

Association Qualité Mobilité

Synthèse de 8 études sur les aides publiques à la mobilité

Octobre 2023



Plan de la présentation

Introduction	3
Principaux résultats des 8 études	5
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
Synthèse	32
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) et de la FNAUT (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

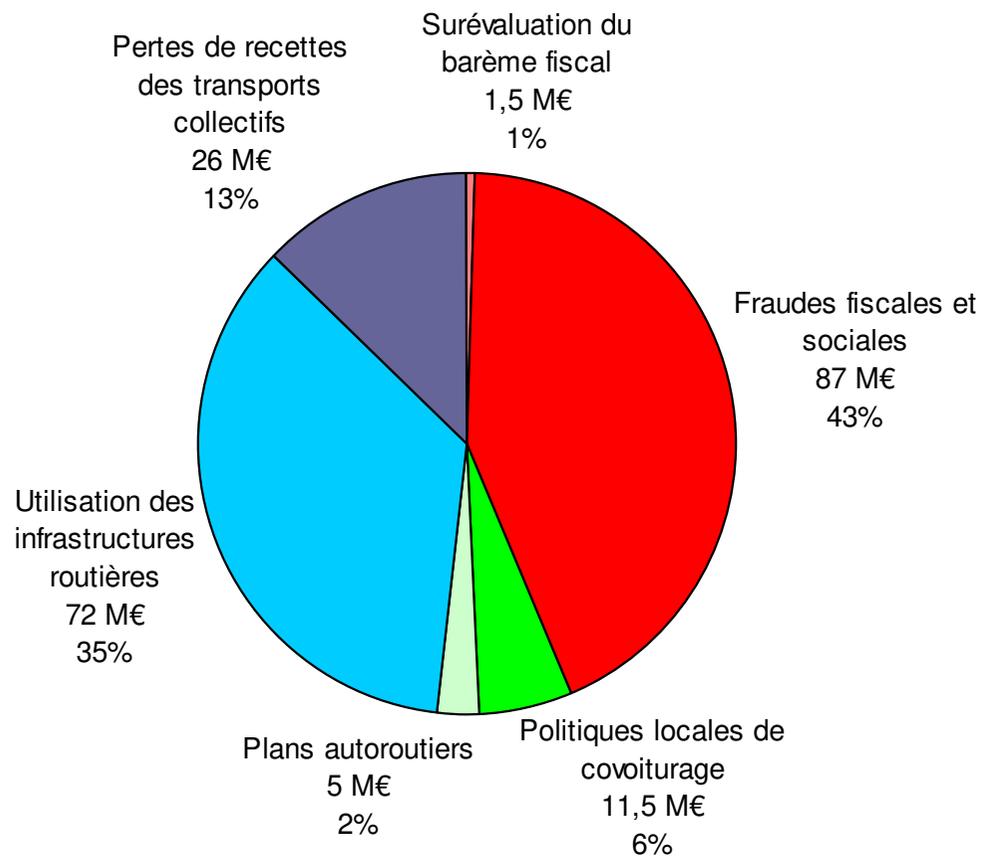
- Etude réalisée en 2017 par Bruno CORDIER (ADETEC) pour l'association Qualité Mobilité.
- Données 2015.

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 CO₂, consommation d'énergie et accidents de la circulation.
- Emissions de CO₂ :
 - 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

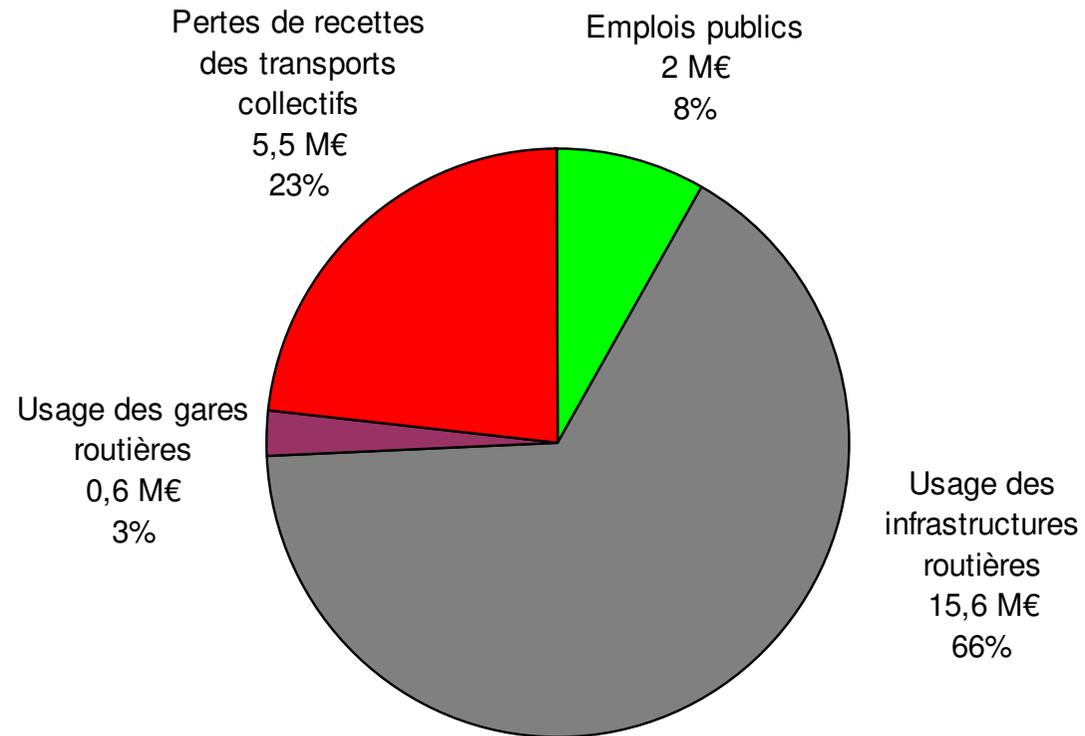
- Etude réalisée en 2018 par Bruno CORDIER (ADETEC) pour l'association Qualité Mobilité.
- Données 2016. Actualisation partielle pour 2017.

