

# Association Qualité Mobilité

## Synthèse de 8 études sur les aides publiques à la mobilité

Octobre 2023



# Plan de la présentation

---

<b>Introduction</b>	<b>3</b>
<b>Principaux résultats des 8 études</b>	<b>5</b>
Aides publiques au covoiturage et à la location de véhicule entre particuliers	6
Dépenses publiques en faveur des services librement organisés d'autocars	9
Aides publiques au transport aérien	12
Le soutien à l'électromobilité par la puissance publique	15
Les usagers de la route paient-ils le juste prix de leurs circulations ?	18
Le coût du stationnement automobile pour les finances publiques	22
Les aides aux carburants	25
Impact de la surestimation du barème fiscal sur l'impôt sur le revenu	28
<b>Synthèse</b>	<b>32</b>
Dépenses publiques nettes, hors externalités	33
Coût des émissions de gaz à effet de serre	37



# Introduction

---



# Introduction

---

- Etude réalisée pour le compte de l'association Qualité Mobilité.
- Synthèse de 8 études sur les aides à la mobilité dont :
  - 5 réalisées entre 2017 et 2023 pour Qualité Mobilité (ADETEC x 3, Jacques Pavaux, 6t).
  - 1 réalisée par la Direction Générale du Trésor (Ministère de l'économie).
  - 2 réalisées spécifiquement pour cette étude par ADETEC.
- Ces études ne couvrent qu'une partie des dépenses publiques liées à la mobilité ; en particulier, la plupart des dépenses liées à l'automobile n'y figurent pas. Le lecteur est donc invité à ne pas en tirer des conclusions universelles.
- Les 8 études ont été réalisées à des dates différentes et sur des champs différents et certaines d'entre elles sont incomplètes ⇨ Nous avons homogénéisé et, autant que possible, complété les données sans pouvoir, bien entendu, refaire chaque étude.
- Les chiffres se rapportent à la France métropolitaine.
- Ce diaporama et le rapport de l'étude sont téléchargeables sur les sites d'ADETEC ([adetec-deplacements.com/etudes.htm](http://adetec-deplacements.com/etudes.htm)) et de la FNAUT ([fnaut.fr/type/etudes-et-debats/](http://fnaut.fr/type/etudes-et-debats/)).



# Principaux résultats des 8 études

---



# *Aides publiques au covoiturage et à la location de véhicule entre particuliers (ADETEC)*

---

## **Présentation**

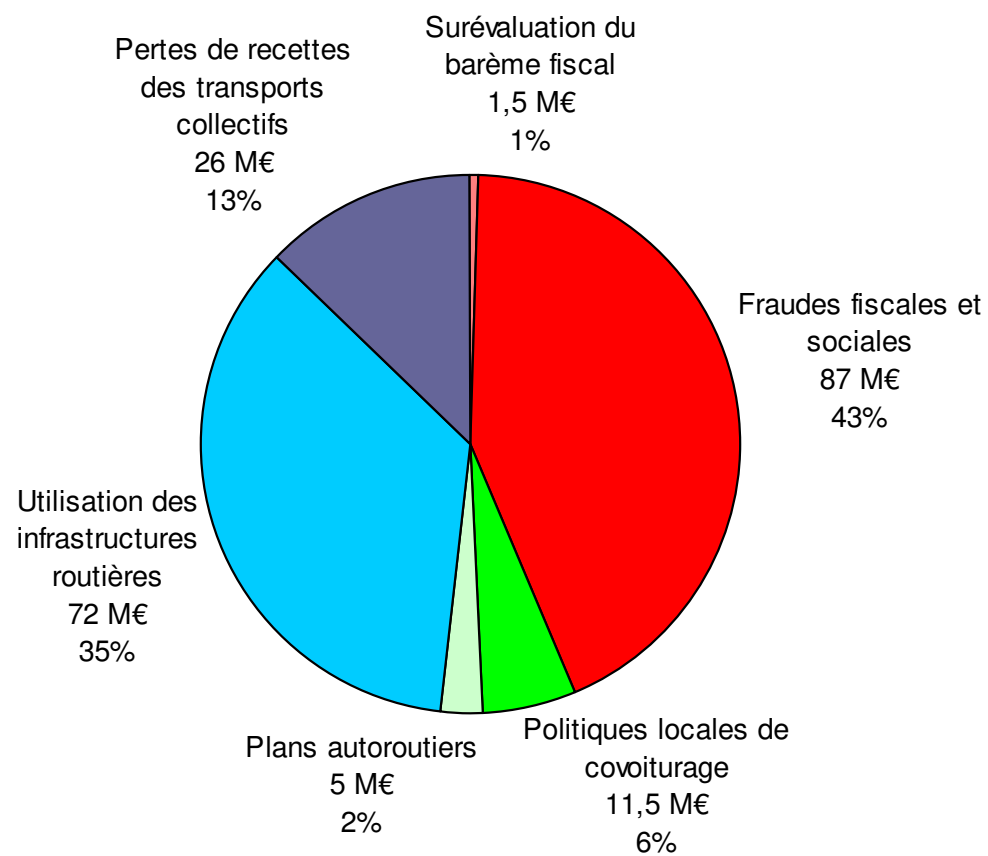
- Etude réalisée en 2017 par Bruno CORDIER (ADETEC) pour l'association Qualité Mobilité.
- Données 2015.

## **Covoiturage**

- Montant total des aides, avantages et fraudes : 203 M€ (voir détail page suivante).



## Répartition par poste des dépenses et avantages publics en faveur du covoiturage (2015)



## Covoiturage (suite)

- 3 externalités sont chiffrées : émissions de CO<sub>2</sub>, consommation d'énergie et accidents de la circulation.
- Emissions de CO<sub>2</sub> :
  - émissions différentielles (liées aux reports modaux et déplacements induits),
  - 450 000 tonnes évités.

## Location de véhicule entre particuliers

- 2 M€ de recettes publiques (cotisations sociales et impôt sur le revenu), alors qu'il s'agit généralement d'un simple partage des frais, pas d'un bénéfice.





