 95 % en 2035, avec une quasi-disparition des ventes de véhicules 100 % thermiques après 2030 au profit des HEV et PHEV. Le même raisonnement s'applique aux VUL, aux poids-lourds, aux bus et cars et aux deux-roues motorisés. Dans le scénario *Soutenabilité fiscale et écologique*, les mesures de soutien à l'électrification aboutissent à une part des véhicules particuliers électriques dans les ventes de 66 % en 2030, et de 5 % et 10 % supplémentaires respectivement pour les VUL et les PL par rapport à la trajectoire établie dans le scénario *Continuité fiscale*.

Le modèle développé permet de faire évoluer ces hypothèses de développement du marché et donc de procéder à des analyses de sensibilité, ainsi qu'à une mise à jour annuelle. Il pourra également être utilisé pour évaluer l'impact des évolutions proposées par la puissance publique ou les partis politiques. (Figure 26)

Ventes de véhicules d'occasion. Les ventes de VP, VUL et poids-lourds d'occasion stagnent en volume. Celles des bus, cars et 2RM augmentent proportionnellement à la croissance du parc. La répartition des motorisations au sein des ventes d'occasion est supposée proportionnelle à leur part dans le parc en circulation, à l'exclusion des véhicules de moins d'un an. (Figure 27)

Lois de survie. La probabilité annuelle de sortie du parc est définie par tranche d'âge, motorisation et gamme de véhicule, sur la base de l'observation du parc entre 2019 et 2026 et de la littérature scientifique disponible. Les véhicules diesel présentent une durée de vie (en années) inférieure à celle des essences, qui ont elles-mêmes une durée de vie plus courte que les véhicules hybrides, qui ont eux-mêmes une durée de vie plus courte que les véhicules électriques.

Parc en circulation. L'évolution du parc par motorisation et par tranche d'âge est estimée à partir du parc de l'année précédente, des entrées de véhicules neufs et d'une loi de survie propre à chaque motorisation.

On considère les hypothèses suivantes pour le parc :

- Le parc de véhicules particuliers (VP) stagne entre 2026 et 2035, après la légère hausse observée depuis la période COVID.
- Le parc de VUL CTTE stagne ; celui de VUL VASP augmente, en cohérence avec la tendance 2019-2025.
- Le parc de VPUL poursuit sa décroissance, avec un rythme de perte annuelle similaire à celui observé entre 2019 et 2026.
- Le parc de poids-lourds stagne ; celui de bus, cars et deux-roues motorisés (2RM) augmente sous l'effet de la hausse des ventes.

FIGURE 26. Évolution des ventes de véhicules particuliers neufs

Scénario : Continuité fiscale

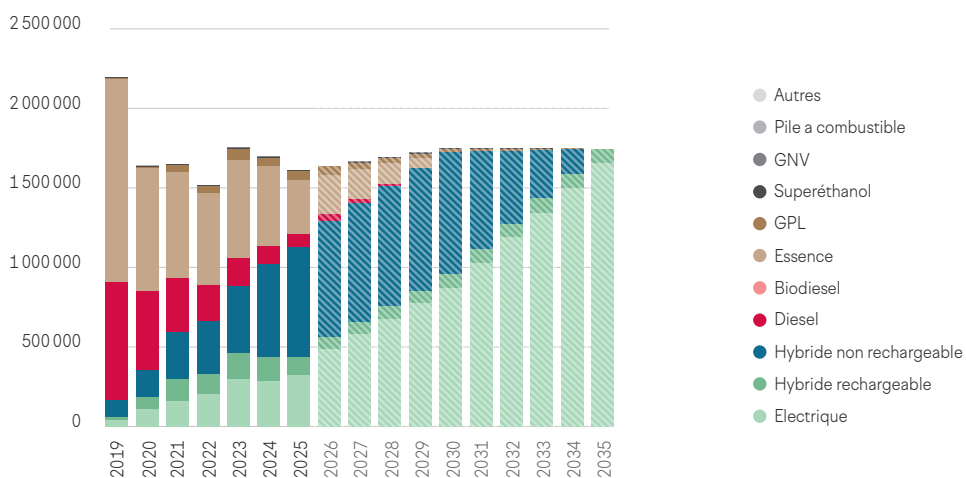
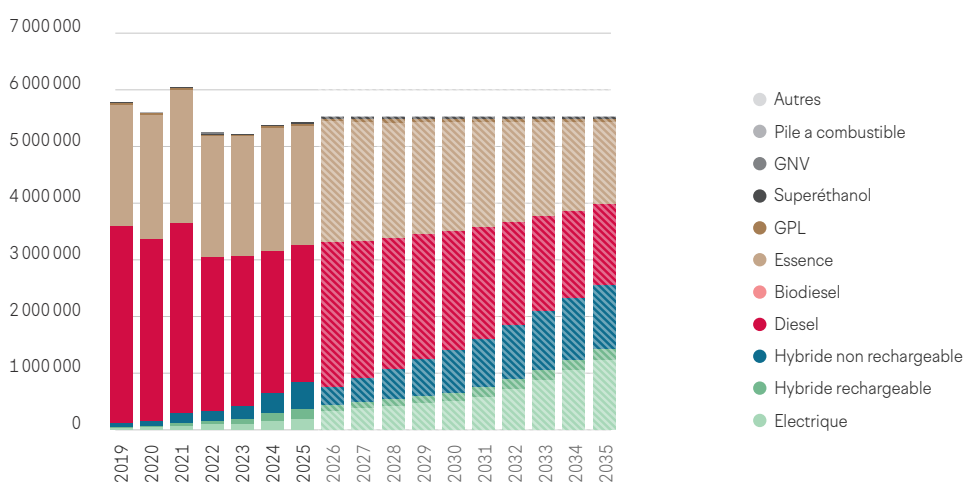


FIGURE 27. Évolution des ventes de véhicules particuliers d'occasion

Scénario : Continuité fiscale



La composition du parc de véhicules diffère donc entre les scénarios *Continuité fiscale* et *Soutenabilité fiscale et écologique*, en raison d'hypothèses distinctes sur les ventes annuelles par motorisation. (Figure 28)

Distances parcourues. Les distances unitaires annuelles évoluent en fonction de l'âge moyen du parc : on considère que les motorisations dont l'âge moyen s'accroît voient leurs distances baisser légèrement. Les distances des véhicules électriques rejoignent progressivement la moyenne du parc ; celles des diesel et essence décroissent, en cohérence avec le vieillissement du parc thermique et considérant que les ménages privilégieront l'emploi de leur véhicule électrique dans le cadre des foyers multi-motorisés pour des questions d'agrément et de coût à l'usage. Au total, les distances globales stagnent entre 2025 et 2035, à l'exception des VPUL (en baisse) et des bus, cars et 2RM (en hausse). (Figure 29)