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 CO₂, consommation d'énergie et accidents de la circulation.
- Emissions de CO₂ :
 - 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 € ₂₀₁₇
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€
Total	> 715 M€



Externalités

- 1 externalité est chiffrée : émissions de CO₂.
- 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 ≥ 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
Total aides à l'achat de véhicules électriques	≈ 721 M€
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
Total aides aux bornes de recharge	≥ 37 M€
Ecart de taxation entre l'électricité et les carburants	≈ 98 M€
Manque à gagner fiscal	≈ 98 M€
Total	≥ 856 M€



[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 CO₂.



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

Présentation

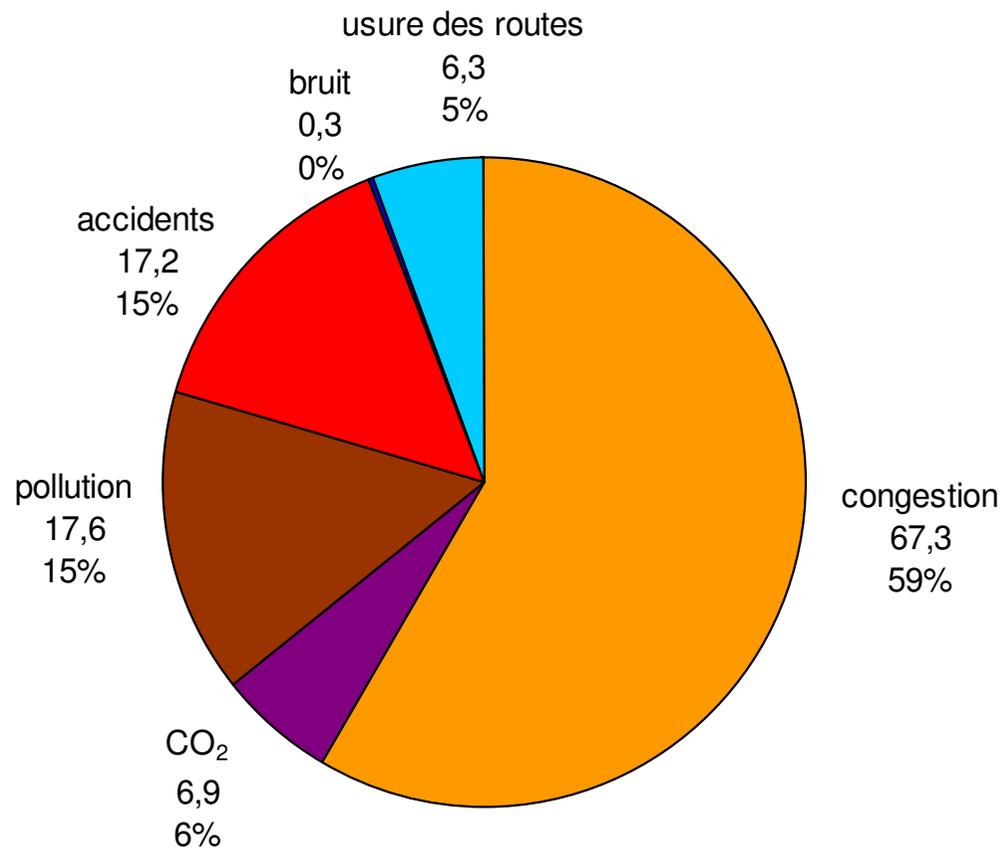
- Etude réalisée en 2021 par la Direction générale du Trésor (Ministère de l'économie).
- Quantifie le coût de 6 externalités (congestion, CO₂, pollution...) et le compare aux 7 prélèvements spécifiques effectués sur les usagers de la route (TICPE...).
- Données 2015.
- Cette étude ne donne que des valeurs unitaires ⇨ Une partie importante des calculs a été réalisée par nos soins.

