



## Le transport routier en Suède

*Résumé : En 2020, le transport routier était le moyen de transport le plus utilisé en Suède, pour les personnes (88 % des trajets) et pour les marchandises (52 % des trajets). Grâce à la présence de Volvo et de Scania, le pays bénéficie d'une industrie automobile/poids lourds performante (6 % du PIB) et compétitive au niveau européen, y compris sur le segment des véhicules électriques. Un ensemble de politiques publiques innovantes ont contribué à l'accélération de la décarbonation du transport routier, via en particulier un recours ambitieux aux biocarburants et l'essor de l'électromobilité. Deux défis majeurs se profilent à court terme : la poursuite de la dégradation chronique du réseau routier suédois face à des investissements publics jugés limités, et un déploiement insuffisamment rapide des infrastructures de recharge. L'arrivée au pouvoir du gouvernement conservateur pourrait cependant marquer une inflexion sur certaines politiques publiques (notamment sur les biocarburants et l'électromobilité).*

### I. Un important réseau d'infrastructures, dont l'entretien est exigeant

1. En 2020, le transport routier représentait 88% des trajets effectués par les particuliers et 52% du transport de marchandises. Environ 5 M de voitures personnelles étaient immatriculées en Suède, dont 314 314 nouvelles immatriculations en 2020 (+0,9% par rapport à l'année précédente en dépit de la crise Covid-19). Le pays comptait 85 554 camions immatriculés, dont 62% pour usage professionnel.<sup>i</sup>

2. L'exploitation et l'entretien des infrastructures sont assurés pour l'essentiel par les autorités publiques. La Suède a **80 000 km de routes nationales, 43 000 km de routes communales et 482 000 km de routes privées** détenues par des associations ou des particuliers. Outre la maintenance des routes nationales, l'Administration des transports (*Trafikverket*) gère 18 400 km de routes non bétonnées, 3 900 km de sentiers pédestres, 16 700 ponts et 11 tunnels. Elle subventionne aussi 23 000 opérateurs pour l'entretien de 75 000 km de routes privées. **Trafikverket dispose de 20 Mds € (issus du budget général) pour réaliser l'ensemble de ses missions entre 2022 et 2033 (+13% par rapport à 2018-2029).**<sup>ii</sup>

3. Le réseau routier suédois fait face à une dégradation chronique. Environ 60% des routes nationales ont été construites avant 1970. Elles ne sont désormais plus adaptées au trafic actuel (caractérisé par davantage de véhicules, dont des poids lourds). **Trafikverket a décidé de ne prioriser, pour la prochaine décennie, que les travaux de maintenance sur les principaux axes routiers (environ 30% du réseau)** (Annexe 1).

### II. Portée par les constructeurs Volvo et Scania, l'industrie automobile & poids lourds constitue un pilier historique de l'économie nationale

1. En 2020, le chiffre d'affaires du secteur de la fabrication de véhicules routiers s'est élevé à près de 31 Mds€ (6 % du PIB).<sup>iii</sup> Le secteur représentait **12% des exportations de la Suède en 2021.**<sup>iv</sup> Environ 875 entreprises suédoises sont mobilisées sur l'ensemble de la chaîne de valeur de l'industrie.

2. Volvo Cars domine le marché suédois avec 17,0% des parts en 2021. L'entreprise a été vendue par le groupe Volvo à Ford en 1999, et est aujourd'hui détenue par le Chinois Geely. **Les constructeurs allemands possèdent près d'un tiers des parts de marché**, avec Volkswagen en tête (12,6%), suivis par des sociétés coréennes (12,8%) et japonaises (10,0%). **Les entreprises françaises totalisent 7,4% des parts de marché**, les modèles les plus vendus étant la Peugeot 3008, la Peugeot 2008 et la Renault Zoé (modèle 100% électrique) (cf. graphique 2).