Consommation d'énergie. Les consommations unitaires retenues correspondent aux consommations réelles observées à l'échelle du parc roulant de véhicules. Elles présentent donc des écarts avec les valeurs d'homologation. On considère par ailleurs que la consommation moyenne des VP électriques se met à décroître sous l'effet des gains d'efficacité et de la plus grande diffusion de véhicules de segments A et B ; l'écart de consommation entre véhicules 100 % thermiques et hybrides reste stable par rapport à la période 2021-2024 ; la consommation réelle de carburant des PHEV baisse de moitié entre 2025 et 2035 (une tendance déjà engagée en matière d'offres depuis 10 ans à la faveur de l'augmentation de la taille et performance des batteries) ; les écarts de consommation entre carburants alternatifs (GPL, bioéthanol, B100, GNC/GNL) et leurs équivalents fossiles de référence demeurent stables, la consommation moyenne des VP essence (incluant hybrides et PHEV) baisse de 1,05 % par an, celle des VP diesel stagne du fait du non-renouvellement de ce parc. La consommation des VUL et 2RM thermiques baisse de 0,5 % par an, celle des poids-lourds, bus et cars diesel de 1 % par an. Ces trajectoires intègrent les gains d'efficacité énergétique, l'évolution en âge des parcs et l'effet du malus CO₂ sur les VP neufs, en cohérence avec différents travaux prospectifs de l'IMT déjà publiés. (Figure 30)

Prix de vente des véhicules neufs. Les prix sont projetés à partir des tendances observées avant 2025, en intégrant une baisse des prix hors inflation pour les électriques, PHEV et hybrides (descente en gamme et baisse du coût des batteries), une légère hausse pour les autres motorisations, avec une hausse plus marquée lorsque les ventes deviennent faibles en volume, du fait d'une concentration sur les segments les plus onéreux. Pour les VP, le prix des électriques hors aides rejoint celui des hybrides non-rechargeables en 2035. Rapport 2026 – (Figure 31)

Émissions de CO₂ à l'échappement des véhicules particuliers neufs. Les émissions homologuées de chaque véhicule vendu sont projetées en conservant la même répartition des émissions au sein de l'ensemble des ventes par motorisation. L'évolution des émissions moyennes de chaque motorisation est considérée cohérente avec son évolution observée sur la période 2023-2025 : légère baisse pour les véhicules essence, diesel et hybrides non rechargeables, et hausse pour les véhicules hybrides rechargeables jusqu'en 2029 du fait des deux étapes de révision du facteur d'utilité, puis légère baisse ensuite. La baisse des émissions est accrue en 2026 et 2027 sous l'effet du durcissement du malus CO₂. Dans ce cadre, les émissions de CO₂ homologuées des véhicules atteignent 50 gCO₂/km en 2030 et 2gCO₂/km en 2035. (Figure 32)

Masse en ordre de marche des véhicules particuliers neufs. La masse de chaque véhicule vendu est projetée en conservant la même répartition des masses par motorisation, avec une évolution des masses moyennes de chaque motorisation cohérente avec l'impact observé du malus masse sur les différentes motorisations ces trois dernières années. Dans le scénario *Continuité fiscale*, la masse moyenne des différentes motorisations baisse légèrement entre 2026 et 2030, exception faite des véhicules électriques dont la masse augmente légèrement jusqu'à 2030 puis légère baisse jusqu'à 2035, en cohérence avec les véhicules qu'ils remplacent dans les ventes : d'abord les véhicules des segments les plus élevés, puis progressivement les véhicules de segments A et B. Au global, la masse moyenne des véhicules vendus augmente de 150 kg entre 2025 et 2030, puis encore de 100 kg supplémentaires jusqu'à 2035. Dans le scénario *Soutenabilité fiscale et écologique*, la masse des véhicules électriques baisse de 100 kg en 2027, sous l'effet de l'extension du malus à cette motorisation, sur la base de l'impact observé du malus sur les véhicules hybrides rechargeables en 2025. La masse de l'ensemble des véhicules baisse à nouveau en 2030, sous l'effet de la hausse de la tarification du malus. Au global, la masse moyenne des véhicules vendus augmente de 75 kg entre 2025 et 2030, puis encore de 25 kg supplémentaires jusqu'à 2035. (Figure 33)

Variables macroéconomiques. Les recettes passées sont exprimées en valeur nominale. À partir de 2026, a été retenu comme hypothèse une inflation de + 1,8 % par an et une croissance du PIB réel de + 0,45 % par an, en cohérence avec les projections de la Banque de France et de l'OFCE⁷². On fait l'hypothèse que la part des recettes du secteur

⁷² Fanny HENRIET, Yannick KALANTZIS, Matthieu LEMOINE, Noémie LISSACK, Harry TURUNEN, Fit-for-55 en France : quels effets à moyen terme ? Banque de France, 2026. Disponible sur : <https://www.banque-france.fr/fr/publications-et-statistiques/publications/fit-55-en-france-quels-effets-macro-moyen-terme>
Mathieu PLANE, Clémence BRIODEAU, Pierre MADEC, Inflation en hausse, pouvoir d'achat en baisse. OFCE, 2026. Disponible sur : <https://www.ofce.sciences-po.fr/prev/prev2603/france/menages.html>

FIGURE 28. Évolution du parc de véhicules particuliers

Scénario : Continuité fiscale

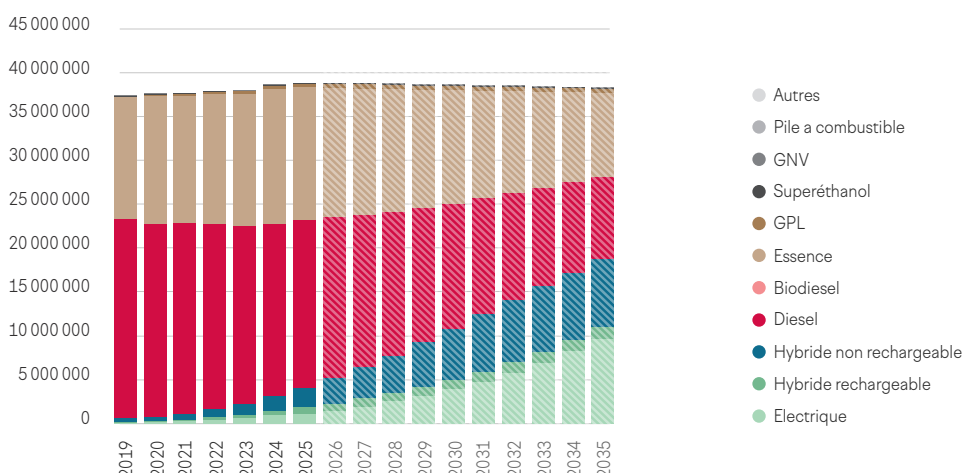
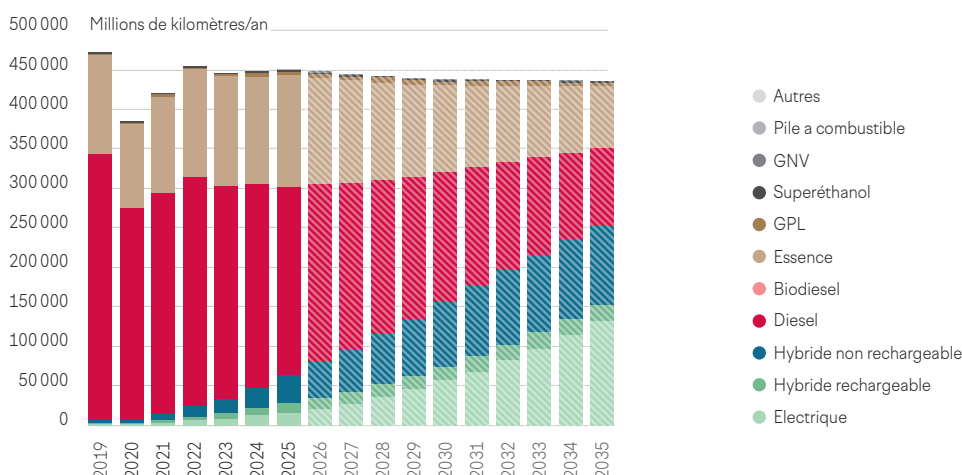