Coût annuel

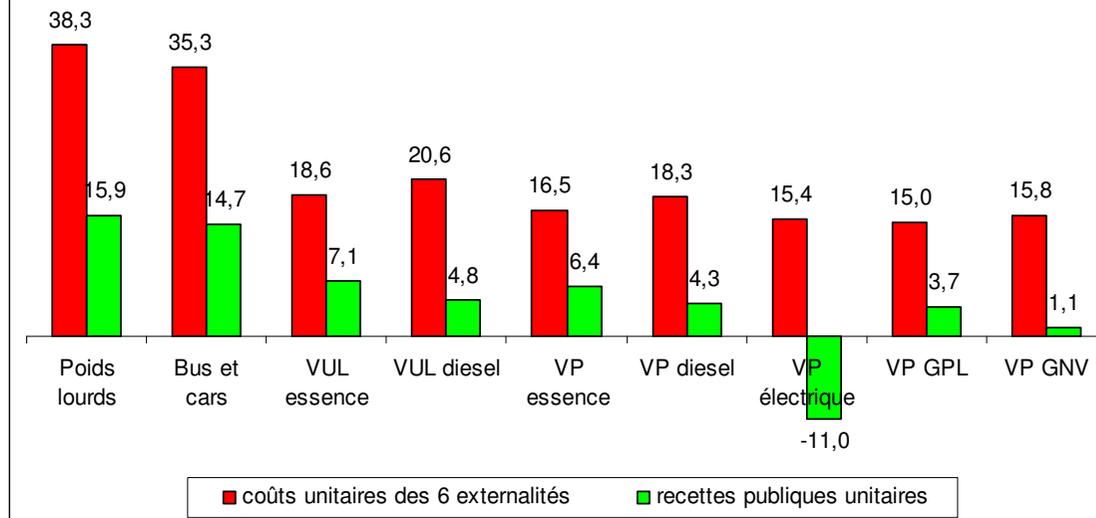
- Coût des externalités : 115,5 Md€ (voir détail page suivante).
- Recettes publiques : 32,4 Md€.
- Coût public net : 83 Md€ (voir détail pages 20 et 21).



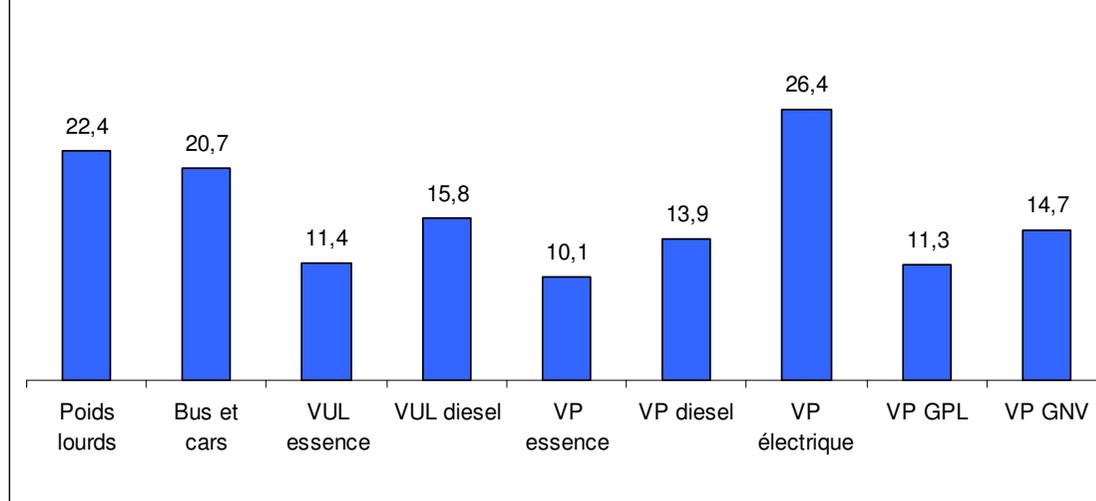
Coût des 6 externalités étudiées (Md€₂₀₁₅)