[3. Les constructeurs de poids lourds suédois sont parmi les plus compétitifs en Europe.](#) En 2021, le **groupe Volvo AB possède 25,3% des parts de marché en Europe** (en vente de véhicules neufs, soit 16,5% sous la marque Volvo et **8,8% sous Renault Trucks, racheté en 2001**). Le groupe est en **position dominante pour les poids lourds électriques, enregistrant 61,6% des ventes sur le continent** (42,2% Volvo Trucks et 19,4% Renault Trucks). La même année, **Scania, qui a été racheté par Volkswagen en 2014, a comptabilisé 15,5% des parts de marché sur le continent** et 44,8% des ventes en Suède.<sup>v</sup>

### III. La transition écologique du secteur routier est au cœur de la stratégie du gouvernement et des constructeurs suédois

[1. Un ensemble de politiques publiques ambitieuses contribue à la forte accélération de la décarbonation du transport routier.](#) En 2017, la loi climatique a introduit l'objectif de réduire de 70% les émissions GES de l'ensemble des transports intérieurs entre 2010 et 2030.<sup>vi</sup> L'année suivante, le gouvernement a introduit une **obligation de réduction graduelle de l'empreinte carbone des carburants routiers avec pour ambition -66 % sur le diesel (soit 73 % de biodiesel dans le diesel vendu en 2030) et -28 % pour l'essence en 2030.**<sup>vii</sup> Cette mesure a été accompagnée par une diminution à plusieurs reprises des droits d'accise sur le carburant afin de neutraliser le surcoût des biocarburants pour les ménages. **L'outil fiscal a également été privilégié pour encourager l'achat de véhicules « verts » via (i) la taxe annuelle sur les véhicules** proportionnelle aux émissions de CO<sub>2</sub> du véhicule, (ii) **les abattements de la taxe sur les avantages en nature** dont bénéficie les employés lorsqu'ils utilisent des véhicules de société peu polluants<sup>viii</sup> et (iii) un **système de bonus-malus à l'achat de véhicules « verts »** (7 000€ de bonus les véhicules électriques, récemment supprimé par le gouvernement).<sup>ix</sup> Au niveau local, Stockholm et Göteborg ont des  **péages urbains efficaces** depuis 2006 et 2013 (Annexe C).

[2. Les autorités misent particulièrement sur l'essor de l'électromobilité.](#) En 2022, **56 % des voitures particulières nouvellement immatriculées étaient électriques (record UE) dont 23 % d'hybrides.** La Suède est par ailleurs le pays européen le plus avancé en matière d'autoroute électrique : 4 démonstrateurs ont été construits depuis 2016<sup>x</sup> et *Trafikverket* prévoit la mise en place de la **première E-road permanente au monde d'ici 2025 sur l'E20 entre Hallsberg et Örebro (42 km).** L'Etat subventionne l'achat de bus électriques (20% du prix d'achat)<sup>xi</sup> ainsi que l'installation de bornes de recharges pour véhicules légers et lourds.<sup>xii</sup> En 2021, le gouvernement a mis en place une Commission de l'électrification qui concentre ses travaux sur les infrastructures de recharge, dont le déploiement insuffisamment rapide est à l'heure actuelle considéré par l'ensemble des acteurs comme le principal enjeu pour l'électrification du transport routier.<sup>xiii</sup>

[3. Les industriels du secteur intègrent pleinement l'enjeu de la transition écologique dans leur business model.](#) **Volvo Cars a l'objectif de 50% de ventes issues de l'électrique d'ici 2025.** Volvo Cars va créer une coentreprise avec Northvolt afin d'établir une *gigafactory* de batteries à Göteborg.<sup>xiv</sup> S'agissant des poids lourds, **le groupe Volvo AB, Scania et Daimler Truck ont annoncé une coentreprise afin de favoriser l'installation et l'exploitation d'infrastructures de recharge pour camions en Europe,** avec un investissement total de 500 M€.<sup>xv</sup> **Scania prévoit également que 50% du volume de ses ventes proviendra de véhicules électriques d'ici 2030.** En outre, l'entreprise de construction Skanska, qui travaille régulièrement en collaboration avec *Trafikverket*, propose un **asphalte climatiquement neutre** (utilisation d'énergies renouvelables dans le processus de production, de jusqu'à 70% d'asphalte recyclé et d'un liant développé à partir de matières premières forestières).<sup>xvi</sup>

*Commentaires :* Les constructeurs français ont une place relativement solide sur le marché suédois cumulant 7,5% des ventes. Le rachat par Volvo AB de Renault Trucks en 2001 a joué un rôle structurant pour la coopération bilatérale. La stratégie ambitieuse de la Suède en matière de décarbonation du transport routier ouvre la voie à de nombreuses opportunités dans le cadre du partenariat stratégique franco-suédois pour l'innovation et les solutions vertes, signé en 2017 et renouvelé en 2019, notamment sur l'électrification des routes.