FIGURE 29. Distances annuelles totales parcourues par les véhicules particuliers

Scénario : Continuité fiscale



public dans le PIB reste constante à son niveau de 2025 sur la période. L'inflation influe sur le prix des véhicules neufs, des coûts de maintenance et des assurances, sur la base de leur évolution observée sur les 20 dernières années. La répartition personnes physiques / personnes morales dans le parc, les ventes et les distances sont supposées stables à leur niveau de 2025.

Hypothèses – Modèle fiscal

Champ fiscal considéré

Le modèle développé vise à cartographier de manière la plus exhaustive possible les recettes et les dépenses du secteur public liées au parc de véhicules routiers en France. Il modélise 31 mécanismes fiscaux orientant la mobilité routière, s'appliquant tant aux personnes physiques qu'aux personnes morales. Certains de ces mécanismes n'existent

pas encore mais sont attendus d'ici 2035 (ex. : ETS 2) ; d'autres sont proposés par l'IMT sans être prévus à ce jour par la loi (ex. : Redevance annuelle véhicule).

Ces dispositifs se répartissent en trois catégories.

Concernant les recettes :

Dispositifs à l'usage. Ils sont proportionnels aux distances parcourues ou à l'énergie consommée :

- **Accise sur les produits pétroliers et le gaz naturel (nette de récupération, ex-TICPE) :** principale recette fiscale liée à l'usage de la route, assise sur les volumes de carburants mis à la consommation, avec un mécanisme de remboursement partiel pour certains usages professionnels.
- **Échange de quotas d'émission (ETS 2) :** extension du marché carbone européen au secteur des transports routiers et du bâtiment, prévue à partir de 2028, qui

FIGURE 30. Consommation moyenne d'un véhicule particulier

Scénario : Continuité fiscale

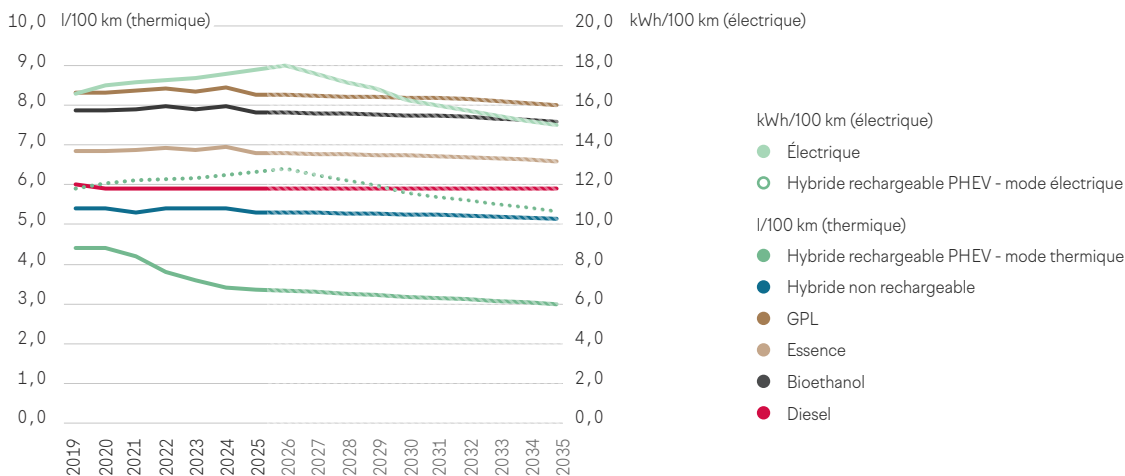


FIGURE 31. Évolution du prix moyen de transaction d'un véhicule particulier neuf

Scénario : Continuité fiscale

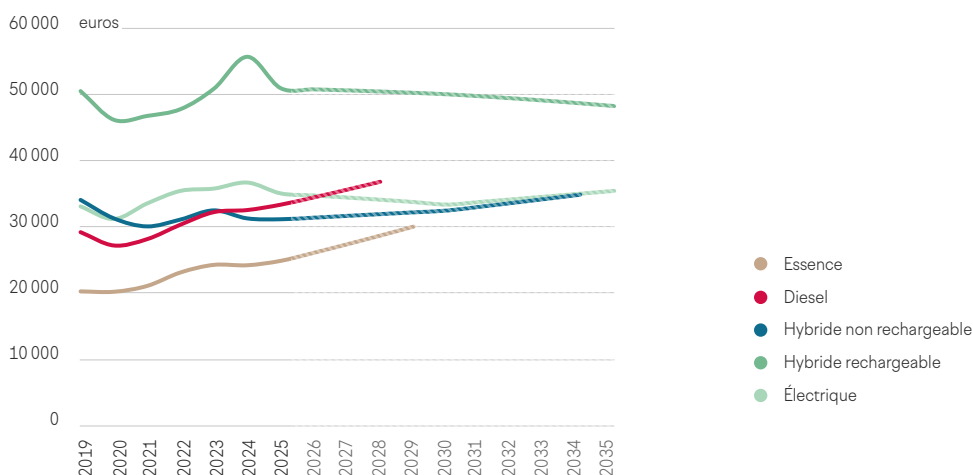


FIGURE 32. Émissions de CO₂ homologuées à l'échappement des véhicules particuliers neufs