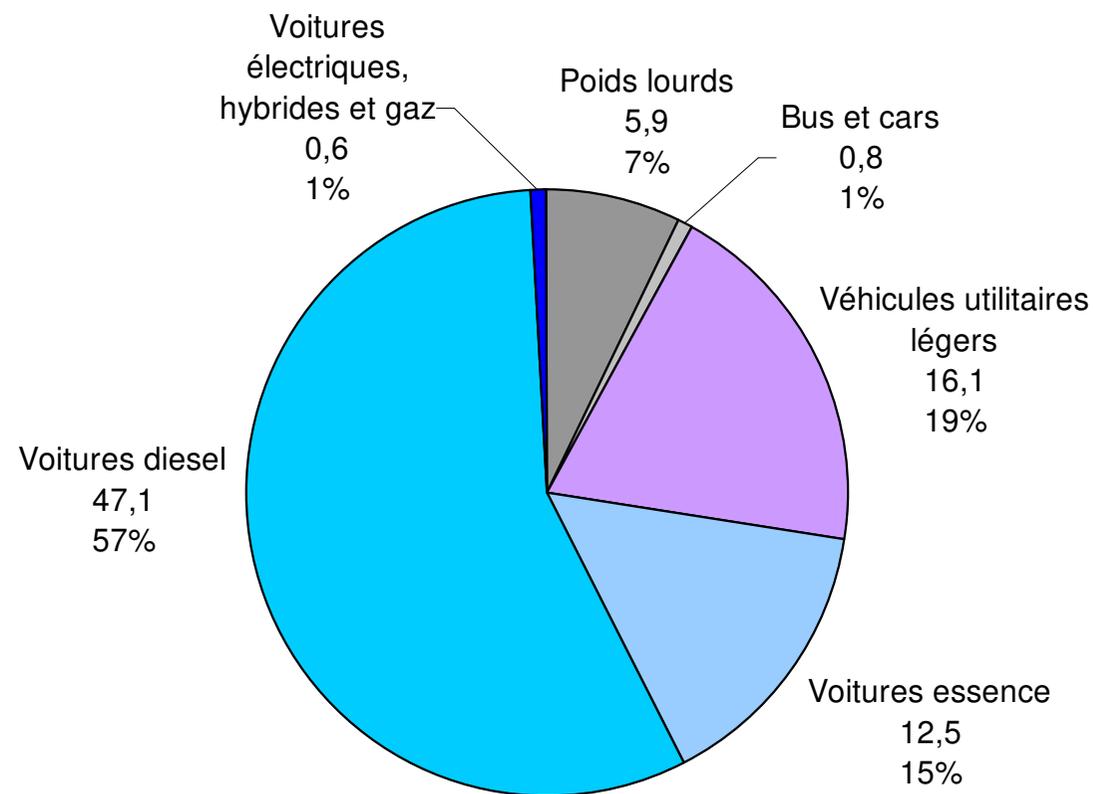
**Coûts publics unitaires des 6 externalités étudiées et recettes publiques unitaires
unitaires des principaux modes routiers (c€/véh-km, 2015)**



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



Répartition du coût public net par catégorie de véhicules (Md€₂₀₁₅)



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).



	Charges annuelles	Recettes annuelles
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€	
Total	≥ 20 054 M€	≥ 2 573 M€
Déficit	≥ 17 481 M€	



Externalités

- 1 externalité est chiffrée : émissions de CO₂.
- 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€
Total	≈ 8 951 M€



Externalités

- 1 externalité est chiffrée : émissions de CO₂.
- 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

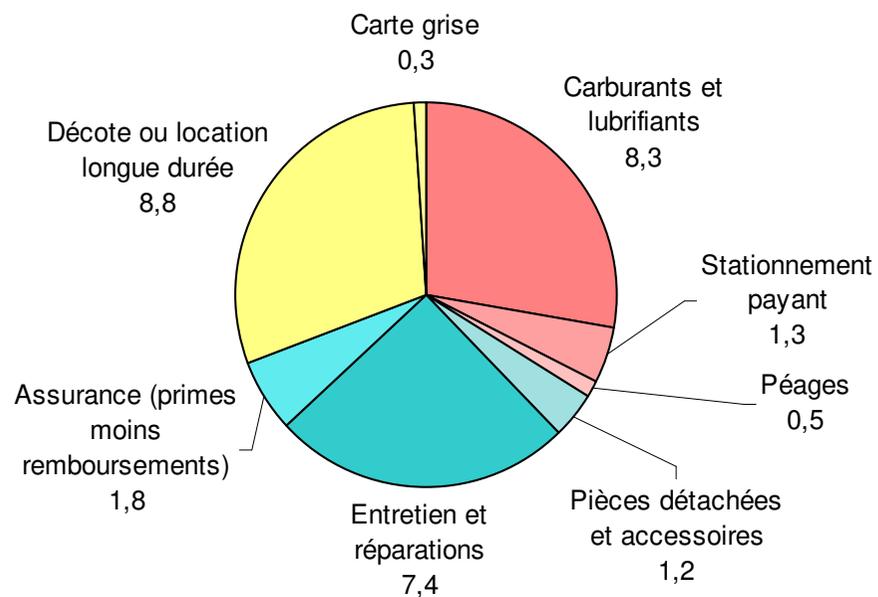
- Coût moyen : 29,6 c/km (voir détail page suivante).
- Coût moyen hors péages et stationnement (qui peuvent être ajoutés au barème fiscal) : 27,8 c/km.