**Le Chef du SER de Stockholm, Christian GIANELLA**

## **ANNEXE A :**

### **Infrastructures routières**

**Tableau 1 : Evolution de l'état du réseau routier national sur la période 2022-2033**

<b>Catégorie de route</b>	<b>Proportion de routes concernées</b>	<b>Evolution de l'état des routes sur la période 2022-2033</b>
1 – Routes dans les régions métropolitaines	0,5 %	Inchangé
2 – Grands axes routiers	8,1 %	Amélioration de la capacité
3 – Routes pour les déplacements quotidiens et les déplacements domicile-travail	20,3 %	Amélioration de la capacité
4 – Autres routes importantes pour le milieu des affaires	30,2 %	Amélioration de la capacité mais relative dégradation de la robustesse des routes
5 – Routes importantes en zone rurale	4,3 %	Relative dégradation de la capacité et de la robustesse des routes
6 – Routes à faible trafic	36,6 %	Relative dégradation de la capacité et dégradation de la robustesse des routes

Source : Plan national pour les infrastructures sur la période 2022-2033

**Graphique 1 : Carte des routes (catégorie 1 à 3) en Suède**



- 1 – Routes dans les régions métropolitaines
- 2 – Grands axes routiers
- 3 – Routes pour les déplacements quotidiens et les déplacements domicile-travail

