




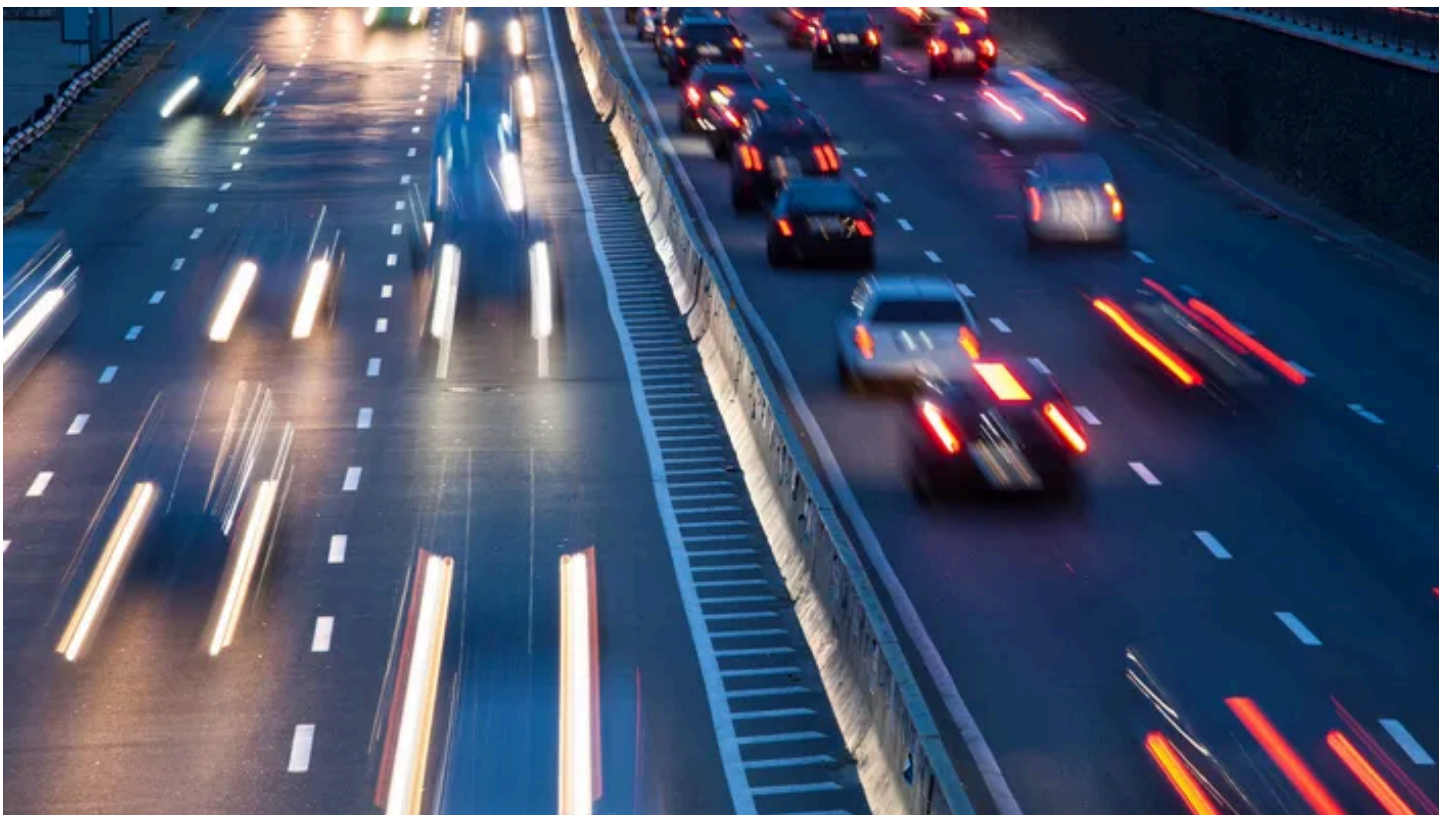
Malus, assurances... Ce que la pression fiscale liée à l'automobile fait peser sur les foyers français

Par Sylvain Reisser

Il y a 2 heures

 [Ajouter Le Figaro à vos sources préférées](#)

Automobile Carburants



Les automobilistes sont soumis à une pression fiscale écrasante. *Photographer: Nickolay Khoroshko / Nickolay Khoroshkov - stock.adob*

DÉCRYPTAGE - Une étude de l'association Contribuables associés dévoile le bilan accablant de l'accumulation de taxes. Cette politique montre également des inégalités selon les territoires.