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 %).



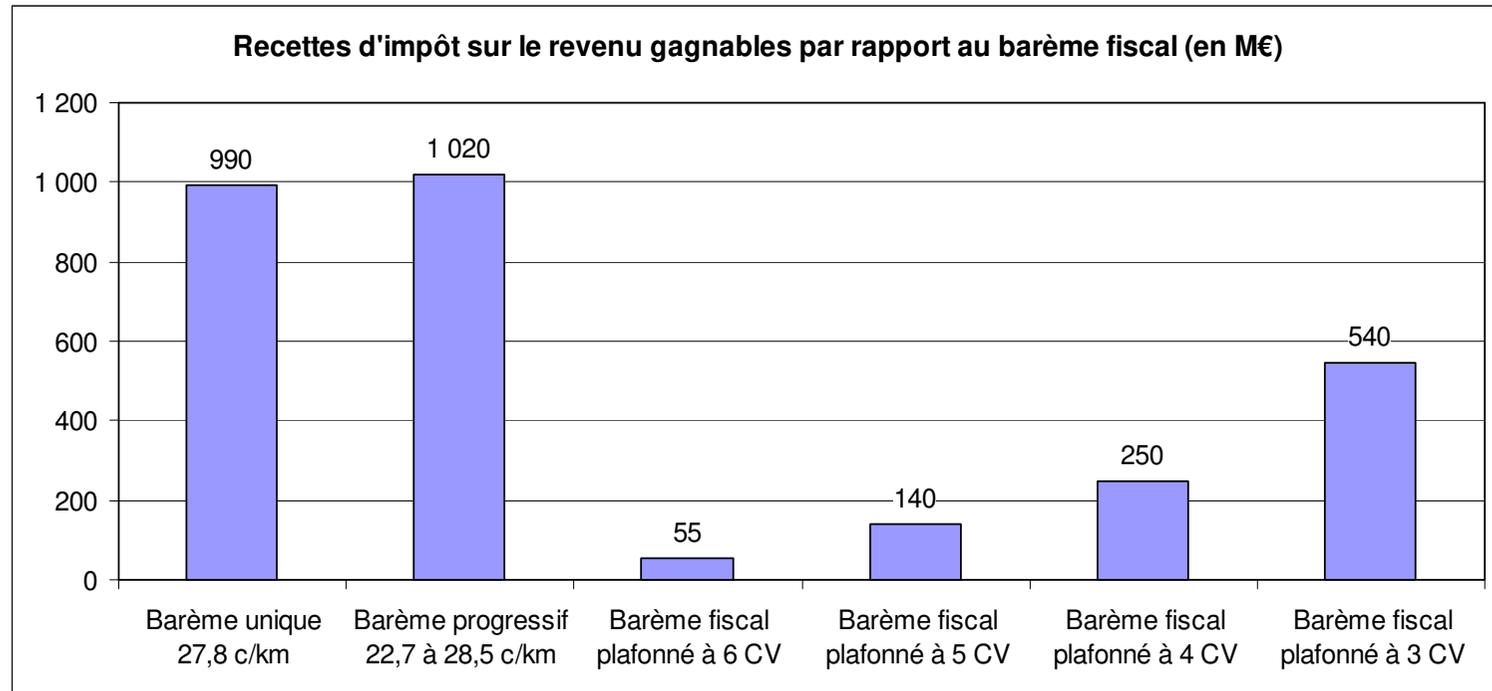
Répartition par poste du coût kilométrique moyen d'une voiture en 2019 (en centimes courants par km)



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 CO₂.
- 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



