

## Newsletter lobbying de la FEDA - Octobre 2024

### Le nouveau gouvernement attentif aux « transports du quotidien » et à l'automobile

Dans son discours de politique générale prononcé le 1<sup>er</sup> octobre à l'Assemblée nationale, Michel BARNIER a évoqué ses intentions en matière de transports.

Estimant que « les transports pèsent lourd dans les dépenses des ménages », le Premier ministre a indiqué qu'il voulait « soutenir l'initiative locale », justifiant ainsi le rattachement du Ministère des Transports (confié à François DUROVRAY, LR) au Ministère des Partenariats avec les collectivités (confié à Catherine VAUTRIN, Renaissance, ex-LR). Ce rattachement constitue une innovation dans l'architecture gouvernementale, puisque les Transports étaient toujours placés sous la tutelle du Ministère de l'Écologie depuis 2007. Un tel changement est d'ailleurs analogue à celui de la nouvelle Commission européenne, dans laquelle le Commissaire chargé des Transports relèvera d'un Vice-Président chargé de la cohésion, et non plus de l'écologie et du « Green Deal ».

Précisant son propos, M. BARNIER a indiqué devant la représentation nationale qu'il voulait « travailler avec les collectivités et les acteurs économiques, pour investir en priorité dans les transports du quotidien et offrir des solutions de transport aux Français des zones périurbaines et rurales, à ces millions de travailleurs qui font des dizaines de kilomètres par jour et n'ont pas aujourd'hui d'autre choix que la voiture. »

### Les transports et l'écologie dans la nouvelle organisation gouvernementale

Constitué le 21 septembre, le gouvernement de Michel BARNIER compte 41 membres, dont 13 issus de Renaissance, 13 des Républicains, 3 du MoDem, 3 d'Horizons, 4 de l'UDI ou du Parti Radical et un ancien membre du Parti socialiste.

Le Ministère des Transports est confié à François DUROVRAY, Président LR du Conseil départemental de l'Essonne, où il est élu depuis 2001. Dans ses mandats départementaux, régionaux et municipaux, M. DUROVRAY s'est particulièrement engagé sur les transports ferroviaires (RER), mais aussi les cars express, tout en rappelant l'importance de la voiture pour la mobilité des habitants de son département. Il siège dans de nombreuses instances du secteur des mobilités, telles que le Gart, dont il est Vice-Président, l'Afit (Agence de financement des infrastructures de transport), le Conseil d'orientation des infrastructures ou encore la Commission transport de l'Assemblée des départements de France.

Le gouvernement de Michel BARNIER compte également parmi ses membres Agnès PANNIER-RUNACHER : après avoir occupé, depuis 2018, diverses fonctions ministérielles, dont celle de Ministre de la Transition énergétique dans le gouvernement d'Elisabeth BORNE, Mme PANNIER-RUNACHER devient Ministre de la Transition écologique, de l'Énergie, du Climat et de la Prévention des risques. S'il réintègre l'Énergie, qui avait été placée sous la tutelle de Bercy dans le gouvernement de Gabriel ATTAL, ce ministère n'est cependant pas comparable à l'ancien MTE, puisque ni les Transports, ni le Logement n'y sont rattachés.

### Quelle fiscalité pour l'automobile dans le futur PLF ?

Le projet de loi de finances pour 2025 devrait être présenté par le gouvernement le jeudi 10 octobre et déposé à l'Assemblée nationale le même jour. L'Assemblée a d'ailleurs fixé le calendrier de son examen, qui commencera le 21 octobre en séance publique – et donc vraisemblablement la semaine précédente en commission. Le vote sur l'ensemble du texte est prévu le 19 novembre.

Auditionné le 25 septembre par la Commission des finances, le Ministre du Budget a indiqué que le déficit public en 2024 devrait dépasser les 6% du PIB, ce qu'a confirmé le Premier ministre dans son discours de politique générale le 1<sup>er</sup> octobre. Des « contributions ciblées » sur les entreprises et les ménages devraient donc figurer dans le texte déposé au Parlement. Parmi les options figure ainsi une surtaxe d'impôt sur les sociétés, passant de 25% à 33,5% pour les groupes réalisant un chiffre d'affaires supérieur à un milliard d'euros. Une taxe sur les rachats d'actions, projet évoqué par les précédents gouvernements, mais jamais mis en œuvre, pourrait s'y ajouter, ainsi, pour les particuliers, qu'une mesure sur l'impôt sur le revenu des contribuables les plus aisés.

Par ailleurs, au nom de la double menace de la « dette budgétaire » et de la « dette écologique », la fiscalité automobile devrait être alourdie dans ce PLF. Cet alourdissement se traduirait par un abaissement du seuil d'émissions (118 g/km) à partir duquel le malus est appliqué. Ce seuil pourrait être progressivement abaissé à 99 g/km en 2027, tandis que le montant maximal de la taxe serait augmenté de 10 000 euros pour les véhicules les plus polluants. Seuls les véhicules hybrides et électriques pourraient, dans ces conditions, échapper au malus.

Quant à la taxe au poids, ou « malus masse », son seuil de déclenchement pourrait être abaissé à 1 500 kg (au lieu de 1 600 kg) à partir de 2026. Par la voix de son Président Luc CHATEL, la Plateforme automobile a dénoncé le 1<sup>er</sup> octobre un impôt déguisé pour les automobilistes et une menace pour l'industrie automobile.

