

Association Qualité Mobilité

AIDES PUBLIQUES AU COVOITURAGE ET À LA LOCATION DE VÉHICULE ENTRE PARTICULIERS

Synthèse de l'étude - Septembre 2017



ADETEC

86 quai Féron 63150 La Bourboule

Tél. : 04 73 65 94 24

Contact : bcordier.adetec@orange.fr

www.adetec-deplacements.com

Plan de la présentation

Introduction	3
Quantification du covoiturage et comparaison avec les autres modes	6
Qualification et quantification des aides, avantages et fraudes	10
Comparaison avec d'autres pratiques collaboratives	29
Impacts pour la collectivité	35
Comparaison des aides et avantages avec les autres modes de déplacement	46
Propositions	52
Bibliographie	57



Introduction



Une étude en 6 phases

Phase 1 – Quantification du covoiturage.

Phase 2 – Recensement, qualification et quantification des aides et avantages.

Phase 3 – Comparaison avec d'autres pratiques collaboratives.

Phase 4 – Impacts pour la collectivité.

Phase 5 – Comparaison avec les autres modes de déplacement.

Phase 6 – Propositions.



Périmètres géographique, technique et financier

Périmètre géographique

- France métropolitaine.

Périmètre technique

- Covoiturage : tous modes de mise en relation (internet ou autre), toutes distances.
- Location de véhicule entre particuliers : via un site internet (Drivy, OuiCar...).

Périmètre financier

- Tous les aides et avantages d'origine publique, quelles qu'en soient la forme et la nature, qu'ils relèvent du droit ou d'une non application du droit.
- Recettes spécifiques déduites.
- Recettes relevant du droit commun (TVA, impôt sur les sociétés...) non prises en compte, sauf en cas de régime spécial (la différence avec le régime général est alors prise en compte).
- Les valeurs se rapportent à l'année 2015.



Quantification du covoiturage



Quantification

Covoiturage de longue distance

- Environ 4,6 milliards de voyageurs * km annuels.

Covoiturage local

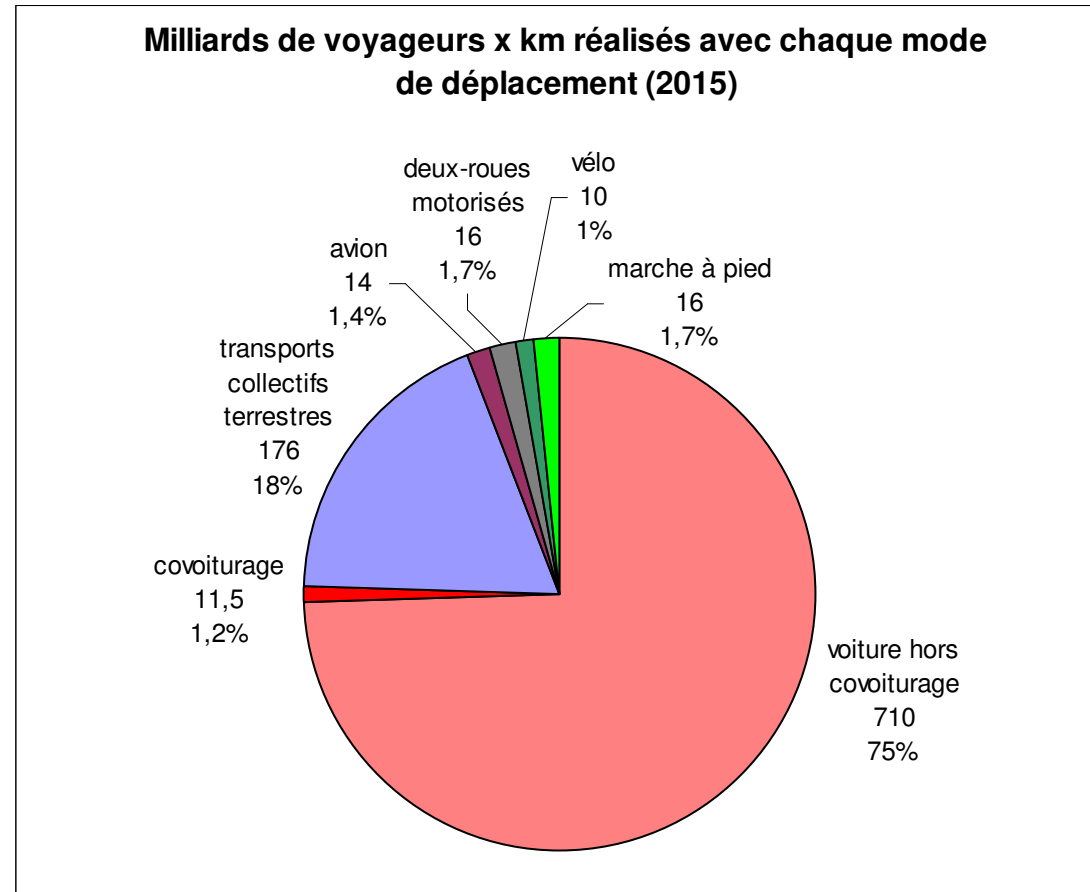
- Domicile - travail : environ 6,6 milliards de voyageurs * km annuels.
- Domicile - études : environ 0,2 milliards de voyageurs * km annuels.
- Autres motifs : environ 0,1 milliard de voyageurs * km annuels.
- Total covoiturage local : environ 6,9 milliards de voyageurs * km annuels.

Total

- Environ 11,5 milliards de voyageurs * km annuels, dont 40 % pour la longue distance et 60 % pour les déplacements locaux.



Comparaison avec les autres modes



Pour les déplacements en France métropolitaine, le covoiturage représente :

- 1,2 % de l'ensemble des voyageurs * km,
- 1,6 % de l'ensemble des voyageurs * km en voiture.

Part du covoiturage dans le trafic automobile

- Covoiturage de longue distance : 1,7 %.
- Covoiturage local : 0,7 %.
- Total : 0,9 %.

Valeurs du trafic en covoiturage :

*Longue distance : 1,44 milliard de véhicules * km.*

*Local : 2,76 milliard de véhicules * km.*

*Total : 4,2 milliards de véhicules * km.*

Valeurs du trafic automobile :

*Longue distance : 87 milliards de véhicules * km.*

*Local : 382 milliards de véhicules * km.*

*Total : 469 milliards de véhicules * km.*



Quantification des aides, avantages et fraudes



Fiscalité et charges sociales

Textes de référence

- Instruction fiscale du 1^{er} septembre 2016.
- Fiches pratiques sur les règles fiscales et sociales s'appliquant aux revenus de l'économie collaborative.
- Définition légale du covoiturage (2015) : « utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. »

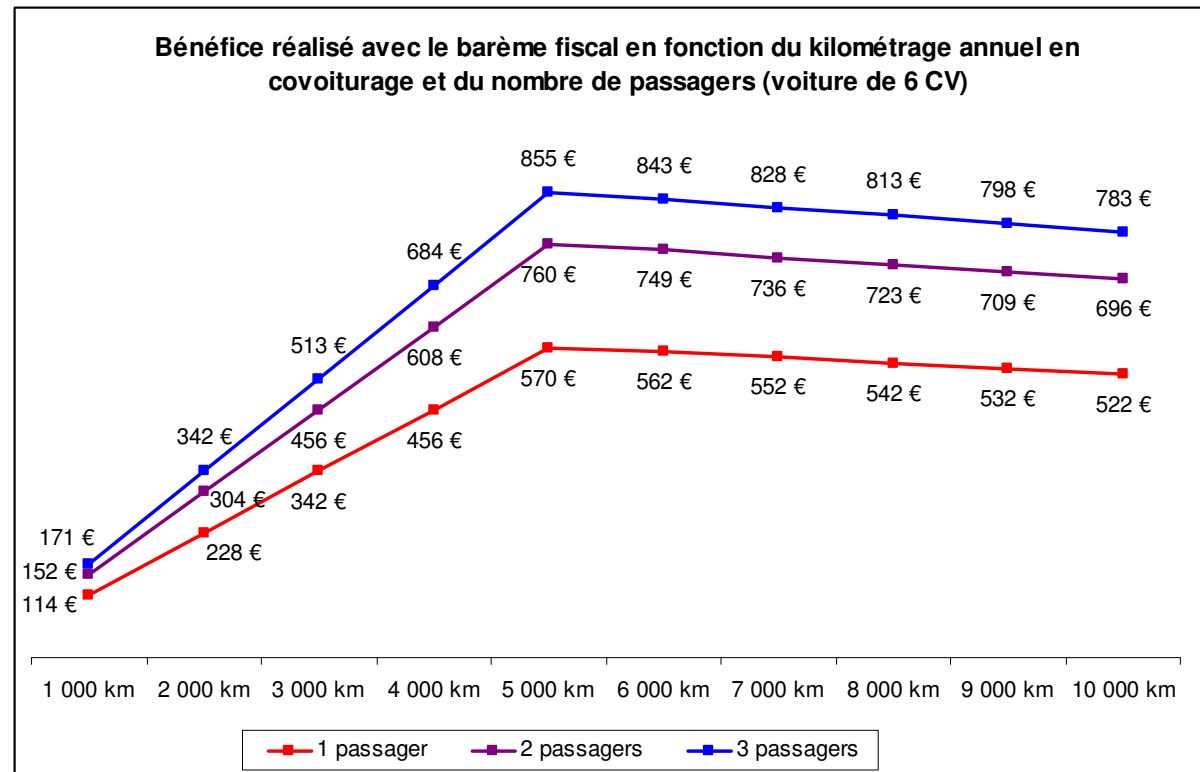
Règles

- Le covoiturage est exonéré, jusqu'au barème fiscal (très avantageux).
 - Deux autres pratiques sont exonérées : le « co-cooking » et les sorties de plaisance en mer.
 - Toutes les autres pratiques sont soumises à impôts et cotisations sociales, y compris quand il s'agit d'un simple partage des frais.
- ⇒ Voir détails pages 29 à 34.