Source : Plan national pour les infrastructures sur la période 2022-2033

## **ANNEXE B :**

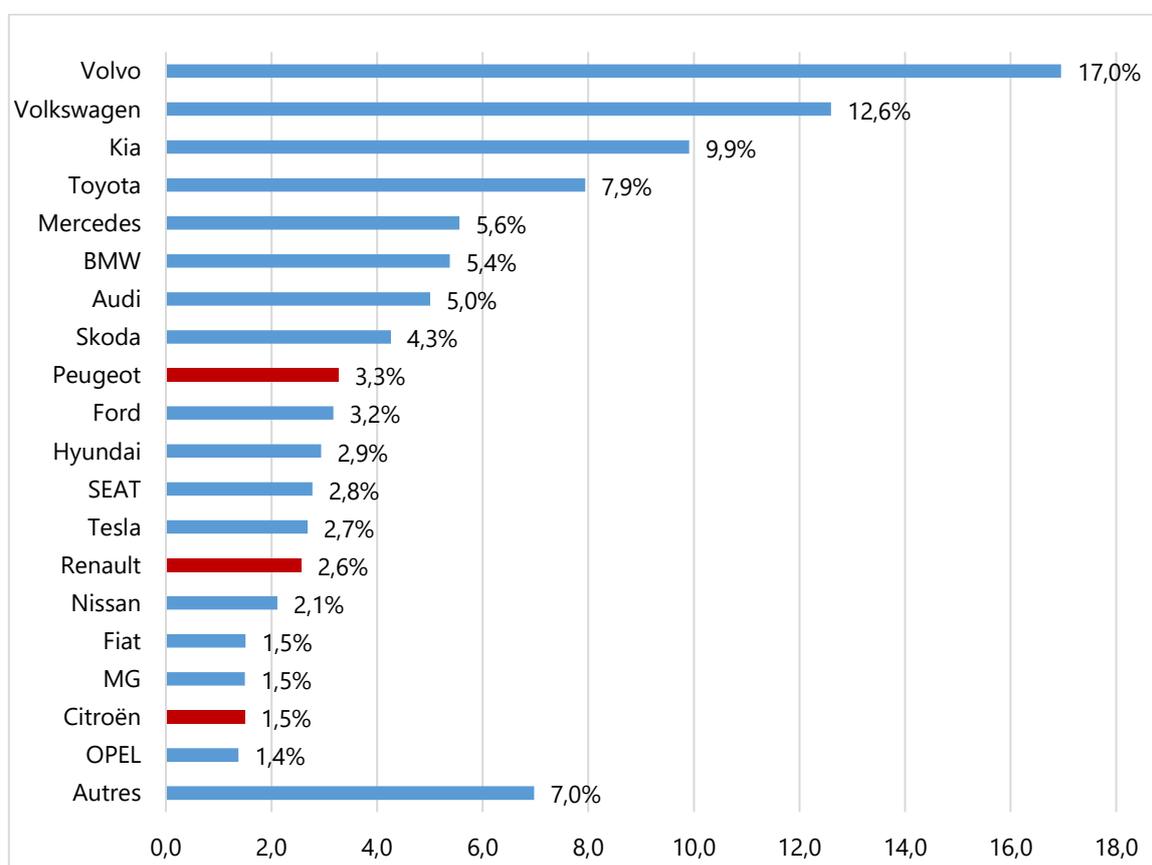
### **Industrie suédoise**

**Tableau 2 : Volume de la production automobile suédoise**

<b>Année</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>Production en M€</b>	27 265	23 469	24 018	23 952	27 410	29 776	34 213	37 227	35 777	30 623
<b>En % du PIB</b>	6,6%	5,5%	5,4%	5,5%	6,0%	6,4%	7,1%	7,9%	7,5%	6,4%

Source : [Eurostat](#)

**Graphique 2 : Parts de marché des principaux constructeurs automobiles en Suède (en nombre de voitures vendues) en 2021**



Source : [Mobility Sweden](#)

## **ANNEXE C :**

### **Politiques publiques visant à accélérer la décarbonation du transport routier**

**Tableau 3. Echéances des obligations de réduction de l’empreinte carbone des carburants routiers vendus**

<i>Echéance</i>	<i>Obligation de réduction de l’empreinte carbone des carburants routiers vendus</i>	
	<i>Essence</i>	<i>Diesel</i>
2020	4,2 %	21,0 %
2021	6,0 %	26,0 %
2022	7,8 %	30,5 %
2023 – <i>Taux prévu avant la crise énergétique</i>	10,1 %	35,0 %
<i>2023 - Taux révisé</i>	<i>7,8 %</i>	<i>30,5 %</i>
2024	12,5 %	40,0 %
2025	15,5 %	45,0 %
2026	19,0 %	50,0%
2027	22,0 %	54,0%
2028	24,0 %	58,0%
2029	26,0 %	62,0%
2030	28,0 %	66,0%

Source : [Agence des Transports \(Transportstyrelsen\)](#)

**Remarque :** En 2022, le diesel vendu doit avoir une empreinte carbone inférieure de de 30,5 % à celle du diesel fossile (le taux est de 7,8 % pour l’essence). Dans la pratique, ces taux de réduction obligent les opérateurs à incorporer aujourd’hui environ 35 % de biodiesel dans le diesel et 10 % d’éthanol dans l’essence. Les opérateurs qui ne respectent pas les taux de réduction de l’empreinte carbone sont pénalisés à hauteur de 0,5 €/kgCO<sub>2</sub> manquant pour l’essence et 0,4 € pour le diesel.

Au printemps 2022, le gouvernement a pris deux mesures temporaires visant à limiter les conséquences de la hausse des prix du carburant, du fait notamment de l’invasion de l’Ukraine par la Russie : (i) la suspension de l’augmentation de réduction de l’empreinte carbone de l’essence et du diesel en 2023, et (ii) la réduction de la taxe énergétique sur l’essence et le diesel de respectivement 10 centimes d’euro et 0,5 centimes d’euro du 1<sup>er</sup> mai 2022 au 30 septembre 2022 (perte de recettes fiscales pour l’Etat de 380 M€). En juin, le Parlement a rejeté le projet du gouvernement de chèques carburant pour les ménages (100 € par personne et par voiture, et 150 € pour les personnes résidents dans certaines zones rurales ou isolées).<sup>xvii</sup>

**Tableau 4. Montant des taxes sur les carburants au 1<sup>er</sup> janvier 2021, en SEK/L**

	<b>Taxe Energie</b>	<b>Taxe CO<sub>2</sub></b>	<b>TOTAL (hors TVA de 25 %)</b>
<b>Essence</b>	4,13	2,61	6,74
<b>Diesel</b>	2,48	2,26	4,74

**Remarque :** En dépit d’un taxe carbone 3 fois plus élevée qu’en France, la somme des taxes sur l’essence (c’est-à-dire la taxation effective du carbone qui est la somme en Suède de la taxe carbone, de la taxe énergie et de la TVA) est plus élevée en France qu’en Suède sur l’essence.

