

Discussion de :

Que savons-nous des utilisateurs des véhicules routiers ?
par Laurent Lequien (Sous-directeur des statistiques des
transports — SDES)

Clément Malgouyres

28 mai 2025



Données et évaluation des politiques publiques autour du marché automobile en France : lacunes des données précédentes et apports de Rsvero (1)

- **Spécificité : utilisation fréquente de données commerciales issues du SIV pour étudier les politiques publiques qui portent sur le marché automobiles.**
 - CCFA : D'Haultfoeuille, Givord et Boutin 2011 (2003–2008, avec Enquête transport), D'Haultfoeuille, Durrmeyer et Février 2016 (2003–2008), Durrmeyer 2022 (2003–2009), Grislain-Letrémy et Naegelé 2018 (avec Budget des familles)
 - AAA DATA : Kessler et al. 2023 (2014–2019)
- **Ces données présentent certaines limites :**
 - couvrent principalement les *immatriculations neuves*,
 - pas d'information sur le *stock* : D'Haultfoeuille, Givord et Boutin 2011 doivent faire des hypothèses d'état stationnaire pour estimer effet sur le stock.
 - Caractéristique ménages limitées (résidence, âge). Utilisées comme proxys dans analyse d'équité verticale (Durrmeyer 2022).
- **Apports Rsvero : Rsvero-Fidéli :** (1) prise en compte des aspects redistributifs des dispositifs et (2) interaction avec marché occasion. **Rsvero-Parc** : effet du prix du carburant sur les choix de véhicules selon les km typiquement parcourus par les ménages + incidence fiscalité carburant.

Données et évaluation des politiques publiques autour du marché automobile en France : lacunes des données précédentes et apports de Rsvero (2)

- Les évaluations portant sur la fiscalité du carburant utilisent des données d'enquête fines, mais avec une taille d'échantillon limité (Douenne 2020, Berry 2019)
- Ces travaux soulignent l'importance des questions d'équité verticale mais aussi **horizontale** selon le lien de résidence notamment. Mais demeurent limités dans l'exploration de ces dimensions.
- **RVSERO** permet de prendre en compte la dimension géographique grâce à la combinaison du lieu de résidence du propriétaire, des km parcourus estimés, du CO2 réel estimé qui permet d'obtenir un équivalent en L/100 et donc déduire la consommation de carburant.
- **RVSERO-Parc** permettra de croiser les dimensions revenus et géographique avec une grande finesse.

Accès limité aux bases ASP : un problème facile à résoudre

- Les base de données des dispositifs gérées par l'**Agence de Services et de Paiement (ASP)** – bonus écologique, *prime à la conversion*, leasing social – *ne sont pas accessibles aux chercheurs* via le CASD.
- Aujourd'hui : les micro-données demeurent réservées à l'administration !
→ la plupart des travaux académiques doivent se limiter à des modélisations *ex ante* ou à des sources indirectes pour déterminer l'éligibilité (et suppose un taux de recours de 100%).
- **Exemple 1 : l'évaluation de la *prime à la conversion*** (Durrmeyer et al. 2024) a du travailler avec des données agrégées au niveau communes, faute d'accès direct à la base ASP.

Accès limité aux bases ASP : un problème facile à résoudre

- Les base de données des dispositifs gérées par l'**Agence de Services et de Paiement (ASP)** – bonus écologique, *prime à la conversion*, leasing social – *ne sont pas accessibles aux chercheurs* via le CASD.
- Aujourd'hui : les micro-données demeurent réservées à l'administration !
→ la plupart des travaux académiques doivent se limiter à des modélisations *ex ante* ou à des sources indirectes pour déterminer l'éligibilité (et suppose un taux de recours de 100%).
- **Exemple 2 : Malgouyres, Mayer, Nolden (2025) : “EV incentives and the Trade-Off Between Decarbonization and Reshoring : Evidence from the French Environmental Score Reform”**
– effet du score environnemental de janvier 2024 sur les dynamiques de ventes et la reallocations de la demande induite de batteries. – prise en compte indirect du leasing social (en fonction du prix du véhicules).
→ données sur le recours au leasing social agrégées par modèle seraient très utiles !

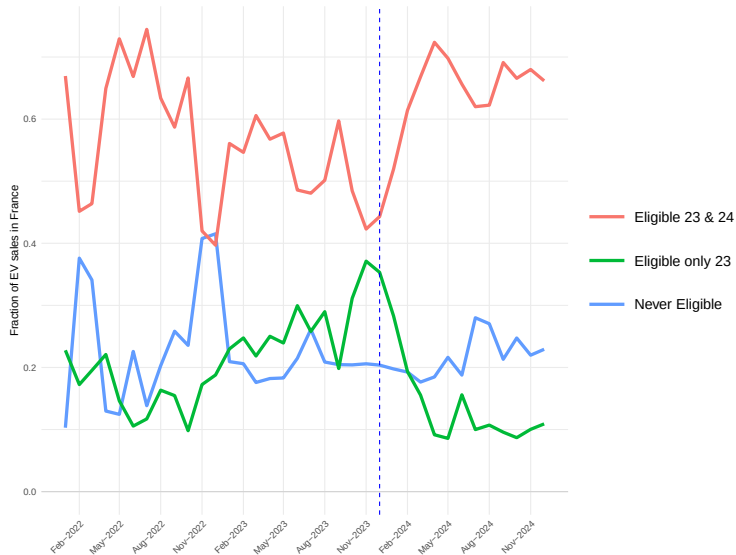
Accès limité aux bases ASP : un problème facile à résoudre