# *Dépenses publiques en faveur des services librement organisés d'autocars (ADETEC)*

---

## **Présentation**

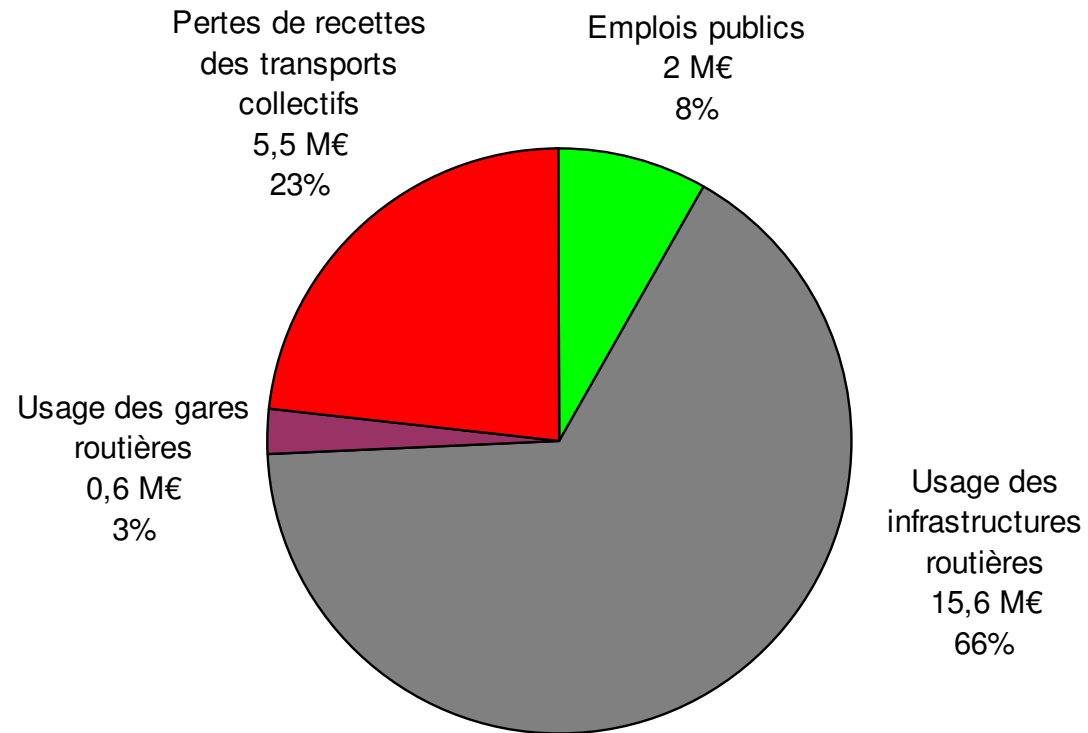
- Etude réalisée en 2018 par Bruno CORDIER (ADETEC) pour l'association Qualité Mobilité.
- Données 2016. Actualisation partielle pour 2017.

## **Aides, avantages et manques à gagner**

- Montant total 2016 : 23,7 M€ (voir détail page suivante).
- Montant total 2017 : 26 M€.
- S'y ajoutent des pertes de recettes pour SNCF Mobilités (TGV et Intercités) : 54 M€ en 2016 et 67 M€ en 2017.



## Répartition par poste des dépenses et avantages publics en faveur des SLO d'autocars (2016)



## Externalités

- 3 externalités sont chiffrées : émissions de CO<sub>2</sub>, consommation d'énergie et accidents de la circulation.
- Emissions de CO<sub>2</sub> :
  - émissions différentielles (liées aux reports modaux et déplacements induits),
  - + 21 000 tonnes en 2016, + 35 000 en 2017.



# *Aides publiques au transport aérien (Jacques Pavaux)*

---

## **Présentation**

- 2 études réalisées en 2019 et 2021 par Jacques Pavaux pour l'association Qualité Mobilité.
- Aides aux aéroports et aux vols intérieurs à la métropole.
- Valeurs arrondies par Jacques Pavaux aux 5 M€ les plus proches.
- Données 2007 à 2017, que nous avons réactualisées en euros 2017.
- Données partielles, que nous avons complétées autant que possible.

## **Aides, avantages et manques à gagner**

- Montant total > 715 M€ (voir détail page suivante).



Aide	Montant annuel arrondi, en € <sub>2017</sub>
Coût du foncier des emprises aéroportuaires	Non étudié
Coût de construction des aéroports	Non étudié
Subventions de fonctionnement	≈ 100 M€
Subventions d'équipement aux aéroports déficitaires	≈ 20 M€
Subventions d'équipement aux grands aéroports	Non étudié
Investissements directement financés par la puissance publique	> 10 M€
Mise à disposition gratuite ou à coût réduit de personnel ou de matériel	Non quantifiable
Financement de missions régaliennes par l'Etat (aéroports déficitaires)	≈ 20 M€
Financement de missions régaliennes par l'Etat (grands aéroports)	Non étudié
Réduction de taxe foncière	≈ 55 M€
Aides aux aéroports	> 205 M€
Exonération de TICPE (taxe sur les produits énergétiques)	≈ 315 M€
Application aux billets d'avion d'un taux réduit de TVA	> 130 M€
Subventions aux lignes sous OSP (obligation de service public)	≈ 25 M€
Aides aux compagnies « low cost »	≈ 40 M€
Aide aux compagnies aériennes (vols intérieurs)	> 510 M€
<b>Total</b>	<b>&gt; 715 M€</b>



## Externalités

- 1 externalité est chiffrée : émissions de CO<sub>2</sub>.
- Emissions brutes : 3,4 Mt.
- Emissions différentielles : non étudiées.



# *Le soutien à l'électromobilité par la puissance publique (6t)*

---

## **Présentation**

- Etude réalisée en 2021 par le cabinet 6t pour l'association Qualité Mobilité.
- Seules les aides aux véhicules particuliers (VP) électriques sont prises en compte. Les aides aux véhicules utilitaires légers (VUL) électriques et aux VP et VUL hybrides n'ont pas été étudiées.
- Données 2020.
- Données partielles, que nous avons complétées autant que possible.

## **Aides directes et indirectes**

- Montant total  $\geq 856$  M€ (voir détail page suivante).



Bonus écologique	≈ 601 M€
Prime à la conversion	≈ 74 M€
Exonération de la taxe d'immatriculation	≈ 13 M€
Aides départementales	≈ 21 M€
Aides régionales	≈ 12 M€
Aides communales et intercommunales	NC
<b>Total aides à l'achat de véhicules électriques</b>	<b>≈ 721 M€</b>
Crédit d'impôt pour les bornes de recharge individuelles	≈ 36 M€
Exemption de redevance d'occupation du domaine public	≈ 0,74 M€
Vente à perte de l'électricité	NC
<b>Total aides aux bornes de recharge</b>	<b>≥ 37 M€</b>
Ecart de taxation entre l'électricité et les carburants	≈ 98 M€
<b>Manque à gagner fiscal</b>	<b>≈ 98 M€</b>
<b>Total</b>	<b>≥ 856 M€</b>



[1] Avec l'hypothèse de zéro non recours de la part des acheteurs de voitures électriques.