Scénario : Continuité fiscale

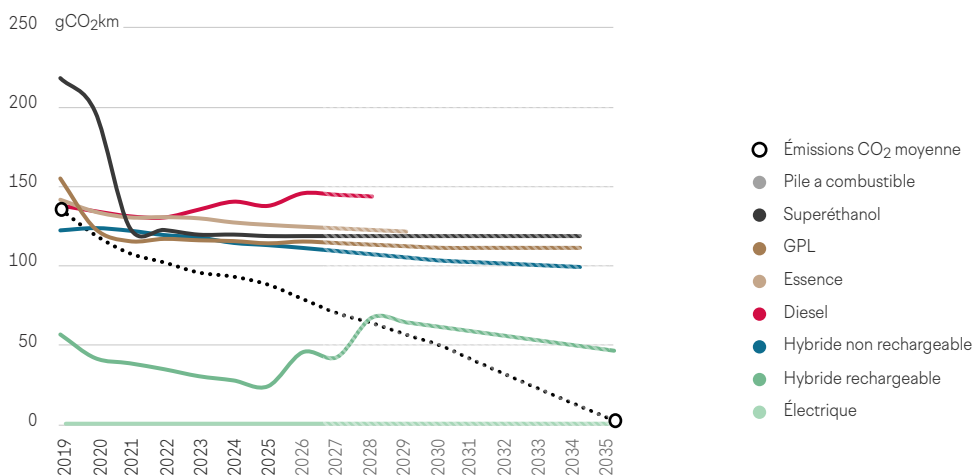
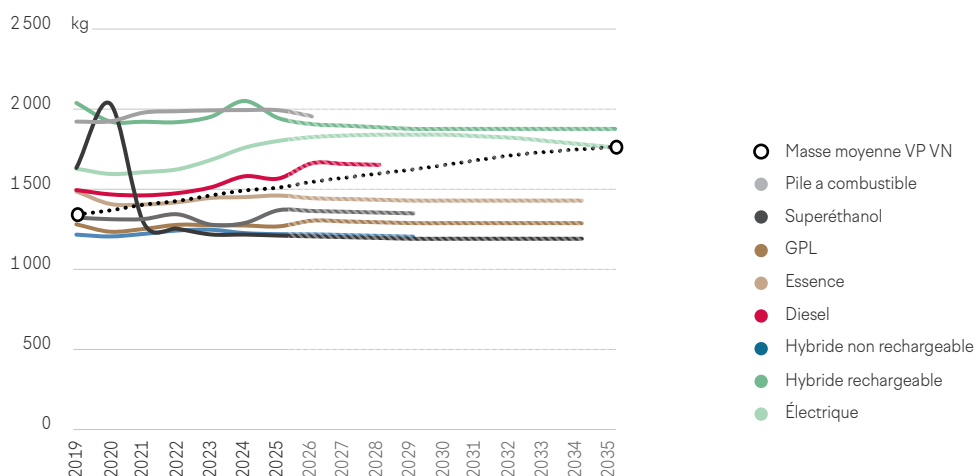


FIGURE 33. Masse moyenne des véhicules particuliers neufs

Scénario : Continuité fiscale



soumettra les distributeurs de carburants à l'achat de quotas d'émission, dont le coût est répercuté sur le prix à la pompe.

- **TVA sur les produits pétroliers et le gaz naturel (nette de récupération)** : TVA appliquée au prix TTC des carburants, récupérable par les entreprises dans les conditions de droit commun selon la nature et l'usage du véhicule.
- **Accise sur l'électricité** : taxe sur la consommation d'électricité, s'appliquant notamment à la recharge des véhicules électriques.
- **TVA sur l'électricité (nette de récupération)** : fraction de la TVA appliquée aux factures d'électricité, liée à la recharge de véhicules électriques.
- **Prélèvements sur les concessions autoroutières** : fraction des recettes perçues par les sociétés concessionnaires d'autoroutes et les gestionnaires d'ouvrages à péage reversées au secteur public.
- **Incitation à la réduction de l'intensité carbone des carburants (IRICC, ex-TIRUERT)** : mécanisme extra-budgétaire obligeant les distributeurs de carburants à incorporer une part croissante d'énergie renouvelable, sous peine de pénalité, dont le surcoût est répercuté dans le prix des carburants.

Dispositifs à l'achat. Ils regroupent les mesures fiscales s'appliquant lors de l'acquisition d'un véhicule :

- **TVA sur l'achat de véhicules** : taxe sur la valeur ajoutée appliquée au prix d'achat du véhicule.
- **Taxe fixe sur l'immatriculation (TFIV)** : taxe due lors de la première immatriculation d'un véhicule, sur la base d'un montant fixe national.
- **Taxe régionale sur l'immatriculation (TRIV)** : taxe due lors de la première immatriculation d'un véhicule, sur la base d'un montant variable selon la puissance fiscale du véhicule, le prix du cheval fiscal variant lui-même selon la région.

- **Malus CO₂** : taxe appliquée à l'achat de véhicules particuliers neufs dont les émissions de CO₂ dépassent un seuil annuellement abaissé, dont le barème est progressif au-delà du seuil de déclenchement.
- **Malus masse** : taxe appliquée à l'achat de véhicules particuliers neufs dont le poids dépasse un seuil donné, avec une exonération totale pour les véhicules électriques et partielle pour les hybrides rechargeables et hybrides non rechargeables.
- **Impôt sur les sociétés lié à l'achat de véhicules particuliers** : limitation de la déductibilité de l'amortissement des véhicules particuliers achetés par les entreprises, dont le plafond varie selon les émissions de CO₂ du véhicule.
- **Impôt sur les sociétés lié au suramortissement comptable de certains véhicules** : recettes de l'impôt sur les sociétés pouvant être récupérées du fait de la fin de l'avantage fiscal accordé aux entreprises qui investissent dans des véhicules lourds à faibles émissions, via un suramortissement.

Dispositifs à la détention. Ils s'appliquent à la propriété du véhicule, indépendamment de son usage

- **Taxes sur l'affectation des véhicules à des fins économiques (TAVFE, ex-TVS)** : taxes annuelle dues par les personnes morales qui utilisent ou mettent à disposition des véhicules particuliers, calculées en fonction des émissions de CO₂ ou de la puissance fiscale pour les véhicules anciens.
- **Taxe sur l'affectation des véhicules lourds de transport de marchandises (TA-VLTM, ex-taxe à l'essieu TSVR)** : taxe annuelle due par les entreprises propriétaires ou locataires de poids-lourds de plus de 12 tonnes affectés au transport de marchandises, modulée selon le nombre d'essieux et la charge maximale autorisée.
- **Taxe sur les conventions d'assurances (TSCA)** : taxe appliquée aux primes d'assurance automobile, dont le

taux varie selon le type de contrat et l'usage du véhicule.

- **Impôt sur le revenu lié aux avantages en nature sur les véhicules de fonction** : imposition des avantages en nature résultant de la mise à disposition d'un véhicule de fonction à un salarié, calculés sur la base du coût réel ou d'un forfait.
- **Redevance annuelle véhicule** : mécanisme proposé par l'IMT, non existant et non prévu à ce jour par la loi, visant à instaurer une contribution annuelle assise sur la possession du véhicule particulier.

Autres dispositifs

- **Versement mobilité** : cotisation obligatoire assise sur la masse salariale, due par les employeurs de plus de 11 salariés destinée à financer les transports en commun locaux (incluant versement mobilité régional et rural).

