

## Le soutien à l'électromobilité par la puissance publique : qui va payer la note ?

### *Un développement de la mobilité coûteux pour les finances publiques*

L'évolution des ventes de voitures électriques en France comme en Europe suit une **croissance très rapide**. En 2020, près de 195 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables ont été immatriculés, soit **8% de l'ensemble des ventes**. Cela représente une augmentation de près de 200% par rapport à l'année précédente. Les objectifs de politique publique pour la croissance de la mobilité électrique sont très ambitieux : la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE) prévoit trois millions de véhicules électriques et 1,8 millions de véhicules hybrides rechargeables en circulation dès 2028.

Or, le développement de la mobilité électrique a un impact fort sur l'équilibre des financements accordés aux différents modes de transports en France. Il représente d'abord des **dépenses publiques supplémentaires envers le système automobile en raison des différents dispositifs d'aide** dont bénéficient les véhicules électriques. Par ailleurs, l'essor du véhicule électrique est susceptible d'entraîner une **érosion des ressources fiscales**. En France, les taxes représentent environ 60% du prix des carburants à la pompe. **Il s'agit principalement de la TICPE** (Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) et de la TVA. Au total, **plus de 20 milliards d'euros de rentrées fiscales serait directement liés à la consommation de carburants des véhicules thermiques**. La fiscalité de l'électricité étant beaucoup plus faible, l'essor de la mobilité électrique risque d'entraîner un manque à gagner important pour la sphère publique.

Face à ces différents constats, la FNAUT a souhaité disposer d'une évaluation quantitative du coût du soutien à l'électromobilité dans ses différentes dimensions ainsi que de piste de réflexion pour une fiscalité de l'énergie prenant en compte l'impact du développement du véhicule électrique sur les finances publiques. Pour répondre à cette demande, 6t-bureau de recherche, bureau d'études indépendant spécialisé dans l'analyse de la mobilité et des modes de vie, a réalisé une modélisation prospective du parc automobile, des différents régimes d'aide à la mobilité électrique, ainsi que du système fiscal de l'énergie.

### *De 2013 à 2020, environ 1,7 milliards dépensés en subvention*

Sur la période 2013-2020, la somme totale des **aides à l'achat d'un véhicule électrique est évaluée à 1,7 milliard d'euros (soit pour se donner un ordre d'idée environ 0,5% des dépenses totales de l'Etat central, hors dépenses sociales)**. Le montant des aides suit globalement la courbe des immatriculations : il est donc en forte augmentation. En 2020, on évalue le montant des aides versées à 700 millions d'euros contre 250 millions d'euros en 2019. L'essentiel du montant des aides au véhicules électrique est porté par **deux dispositifs : le bonus écologique (601 millions d'euros en 2020) et la prime à la reconversion (74 millions d'euros en 2020)**. Les aides versées par les collectivités territoriales sont plus difficiles à évaluer mais leur montant total apparait relativement marginal. Le total des subventions versées et de l'exonération de la taxe d'immatriculation est estimé à moins de 40 millions d'euros en 2020.