Les automobilistes et plus généralement tous les usagers de la route de véhicules à moteur - il faut associer les motards et les routiers - sont de véritables vaches à lait. Ce n'est pas nouveau mais le niveau de pression fiscale a atteint un niveau presque insupportable. À l'issue d'une enquête dont devraient se saisir les parlementaires et

les candidats à la prochaine présidentielle, notamment pour éviter de revivre un épisode type *Gilets jaunes*, l'association *Contribuables associés* montre que la pression fiscale routière avoisine les 90 milliards d'euros par an. Ramenée aux 31 millions de ménages français, cela revient à faire supporter une pression fiscale annuelle de 2 900 euros par foyer.

De l'acquisition du véhicule aux taxes sur les carburants, en passant par les assurances et les péages, chaque étape de la mobilité est lourdement taxée. L'étude dresse un bilan accablant de cette pression fiscale. L'accumulation de taxes est peu lisible mais constante et écrasante, au détriment du pouvoir d'achat des Français et de leur mobilité. L'association met en évidence toute la singularité française : un millefeuille de prélèvements qui au total avoisine les 90 milliards d'euros, dont plus de la moitié (47 milliards d'euros) provenant des seules taxes sur les carburants (accises et TVA), c'est un sujet d'actualité, au moment où les prix à la pompe flambent. Ceux qui viennent de passer à la voiture électrique en pensant payer moins cher ne vont pas y échapper. L'électricité va être taxée, sans doute dans les mêmes proportions que les carburants. Le budget de l'État n'a pas les moyens de s'asseoir sur cette manne financière.

Championne d'Europe des taxes

À la différence de nos voisins, la France a fragmenté la ponction en une cinquantaine de prélèvements distincts : carte grise, malus CO₂ (jusqu'à 80 000 euros pour les véhicules les plus émetteurs), malus masse, accises sur les carburants, TVA sur l'accise elle-même, taxes sur les assurances, péages, stationnement payant, contrôle technique, ZFE, amendes automatisées... Cette dispersion rend la charge moins visible mais plus constante. Certains mécanismes sont incompréhensibles. L'accise sur les carburants constitue une taxe sur la taxe. Sur un litre de carburant, la fiscalité totale dépasse désormais 55 % du prix payé à la pompe. En matière d'assurance, le taux de taxe appliqué à la responsabilité civile obligatoire atteint 33 %, contre 12 % au Royaume-Uni, 19 % en Allemagne et 8 % en Espagne. L'État n'aime vraiment pas les automobilistes.

La TVA sur l'achat des véhicules atteint environ 11 à 12 milliards d'euros. Elle pourrait sans doute être plus élevée si les technocrates de Bercy aiguillonnés par les Khmers verts n'avaient pas plombé le dispositif du malus en instaurant des montants délirants (80 000 euros pour la dernière tranche) qui ont dissuadé de nombreux automobilistes d'acheter des véhicules situés dans cette tranche. Il aurait été plus judicieux

d'instaurer une vignette annuelle de l'ordre de 10 000 à 15 000 euros sur les quatre premières années de possession du véhicule. Invoquer l'écologie revient à duper tout le monde. La vérité oblige à dire que ces véhicules situés dans les tranches supérieures - pour la plupart des modèles de luxe et de sport - roulent moins que la plupart des véhicules du parc automobile.