Concernant les dépenses :

Dispositifs à l'usage. Ils sont proportionnels aux distances parcourues ou à l'énergie consommée :

- **Aides ponctuelles sur les carburants** : mesures exceptionnelles de soutien au pouvoir d'achat en cas de hausse des prix des carburants (remises à la pompe, chèques énergie transport, etc.).
- **Services Express Routiers (SER)** : services de lignes de car express et de lignes de covoiturage couplées, non prévus à ce jour par la loi.

Dispositifs à l'achat. Ils regroupent les mesures fiscales s'appliquant lors de l'acquisition d'un véhicule :

- **Aides à l'achat (prime coup de pouce, fiches CEE d'aides à l'achat, ex bonus écologique)** : subvention à l'achat de véhicules électriques sous conditions (prix, masse, ressources, etc.).
- **Leasing social** : dispositif de location longue durée de véhicules électriques à tarif réduit pour les ménages modestes.
- **Prime à la conversion** : aide à l'achat accordée sous condition de mise à la casse d'un véhicule ancien, destinée à accélérer le renouvellement du parc vers des motorisations moins émettrices.
- **Prime au retrofit** : aide à la conversion de véhicules thermiques existants en motorisation électrique par remplacement du groupe motopropulseur.

Autres dispositifs.

- **Fonctionnement du réseau routier.** Entretien courant, viabilité hivernale, exploitation et gestion du trafic, signalisation horizontale et verticale courante, énergie et fluides des équipements routiers, salaires des services techniques voirie et des agents d'exploitation, dépenses d'exploitation pour les transports en commun routiers. Exclut la formation brute de capital fixe, les concours aux transports collectifs urbains hors bus et car, ainsi que les aides à l'acquisition et à l'usage des véhicules des ménages et des entreprises.

- **Investissement dans le réseau routier.** Renforcements et rechargements de chaussée, réparations importantes, ouvrages d'art, créations, élargissements, déviations, giratoires et aménagements de sécurité, requalifications complètes, achat de matériel pour les transports en commun routiers.
- **Aides à l'installation de bornes électriques (programme ADVENIR)** : subventions destinées à financer l'installation de points de recharge en habitat collectif, pavillonnaire ou sur les lieux de travail.
- **Droit à l'essai** : mécanisme proposé par l'IMT, non existant et non prévu à ce jour par la loi, visant donner la possibilité à chaque automobiliste de tester l'usage d'un véhicule particulier électrique sur une semaine

Du fait de leur nombre important, l'ensemble des dépenses effectuées via les CEE en faveur des véhicules routiers n'est pas pris en compte, seules les principales fiches et programmes CEE ont été retenus. Lorsque l'intitulé des mécanismes fiscaux évolue sur la période considérée, l'intitulé le plus récent est retenu.

Les recettes et dépenses fiscales sont comptabilisées selon l'année du fait générateur (immatriculation, consommation de carburant, etc.), et non selon l'année de perception par le secteur public, qui peut parfois intervenir l'année suivante.

TAXES SUR LES PRODUITS PÉTROLIERS ET LE GAZ NATUREL (EX-TICPE)

- Les taxes sur les produits pétroliers et le gaz naturel recouvrent l'accise sur les produits pétroliers et gaziers ainsi que la TVA sur les carburants.
- L'évolution des consommations de chaque combinaison carburant x gamme de véhicule est simulée pour chaque année sur la base de la projection du parc de véhicules en circulation, de la consommation moyenne des véhicules et des distances moyennes parcourues.
- Concernant les biocarburants : en cohérence avec les objectifs d'incorporation par carburants prévus dans la version actuellement en discussion de l'IRICC et avec l'attractivité respective des différentes possibilités en termes d'incorporation de biocarburants, B100 consommée augmente de + 8 % chaque année jusqu'à 2035, la consommation de HVO de + 5 % chaque année, et la part de E85 incorporée dans l'essence augmente d'un tiers sur la période. L'évolution de la part des autres sous-catégories de carburants essence poursuit la trajectoire observée ces dernières années, avec une baisse de la part du SP95 au profit du SP98 et du SP95-E10.
- Sur le plan des prix, le prix du baril de Brent atteint 80 \$ en 2026, puis redescend à 70 \$⁷³. Le prix du point d'échange

⁷³ Cette hypothèse prend en compte la dynamique du prix du

gaz stagne par rapport à la moyenne observée ces trois dernières années. La marge brute de raffinage, de transport et de distribution de chaque carburant correspond à la moyenne observée sur cette même période, à laquelle s'ajoute pour les carburants liquides un surcoût lié aux CEE de + 4 c/l à partir de 2026, ainsi qu'un surcoût lié à la TIRUERT/IRICC de + 1 c/l/an ; pour les carburants gazeux, un surcoût de + 2 c/kg/an est appliqué jusqu'en 2030, du fait de la répercussion du surcoût de production du biogaz sur le prix du gaz. Dans ce cadre, le prix du gazole atteint 1,88 €/l et celui du SP95-E10 1,97 €/l en 2035. La consommation de carburants liquides baisse de 29 % entre 2025 et 2035.

- Concernant les accises, le scénario *Continuité fiscale* maintient les montants aux niveaux actuels. Dans le scénario *Soutenabilité fiscale et écologique*, l'exonération d'accise sur le E85 est divisée par deux à partir de 2027, l'exonération sur le B100 est supprimée à partir de 2027, et le taux d'accise spécifique pour le GNC et le GNL est supprimé progressivement entre 2027 et 2030 pour être aligné avec l'accise du gaz naturel combustible.
- La récupération de l'accise sur le gazole pour le transport de marchandises prend fin en 2030.
- À partir de 2028, les revenus des accises sont retranchés des revenus de l'ETS 2 afin de compenser son effet sur les prix des carburants. Cela impacte à la baisse le taux de récupération de l'accise entre 2028 et 2030 : le seuil de récupération de l'accise est abaissé pour permettre de maximiser la récupération au fur et à mesure de la mise en place de l'ETS 2, dans la limite des contraintes de prix minimum sur les carburants en vigueur dans l'UE.

ÉCHANGE DE QUOTAS D'ÉMISSION (ETS 2)

- L'ETS 2 est mis en place à partir de 2028. Le prix du carbone atteint 60 €/tCO₂, en cohérence avec le plafond de 45 €/tCO₂ prévu par l'UE augmenté de l'inflation projetée sur la période. Ce prix augmente ensuite pour atteindre 90 €/tCO₂ en 2035, en cohérence avec les scénarios minimaux d'évolution du prix du carbone établis par la Commission européenne, correspondant à un déploiement prudent de l'ETS 2.
- Le surcoût entraîné par l'ETS 2 est calculé sur la base de la quantité de chaque type de carburant consommée chaque année et du facteur d'émissions de gaz à effet de serre associé à chaque carburant. On considère que 100 % des surcoûts de l'ETS 2 sont compensés par une baisse équivalente de l'accise sur les produits pétroliers, dans la limite des seuils de taxation minimale imposés par l'Union européenne.