## Externalités

- Aucune externalité n'est chiffrée, y compris les émissions de CO<sub>2</sub>.



# *Les usagers de la route paient-ils le juste prix de leurs circulations ? (DG du Trésor)*

---

## **Présentation**

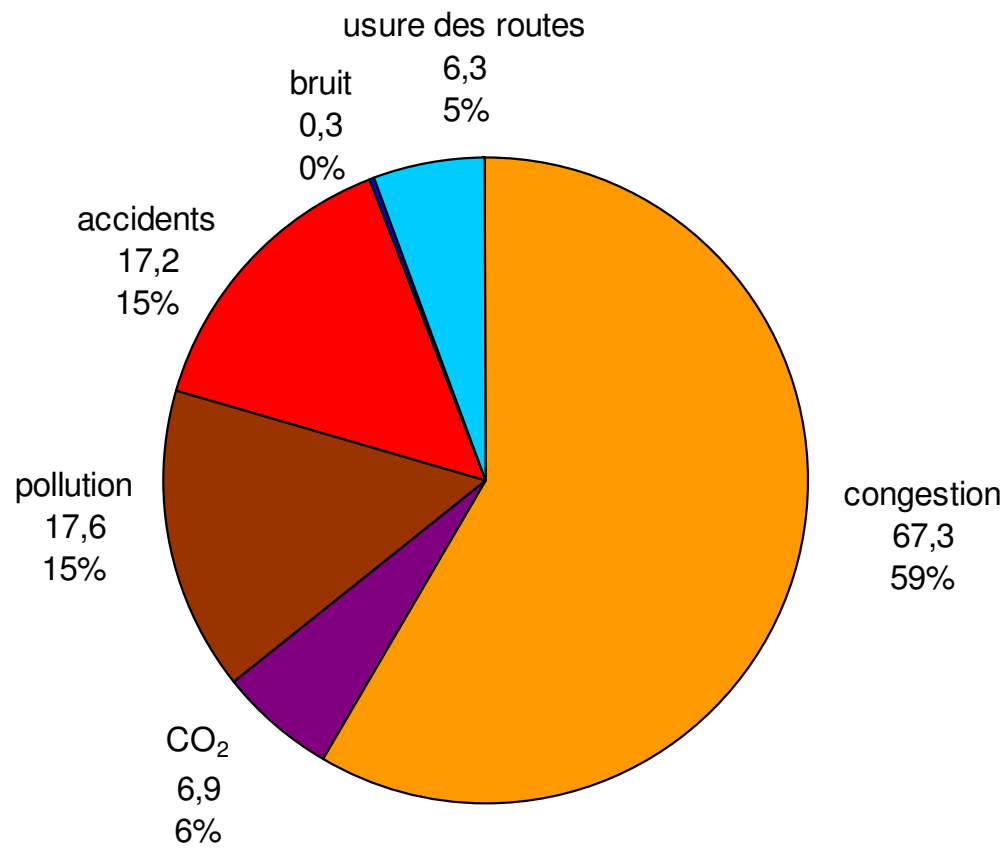
- Etude réalisée en 2021 par la Direction générale du Trésor (Ministère de l'économie).
- Quantifie le coût de 6 externalités (congestion, CO<sub>2</sub>, pollution...) et le compare aux 7 prélèvements spécifiques effectués sur les usagers de la route (TICPE...).
- Données 2015.
- Cette étude ne donne que des valeurs unitaires ⇨ Une partie importante des calculs a été réalisée par nos soins.

## **Coût annuel**

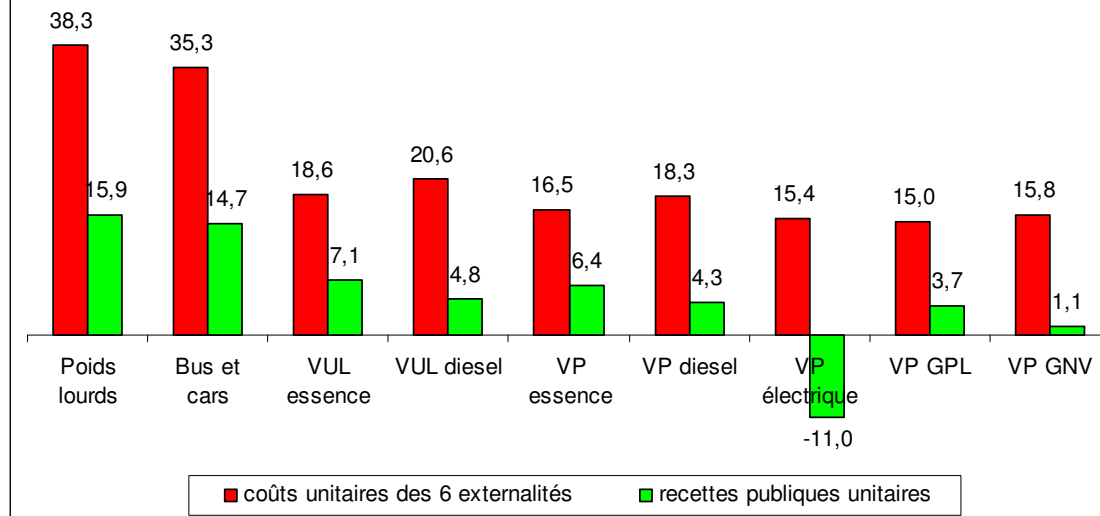
- Coût des externalités : 115,5 Md€ (voir détail page suivante).
- Recettes publiques : 32,4 Md€.
- Coût public net : 83 Md€ (voir détail pages 20 et 21).