**Tableau 5. Tarifs des péages urbains de Stockholm et Göteborg en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2022**

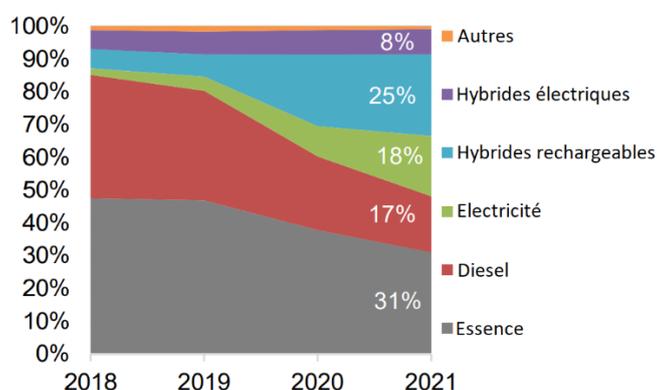
Période	Stockholm		Göteborg
	Saison basse	Saison haute	
06:00–06:29	<b>15 SEK</b> (1,50 €)	<b>15 SEK</b> (1,50 €)	<b>9 SEK</b> (0,90 €)
06:30–06:59	<b>25 SEK</b> (2,50 €)	<b>30 SEK</b> (3,00 €)	<b>16 SEK</b> (1,60 €)
07:00–07:59	<b>35 SEK</b> (3,50 €)	<b>45 SEK</b> (4,50 €)	<b>22 SEK</b> (2,20 €)
08:00–08:29			<b>16 SEK</b> (1,60 €)
08:30–08:59	<b>25 SEK</b> (2,50 €)	<b>30 SEK</b> (3,00 €)	<b>9 SEK</b> (0,90 €)
09:00–09:29	<b>15 SEK</b> (1,50 €)	<b>20 SEK</b> (2,00 €)	<b>9 SEK</b> (0,90 €)
09:30–14:59	<b>11 SEK</b> (1,10 €)	<b>11 SEK</b> (1,10 €)	<b>9 SEK</b> (0,90 €)
15:00–15:29	<b>15 SEK</b> (1,50 €)	<b>20 SEK</b> (2,00 €)	<b>16 SEK</b> (1,60 €)
15:30–15:59	<b>25 SEK</b> (2,50 €)	<b>30 SEK</b> (3,00 €)	<b>22 SEK</b> (2,20 €)
16:00–16:59	<b>35 SEK</b> (3,50 €)	<b>45 SEK</b> (4,50 €)	
17:00–17:29			<b>16 SEK</b> (1,60 €)
17:30–17:59	<b>25 SEK</b> (2,50 €)	<b>30 SEK</b> (3,00 €)	<b>16 SEK</b> (1,60 €)
18:00–18:29	<b>15 SEK</b> (1,50 €)	<b>20 SEK</b> (2,00 €)	<b>9 SEK</b> (0,90 €)
18:30–05:59	<b>0 SEK</b> (0 €)	<b>0 SEK</b> (0 €)	<b>0 SEK</b> (0 €)

Source : [Agence des Transports \(Transportstyrelsen\)](#)

Remarque : A Stockholm, le montant maximum par jour et par véhicule est de 135 SEK (13,50€). Pendant la saison basse, le montant maximum est de 105 SEK (10,50€). La taxe n'est pas prélevée les jours fériés, quelques jours précédant un jour férié et pendant le mois de juillet, à l'exception des cinq premiers jours de la semaine. A Göteborg, le montant maximum par jour et par véhicule est de 60 SEK (6€). La taxe n'est pas prélevée les jours fériés, les jours précédant un jour férié et pendant le mois de juillet. La saison haute est la période comprise entre le 1er mars et la veille de la Saint-Jean (entre le 19 et le 25 juin chaque année), et entre le 15 août et le 30 novembre. Le reste de l'année est la saison basse. En 2021, les péages ont généré 285 M€ de recettes fiscales. Versées au budget général, ces dernières sont fléchées pour le développement de transports en commun et d'infrastructures de transport (par exemple, le péage urbain de Stockholm finance à 50 % le projet de contournement routier de la capitale « Förbifart »).