baril en 2026 suite à la crise du détroit d'Ormuz et le consensus Bloomberg. IFP Energies nouvelles, Tableau de bord – Marchés pétroliers. Regards économiques. Disponible sur : <https://www.ifpenergiesnouvelles.fr/article/tableau-bord-marches-petroliers>

- Les recettes de l'ETS 2 recouvrent à la fois les recettes directes pour le budget de l'État et la part du Fond social pour le climat pour la France, au prorata de la part des émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité routière parmi l'ensemble des émissions couvertes par l'ETS 2 (estimé à 60 % sur la période). Les recettes de l'ETS 2 sont calculées sur la base du volume annuel des enchères, du prix de la tonne de CO₂, du montant annoncé des recettes abondant le Fond social pour le climat annoncé sur 2028-2032, et de la part des recettes directes de l'ETS 2 et du Fond social pour le climat attribué à la France (respectivement 15,6 % et 11,2 %). On fait l'hypothèse que le Fond social pour le climat sera renouvelé post-2032, avec un montant annuel identique à la période 2028-2032. L'estimation ne prend pas en compte la possibilité pour les États de mobiliser les revenus de l'ETS 2 en avance de phase par rapport aux prélèvements effectifs.

TVA SUR LES CARBURANTS ROUTIERS

- Mêmes hypothèses que concernant l'accise sur les produits pétroliers.

TAXES SUR L'ÉLECTRICITÉ (EX-TICFE)

- Les taxes sur l'électricité recouvrent l'accise sur l'électricité et la TVA sur l'électricité.
- La consommation d'électricité de chaque gamme de véhicules est calculée sur la base du parc en circulation de l'année considérée, de la consommation moyenne de ce parc et des distances moyennes parcourues par les véhicules qui le composent.
- L'évolution du prix de l'électricité repose sur trois composantes : la projection du coût futur de fourniture d'électricité, fondée sur le BP RTE 2025 en retenant la moyenne des coûts des scénarios de décarbonation lente ; une évolution des coûts de réseau et de distribution cohérente avec la trajectoire d'évolution du TURPE 2025-2028 projetée jusqu'en 2035 ; et une hypothèse de stabilité du montant de l'accise sur l'électricité. Dans ce cadre, le prix de la recharge électrique à domicile (hors tarifs spéciaux) atteint 254 €/MWh en 2035. La consommation d'électricité liée au parc routier est multipliée par 8 entre 2025 et 2035.

TVA SUR L'ÉLECTRICITÉ

- Mêmes hypothèses que concernant les taxes sur l'électricité

TVA SUR L'ACHAT DE VÉHICULES

- Les recettes de TVA sur les véhicules neufs reposent sur le prix de transaction estimé pour chaque gamme et motorisation de véhicule, ainsi que sur le volume de ventes de chacun de ces véhicules.
- La TVA sur les véhicules d'occasion n'est pas prise en compte, les données disponibles ne permettant pas de la calculer de façon fiable et son montant relatif étant faible.

TFIV

- Les recettes des certificats d'immatriculation reposent sur la projection du volume de ventes de chaque gamme de véhicule et motorisation, neuve et d'occasion, ainsi que sur l'hypothèse que la puissance fiscale moyenne de chaque véhicule, à motorisation donnée, reste identique à celle observée pour les ventes de 2025.

TRIF

- Les recettes sont calculées sur la même base que la TFIV.
- Le barème de la puissance fiscale augmente à partir de 2027 de 4,3 % par an, soit la moyenne observée sur la période 2021-2025.
- Dans le scénario *Soutenabilité fiscale et écologique*, l'exonération de certificat d'immatriculation pour les cyclomoteurs est levée à partir de 2027 et la division par deux du montant de la TRIV pour les véhicules thermiques et hybrides rechargeables est supprimée.
- Les exonérations applicables aux véhicules appartenant à l'État, en cas de changement de situation matrimoniale ou de changement d'adresse, ne sont pas prises en compte.

MALUS CO₂

- Dans le scénario *Continuité fiscale*, le seuil de déclenchement du malus baisse de 5 g CO₂ par an jusqu'en 2027, et le montant maximum du malus augmente de 10 000 € par an jusqu'à cette date ; dans le scénario *Soutenabilité fiscale et écologique*, le seuil de déclenchement du malus poursuit sa baisse de 5 g CO₂ par an jusqu'en 2035, et les VPUL sont soumis au malus à partir de 2027.
- A partir de 2027, l'exonération de malus sur les véhicules neufs pour les personnes en situation de handicap et les familles nombreuses est compensée par le paiement du malus lorsque le véhicule est ensuite acheté d'occasion.

MALUS MASSE

- Dans le scénario *Continuité fiscale*, le barème du malus masse est figé à partir de 2026 jusqu'en 2035, mis à part la suppression de l'exonération de 100 kg pour les véhicules hybrides légers non rechargeables (MHEV) à partir de 2027. Dans le scénario *Soutenabilité fiscale et écologique*, l'exonération pour les véhicules hybrides non rechargeables (HEV hors MHEV) est divisée par deux à partir de 2027, et la tarification marginale de chaque tranche du malus masse augmente de 10 € en 2030. À partir de 2027, les véhicules électriques sont assujettis à un malus masse dont le seuil de déclenchement est fixé à 2 100 kg. Les VPUL sont assujettis au malus masse à partir de cette même date.
- A partir de 2027, l'exonération de malus sur les véhicules neufs pour les personnes en situation de handicap et les familles nombreuses est compensée par le paiement du malus lorsque le véhicule est ensuite acheté d'occasion.

PRÉLÈVEMENTS SUR LES CONCESSIONS AUTOROUTIÈRES

- On fait l'hypothèse que le mode de fonctionnement des prélèvements sur les concessions autoroutières et donc les recettes obtenues restent d'ici 2035 similaires au fonctionnement actuel, les principales concessions prenant fin entre 2031 et 2036, sans présumer de la forme des futures concessions.
- Les prélèvements sur les concessions autoroutières regroupent la taxe d'aménagement du territoire (TAT), la redevance domaniale (RD), la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance (TEITLD), la taxe frais de contrôle perçue au profit de l'Autorité de régulation des transports, la TVA issue des frais de péages, l'impôt sur les sociétés issu des frais de péages, la contribution économique territoriale (CET), composée de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) et de la cotisation foncière des entreprises (CFE), et la contribution volontaire exceptionnelle (CVE).
- La projection des recettes issues des prélèvements sur les concessions autoroutières repose sur le kilométrage annuel moyen réalisé sur les autoroutes par chaque gamme de véhicule, le coût au kilomètre du péage, et l'évolution du parc de véhicules en circulation. Les coûts de péage augmentent de 1,9 % par an, en cohérence avec les évolutions observées par le passé, considérant une augmentation légèrement inférieure à celle du PIB augmenté de l'inflation, afin d'intégrer l'effet de l'inflation et les investissements prévus par les concessionnaires. La part des prélèvements sur les concessions autoroutières destinée au secteur public est considérée comme constante sur la période.
- Les distances annuelles parcourues sur autoroute sont projetées en légère baisse pour les VP et les VUL, sous

l'effet de la hausse des coûts de péage, et en légère hausse pour les poids-lourds, dans une logique de réduction de leur consommation d'énergie.