- Les base de données des dispositifs gérées par l'**Agence de Services et de Paiement (ASP)** – bonus écologique, *prime à la conversion*, leasing social – *ne sont pas accessibles aux chercheurs* via le CASD.
- Aujourd'hui : les micro-données demeurent réservées à l'administration !
→ la plupart des travaux académiques doivent se limiter à des modélisations *ex ante* ou à des sources indirectes pour déterminer l'éligibilité (et suppose un taux de recours de 100%).
- **Même sans appariement**, la mise à disposition des bases ASP (variables d'éligibilité, montants, dates) serait déjà précieuse pour : (1) analyser la progressivité des aides ; (2) leur distribution géographique (3) bien d'autres usages.
- **Appariement des bases ASP à Rsvero = first-best. Mise à disp. des données ASP = low hanging fruits.**

- Une base riche, un saut qualitatif dans la compréhension du parc et des politiques publiques qui affectent ses dynamiques.
- La mise à disposition en open data est également très utile.
- Les appariements sont très prometteurs en matière d'évaluation.
- La mise à disposition de données administratives, même si non appariées, générerait des gains à peu de frais et sont parfois très utiles pour mettre en place certaines stratégies d'identification.

Slides supplémentaires

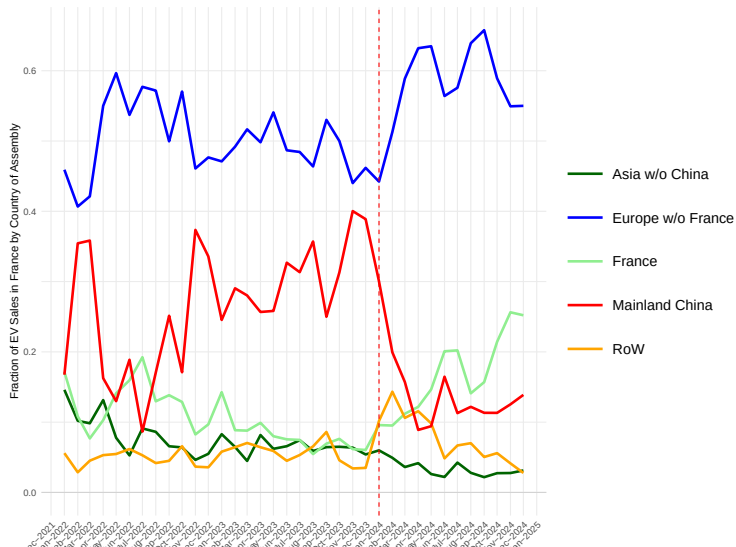
Parts de marché parmi les VE selon le statut d'éligibilité au bonus



- Baisse nette et persistante de la part de marché des VE **éligibles en 2023** mais ayant perdu le statut en 2024.
- La part de marché des véhicules **jamais éligibles** reste relativement stable.

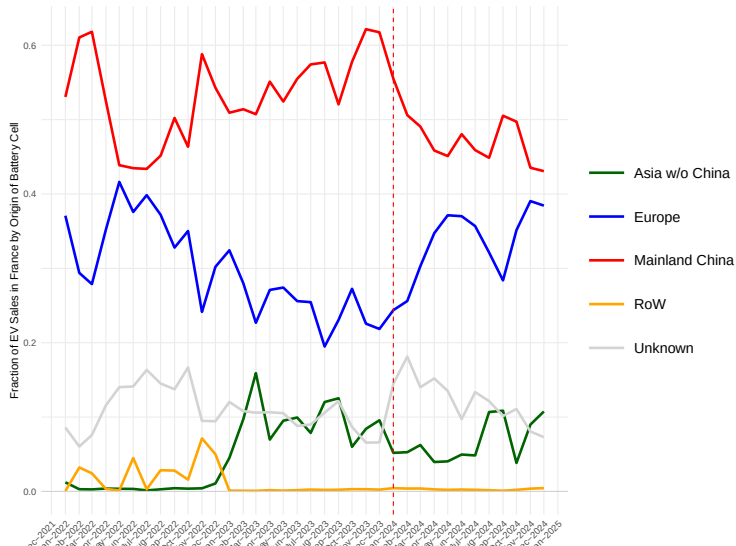
(Malgouyres, Mayer et Nolden 2025)