Bénéfice avec le barème fiscal

- Le barème fiscal est supérieur au coût réel de la voiture. Il permet donc de faire du bénéfice sans être taxé.



- En 2017, 0,5 % des annonces sur BlaBlaCar dépassent le coût réel de la voiture, tout en respectant le barème fiscal (3 % en 2014).
- Manque à gagner $\approx 0,5$ M€ pour l'Etat + 0,8 M€ pour la Sécurité Sociale $\approx 1,3$ M€.

Dépassement du barème fiscal

- En 2017 : 0,2 % des annonces sur BlaBlaCar (0,4 % en 2014).
- Manque à gagner $\approx 0,2$ M€ pour l'Etat + 0,4 M€ pour la Sécurité Sociale $\approx 0,6$ M€.



Transport de passagers lors de déplacements professionnels

- N'entre pas dans la définition légale du covoiturage.
- 5 % des trajets sur BlaBlaCar sont explicitement professionnels. Exemple :

Vérifications

- ✓ Téléphone vérifié
- ✓ E-mail vérifié

Activité

- Annonces publiées : 224
- Taux de réponse aux messages : 90%
- Dernière connexion : Aujourd'hui à 12:46
- Membre depuis : juil. 2015

Véhicule

Nissan Qashqai ★★★
Couleur : gris clair
Confort : confortable

[Signaler cette personne](#)

Jerome
49 ans

Expérience : Confirmé
Avis moyen : ★ 4,7/5 - 265 avis
Mes préférences :

En quelques mots...

"Adepte du principe de plate forme communautaire de consommation Je suis commercial et je voyage beaucoup
Je suis prudent sur la route je m'arrête de temps en temps pour prendre une pause Je privilégie les autoroutes et j'aime aussi la communication ou la musique quand le moment s'en ressent"

- Hypothèse : 15 % de trajets professionnels au total.
- Manque à gagner $\approx 3,1$ M€ pour l'Etat + 5 M€ pour la Sécurité Sociale $\approx 8,1$ M€.

Détour rémunéré

- N'entre pas dans la définition légale du covoiturage.
- Hypothèse : 0,5 % des trajets, détour moyen de 20 km.
- Manque à gagner $\approx 0,01$ M€ (Etat) + $0,02$ M€ (Sécurité Sociale) $\approx 0,03$ M€.

Echanges sur BlaBlaCar pour une annonce pour un trajet Clermont-Ferrand - Lyon, avec dépose à la gare de Lyon Perrache :

« Passager 1 : Bonjour, je suis intéressé par votre trajet. Serait-il possible de me déposer à l'aéroport ? Merci.

Conducteur : Le trajet mentionné est Clermont - Lyon Perrache. La navette pour se rendre de Lyon - Perrache à l'aéroport Saint-Exupéry est à 15 €. Je vous demanderai 10 € de plus pour vous y conduire. Cordialement.

(4 jours plus tard, un 2^e passager se montre intéressé par le détour) Passager 2 : Bonjour. Pouvez-vous me récupérer rue Anatole France à Clermont ? Je suis aussi preneur pour le trajet jusqu'à l'aéroport de Lyon. Cordialement. »



Majoration des frais réels pour les déplacements domicile-travail

A) Covoiturage extrafamilial

3 cas de fraude :

- 1) Conducteurs ne déclarant pas les sommes versées par leurs passagers.
 - 2) Covoitureurs étant tantôt conducteurs tantôt passagers et déclarant l'ensemble de leurs trajets comme conducteurs.
 - 3) Conducteurs se rendant avec leur voiture au rendez-vous du covoiturage pour monter dans une autre voiture et déclarant réaliser l'intégralité du trajet avec leur voiture.
- Hypothèse : 90 % de fraude.
 - Manque à gagner $\approx 73,2$ millions d'euros pour l'Etat.
 - Pas de fraude vis-à-vis de la Sécurité Sociale, puisqu'il s'agit bien de covoiturage au sens légal du terme.



B) Covoiturage intrafamilial

- Hypothèse : 10 % de fraude (moins que pour le covoiturage extrafamilial, car les trajets figurent sur la même déclaration de revenus).
- Manque à gagner \approx 4,5 millions d'euros pour l'Etat.
- Pas de fraude vis-à-vis de la Sécurité Sociale, puisqu'il s'agit bien de covoiturage au sens légal du terme.



Autres fraudes

- Transport rémunéré de passagers par des conducteurs de poids lourds.
- Sans doute marginal par rapport au covoiturage classique (camions moins nombreux et moins rapides que les voitures, dépose souvent en périphérie des villes).

Total

Etat : \approx 81,5 millions d'euros.

Sécurité Sociale : \approx 5,5 millions d'euros.

Total : \approx 87 millions d'euros.



Location de véhicule entre particuliers

- Les sommes perçues sont considérées comme des revenus, même s'il n'y a pas de bénéfice.
- Hypothèse : 75 % de fraude.
- Manque à gagner $\approx 1,8$ M€ pour l'Etat + 4 M€ pour la Sécurité Sociale $\approx 5,8$ M€.
- A partir de 2019, les plateformes auront l'obligation les revenus de leurs bénéficiaires
⇒ disparition probable de la fraude.
- Si l'on considère que les sommes perçues sont indues, le trop-perçu est d'environ 1,9 M€ et sera d'environ 7,7 M€ en 2019.



Politiques locales de covoiturage

Total \approx 12 millions d'euros.

Répartition par poste

- Aires de covoiturage \approx 7 M€.
- Moyens humains dédiés en interne \approx 3,5 M€.
- Sites internet \approx 0,5 M€.
- Divers (communication, études...) \approx 0,7 M€.

Répartition par catégorie de collectivités

- Département \approx 10 M€ (0,16 € par habitant en moyenne, valeur proche de 0,50 € pour plusieurs Départements du grand Ouest).
- Régions \approx 0,3 M€, hausse à prévoir d'ici quelques années.
- AOM \approx 0,9 M€, hausse à prévoir d'ici quelques années.
- Autres (parcs régionaux et nationaux, intercommunalités non AOM...) \approx 0,4 M€.



Plans autoroutiers de 2015 et 2017

Plan de relance autoroutier de 2015

- 3,27 milliards d'euros de travaux sur 5 ans en échange d'un allongement de concession de 2,5 ans en moyenne.
- Bénéfice des sociétés d'autoroutes : 2,2 Md€ par an en moyenne \Rightarrow 5,5 Md€ de bénéfice différé, soit en moyenne 1,1 milliard d'euros par an.
- Autres avantages : réductions d'impôt, dédommagement très généreux du gel des tarifs des péages... \Rightarrow Total \approx 1,5 milliard d'euros par an.
- Affectation au covoiturage au prorata du montant des travaux \Rightarrow 3,5 millions d'euros par an.

Plan d'investissement autoroutier de 2017

- Cofinancement par les collectivités locales.
- 4 550 places de covoiturage.
- Coût estimatif pour les collectivités locales \approx 1,4 million d'euros par an sur 5 ans.



Routes

- Dépenses publiques nettes en faveur de la route : 12,1 milliards d'euros.
- Hypothèses :
 - affectation à 51 % aux déplacements en voiture (source : *Les comptes des transports en 2011 - Tome 2 : dossiers d'analyse économique des politiques publiques de transport*, CGDD),
 - affectation au covoiturage au prorata des voyageurs * km (11,5 milliards sur 722),
 - pris en compte de l'impact de la surcharge des véhicules en covoiturage (+ 8 %) sur l'usure des routes.
- Coût \approx 72 millions d'euros, dont \approx 20 M€ pour l'Etat et 52 M€ pour les collectivités locales.



Pertes de recettes des transports collectifs

Valeurs HT :

- TGV : 67 M€, à la charge de la SNCF.
- Intercités : 20 M€, à la charge de la SNCF.
- TER et transports franciliens : 26 M€, à la charge des Régions et du STIF (rebaptisé Ile-de-France Mobilités en 2017).
- Transport départementaux : 0,2 M€, généralement à la charge des exploitants.
- Transports urbains de province : 0,2 M€, pour partie à la charge des exploitants.
- Total pour les finances publiques \approx 26 millions d'euros.