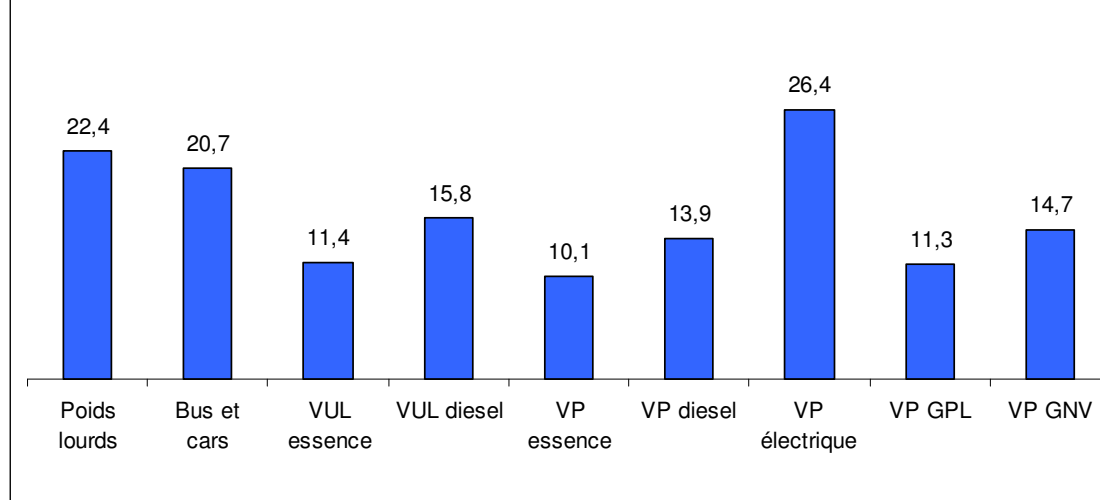
### Coût des 6 externalités étudiées (Md€<sub>2015</sub>)



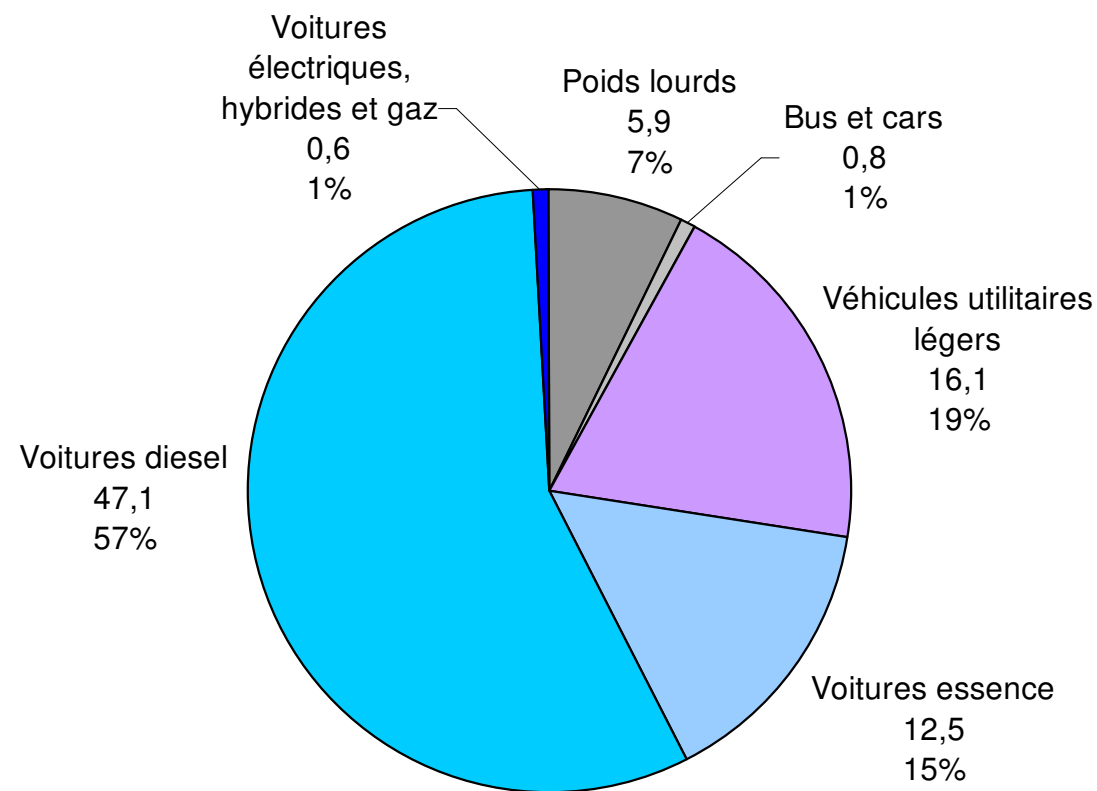
**Coûts publics unitaires des 6 externalités étudiées et recettes publiques unitaires des principaux modes routiers (c€/véh-km, 2015)**



**Coûts unitaires nets des principaux modes routiers (c€/véh-km, 2015)**



## Répartition du coût public net par catégorie de véhicules (Md€<sub>2015</sub>)



# *Le coût du stationnement automobile pour les finances publiques (ADETEC)*

---

## **Présentation**

- Etude réalisée en 2022-2023 par Bruno CORDIER (ADETEC) pour l'association Qualité Mobilité.
- Données 2021.
- En l'absence de certaines données, une partie des chiffres repose sur des hypothèses de calcul (hypothèses basses quand il y a une forte incertitude) ⇒ Les résultats doivent être considérés comme des ordres de grandeur et des minima.

## **Coût annuel net**

- ≈ 17,5 Md€ (voir détail page suivante).



	<b>Charges annuelles</b>	<b>Recettes annuelles</b>
Stationnement gratuit sur voirie	> 12 300 M€	
Stationnement payant sur voirie	≈ 442 M€	≈ 891 M€
Parkings publics en enclos et en ouvrage	≈ 1 918 M€	≈ 745 M€
Parkings des établissements publics	≥ 1 608 M€	
Contrôle et amendes	≥ 312 M€	≥ 129 M€
Fourrières	≈ 53 M€	≈ 4 M€
Impôts et taxes		≈ 804 M€
Fraudes sur les taxes locales	≈ 108 M€	
Non taxation de l'avantage en nature stationnement	≈ 3 313 M€	
<b>Total</b>	<b>≥ 20 054 M€</b>	<b>≥ 2 573 M€</b>
<b>Déficit</b>	<b>≥ 17 481 M€</b>	



## Externalités

- 1 externalité est chiffrée : émissions de CO<sub>2</sub>.
- Emissions différentielles (liées aux reports modaux et déplacements induits).
- + 10,2 Mt.





# *Les aides aux carburants (ADETEC)*

---

## **Présentation**

- Etude réalisée en 2023 par Bruno CORDIER (ADETEC) dans le cadre de la présente synthèse des aides, pour l'association Qualité Mobilité.
- Données 2022-2023.

## **Détail des aides**

### *Remise carburants (2022)*

- Remise à la pompe pour tous les particuliers et professionnels.
- Du 27 mars au 31 décembre 2022.
- 3 montants d'aide successifs : 15, 25 et 8,33 centimes HT par litre, soit 18, 30 et 10 centimes TTC par litre pour la France métropolitaine.
- Aide spécifique pour faciliter la participation des petites stations-service au dispositif : 3 000 ou 6 000 €.