Parts de marché parmi les VE selon le pays d'assemblage (évolution temporelle)



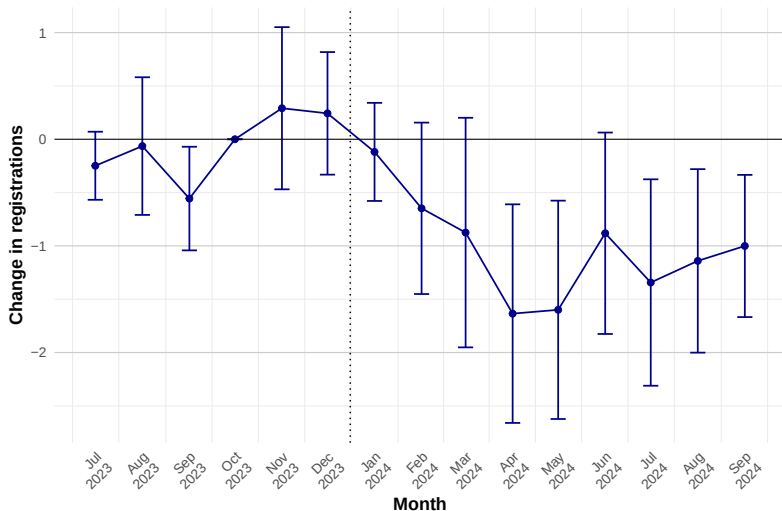
- Avant 2024, forte progression de la Chine comme lieu d'assemblage.
- Tendance inversée après la réforme.
- L'UE et la France en profitent principalement, tandis que le Reste du monde reste assez stable. (Malgouyres, Mayer et Nolden 2025)

Parts de marché parmi les VE selon le pays de la batterie (cellule) au fil du temps



- La Chine est un fournisseur de batteries plus important qu'un lieu d'assemblage.
- Part de marché chinoise en 2023 : $\approx 50\%$ avec une tendance haussière.
- Changement de tendance autour de la réforme.
- Difficulté à distinguer la France du reste de l'Europe dans les données (travail en cours). (Malgouyres, Mayer et Nolden 2025)

Bonus – Étude d'événement



Vertical bars indicate 95% confidence interval. Reference month: October 2023.

- Variable binaire indiquant la perte d'éligibilité.
- Perte d'éligibilité $\Rightarrow$ baisse des ventes d'environ 60 %.
Quelle est la taille du changement de prix relatif pour un véhicule sortant du bonus ?
perte de 5k (bonus faible), 7k (bonus élevé) , 13k euros (coût estimé du leasing social).
- **Données ASP sur bonus+leasing social seraient utiles pour mesure l'ampleur du choc lié à la perte d'éligibilité.**

Références



Berry, Audrey. 2019. “The Distributional Effects of a Carbon Tax and Its Impact on Fuel Poverty: A Microsimulation Study in the French Context”. *Energy Policy* 124 : 81-94. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2018.09.021>.



D'Haultfoeuille, Xavier, Isis Durrmeyer et Philippe Février. 2016. “Disentangling Sources of Vehicle Emissions Reduction in France: 2003–2008”. *International Journal of Industrial Organization* 47 : 186-229. <https://doi.org/10.1016/j.ijindorg.2016.05.002>.

-  D'Haultfoeuille, Xavier, Pauline Givord et Xavier Boutin. 2011. *The Environmental Effect of Green Taxation: The Case of the French "Bonus/Malus"*. Working Paper G2011/14. Insee.
-  Douenne, Thomas. 2020. "The vertical and horizontal distributive effects of energy taxes: A case study of a French policy". *The Energy Journal* 41 (3) : 231-254.
-  Durrmeyer, Isis. 2022. "Winners and Losers: The Distributional Effects of the French Feebate on the Automobile Market". *The Economic Journal* 132 (644) : 1414-1448. <https://doi.org/10.1093/ej/ueab075>.



Durrmeyer, Isis, Arthur Guillouzouic, Clément Malgouyres, Thierry Mayer et Maxime Tô. 2024. *Évaluation des mesures de soutien aux véhicules propres*. Report 49. Paris, France : Institut des Politiques Publiques (IPP).



Gislain-Letrémy, Céline et Helene Naegele. 2018. “How do fuel taxes impact new car purchases? An evaluation using French consumer-level data”. *Energy Economics* 74 : 76-96. <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2018.05.012>.



Kessler, Louise, Florian Morvillier, Quentin Perrier et Keyvan Rucheton. 2023. “An Ex-Ante Evaluation of the French Car Feebate”. *Energy Policy* 173 : 113335. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2022.113335>.



Malgouyres, Clément, Thierry Mayer et Lewin Nolden. 2025. *EV Incentives and the Trade-Off Between Decarbonization and Reshoring: Evidence from the French Environmental Score Reform*. Working Paper. CREST-CNRS-IPP Sciences Po – CEPR, mai.