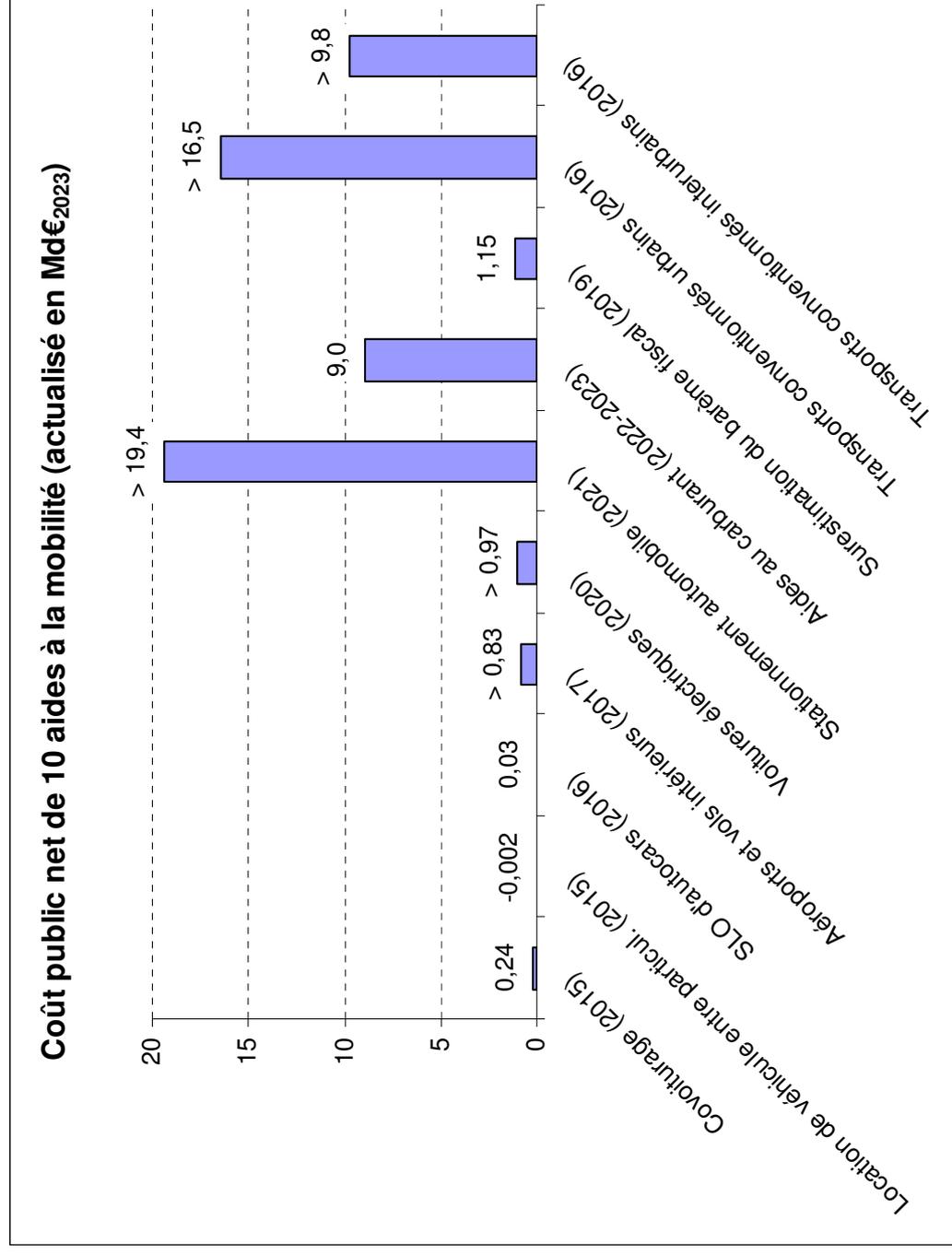
Introduction méthodologique

- 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€₂₀₂₃**.
- 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.