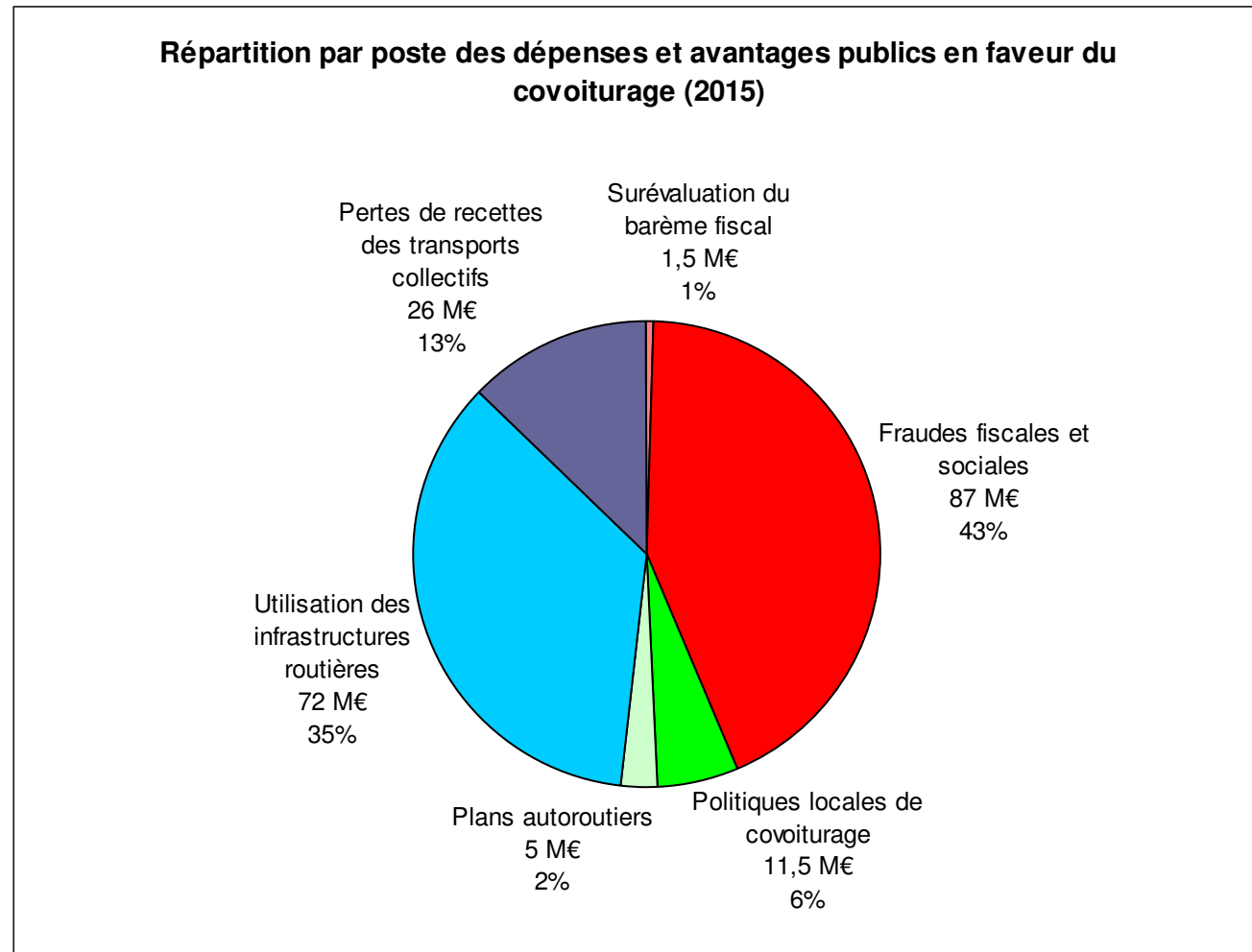
Autres aides et avantages

- Normes réglementaires moindres ou absentes par rapport aux professionnels du transport : très difficiles à monétariser.
- Aides à l'emploi dans les associations de covoiturage $\approx 0,15$ million d'euros.

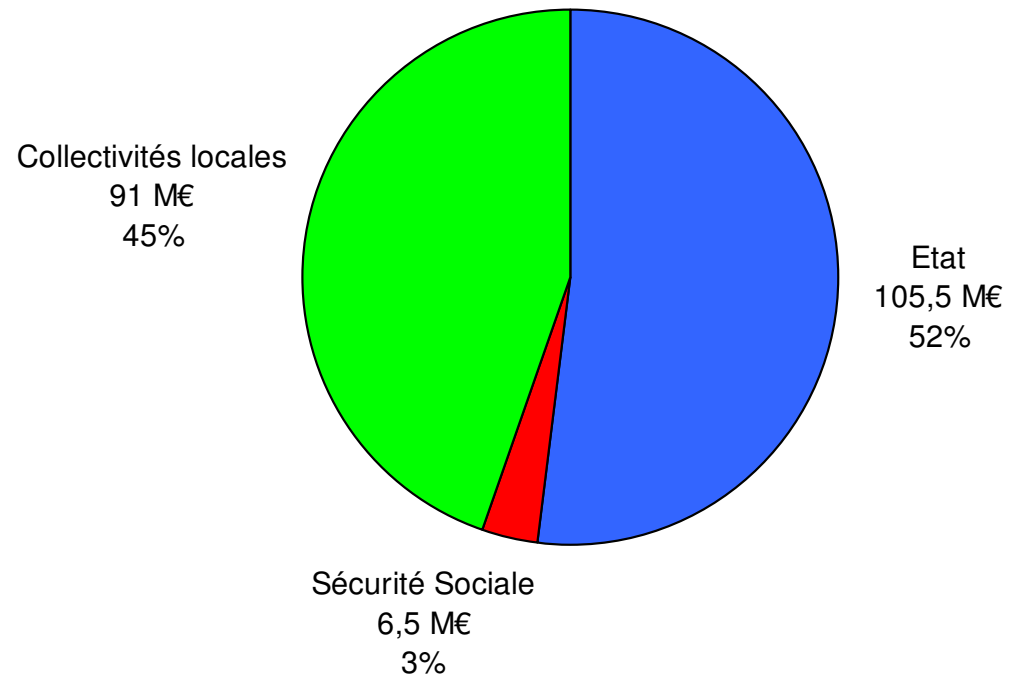


Total pour le covoiturage

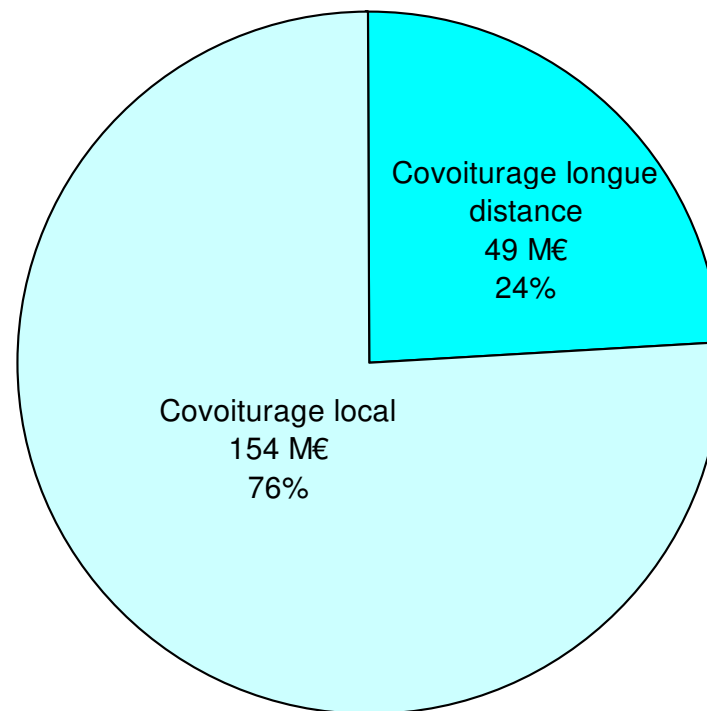
≈ 203 millions d'euros.



Répartition par catégorie de financeurs des dépenses et avantages publics en faveur du covoiturage (2015)



Répartition par catégorie de distances des dépenses et avantages publics en faveur du covoiturage (2015)



Total pour la location de véhicule entre particuliers

Si l'on considère que les règles fiscales et sociales sont justes

- Manque à gagner de 5,8 millions d'euros en 2015, nul en 2019.

Si l'on considère que les règles fiscales et sociales sont injustes

- Trop-perçu de 1,9 millions d'euros en 2015, 7,7 millions d'euros en 2019.



Comparaison avec d'autres pratiques collaboratives



Objectifs affichés des règles fiscales et sociales

- Faire contribuer à l'effort collectif les revenus générés par l'économie collaborative.
- Réduire les distorsions de concurrence avec l'économie classique (hôteliers, loueurs de voitures...).

Exemple avec Airbnb

- Locataire louant son logement 500 € par mois et le relouant 50 € par jour sur Airbnb (soit 1 500 € par mois).
- ⇒ Bénéfice.
- ⇒ Fraudes potentielles vis-à-vis de l'Etat (impôt), des collectivités locales (taxe de séjour) et des propriétaires bailleurs.



Les gagnants

Covoiturage

- ☺ Il s'agit d'un partage de frais, il n'y a donc pas de bénéfice, en théorie.
- ☹ Mais le barème fiscal permet de faire du bénéfice sans être taxé.

Co-cooking

- 📌 Organisation par un particulier de repas à son domicile, dont il partage les seuls frais de nourriture et de boisson avec les autres convives et pour lesquels il ne reçoit aucune autre rémunération.
- ☺ Il s'agit d'un partage de frais, il n'y a donc pas de bénéfice ni de concurrence aux acteurs traditionnels (restaurants, traiteurs...), contrairement à la restauration et à l'activité de traiteur à domicile.
- ☹ Pourquoi ne pas avoir exonéré d'autres activités bénévoles comparables, par exemple les activités manuelles bénévoles à domicile avec partage du prix d'achat des fournitures (ex. : argile pour la poterie, laine pour le tricot...)?

Sorties de plaisance en mer

- ☹ Pourquoi ne pas avoir exonéré les sorties de plaisance sur rivière ou sur lac ?
- ☹ Pourquoi prendre en compte le bateau et pas d'autres moyens de transport (calèche, voiture, moto, montgolfière, avion, motoneige...) ?
- ☹ Pourquoi prendre en compte des frais de rémunération de personnel de bord ? Pour le commun des mortels, les sorties en yacht ne sont pas dans l'esprit « collaboratif ».

100

Il est admis d'exonérer l'activité consistant pour un particulier à proposer des sorties de plaisance en mer avec d'autres particuliers, sous la condition que la somme demandée à chaque participant corresponde à une participation aux seuls frais directement occasionnés par l'expédition, soit les frais de carburant, de nourriture, d'amarrage et de rémunération du personnel de bord pendant ladite expédition.

Vente de biens d'occasion

- ① Exonérée quand il s'agit de biens qu'on ne souhaite plus conserver (par opposition avec les biens achetés ou fabriqués pour être vendus ou revendus), sauf exception (biens dont le prix de cession est supérieur à 5 000 €, sauf automobiles, électroménager ou meubles).
- ☺ Confirme et précise des règles anciennes et logiques.