Les péages urbains ont eu des résultats significatifs en matière congestion et de qualité de l'air. En 2016, par rapport à 2004, à Stockholm, le nombre de passages de véhicules a été 40 % plus faible et les particules fines ont été réduites de 50% (les concentrations de poussières PM 2,5 ont atteint 4 µg/m3 en moyenne sur l'année, 4 fois moins qu'à Paris).

**Graphique 3. Part des véhicules particuliers suédois nouvellement immatriculés par carburant**



Source : [Agence de statistiques sur les transports \(Trafikanalys\)](#)

## Références

---

- <sup>i</sup> [Données statistiques de l'Agence de statistiques des transports \(Trafikanalys\) sur les transports en Suède \(2000-2020\)](#) (2021).
- <sup>ii</sup> [Plan national pour les infrastructures de transport sur la période 2022-2033 ; Communication de l'Association suédoise des communes et des régions \(Sveriges Kommuner och Regioner\) sur l'exploitation et la maintenance du réseau routier](#) (9 février 2022).
- <sup>iii</sup> [Statistiques d'Eurostat sur la production automobile](#) (2020).
- <sup>iv</sup> [Statistiques de l'Agence nationale en charge du commerce \(Kommerskollegium\) sur les exportations mondiales de la Suède](#) (2021).
- <sup>v</sup> Selon les données fournies par les entreprises (Volvo Group et Scania).
- <sup>vi</sup> En complément, l'initiative publique-privée Fossil-Free Sweden a établi comme ambition la fin de l'utilisation des combustibles fossiles pour l'ensemble des véhicules d'ici 2045, avec pour objectifs intermédiaires en 2030 que (i) les poids lourds électriques représentent 50% des nouvelles immatriculations en 2030, et que (ii) 80% des nouveaux véhicules de particuliers soient rechargeables. [Feuille de route pour une compétitivité sans combustibles fossiles – industrie automobile \(véhicules lourds\)](#) (2020) ; [Feuille de route pour une compétitivité sans combustibles fossiles – industrie automobile \(voitures particulières\)](#) (2020)
- <sup>vii</sup> [Communication de l'Agence de l'énergie \(Energimyndigheten\) sur l'obligation de réduction de l'empreinte carbone des carburants routiers](#) (6 décembre 2021).
- <sup>viii</sup> Un abattement de cet impôt de 20 % est accordé pour les véhicules superéthanol et de 40 % pour les véhicules hybrides et électriques (montants plafonnés respectivement à 800 et 1 600 €/an).
- <sup>ix</sup> Le gouvernement suédois a introduit un système de bonus-malus à l'achat de véhicules neufs, inspiré du dispositif français, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2018. Le **bonus** s'applique de véhicules particuliers (ainsi que les utilitaires et les bus légers) considérés comme respectueux de l'environnement et est directement crédité sur le compte bancaire des usagers. Son montant ne peut pas dépasser 25 % du prix d'achat du véhicule. Le **malus** concerne les véhicules (ainsi que les utilitaires et les bus légers) considérés comme à fortes émissions, achetés à partir de 2018. Il est appliqué sous la forme d'une hausse de la taxe annuelle sur les véhicules (*fordonsskatt*) durant les 3 ans qui suivent l'achat du véhicule.
- <sup>x</sup> Sur les 4 démonstrateurs d'autoroute électrifiée, 3 ont utilisé une technologie par conduction dont 1 par conduction aérienne via un caténaire et 2 conductions au sol, et 1 projet par induction sur l'île de Gotland.
- <sup>xi</sup> **En 2016, le gouvernement a introduit une « prime aux bus électriques », révisée à la hausse en 2022.** Les véhicules concernés sont les bus électriques, les bus hybrides rechargeables, les bus équipés d'une pile à combustible et les trolleybus d'une capacité de transport de plus de 14 passagers. **La prime couvre 20 % du prix d'achat** du véhicule pour une autorité régionale de transport public, une municipalité ou une société à responsabilité limitée investie par les autorités régionales de transport public d'une mission de service public. Pour les opérateurs de transport, **elle couvre 40 % de la différence de prix entre un bus électrique et le bus diesel** le plus comparable. Les autobus hybrides rechargeables reçoivent la moitié du montant de la prime.
- <sup>xii</sup> Le soutien financier à l'installation de bornes de recharges est difficile à quantifier dans la mesure où il est scindé entre plusieurs entités publiques :
- L'Agence de l'Énergie (*Energimyndigheten*) déclare avoir, jusqu'à présent, contribué à l'installation de 139 bornes de recharges. En mars 2022, l'agence a ouvert un appel à projet visant à développer des infrastructures publiques de recharge et à hydrogène pour les véhicules lourds, à certains

---

emplacements « stratégiques » en région. Le budget est de 154 M€ et les bornes de recharges doivent être opérationnelle d'ici le 30 septembre 2023, et pour un période d'au moins cinq ans.