### *Aide exceptionnelle pour deux secteurs d'activité (2022)*

- Entreprises de transport routier et de négoce d'animaux vivants.
- Aide forfaitaire par véhicule, versée sur demande.

### *Indemnité carburant (2023)*

- Concerne les quelque 10 millions de travailleurs modestes utilisant leur véhicule pour aller travailler.
- Versée sous condition de revenus et sur demande.
- Montant forfaitaire : 100 €.
- Demande à déposer entre le 16 janvier et le 31 mars 2023.

### **Montants en euros 2023**

Remise carburants (2022)	≈ 8 130 M€
Aide exceptionnelles aux entreprises (2022)	≈ 398 M€
Indemnité carburant (2023)	≈ 423 M€
<b>Total</b>	<b>≈ 8 951 M€</b>



## Externalités

- 1 externalité est chiffrée : émissions de CO<sub>2</sub>.
- Emissions différentielles (liées aux reports modaux et déplacements induits).
- + 540 000 tonnes.



# *Impact de la surestimation du barème fiscal sur l'impôt sur le revenu (ADETEC)*

---

## **Présentation**

- Etude réalisée en 2023 par Bruno CORDIER (ADETEC) dans le cadre de la présente synthèse des aides pour l'association Qualité Mobilité.
- Données 2019.

## **Coût réel de la voiture**

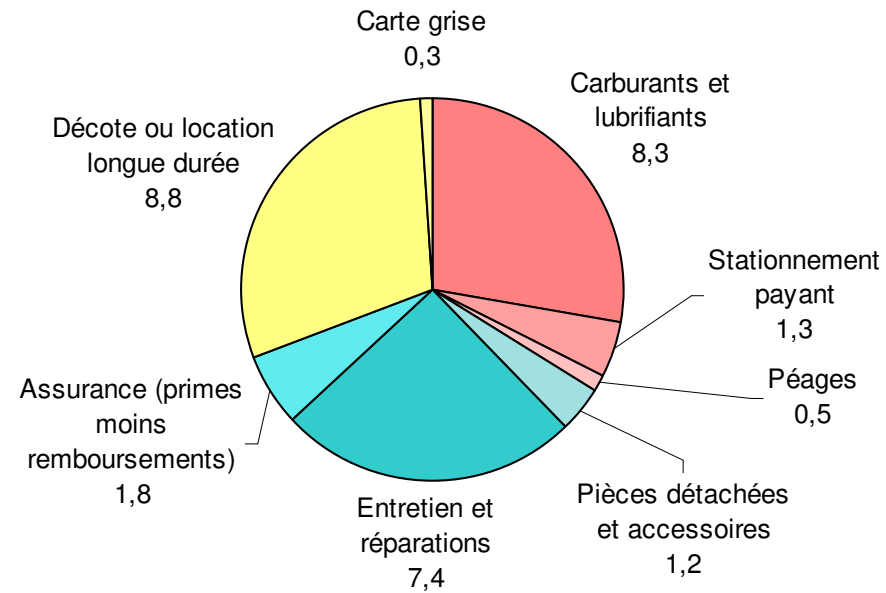
- Coût moyen : 29,6 c/km (voir détail page suivante).
- Coût moyen hors péages et stationnement (qui peuvent être ajoutés au barème fiscal) : 27,8 c/km.

## **Barème fiscal automobile**

- Voir détail page suivante.
- Pour une voiture moyenne (6 CV) : 38,6 à 57,4 c/km suivant le kilométrage.
- Ecart avec le coût réel : 10,8 à 29,6 c/km (39 à 106 %).



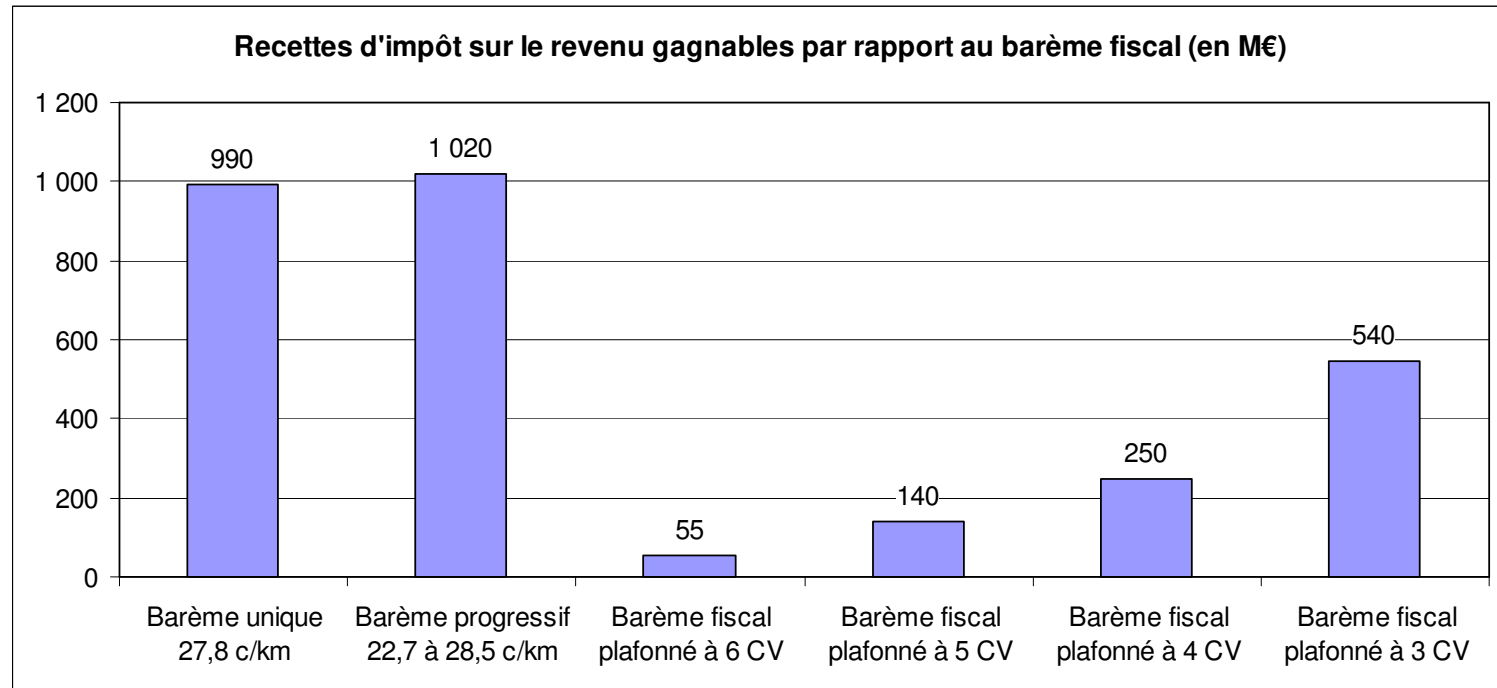
### Répartition par poste du coût kilométrique moyen d'une voiture en 2019 (en centimes courants par km)