Les perdants dans le domaine de la mobilité

Location de véhicule entre particuliers

- Prélèvements sociaux de 15,5 % dès le premier euro perçu.
 - Imposable si le montant perçu est supérieur ou égal à 305 €, avec abattement de 50 %, soit une imposition entre 0 et 22,5 % suivant la tranche d'imposition.
- ⇒ 😞 Prélèvement total compris entre 15,5 et 38 %, alors qu'il y a rarement du bénéfice.

Autopartage entre particuliers

- Partage de l'usage d'une voiture entre personnes se connaissant déjà (amis, voisins, collègues...). Relation inscrite dans la durée et basée sur la solidarité, la confiance et la convivialité.
 - Pratique encouragée par les pouvoirs publics : Ministère des Transports, ADEME, expérimentation à grande échelle en Auvergne-Rhône-Alpes...
 - Mêmes règles que pour la location de véhicule entre particuliers.
- ⇒ 😞 Prélèvement total compris entre 15,5 et 38 %, alors qu'il n'y a jamais de bénéfice.
- 😞 Risque de dissuader de nombreuses personnes d'adopter cette pratique pourtant très vertueuse.



Transport solidaire

① Transport à la demande de courte distance assuré par des bénévoles. Les personnes transportées sont des personnes isolées sans voiture.

- Ne rentre pas dans la définition légale du covoiturage, car le conducteur effectue généralement le trajet exprès pour le transport solidaire et ne l'aurait pas effectué sinon.
 - Sur la plupart des territoires où cette formule existe, le conducteur est indemnisé (ex. : 0,30 €/km dans la Manche).
 - Obligation de s'inscrire comme micro-entrepreneur et de payer 22,7 % de cotisations sociales, dès le premier euro perçu.
 - Imposable si le montant perçu est supérieur ou égal à 305 €, sans abattement.
- ⇒ 😞 Prélèvement total compris entre 22,7 et 57,5 %, alors qu'il n'y a pas de bénéfice.
- 😞 Risque de dissuader de nombreuses personnes d'adopter cette pratique pourtant très vertueuse.



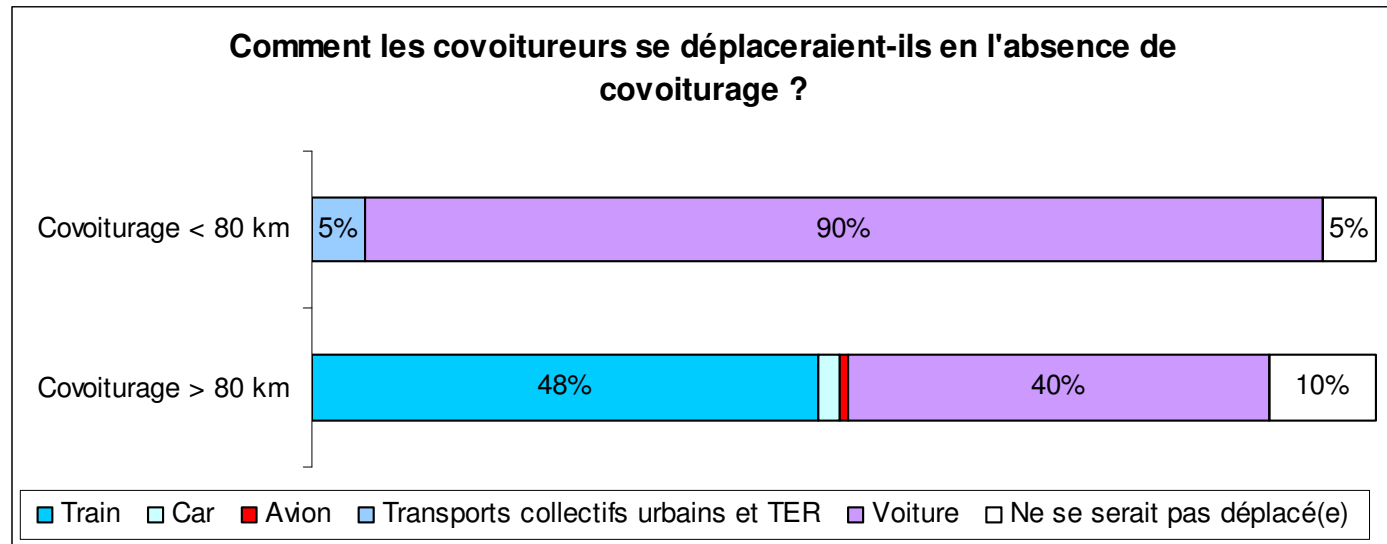
Impacts pour la collectivité



Covoiturage



Reports modaux et déplacements induits



- Le covoiturage de longue distance se développe pour moitié au détriment du train.
- Le covoiture de courte distance se développe pour l'essentiel aux dépens de l'autosolisme.

Impacts sur le trafic automobile

- Covoiturage de longue distance : + 0,16 milliard de véhicules * km (+ 0,2 %).
- Covoiturage local : - 3 milliards de véhicules * km (- 0,8 %).
- Total : - 2,8 milliards de véhicules * km (- 0,6 %).

Valeurs du trafic automobile :

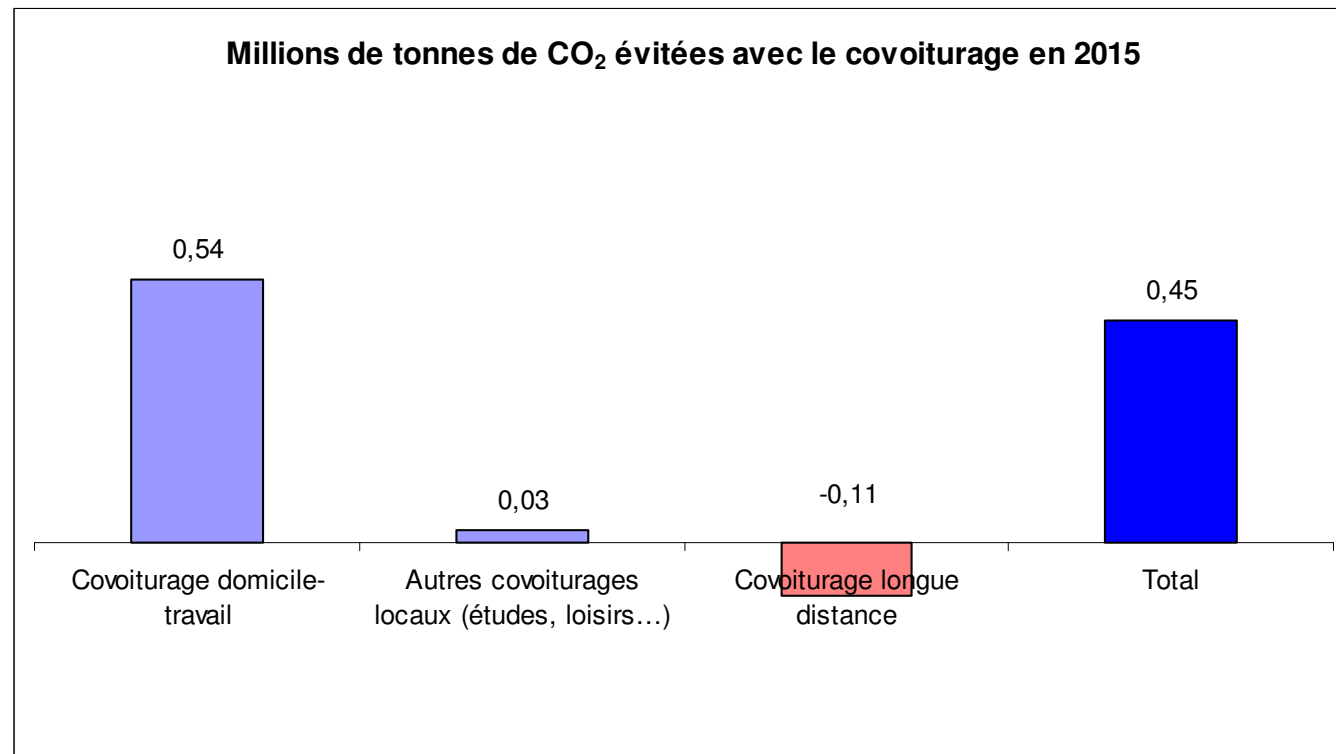
*Longue distance : 87 milliards de véhicules * km.*