### **Une nouvelle mission sur le verdissement des flottes**

La Commission du développement durable de l'Assemblée nationale a procédé le 24 septembre à la désignation des rapporteurs de la nouvelle mission flash sur le verdissement des flottes.

Il s'agit de Gérard LESEUL (PS) et de Jean-Marie FIÉVET (Ensemble pour la République).

La précédente mission avait été lancée tout début juin, quatre jours seulement avant la dissolution de l'Assemblée nationale. Ses travaux n'avaient donc jamais commencé. Ses rapporteurs étaient Gérard LESEUL et Olga GIVERNET (Ensemble). Cette dernière, tout juste nommée Ministre déléguée chargée de l'Industrie, est donc remplacée dans la nouvelle mission par M. FIÉVET, qui est un nouveau membre de la Commission du développement durable (il siégeait dans celle de la Défense dans la dernière mandature).

Le calendrier de cette nouvelle mission flash est incertain et ses travaux pourraient commencer après le vote du PLF 2025.

### **Mobilités du quotidien : 15 millions de Français en précarité de mobilité**

Wimoov, association qui œuvre en faveur de la mobilité inclusive et durable, a publié la 3<sup>ème</sup> édition de son Baromètre des mobilités du quotidien (réalisé auprès d'un échantillon de 12 500 personnes).

Ce baromètre livre une photographie des usages et des représentations des Français dans leurs mobilités quotidiennes, et vise à identifier les situations et les facteurs de précarité dans ce domaine.

**Les résultats du baromètre mettent en évidence une progression inquiétante de la précarité dans les mobilités du quotidien.**

Ainsi, **15 millions de Français de plus de 18 ans sont en situation de précarité de mobilité** (contre 13,3 millions dans le précédent baromètre). Près d'un Français sur trois n'a pas la liberté de choisir la façon de se déplacer : des personnes cumulant bas revenus, dépenses élevées en carburant, longues distances à parcourir et/ou absence d'alternative à la voiture, auxquelles s'ajoutent les personnes qui ne disposent d'aucun moyen de mobilité. Cette précarité touche toutes les générations, en ville, en banlieue, à la campagne, les actifs comme les inactifs.

Les résultats de ce baromètre viennent questionner l'efficacité des politiques publiques : les dispositifs d'information et d'aide pour réduire la dépendance à la voiture individuelle n'ont manifestement pas touché leur cible.

**Les réglementations anti-pollution en vigueur dans les zones à faibles émissions (ZFE) apparaissent comme une double peine pour les populations défavorisées dépendantes à la voiture** : les véhicules anciens et plus fortement émetteurs de particules fines sont surtout possédés par les catégories socioprofessionnelles défavorisées (61% des employés, 57% des ouvriers, 58% des demandeurs d'emploi, et seuls 31% des cadres). De fait, le baromètre souligne que la mise en place des ZFE est beaucoup plus contraignante pour les publics les moins favorisés, dépendants à la voiture thermique, et qui n'ont pas nécessairement les moyens d'accéder à des solutions alternatives.

S'agissant des motorisations alternatives, parmi les répondants, seuls 3% utilisent une voiture électrique à titre principal et 2% à titre secondaire, tandis que seuls 4% en sont équipés. 71% des automobilistes estiment ne pas avoir, ou sans doute pas avoir, les moyens d'en acquérir une.

Face aux dangers pour la cohésion sociale et territoriale de notre société que représente la précarité dans la mobilité du quotidien, il est urgent de repenser nos mobilités pour qu'elles soient abordables, acceptables et désirables par et pour tout le monde. Parmi les propositions faites par Wimoov : création d'une ligne budgétaire pérenne dédiée à la mobilité solidaire, efforts pédagogiques pour permettre à chacun d'adapter sa mobilité à son mode de vie, ses moyens et ressources, inclusivité des services de mobilité et de leur intermodalité...

### **Déploiement du bio GNV / GNV : faites part de vos besoins !**

Soucieux de bien comprendre et d'améliorer l'accompagnement du déploiement du bioGNV / GNV, GRDF vous propose de [répondre à ce court questionnaire](#) pour qualifier vos besoins en termes d'informations, d'outils et d'accompagnement.

### **ZFE-m de l'Eurométropole de Strasbourg : report de l'interdiction des Crit'Air 3 à 2027**

Alors que la métropole prévoyait initialement d'exclure les Crit'Air 3 de la ZFE strasbourgeoise au 1<sup>er</sup> janvier 2025, elle vient de décider de reporter cette échéance au 1<sup>er</sup> janvier 2027. A l'appui de cette décision, la métropole invoque un principe de réalité en s'appuyant notamment sur une situation économique et sociale difficile pour de nombreux ménages et des véhicules Crit'Air 3 qui représentent 15 % du parc roulant de la métropole. Elle n'écarte pas non plus le scénario d'un report de l'interdiction des Crit'Air 2 au-delà de 2028.

Cette situation, qui n'est pas fondamentalement différente dans d'autres agglomérations, ne peut que conforter la position adoptée en 2023 par le Comité technique de la logistique urbaine des acteurs économiques (CTLUD) qui appelait les collectivités à autoriser la circulation des véhicules Crit'Air 2 avant 2030. A rebours de Strasbourg, Lyon et Grenoble semblent pour le moment persister dans leur volonté d'interdire au 1<sup>er</sup> janvier 2025 les véhicules Crit'Air 3 qui représentent pourtant respectivement 1/4 et 1/3 du parc roulant circulant sur les territoires considérés.