Puissance administrative	Jusqu'à 5 000 km	De 5001 à 20 000 km	Au-delà de 20 000 km
3 CV et moins	d x 0,456	(d x 0,273) + 915	d x 0,318
4 CV	d x 0,523	(d x 0,294) + 1 147	d x 0,352
5 CV	d x 0,548	(d x 0,308) + 1 200	d x 0,368
6 CV	d x 0,574	(d x 0,323) + 1 256	d x 0,386
7 CV et plus	d x 0,601	(d x 0,34) + 1 301	d x 0,405

## Manque à gagner sur l'impôt sur le revenu

- Par rapport au coût réel moyen d'une voiture : environ 1 Md€.
- Par rapport à un barème progressif appuyé sur ce coût moyen : environ 1 Md€.
- Par rapport à un plafonnement du barème actuel à 3, 4, 5 ou 6 CV : 55 à 540 M€.



- Une étude plus approfondie pourrait s'intéresser à d'autres scénarios, en particulier :
  - un barème unique dégressif, par exemple 27,8 c/km jusqu'à 5 000 km puis 24 c/km,
  - différents mix des scénarios présentés sur le graphique ci-dessus.

## Externalités

- 1 externalité est chiffrée : émissions de CO<sub>2</sub>.
- Emissions différentielles (liées aux reports modaux et déplacements induits).
- + 910 000 tonnes sur la base de 10 % de km induits, + 1 820 000 tonnes sur la base de 20 %.



# Synthèse

---





# Introduction méthodologique

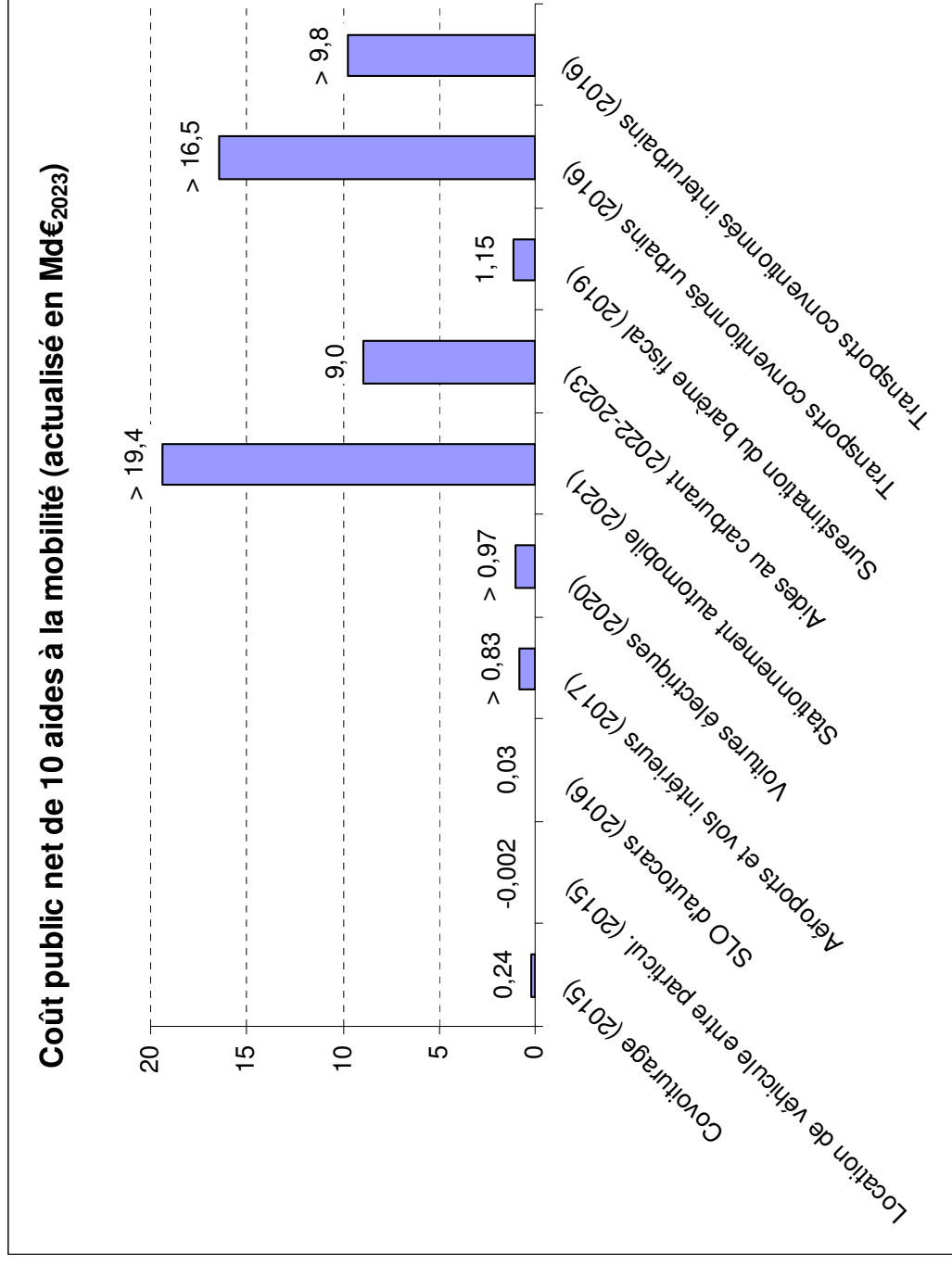
---

- Nous actualisons les chiffres du chapitre précédent en tenant compte uniquement de l'inflation. Il ne s'agit donc pas de valeurs relatives à l'année 2023 (qui auraient nécessité de refaire complètement chaque étude), mais de **données de l'année de référence de l'étude traduites en Md€<sub>2023</sub>**.
- Nous faisons également figurer les dépenses publiques directes en faveur des transports conventionnés urbains et non urbains, qui figurent dans les Comptes des transports de la Nation.
- **Certaines valeurs sont sous-estimées**, du fait d'hypothèses basses, par exemple pour le stationnement automobile et l'aérien, et/ou de la non prise en compte de certaines dépenses, par exemple pour l'aérien et les transports collectifs conventionnés (foncier et usure des routes). Les chiffres correspondants sont indiqués avec le signe >.
- De manière générale, **les chiffres doivent être considérés comme des ordres de grandeur et les comparaisons faites avec réserve.**
- Enfin, rappelons que, contrairement aux autres aides, les aides aux carburants sont spécifiques à l'année avril 2022 - mars 2023 et n'ont pas existé au cours des années précédentes. Elles seront en revanche renouvelées en 2024, sous une forme allégée.