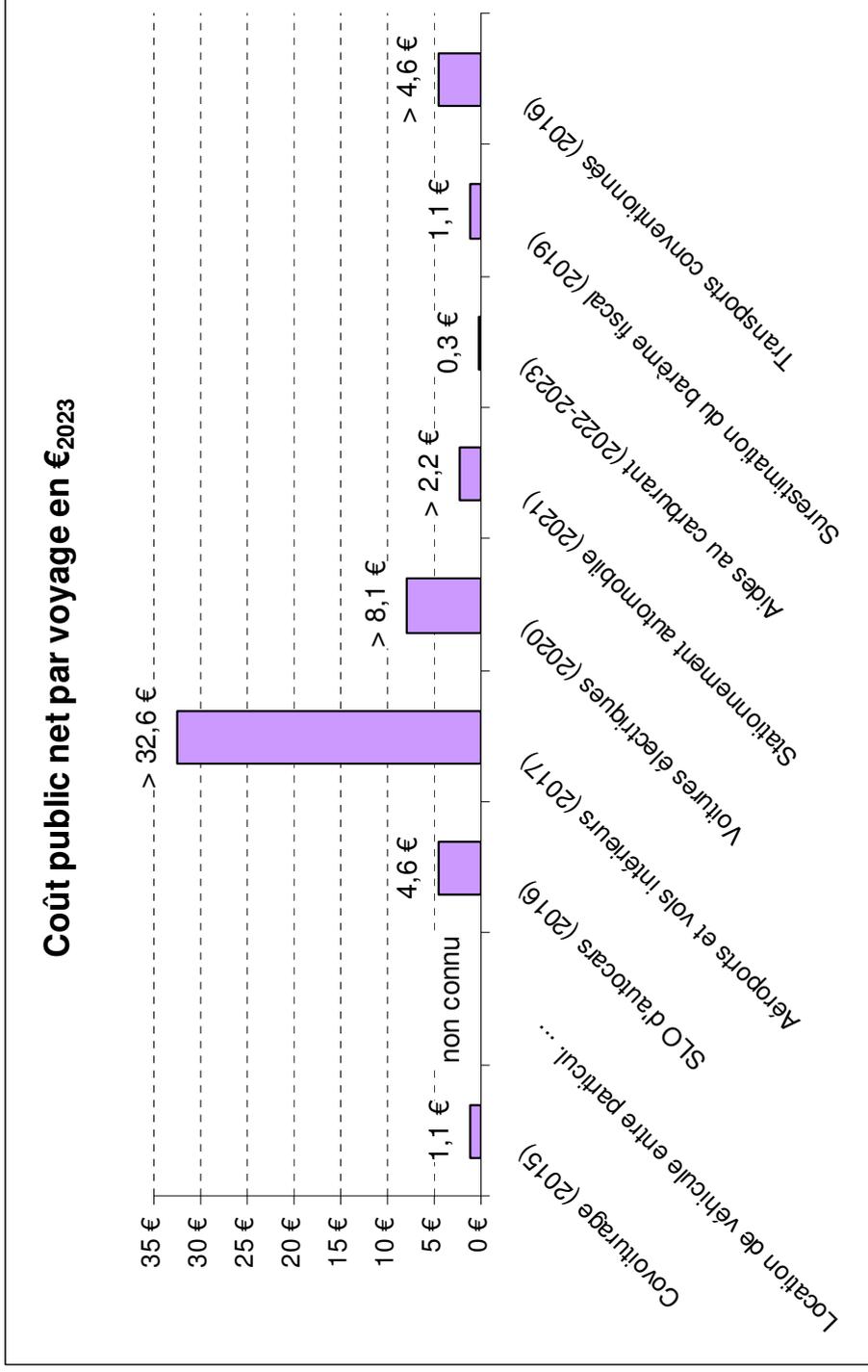


Dépenses publiques nettes, hors externalités

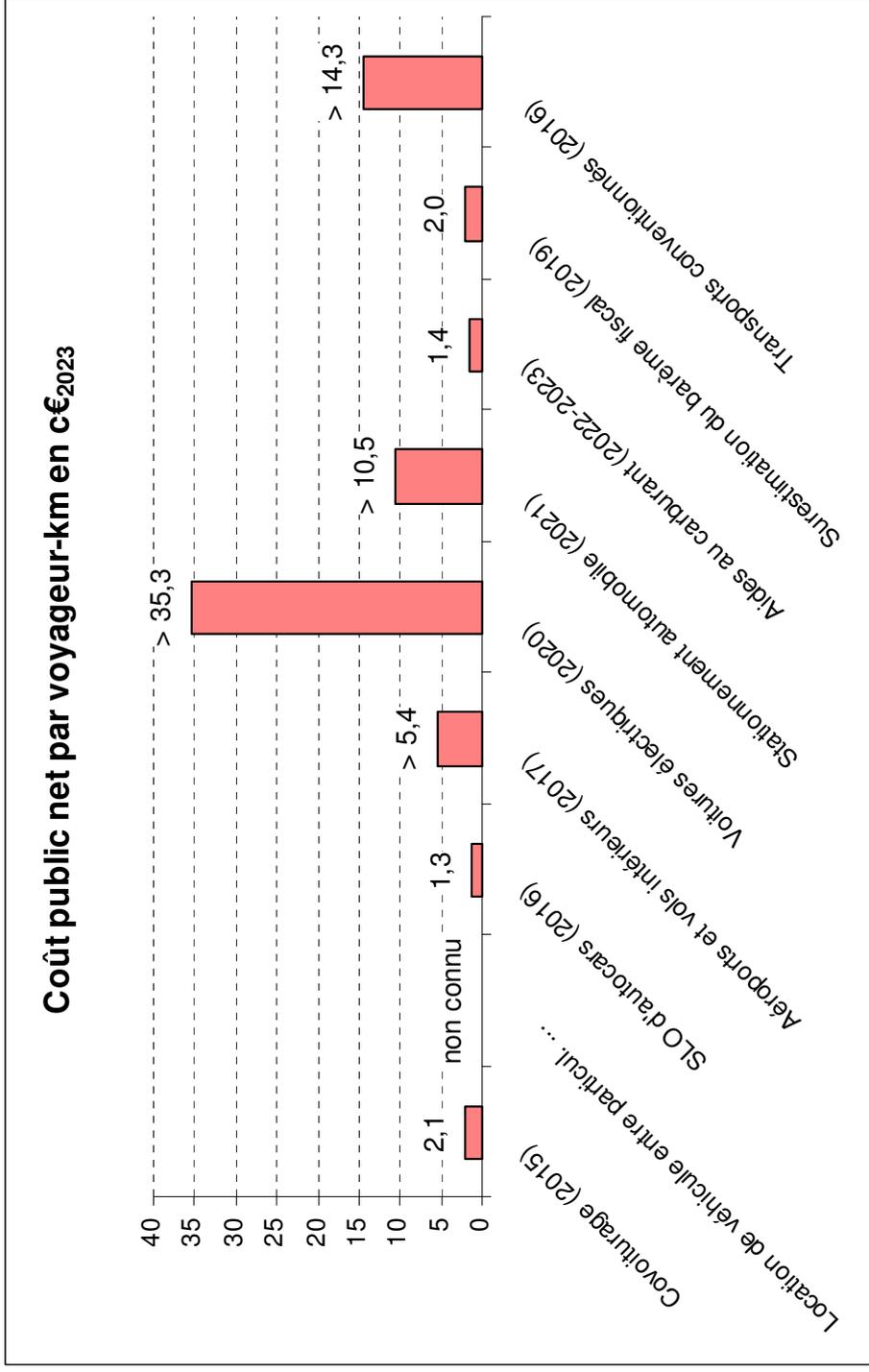
- Le stationnement auto a le plus fort coût public net, devant les transports urbains.