L'association *Contribuables associés* montre que c'est dans le domaine des infractions routières que la pression s'est vraiment accentuée ces dernières années. Le contrôle automatisé de la vitesse mais aussi la vidéo verbalisation liée aux feux rouges notamment ont rapporté près de 2 milliards d'euros de recettes en 2024. Elles devraient encore augmenter dans les prochaines années avec l'augmentation des radars mobiles et embarqués. Pour quel résultat ? Ces dernières années, le bilan de la Sécurité routière ne s'est pas amélioré. Et il n'y a pas besoin d'être grand clerc pour savoir que la trajectoire ne va pas s'inverser. Les pouvoirs publics se trompent de cible. Il faut circuler sur les routes de France pour comprendre que l'usage du téléphone en conduisant, la consommation de stupéfiants et l'inhalation de protoxyde d'azote sont de véritables fléaux plus dangereux que de dépasser la vitesse autorisée de quelques kilomètres heure. Circuler à vélo dans les grandes villes est aussi devenu un sport qui expose beaucoup plus que de rouler à 150 km/h sur une autoroute déserte. L'argent des sanctions est aussi détourné puisqu'il sert plutôt au désendettement de l'État qu'à l'entretien des routes qui sont dans un état de dégradation déplorable. La responsabilité de nos élites devrait être engagée.

Le comble de cette pression fiscale est qu'elle n'épargne personne. Même ceux qui ne possèdent pas de véhicules sont mis à contribution. La fiscalité pesant sur les entreprises se répercute mécaniquement sur le prix des biens consommés par tous les Français. Chaque citoyen contribue ainsi à garnir la « machine à sous » routière.

Enfin, l'étude souligne une inégalité selon les territoires. Un citoyen sans voiture s'en tire à 400 euros, quand un ménage provincial équipé de deux véhicules atteint 4 000 à 4 200 euros. Avec le conflit au Moyen-Orient qui a propulsé le gazole à plus de 2 euros le litre, ce montant pourrait franchir les 5 000 euros cette année. Les automobilistes résidant dans les territoires ont besoin de leurs véhicules, en l'absence de moyen de mobilité de substitution.

L'association *Contribuables associés* ne se contente pas de pointer du doigt le poids du matraquage fiscal mais esquisse des propositions pour sortir de cette pression accentuant la paupérisation de la population française. Elle milite pour une loi de programmation des mobilités qui figerait pendant dix ans les trajectoires fiscales et

mettrait fin à l'insécurité permanente dans laquelle vivent les ménages et les entreprises. En conclusion, l'enquête encourage la suppression de la TVA sur l'accise des carburants (ex-TICPE), l'affichage du détail des taxes sur les tickets de carburant, la création d'un relevé annuel de fiscalité automobile, l'application du principe «l'utilisateur-payeur-bénéficiaire», la réforme de la taxe radar, la mise en place d'une étude d'impact des politiques publiques. L'État aura-t-il le courage de revoir la fiscalité routière ? Ce sujet devrait être abordé au cours de la campagne présidentielle.

La rédaction vous conseille

- La France peut-elle s'inspirer de Donald Trump et supprimer les taxes sur les carburants ?
- Prix des carburants : le RN demande à nouveau une baisse des taxes avec un budget rectificatif
- Carburants : la Norvège baisse temporairement ses taxes pour amortir le choc énergétique

Sur le même thème

Bruit de moteur amplifié, pointes à 310 km/h... Ferrari dévoile son premier modèle électrique 🇫🇷

Livres sur l'automobile : lectures estivales

Le non-remplacement de l'airbag Takata réduit-il l'indemnisation en cas de vol ou d'incendie ?

Pourquoi, après Stellantis, Volkswagen et Ford sont tentés de confier certaines usines européennes aux groupes chinois 🇫🇷

Le propriétaire d'un véhicule est-il obligé de dénoncer le conducteur ?

Pourquoi Stellantis revient en Chine, en s'appuyant sur l'ancien PSA 🇫🇷

BYD discute avec Stellantis pour reprendre des sites en Europe

Lamborghini Fenomeno Roadster, seulement 15 unités

À moto ou à scooter, priorité à la sécurité

Autonomie, temps de recharge, coût... Les constructeurs rivalisent d'arguments pour convaincre les automobilistes de passer à l'électrique 🇫🇷