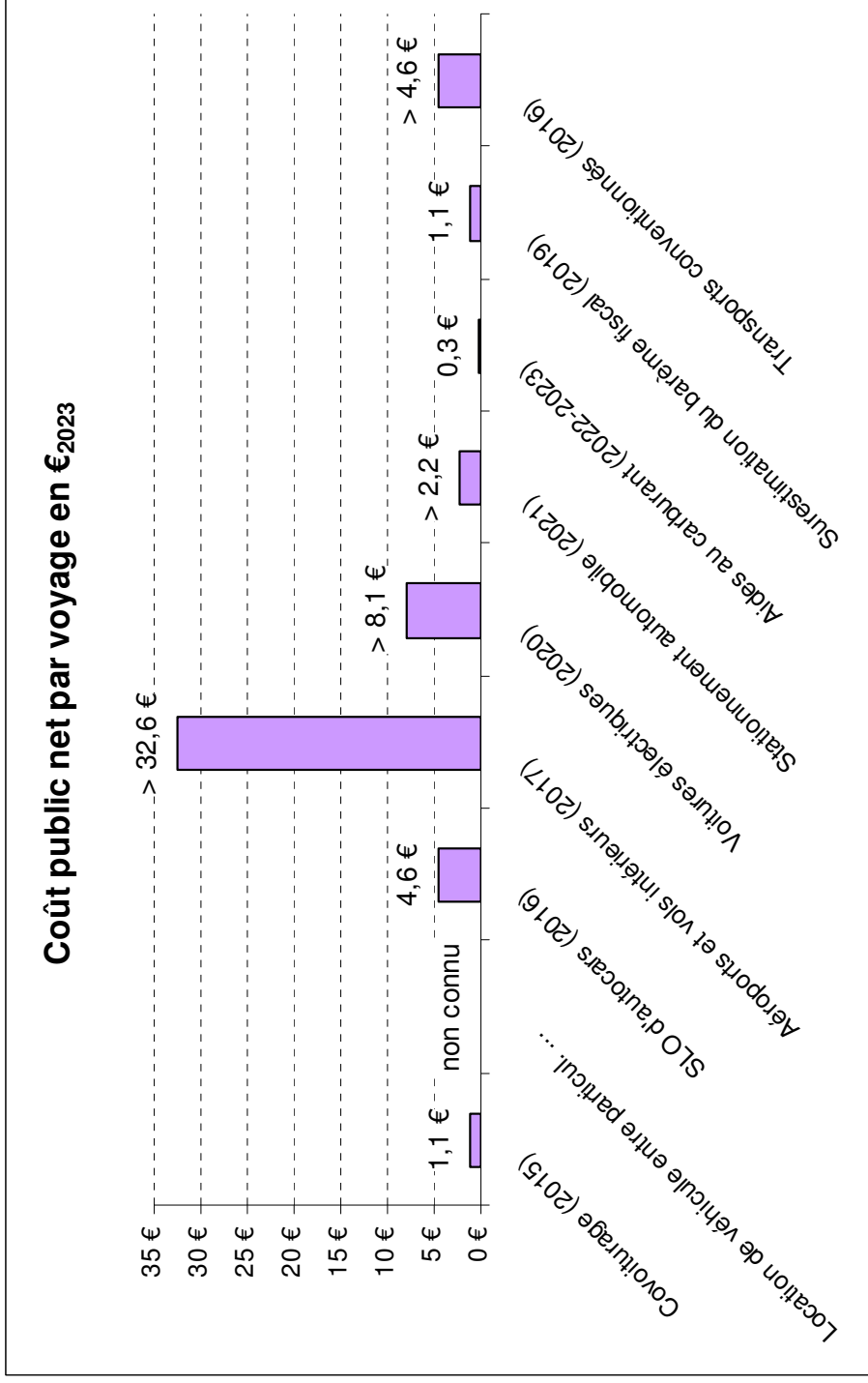


# Dépenses publiques nettes, hors externalités

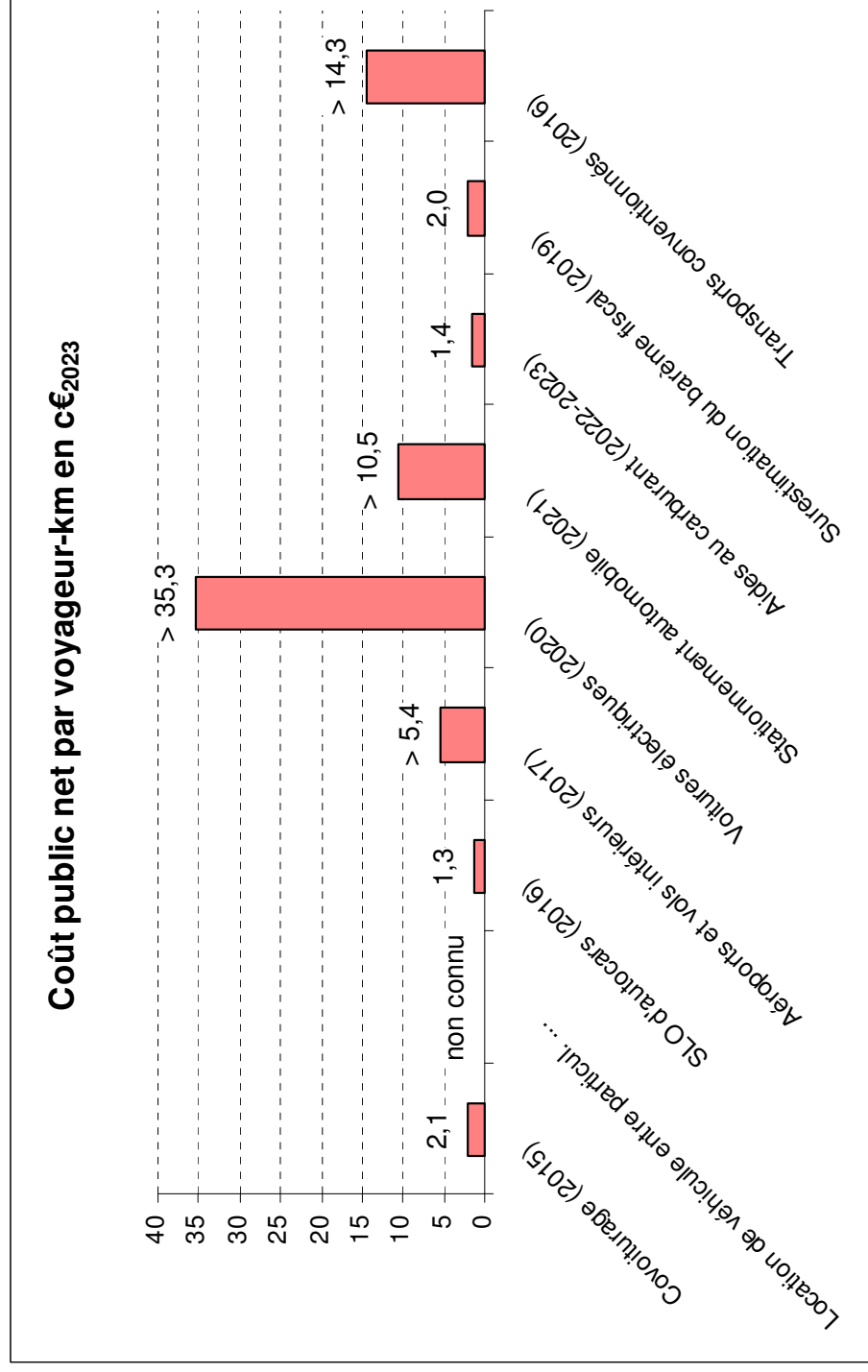
- Le stationnement auto a le plus fort coût public net, devant les transports urbains.



- Le transport aérien a, de très loin, le plus fort coût public net par voyage.

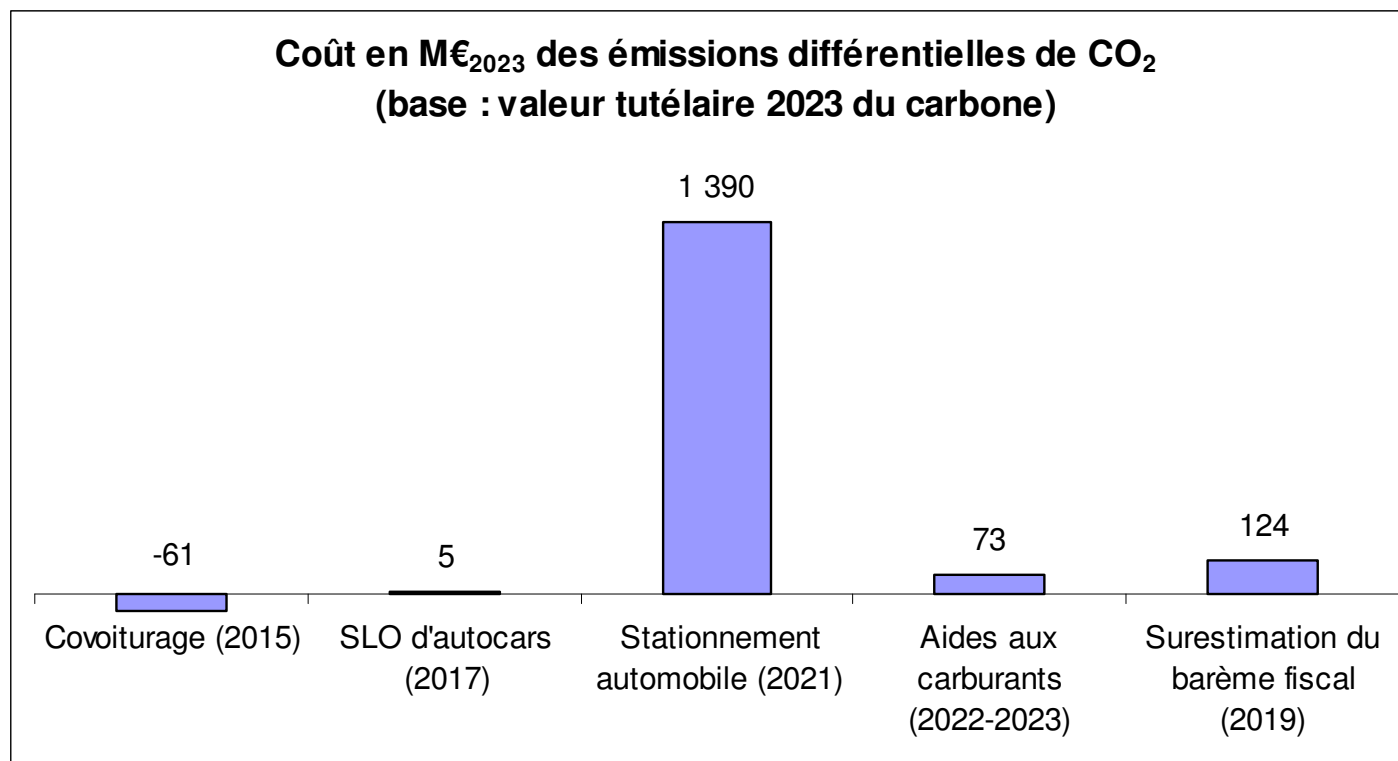


- Les voitures électriques ont, de loin, le plus fort coût public net par voyageur-km.



# Coût des émissions de gaz à effet de serre

- Comparaison pour les émissions différentielles, disponibles dans 5 études sur 8.
- Calculs faits avec la valeur tutélaire du carbone en 2023 (136 €/t) pour avoir des données homogènes.
- Le stationnement automobile génère les plus fortes émissions et a donc le coût le plus élevé pour la collectivité.
- Le covoiturage génère une économie, du fait de reports modaux favorables.



# Merci de votre attention

---

Contact : Bruno CORDIER

ADETEC – Bureau d'études en transports et déplacements

86 quai Féron 63150 La Bourboule

Tél. : 04 73 65 94 24 / 07 83 42 16 86

Email : [bcordier.adetec@orange.fr](mailto:bcordier.adetec@orange.fr)

[www.adetec-deplacements.com](http://www.adetec-deplacements.com)