- Dans le scénario *Soutenabilité fiscale et écologique*, la mise en place de l'Eurovignette est considérée avec une péréquation entre véhicules thermiques et électriques, et donc sans impact sur les prélèvements sur les concessions autoroutières.

TAXE SUR L'AFFECTATION DES VÉHICULES LOURDS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES (TA-VLTM – EX TAXE À L'ESSIEU)

- Le montant de la TA-VLTM est calculé sur la base du nombre de poids-lourds en circulation, ventilé par PTAC, et du montant de la taxe à l'essieu correspondant.
- Le montant individuel de la taxe à l'essieu est projeté constant, à son niveau actuel.

TAXES SUR L'AFFECTATION DES VÉHICULES À DES FINS ÉCONOMIQUES (TAVFE – EX TAXE SUR LES VÉHICULES DE SOCIÉTÉ)

- Les recettes des TAVFE sont calculées sur la base des émissions de CO₂ de chaque véhicule du parc de véhicules d'entreprises et en location de courte durée en circulation, et du barème de la taxe en vigueur.
- Le parc en circulation est estimé à partir des caractéristiques des véhicules vendus lors des quatre années précédentes – correspondant à la durée moyenne de possession d'un véhicule particulier acheté par un professionnel –, redressé par le ratio entre les ventes de véhicules d'entreprises et en location de courte durée et les ventes de l'ensemble des personnes morales.
- La répartition des émissions de CO₂ par motorisation est projetée de façon identique à celle retenue pour le malus CO₂. Le barème des TAVFE est considéré constant après 2028, à son niveau de 2027.
- Dans le scénario *Soutenabilité fiscale et écologique*, le coût économique par gramme de CO₂ de la taxe est augmenté de 5gCO₂ chaque année. Une nouvelle composante des TAVFE est mise en place, ciblant l'efficacité énergétique des véhicules électriques et les émissions liées à la fabrication de leurs batteries, à hauteur de 50 € par kWh_{WLTP}/100 km de consommation énergétique homologuée supérieure à un seuil de déclenchement allant de 15 kWh_{WLTP}/100 en 2027 à 13 kWh_{WLTP}/100 en 2035, et de 200 €/véhicule, exonéré de 50 % lorsque la batterie est produite dans l'UE, sur la base des critères définis par l'IAA.

INCITATION À LA RÉDUCTION DE L'INTENSITÉ CARBONE DES CARBURANTS (IRICC – EX TIRUERT, EX TIRUB)

- Les recettes futures de l'IRICC sont considérées nulles, les distributeurs étant supposés atteindre leurs objectifs d'incorporation.

VERSEMENT MOBILITÉ

- Le versement mobilité est projeté proportionnellement aux salaires, en retenant une évolution annuelle des salaires identique à celle observée en moyenne sur la période 2015-2024.
- Le taux du versement mobilité augmente peu, après 2025, la plupart des autorités organisatrices de la mobilité ayant atteint leur plafond.
- Le versement mobilité régional et rural est progressivement déployé jusqu'à atteindre à son tour son plafond en 2029.
- On considère uniquement la part du financement mobilité affectée à la route, à savoir le bus. Cette part est estimée à hauteur de 45 % du total du versement mobilité, constante dans le temps.

TAXE SUR LES CONVENTIONS D'ASSURANCES (TSCA)

- Les recettes de la TSCA sont estimées sur la base de l'évolution du parc de véhicules en circulation et du montant moyen des contrats d'assurance automobile, dont on projette une augmentation proportionnelle à la valeur des véhicules du parc en circulation, approximé par la valeur moyenne des prix de ventes des véhicules neufs et d'occasion, en cohérence avec l'évolution moyenne observée sur les dix dernières années.
- Le montant de l'accise sur les différentes composantes des assurances, la proportion des montants des assurances dédiées à la responsabilité civile sont maintenus constants sur la période.

IMPÔT SUR LE REVENU LIÉ AUX VÉHICULES DE FONCTION ET AVANTAGES EN NATURE

- Le montant des recettes issues des cotisations sociales patronales et salariales et de l'impôt sur le revenu sur les véhicules de fonction est calculé sur la base du volume du parc de véhicules de fonction, de la répartition de chaque motorisation au sein de ce parc, du prix moyen des véhicules, et des coûts de maintenance, d'assurance et de carburant. La maintenance est projetée en hausse de 2,5 % par an, en cohérence avec l'évolution observée depuis 2019. Les taux de cotisations et d'imposition sont

considérés restant identiques aux taux moyens actuels.

- Le montant des recettes non perçues au titre des avantages en nature pour les véhicules de fonction correspond aux cotisations patronales, salariales et à l'impôt sur le revenu assis sur la somme représentée par les coûts d'achat, de maintenance, d'assurance et de carburant des véhicules de fonction, multipliée par l'écart entre le taux forfaitaire et l'usage privé réel du véhicule, estimé à 50 %. Le taux forfaitaire de l'avantage en nature et l'abattement pour les véhicules électriques restent fixés à leur niveau en vigueur en 2026.

REDEVANCE ANNUELLE VÉHICULE

- Dans le scénario *Soutenabilité fiscale et écologique*, une nouvelle cotisation annuelle est mise en place à partir de 2030, assise sur la possession d'un véhicule routier – véhicules particuliers, VUL, PL, bus et cars, et 2RM pour progressivement compenser la perte des recettes fiscales liées à l'usage (accises et TVA sur les carburants et l'électricité, ETS2). Le montant des recettes est calculé sur la base du montant unitaire de la taxe et du parc de véhicules en circulation. La redevance annuelle véhicule remplace lors de sa mise en place les TAVFE, et la TA-VLTM.
- Le montant de la redevance annuelle véhicule est modulé selon des critères environnementaux et sociaux : gamme de véhicule, possession par une personne physique ou morale, motorisation, nombre de véhicules par foyer, âge du véhicule et masse du véhicule, et pour les véhicules d'entreprise électriques et hybrides rechargeables l'efficacité énergétique du véhicule, son écoscore, le fait que sa batterie soit produite dans l'UE. Elle est mise en place en 2030 et est dimensionnée pour compenser les pertes de recettes du secteur public par rapport à l'année de référence 2025. Le montant de la contribution est révisé trois ans après, en 2033, sur le même principe.