*Local : 382 milliards de véhicules * km.*

*Total : 469 milliards de véhicules * km.*

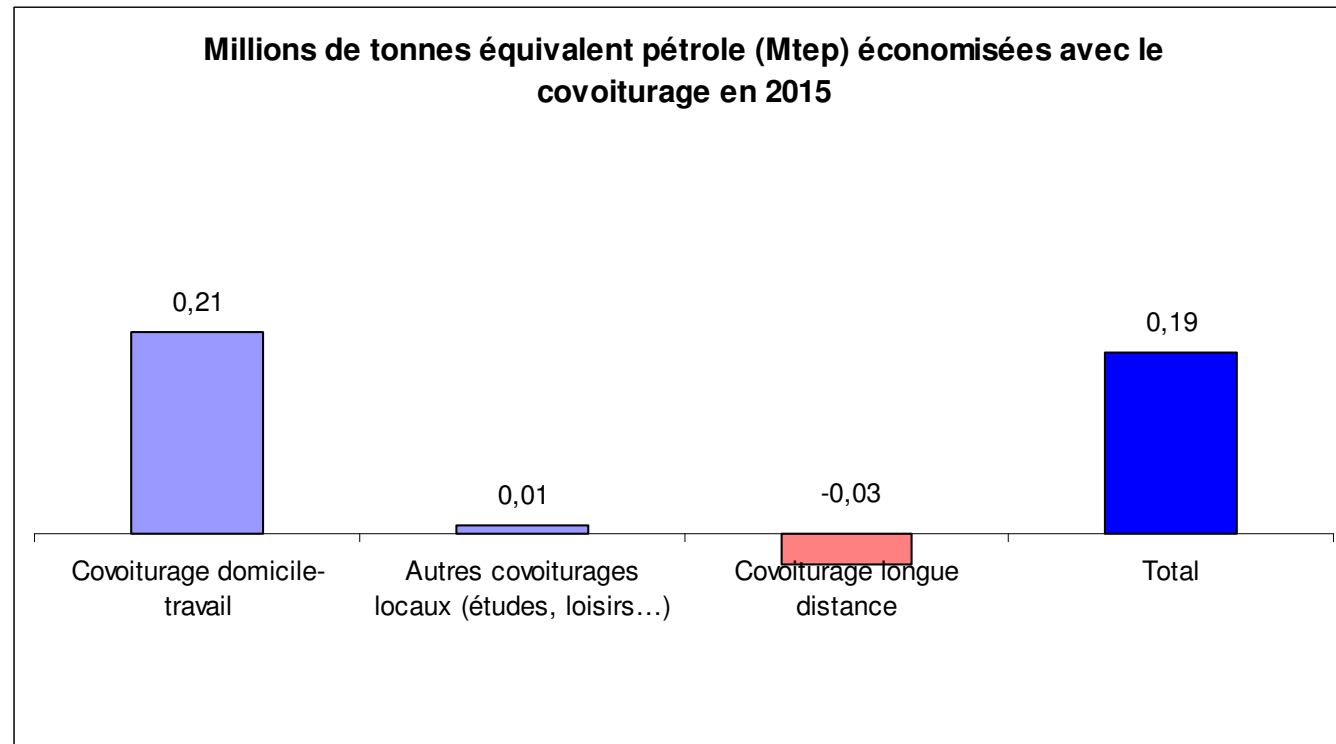


Emissions de CO₂



- En 2015, le covoiturage a permis d'éviter 0,45 million de tonnes de CO₂ (transports collectifs : 13,8 ; vélo : 0,61).
- Ce bilan positif est lié pour l'essentiel au covoiturage domicile-travail, qui se substitue en quasi-totalité à la voiture.
- En revanche, le covoiturage de longue distance génère un surcroît de CO₂, car il se développe pour une bonne part au détriment du train.

Consommation d'énergie



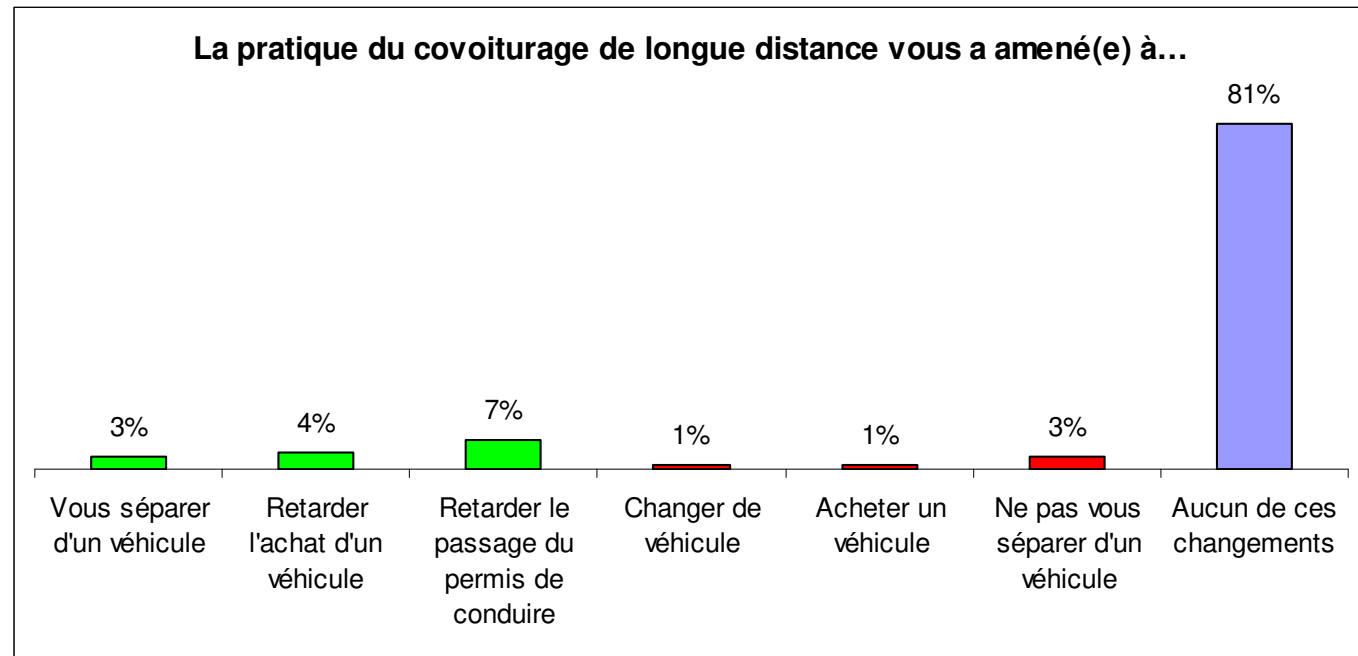
- En 2015, le covoiturage a permis d'économiser 0,19 million de tonnes équivalent pétrole (transports collectifs : 3,7 ; vélo : 0,23).
- Ce bilan positif est lié pour l'essentiel au covoiturage domicile-travail, qui se substitue en quasi-totalité à la voiture.
- En revanche, le covoiturage de longue distance génère un surcroît de consommation d'énergie, car il se développe pour une bonne part au détriment du train.

Accidents de la circulation

- Pas d'étude sur l'accidentologie du covoiturage.
- Hypothèse : accidentalité inférieure de 10 % à celle de la voiture (meilleure vigilance et conduite plus responsable).
- Environ 29 tués, 440 blessés hospitalisés et 2 100 blessés légers dans des accidents impliquant un véhicule en covoiturage (dans le véhicule ou pour des tiers impliqués dans l'accident).
- Coût total pour la société : environ 300 millions d'euros.



Motorisation



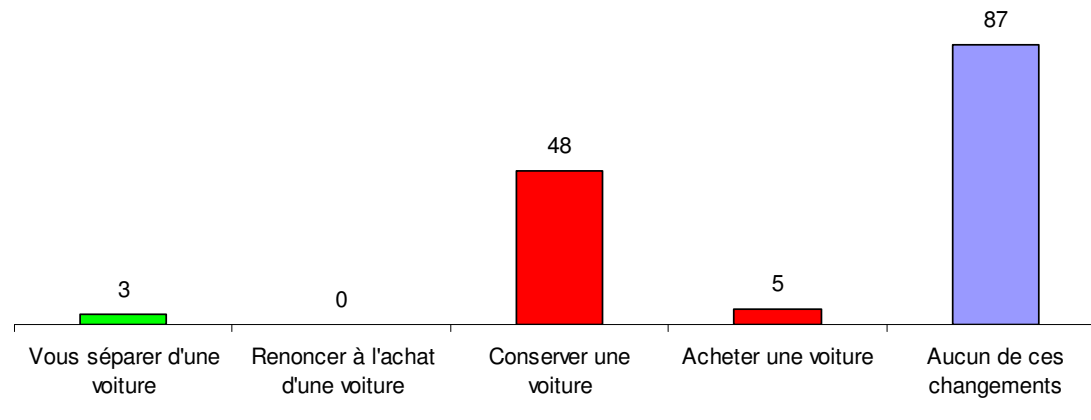
- Impact positif pour le covoiturage de longue distance.
- Impact inconnu pour le covoiturage local (aucune enquête).

Location de véhicule entre particuliers

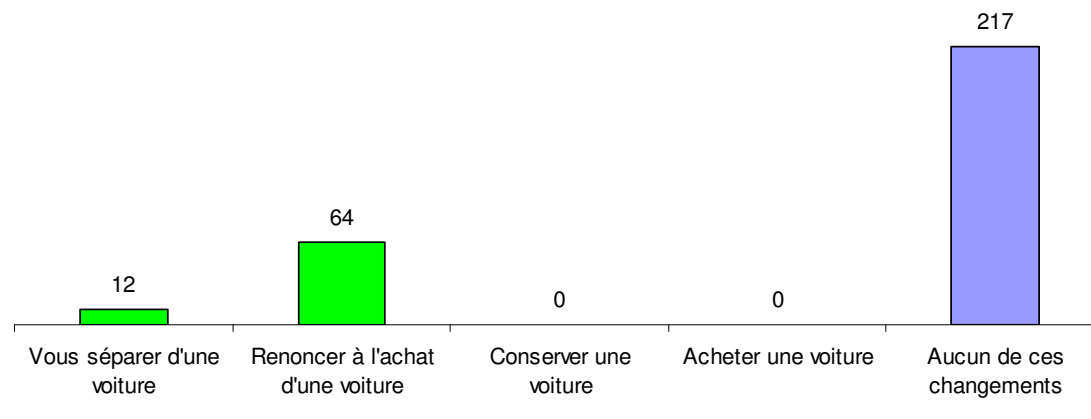


Motorisation

Propriétaires - L'utilisation du service de location de véhicule entre particuliers vous a amené(e) à...