- L'Agence des transports (*Trafikverket*) a bénéficié en juin 2020 d'une enveloppe de 15 M€ pour soutenir financièrement l'installation de bornes de recharge rapides. Un autre appel d'offre sera passé à l'automne 2022. Les bornes devront être opérationnelles d'ici 2023.
- L'Agence pour l'environnement (*Naturvårdsverket*) gère plusieurs dispositifs de soutien à l'installation de bornes de recharges. Dans le cadre de l'initiative « Charger la voiture » (*Ladda bilen*), l'agence accorde des subventions à des copropriétés d'immeubles jusqu'à hauteur de 50 % l'installation d'une borne de recharge dans un logement privé ou sur un lieu de travail. L'agence a également ouvert un appel d'offre pour l'installation de bornes de recharges pour véhicules lourds et légers le 26 septembre dernier, avec la possibilité d'une prise en charge jusqu'à hauteur de 70 % de l'investissement initial.

Par ailleurs, août 2022, le gouvernement a chargé l'Agence de l'énergie (*Energimyndigheten*) et l'Administration suédoise des transports (*Trafikverket*) d'élaborer un programme d'action au niveau national pour une expansion « rapide, coordonnée et socioéconomiquement efficace » des infrastructures de recharge publiques et privées. Les deux institutions rendront leur premières conclusions le 1<sup>er</sup> février 2023.

<sup>xiii</sup> Selon l'organisation professionnelle Power Circle,<sup>xiii</sup> le pays comptait au 31 juillet 2022 : **1 874 bornes de recharge dont 16 335 points de recharge et 1 957 points de recharge rapide.**

Présidée par le ministre des Infrastructures Tomas Eneroth, la Commission de l'électrification (*Elektrifieringskommissionen*) regroupe 16 membres représentants des grands industriels du secteur (Scania, Volvo), énergéticiens (Vattenfall), fabricants de batteries (Northvolt) ainsi que des collectivités (régions Västerbotten et Skåne). Trois initiatives ont d'ores et déjà été prises par ce groupe d'experts :

- En décembre 2021, la Commission a présenté un **plan d'actions pour l'électrification des routes les plus fréquentées de Suède** en 10 étapes.
- En avril 2022, la Commission a présenté une **cartographie détaillée de la capacité du réseau en matière d'infrastructure de recharge pour les véhicules lourds.**
- Au printemps 2022, la Commission a lancé l'initiative *Ready for Charging Point* dans le but d'accélérer la mise en place d'infrastructures de recharge par les acteurs de l'immobilier, qui a réuni environ 130 participants.

<sup>xiv</sup> Alimentée à 100% par de l'énergie propre et d'une capacité de 50 GWh/an, l'usine devrait débiter sa production de batteries en 2026. [Communiqué de presse de Volvo Cars « Volvo Cars et Northvolt accélèrent l'électrification avec une nouvelle usine de batteries de 3 000 employés à Göteborg, en Suède »](#) (4 février 2022).

<sup>xv</sup> [Communiqué de presse de Scania « La coentreprise sur le réseau européen de recharge pour camions électriques devient une réalité »](#) (8 juillet 2022).

<sup>xvi</sup> [Communication de Skanska sur l'asphalte climatique neutre](#) (2 octobre 2020).

<sup>xvii</sup> [Communiqué de presse du gouvernement sur la suspension en 2023 de l'augmentation de réduction de l'empreinte carbone des carburants routiers](#) (24 mars 2022). [Communiqué de presse du gouvernement sur la réduction temporaire de la taxe sur l'essence et le diesel](#) (18 mars 2022). [Communiqué de presse du gouvernement sur le chèque carburant](#) (4 juillet 2022).