IMPÔT SUR LES SOCIÉTÉS LIÉS AUX PLAFONDS D'AMORTISSEMENT

- Les recettes liées à l'amortissement des véhicules particuliers achetés par les entreprises sont calculées sur la base de la projection des ventes de véhicules particuliers ventilées par niveau d'émissions de CO₂ homologuées, et des barèmes d'amortissement en vigueur.
- Les recettes non perçues correspondent à l'impôt sur les sociétés non collecté du fait de l'existence des plafonds d'amortissement sur l'achat de véhicules neufs ; les recettes perçues correspondent à l'impôt sur les sociétés collecté au titre du dépassement de ces plafonds. Le taux d'imposition sur les sociétés est considéré stable sur la période.
- Dans le scénario *Continuité fiscale*, le barème actuel est maintenu ; dans le scénario *Soutenabilité fiscale et*

écologique, le barème est révisé à partir de 2027, avec un passage de 4 à 3 tranches grâce à la fusion des deux tranches d'amortissement intermédiaires, une suppression de l'amortissement pour la tranche des véhicules les plus émetteurs, une baisse du seuil d'émissions rendant éligible à la tranche intermédiaire de 15 gCO₂ chaque année et une baisse du montant maximal d'amortissement de 1 000 € chaque année.

SURAMORTISSEMENT

- Les recettes non perçues liées au suramortissement sont établies sur la base du prix moyen des véhicules éligibles, du volume de ventes annuelles de ces véhicules, du montant moyen de l'impôt sur les sociétés et du montant du suramortissement. Les ventes futures de chaque gamme de véhicules éligibles sont projetées en considérant que la répartition des véhicules par PTAC dans les ventes reste identique à celle observée.
- Dans le scénario *Continuité fiscale*, le suramortissement est maintenu sur l'ensemble de la période. Dans le scénario *Soutenabilité fiscale et écologique*, le suramortissement est supprimé pour les poids-lourds autres qu'électriques à partir de 2027.

DÉPENSES D'ENTRETIEN DE LA ROUTE

- En plus de l'ensemble des dépenses identifiées comme liées à la voirie et aux transports scolaires, on considère les dépenses d'entretien de la route faites par le secteur public concernant les transports urbains en estimant la part des dépenses liées au bus et au car à hauteur de 45 % du sous-total, constante dans le temps.
- Sont exclus l'amortissement des infrastructures existantes et les dépenses liées aux retraites.

DÉPENSES D'INFRASTRUCTURES

- En plus de l'ensemble des dépenses identifiées comme liées à la voirie et aux transports scolaires, on considère les dépenses d'investissement dans la route faites par le secteur public concernant les transports urbains en estimant la part des dépenses liées au bus et au car à hauteur de 45 % du sous-total, constante dans le temps.
- Sont exclus l'amortissement des infrastructures existantes et les dépenses liées aux retraites.

AIDES À L'ACHAT

- Dans les deux scénarios, les aides à l'achat unitaires moyennes pour les véhicules électriques sont divisées par deux en 2030 puis à nouveau en 2033.
- Dans le scénario *Soutenabilité fiscale et écologique*, le seuil maximal d'éligibilité basé sur le prix catalogue baisse pour suivre l'évolution du prix moyen des véhicules électriques. Un nouveau critère d'éligibilité est mis en place, sur la base de la fabrication des cellules de batterie dans l'Union européenne. Les aides à l'achat pour les quadricycles électriques sont augmentées à 2 000 € entre 2027 et 2032 inclus.

PRIME À LA CONVERSION

- Dans le scénario *Continuité fiscale*, la prime à la conversion n'est pas remise en place, les dépenses liées sont nulles après 2024. Dans le scénario *Soutenabilité fiscale et écologique*, une prime à la conversion est mise en place en 2027 et 2028 à hauteur de 4 000 € pour la mise à la casse d'un véhicule thermique de plus de 15 ans et l'achat d'un véhicule électrique neuf ou d'occasion.

LEASING SOCIAL

- Dans le scénario *Continuité fiscale*, le leasing social est reconduit chaque année à son niveau de 2026 jusqu'en 2034.
- Dans le scénario *Soutenabilité fiscale et écologique*, le leasing social perdure jusqu'en 2034 inclus, avec un volume de 100 000 véhicules en 2027 et 150 000 véhicules chaque année entre 2028 et 2034. Le montant maximal de l'aide par véhicule reste identique à son niveau de 2026.

AIDES À L'INSTALLATION DE BORNES ÉLECTRIQUES

- Le programme ADVENIR en vigueur se poursuit jusqu'à 2027. Il est reconduit jusqu'à 2035, avec une enveloppe de 400 M € au total

SERVICES EXPRESS ROUTIERS

- Dans le scénario *Soutenabilité fiscale et écologique*, des services routiers express sont initiés à partir de 2028, sur la base du modèle de fonctionnement décrit dans le rapport IMT-ECOV de 2025.
- On considère uniquement les dépenses de fonctionnement, donc hors investissements. On considère que la moitié du budget de fonctionnement est couverte par les

recettes des usagers ($R/D = 50\%$) du fait de l'efficacité améliorée de ce système par rapport aux réseaux de cars actuels. On considère que les dépenses de fonctionnement en régime permanent sont atteintes en 2035, et que le coût de fonctionnement du système croît entre 2027 et 2035, au fur et à mesure de son déploiement.

PRIME AU RÉTROFIT

- On considère que le nombre de véhicules particuliers rétrofités augmente de 40 % chaque année par rapport à l'année précédente d'ici 2027 puis stagne après ; que le nombre de VUL rétrofités augmente de 20 % jusqu'en 2035 ; et que le nombre de 2RM rétrofités augmente de 30 % d'ici 2035. Le nombre de véhicules rétrofités atteint 16 000 en 2030 et 60 000 en 2035, très majoritairement des 2RM.
- Les aides au retrofit restent similaires aux aides actuelles.

DROIT À L'ESSAI

- Dans le scénario *Soutenabilité fiscale et écologique*, on considère que le droit à l'essai profite à partir de 2027 chaque année à 1 million de bénéficiaires pour une semaine, sous la forme de chèque-vacances d'une valeur faciale de 350 €. Le coût pour le secteur public ne correspond pas au financement des chèques – ceux-ci sont payés par les employeurs et les salariés – mais aux prélèvements que l'État et la Sécurité sociale ne perçoivent pas sur la part patronale, exonérée de cotisations sociales et d'impôt sur le revenu.

AIDES PONCTUELLES À L'ACHAT DE CARBURANTS

- On considère qu'il n'y a plus d'aide ponctuelle à l'achat de carburant mise en place après celle de 2026.

68 milliards en sursis. Refonder la fiscalité routière à l'ère de l'électricité

Baromètre de la fiscalité routière. 2026

Antoine Trouche, Simon Louédin, Bertille Rault,
Jean-Philippe Hermine (IMT)

Remerciements : Louis-Pierre Geffray, initiateur du modèle de fiscalité avant son départ de l'IMT

Trouche, A., Louédin, S., Rault, B., Hermine, J.-P., 68 milliards en sursis. Refonder la fiscalité routière à l'ère de l'électricité. Baromètre de la fiscalité routière. *Study N°03/26*, IMT.

antoine.trouche@sciencespo.fr

simon.louedin@sciencespo.fr

bertille.rault@sciencespo.fr

jeanphilippe.hermine@sciencespo.fr

Institut des mobilités en transition

41, rue du Four – 75006 Paris – France

institut-mobilites-en-transition.org