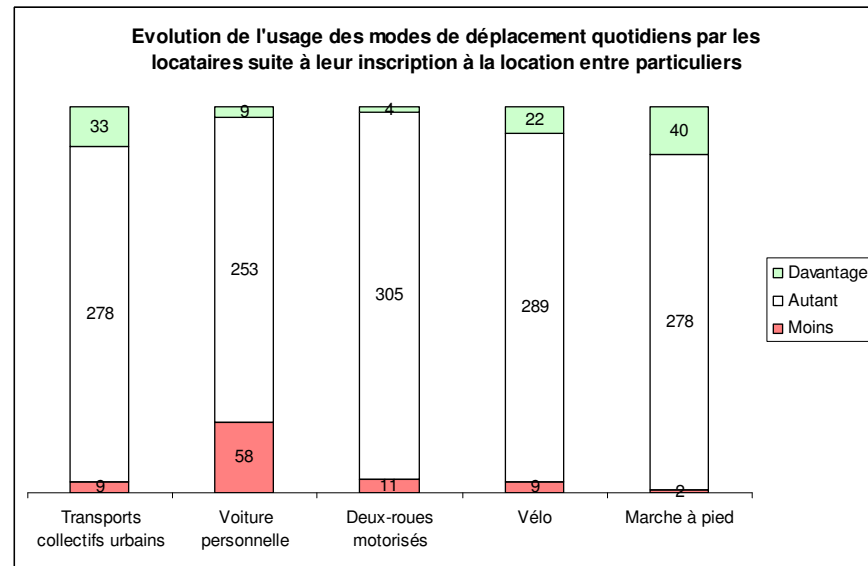
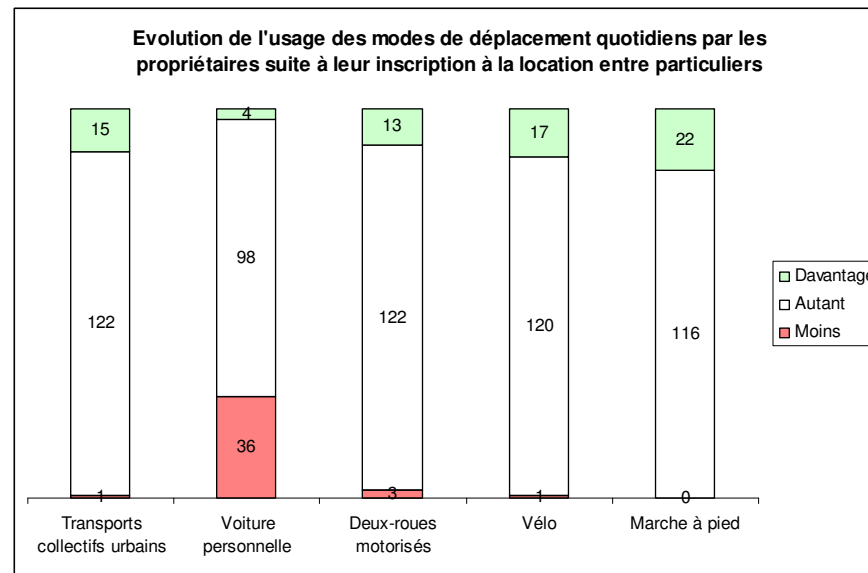


Locataires - L'utilisation du service de location de véhicule entre particuliers vous a amené(e) à...



- Impact négatif pour les propriétaires.
- Impact positif pour les locataires.
- Impact global impossible à quantifier (taux de réponse trop faible).

Reports modaux

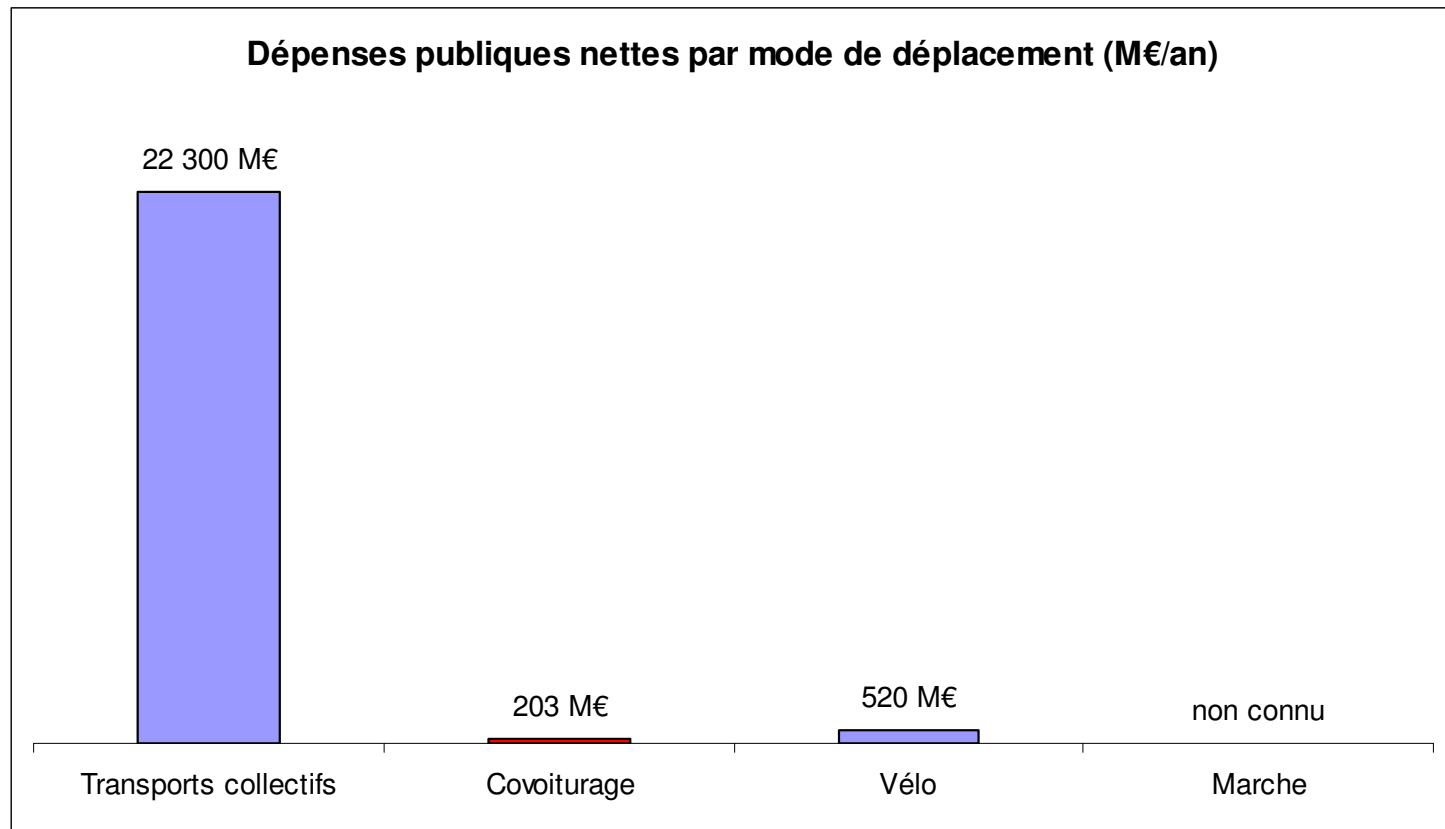


- Reports modaux plutôt positifs.
- Réponses non quantifiées (davantage / autant / moins, sans plus de précision).
- Taux de réponse faible.

Comparaison avec les autres modes de déplacement



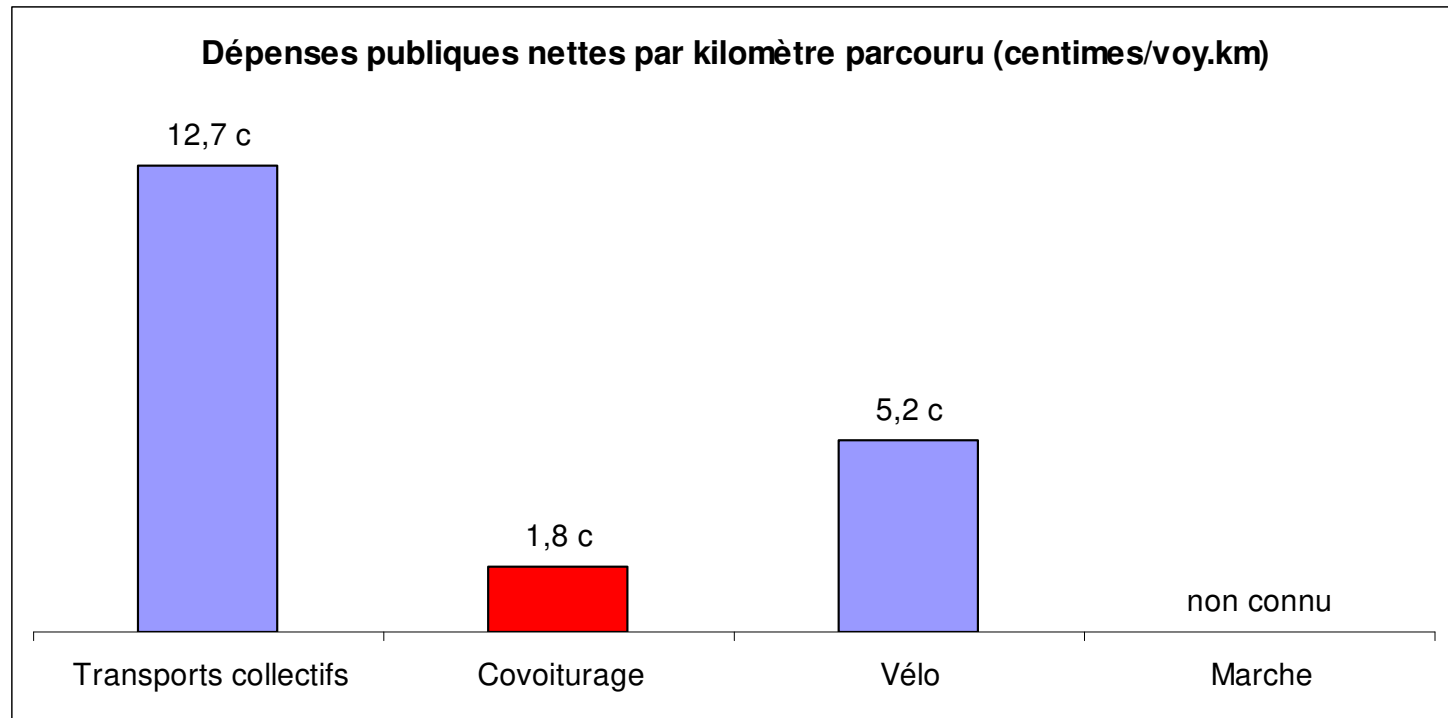
Dépenses publiques nettes



Les dépenses publiques en faveur du covoiturage sont :

- 2,5 fois moins élevées que pour le vélo,
- 110 fois moins élevées que pour les transports collectifs.