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

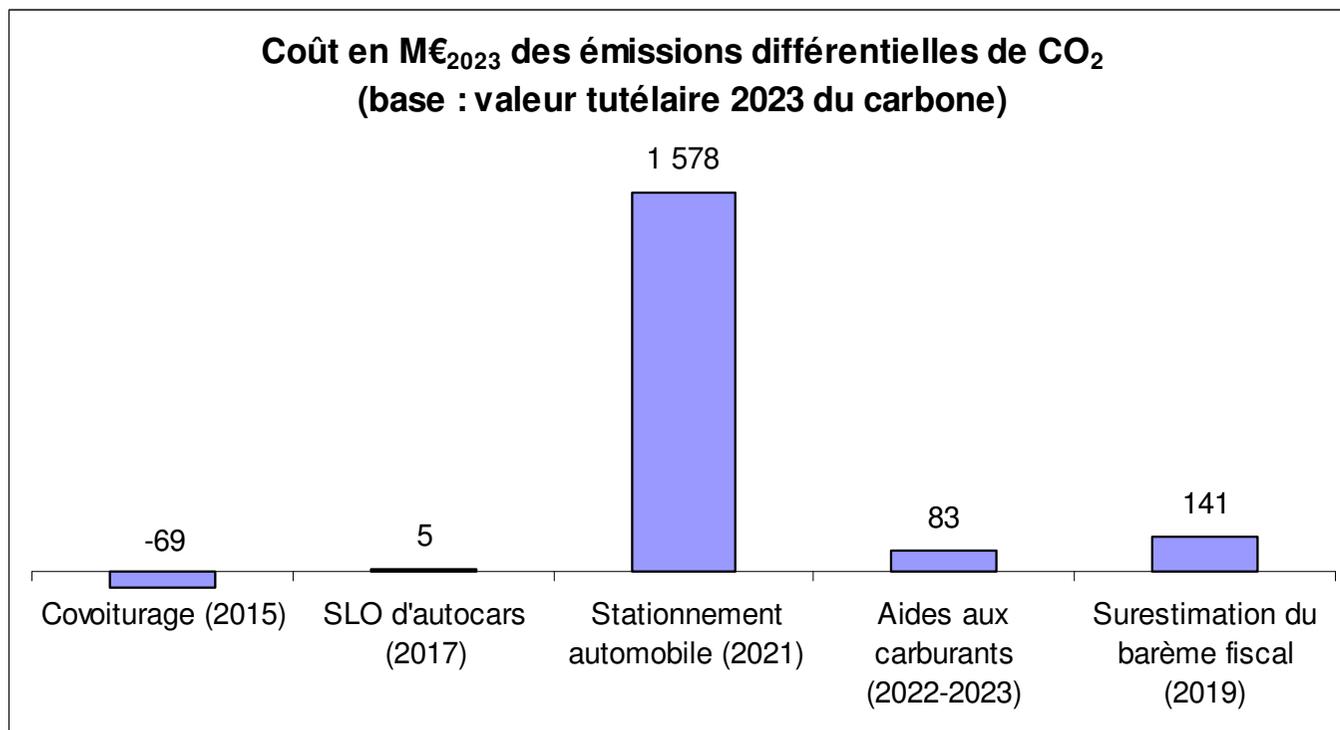


- Les voitures électriques ont, de loin, le plus fort coût public net par voyageur-km.



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 (154,4 €/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

www.adetec-deplacements.com

