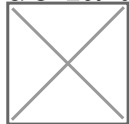


## Les aides à la mobilité vers le travail : un système à revoir à l'aune de la transition



Soumis par Forum Vies Mobiles le lun, 11/07/2022 - 11:07

Chapô

De multiples aides à la mobilité vers le travail ont été mises en place bien avant l'envolée récente des cours du pétrole, pour des raisons rendues obsolètes par la nécessité de la transition bas carbone. Cet article les recense, en évalue l'impact sur les émissions de CO2 et les finances publiques et propose des voies de sortie guidées par l'acceptabilité, la justice et l'efficacité environnementale.

Présentation longue

*« Des certitudes, convictions, théories et institutions se sont mises en place à un moment donné de l'histoire. Elles étaient alors sans doute pertinentes, mais perdurent jusqu'à aujourd'hui, alors que les défis auxquels nous sommes confrontés et la société elle-même ont changé du tout au tout. (...) Ce n'est pas en gardant le même cadre de pensée, le même système institutionnel et les mêmes acteurs que l'on parviendra à une rupture radicale. » Pierre Calame, « L'économique et le vivant », Up magazine, 4 juillet 2022.*

Si de nouvelles aides à la mobilité vers le travail sont à l'agenda des gouvernements depuis la crise des Gilets jaunes et l'envolée des cours du pétrole, le phénomène n'est pas nouveau : dès 1864, de grands industriels de Mulhouse à la recherche d'ouvriers « stables et sages »<sup>[^1]</sup> négociaient des tarifs préférentiels pour leurs ouvriers avec la compagnie (ferroviaire) de l'Est. Plus tard (1883) les pouvoirs publics utiliseront le mécanisme des concessions pour proposer des tarifs ouvriers sur les réseaux de banlieue, afin de « convaincre les ouvriers de Paris à aller se mieux loger en banlieue »<sup>[^2]</sup>. Notre histoire sociale et culturelle nous lègue une multitude de mécanismes d'aides, aux motivations diverses et aux implications écologiques (émissions de CO2, encombrements urbains) et sociales (distribution des bénéficiaires, impact sur les finances publiques) contrastées. Le contexte actuel invite à en analyser les effets dans trois domaines majeurs : les émissions de CO2, les finances publiques et les inégalités socio-territoriales. Après avoir recensé ces aides et avoir estimé leurs impacts, nous en proposerons une lecture critique à partir d'exemples et envisagerons quelques pistes pour définir un cadre plus adapté aux enjeux contemporains.

### Les aides à la mobilité vers le travail : un inventaire à la Prévert

Certaines aides sont de droit. Il en est ainsi pour la déduction de l'impôt sur le revenu des frais de déplacement (déduction forfaitaire de 10% ou frais réels), le versement mobilité affecté aux transports urbains (qui ne bénéficie pas qu'aux actifs, et qu'on ne considérera donc pas ici), et de la prise en charge par l'employeur de la moitié du prix des abonnements de transport public. D'autres sont optionnelles, comme la fourniture par l'employeur de stationnements gratuits au lieu de travail. D'autres enfin sont plus rares, mais peuvent avoir un impact très significatif. C'est notamment le cas de la prise en charge par l'employeur des frais de déplacement vers le travail (la plupart du temps en voiture), sous la forme d'indemnités kilométriques exonérées de charges sociales, et de l'attribution de voitures de fonction (10 % des salariés du secteur privé en disposent). Le dernier mécanisme en date est issu de la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 : il s'agit du forfait mobilités durables, permettant la prise en charge par l'employeur, avec exonération des charges sociales jusqu'à 800 € annuels, des frais de mobilités vers le travail effectuée dans les modes « durables » (autres que la voiture ou la moto en solo). Il faut enfin noter qu'il existe d'autres aides, pas toujours ciblées sur les déplacements vers le travail, mais qui contribuent à en façonner la

structure : il en va ainsi des aides au passage du permis pour les jeunes en difficulté avec l'objectif de faciliter le retour à l'emploi" > <a href="https://fr.forumviesmobiles.org/">[8]</sup>: Le budget mobilité belge, créé par la loi de « verdissement fiscal et social de la mobilité » de 2021 peut couvrir les frais de mobilité de l'actif et de sa famille en transport en commun et en modes actifs, mais aussi des surcoûts immobiliers liés à une domiciliation à moins de 10 km du travail.

Date de publication

7 novembre 2022

Visuel

Subventions aides mobilité travail.

Thématique

Automobile

Réduction des inégalités

Transition écologique

Transports collectifs


Auteur(s)

Jean-Pierre Orfeuil (Urbaniste)

Envoyer une notification

Désactivé

<https://fr.forumviesmobiles.org/>

 <https://forumviesmobiles.org/then>