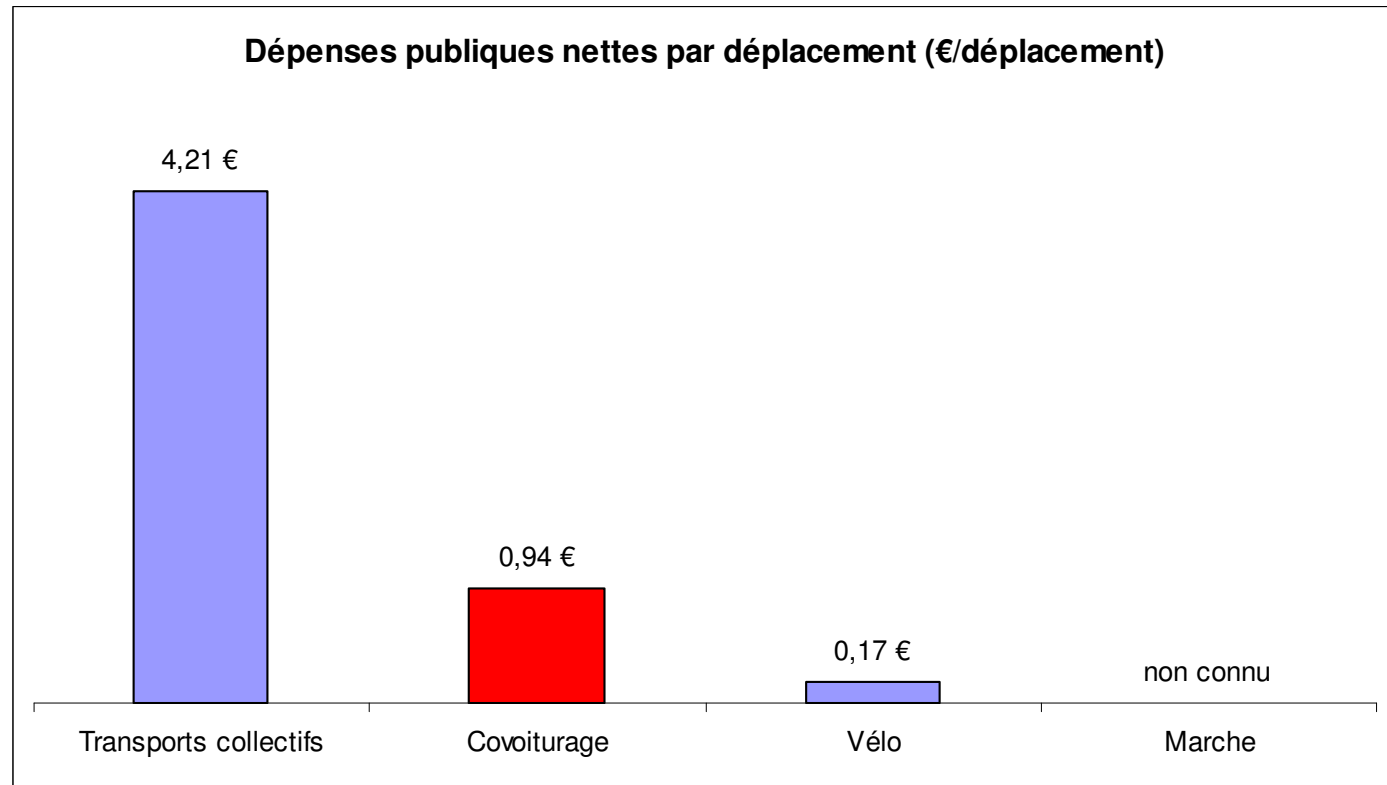
Dépenses publiques par km parcouru



Rapportées au kilométrage total parcouru avec chaque mode, les dépenses publiques en faveur du covoiturage sont :

- 3 fois moins élevées que pour le vélo,
- 7 fois moins élevées que pour les transports collectifs.

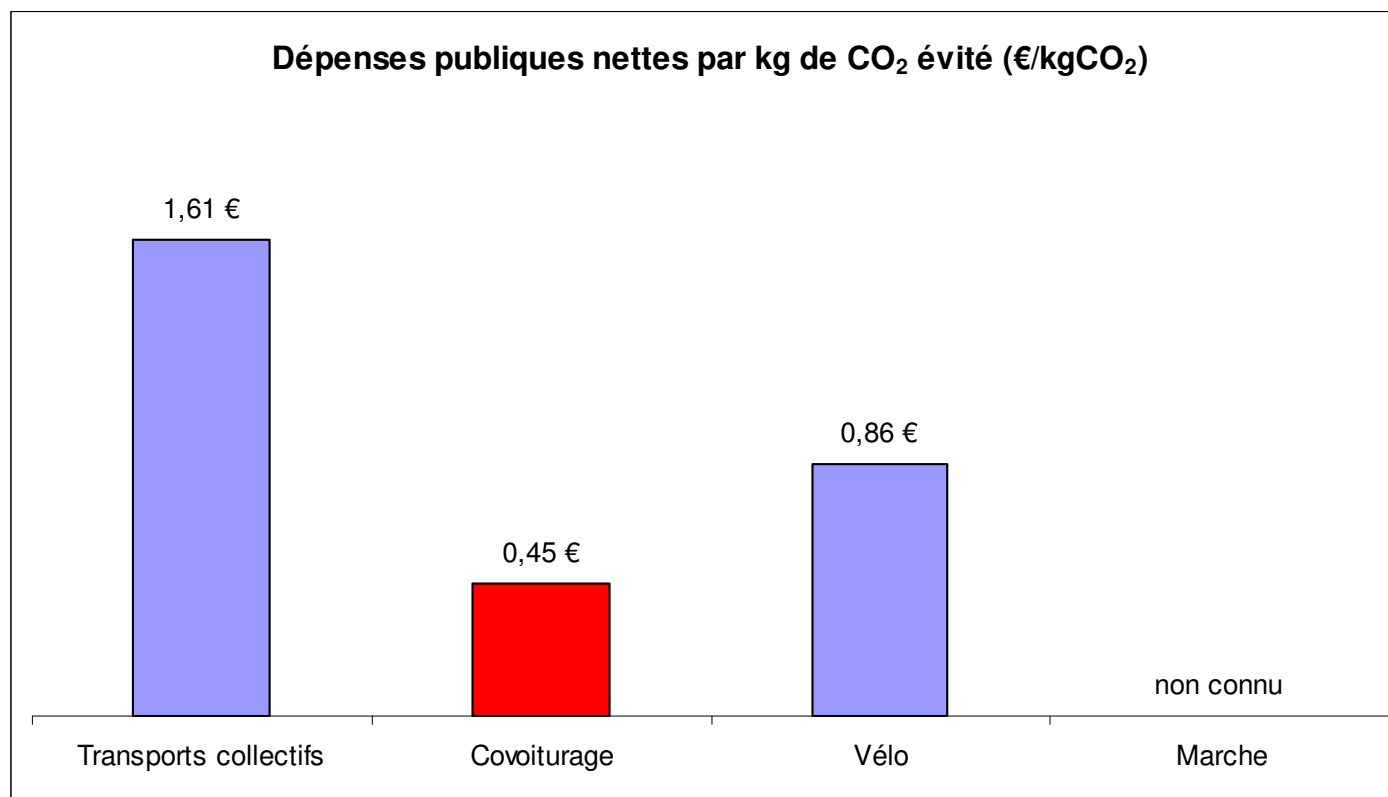
Dépenses publiques par déplacement



Rapportées au nombre de déplacements réalisés avec chaque mode, les dépenses publiques en faveur du covoiturage sont :

- 6 fois **plus** élevées que pour le vélo,
- 4 fois moins élevées que pour les transports collectifs.