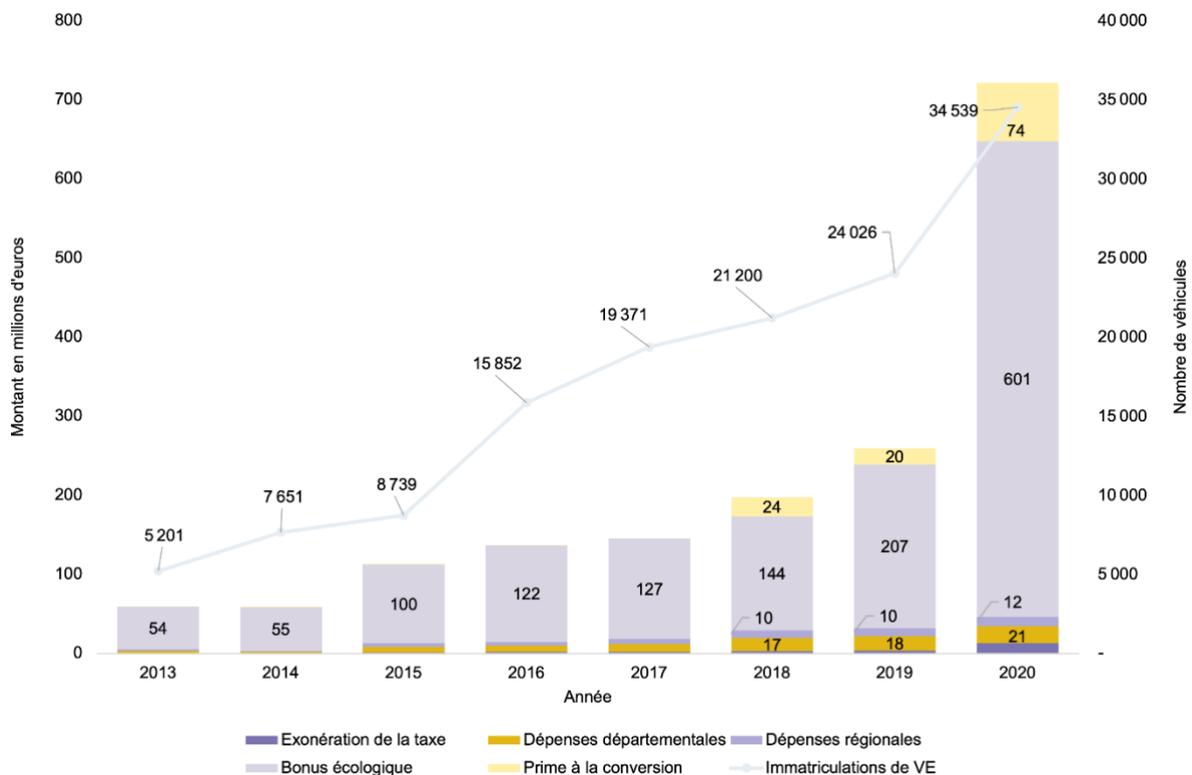


Figure 1: Évolution des dépenses totales liées aux aides à l'achat des véhicules électriques (2013-2020)

A ces montants, il convient d'ajouter le soutien public à l'installation de bornes de recharge. En excluant le programme ADVENIR, financé par des acteurs privés, on estime **qu'entre 268 et 300 millions d'euros seront alloués au soutien à l'installation de bornes sur la période 2014-2023**. L'essentiel de ces sommes consiste dans les programmes nationaux d'investissements (PIA et France Relance) ainsi que dans le crédit d'impôt à la transition énergétique, devenu depuis 2021 Ma Prime Renov'.

### Un manque à gagner de 9 à 12 milliards d'euros d'ici 2030

L'analyse du rendement des taxes indexées sur les carburants thermiques montre **qu'un véhicule thermique rapporte de 570€/an (dans les zones urbaines) à 650 €/an (dans les zones rurales) à l'Etat pour un véhicule essence et de 700 à 790 €/an pour les véhicules diesel**, cette différence étant liée au fait que les véhicules diesel roulent en moyenne davantage que les véhicules essence. A l'inverse, l'étude montre que **le rendement fiscal d'un véhicule électrique est compris entre 140 et 150 €/an**. En moyenne le remplacement d'un véhicule thermique par un véhicule électrique fait donc perdre dans les conditions actuelles entre **430 et 640€/an de recette fiscale**.

La suite de ce travail est consacrée à l'évaluation de l'impact pour les finances publiques de différents scénarios d'évolution des taxes et incitations fiscales d'une part et de croissance de la mobilité électrique d'autre part. Le scénario le plus probable qui envisage une fiscalité inchangée, un doublement du malus et une division par deux du soutien à la mobilité électrique d'ici 2030 entraîne **un besoin de financement de 9 à 12 milliards d'euros par an en 2030** selon que l'on estime 5 ou 7 millions de véhicules électriques en 2030. **Cela représente entre 1 et 1,3 fois le budget total du Ministère de la Justice (8,9 milliards d'euros en 2022)**.

Il est probable que ce manque à gagner **devra être comblé par une augmentation de la taxation de l'électricité**. Deux cas d'étude sont évalués : dans un premier cas, **l'ensemble du manque à gagner est absorbé par les utilisateurs de véhicules électriques**. Dans un second cas, **la fiscalité supplémentaire est appliquée à la**

consommation des véhicules électriques ainsi qu'à l'ensemble du secteur résidentiel. La première solution conduit à une hausse extrêmement brutale des coûts d'un véhicule électrique (+30% sur l'ensemble du cout total de détention). Les coûts variables augmentent de plus de 50% et passent largement au-dessus de ceux du véhicule thermique. Ce scénario apparait donc **difficilement compatible avec la poursuite d'une électrification importante du parc**. La seconde solution consiste à **reporter la hausse de l'électricité sur l'ensemble du secteur résidentiel ainsi qu'à la consommation des VE**. La hausse de la fiscalité sur le kWh est donc plus modérée (elle est multipliée par 2 contre 10 dans le cas précédent). Le coût total de détention du véhicule électrique n'augmente que de 11% et les coûts variables de 17%. Ils demeurent inférieurs dans tous les cas à ceux d'un véhicule thermique neuf.

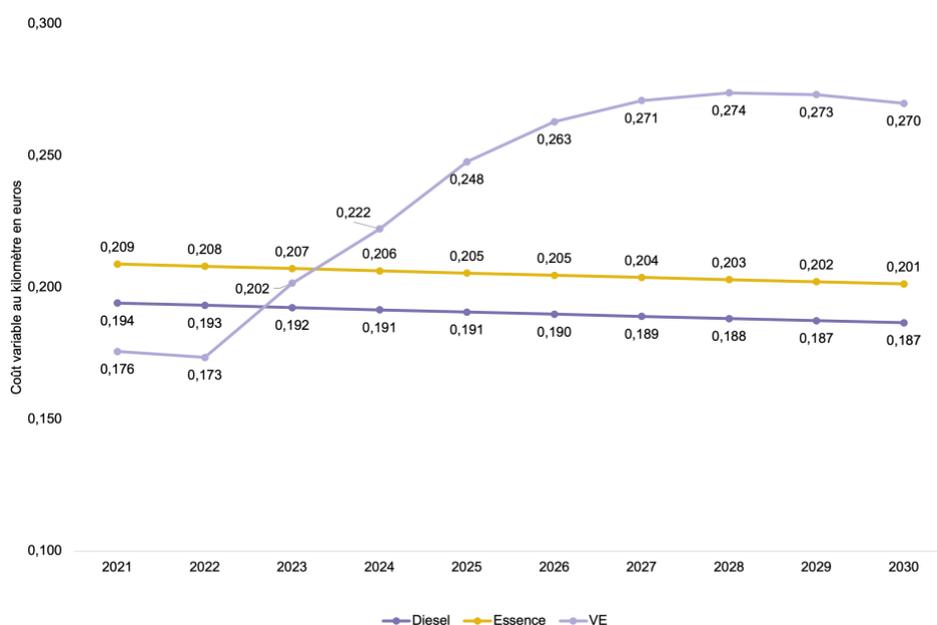


Figure 2: Évolution du coût variable par kilomètre estimé, taxe additionnelle sur les VE uniquement (2021-2030)

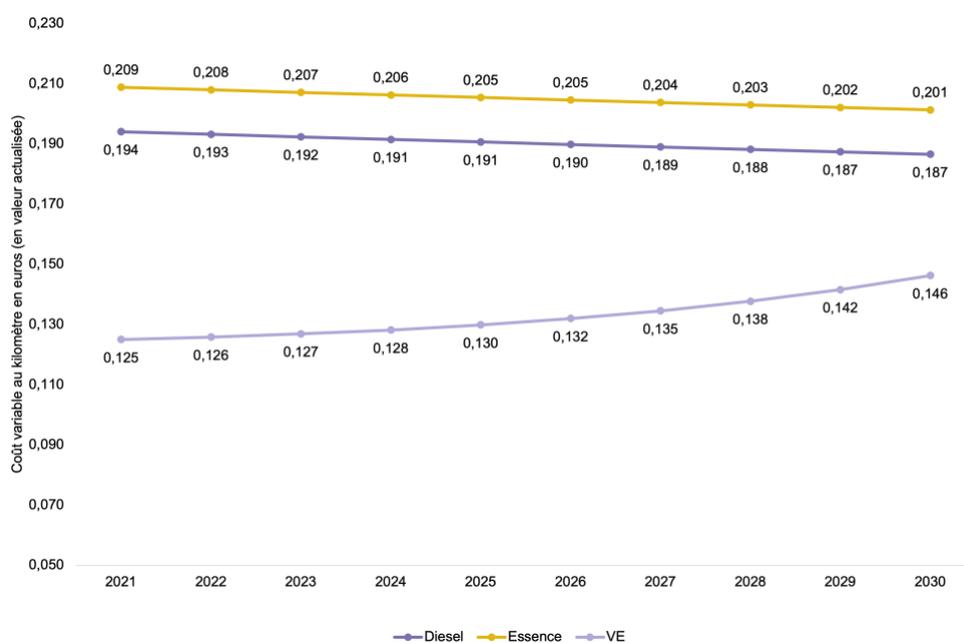


Figure 3: Évolution du coût variable par kilomètre estimé, taxe additionnelle sur la consommation résidentielle et les VE (2021-2030)

## *L'équité sociale en question*

Ces résultats montrent que le développement de l'électromobilité entraîne **des coûts trop massifs pour être supportés par les seuls utilisateurs de véhicules électriques**. D'un système de mobilité thermique dans lequel les utilisateurs de la voiture génèrent des ressources fiscales, on bascule dans un système où **la mobilité en voiture est financée par le contribuable via sa facture d'électricité**.

Ce changement pose **d'inévitables questions d'équité sociale**. Dans la mesure où le véhicule électrique se diffuse surtout dans les classes les plus favorisées de la population, il revient à un financement de la mobilité des plus riches par l'ensemble des Français, soit **une redistribution en sens inverse**. Dans le même temps, l'impératif croissant de réduction des gaz à effet de serre peut permettre de justifier la prise en compte collective du coût de la mobilité électrique, qui devient **en quelque sorte un bien commun, de la même manière que la puissance publique assume une partie des coûts du transport collectif**. Reste à savoir **comment ce coût sera supporté selon les capacités contributives de chacun**. Ce rapport ne s'avance pas sur cette question importante, dont le débat public devrait se saisir, mais elle offre des ordres de grandeur utiles aux discussions à venir.

Hadrien Bajolle

Julie Chrétien

Nabil Kabbadj