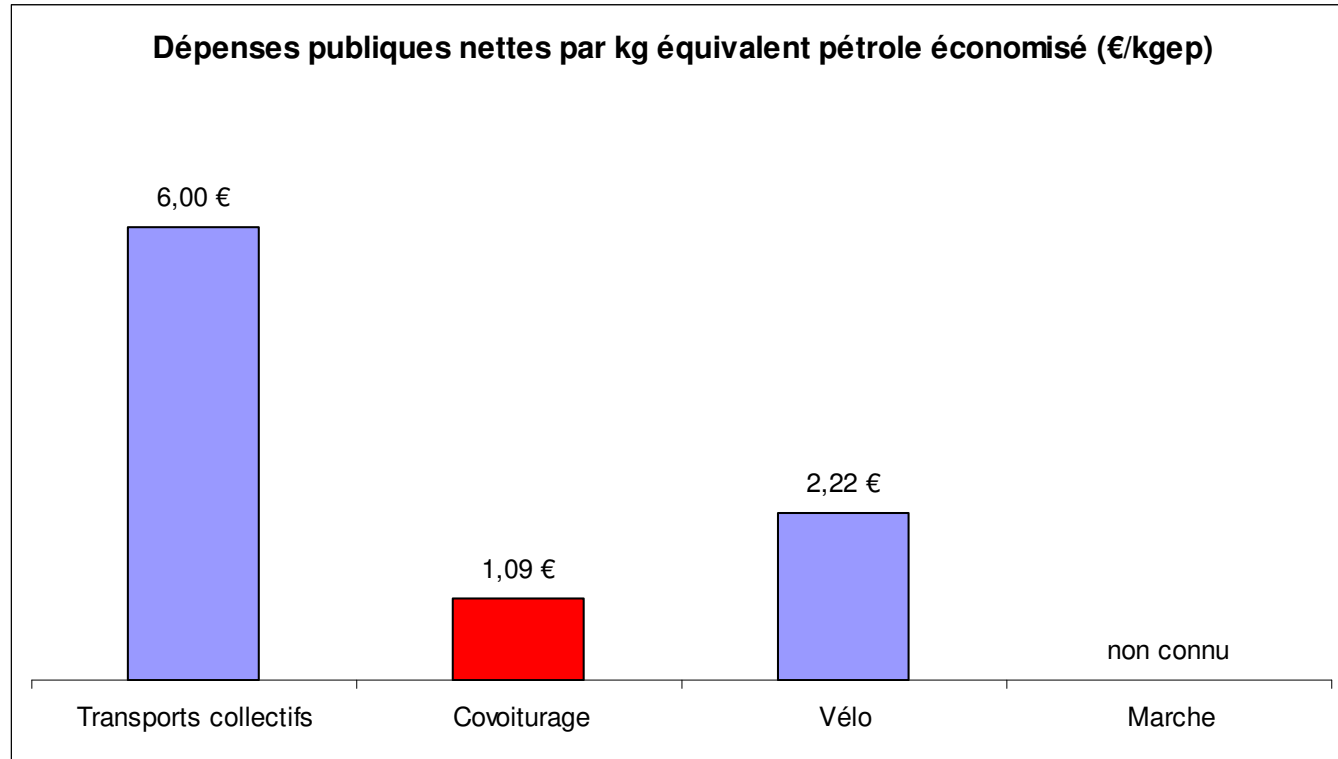
Dépenses publiques par kg de CO₂ évité



Par kg de CO₂ évité, les dépenses publiques en faveur du covoiturage sont :

- 2 fois moins élevées que pour le vélo,
- 3,5 fois moins élevées que pour les transports collectifs.

Dépenses publiques par kg équivalent pétrole économisé



Par kg équivalent pétrole économisé, les dépenses publiques en faveur du covoiturage sont :

- 2 fois moins élevées que pour le vélo,
- 5,5 fois moins élevées que pour les transports collectifs.

Propositions



Modifier la fiscalité et les prélèvements sociaux

Covoiturage

- Baisser le barème fiscal au niveau du coût réel de la voiture.
- Mesure présentant d'autres intérêts, notamment pour la réduction d'impôt sur le revenu liée aux frais réels (800 millions d'euros de manque à gagner pour l'Etat avec la surévaluation actuelle du barème fiscal).

Autopartage entre particuliers

- Ne pas taxer les sommes perçues, car il s'agit d'un partage de frais, pas d'un bénéfice.
- Limiter cette pratique à un véhicule par titulaire du permis de conduire.

Location de véhicule entre particuliers

- Ne pas taxer les sommes perçues quand il n'y a pas de bénéfice.
- Limiter cette pratique à un véhicule par titulaire du permis de conduire.

Transport solidaire

- Ne pas taxer les sommes perçues quand il n'y a pas de bénéfice.



Fraudes

- Lutter contre les fraudes fiscales et sociales, principalement par un contrôle :
 - des déclarations de revenus affichant des frais réels,
 - des annonces passées sur les sites internet de covoiturage.

Nouvelles taxes

- Créer une taxe sur les transactions via internet.
- Mettre en place une taxe carbone.

Indemnité kilométrique covoiturage

A éviter, car :

- pourrait générer un manque à gagner de 166 millions d'euros pour les finances publiques (25 M€ pour l'Etat, 141 M€ pour les cotisations sociales),
- risquerait de fragiliser la prime transport voire le versement transport (des employeurs militeraient pour ne pas multiplier les charges).



Adapter les politiques publiques locales

Mieux orienter les financements publics en faveur du covoiturage

- Eviter la concurrence avec les transports collectifs.
- Cibler en priorité les territoires peu denses.
- Développer le covoiturage spontané (forme intermédiaire entre le covoiturage et l'autostop, avec des arrêts).

Diminuer les investissements routiers

- Reporter l'argent économisé sur les transports en commun, le vélo et la marche à pied.

Avoir une réflexion réellement multimodale

- Portage par les Régions et les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM).
- Concertation avec les Départements, premiers acteurs publics des politiques actuelles de covoiturage, qui gardent la compétence routière.



Communiquer et informer

Le coût réel de chaque mode de transport

- Le coût réel de la voiture : 0,34 €/km.
- Longue distance : le train est souvent plus avantageux, même quand on voyage à plusieurs (Paris – Lyon : 187 € tout compris en voiture, 21 à 93 € par personne en train).
- Déplacements domicile-travail : le train est 5 fois moins cher, même avec la réduction d'impôt découlant des frais réels.

Les avantages des transports collectifs

- Sécurité, confort, fiabilité, rapidité, valorisation du temps...



Bibliographie



6t, 2015 - *Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage de longue distance* (financement ADEME).

6t, 2015 - *Enquête nationale sur l'autopartage entre particuliers* (financement ADEME). (étude sur la location de véhicule entre particuliers, contrairement à ce que son intitulé indique)

ADEME, 2016 - *Les chiffres clés 2015 - Climat, air et énergie.*

ADETEC, 2014 - *Covoiturage et transports collectifs : concurrence ou complémentarité sur les déplacements de longue distance ?* (financement GART et UTP).

ADETEC, 2014 - *Le barème fiscal automobile : une mesure anti-économique et anti-écologique.*

ADETEC, 2013 - *Guide pratique de l'autopartage entre particuliers* (financement DGITM).

ADETEC, 2012 - *Le coût réel de la voiture.*

ADETEC, 2009 - *L'autopartage entre particuliers* (financement ADEME et DGITM).

Arafer, 2017 - *Les pratiques de mobilité de longue distance des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées.*

Arafer, 2016 - *Synthèse des comptes des concessions autoroutières - Exercice 2015.*

L'Argus, 2010 - *Voiture moyenne 2009 de France.*



ASFA (Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes), 2016 - *Chiffres clés 2015*.

Beauvais Consultants, 2012 - *Estimation des dépenses unitaires selon les différents modes de transport en 2011*.

BlaBlaCar, 2014 et 2017 - Les relevés effectués sur le site www.blablacar.fr sont détaillés dans les différents chapitres du rapport.

Canard enchaîné (le), 5 juillet 2017 - *Le royal cadeau de Macron aux sociétés d'autoroutes*.

CBanque, 2015 - *Tranches d'imposition : quelle répartition des revenus en 2015 ?*

CGDD, 2016 – *Vingt-cinq années de transport intérieur de voyageurs*.

CGDD, 2016 - *Covoiturage longue distance : état des lieux et potentiel de croissance*.

CGDD, 2016 - *Les comptes des transports en 2015*.

CGDD, 2015 - *Evaluation de la politique de développement de l'usage du vélo pour les transports du quotidien*.

CGDD, 2012 - *Les comptes des transports en 2011 - Tome 2 : dossiers d'analyse économique des politiques publiques de transport*.

CGDD, 2010 - *La mobilité des Français - Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*.



Cour des Comptes, 2015 - Les trains Intercités : sortir de l'indécision (chapitre figurant dans le rapport public annuel 2015).

Deloitte, CREDOC, OuiShare, 2016 - Potentiels d'extension de l'économie collaborative pour réduire les impacts environnementaux (financement ADEME).

DGITM (Ministère de l'Environnement), 2015 - Rapport d'activité 2014 - Exécution et contrôle des contrats de concession d'autoroutes et d'ouvrages d'art.

Direction Générale des Finances Publiques, 2017 - Comment déclarer mes revenus d'activités annexes telles que le covoiturage, la location de biens ou d'un logement meublé... ? - Fiches explicatives.

Direction Générale des Finances Publiques, 2016 - Instruction fiscale du 1er septembre 2016.

Direction Générale des Finances Publiques, 2016 - Barèmes d'évaluation forfaitaire du prix de revient kilométrique applicables aux automobiles et aux deux-roues motorisés.

Doctissimo, 2007 - Les Français ont grandi... et grossi !

Drivy, 2017 - Dossier de presse.

GART, 2015 - L'année 2013 des transports urbains.

INDDIGO, EnvirOconsult, 2015 - Etude nationale sur le covoiturage de courte distance (financement ADEME).

INDDIGO, 2009 - L'économie du vélo (financement Atout France).



Ministère de l'Environnement, 2016 – *Projections de la demande de transport sur le long terme.*

Ministère de l'Environnement, 2010 - *Fichiers Excel présentant les résultats détaillés de l'enquête nationale transports et déplacements de 2008.*

ONISR, 2016 - *La sécurité routière en France - Bilan de l'accidentalité de l'année 2015.*

ONISR, 2011 - *La sécurité routière en France - Bilan 2010.*

Sécurité Sociale, 2017 - *Vos droits et démarches dans le cadre des activités économiques entre particuliers - Fiches synthétiques.*

Union routière de France, 2016 - *Faits et chiffres 2015.*

URSSAF, 2017 - *Prise en charge facultative des frais de transport personnel - Prime transport de 200 €.*

Wikipedia, 2017 - *Article Tribologie.*



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

Email : bcordier.adetec@orange.fr

www.adetec-deplacements.com

