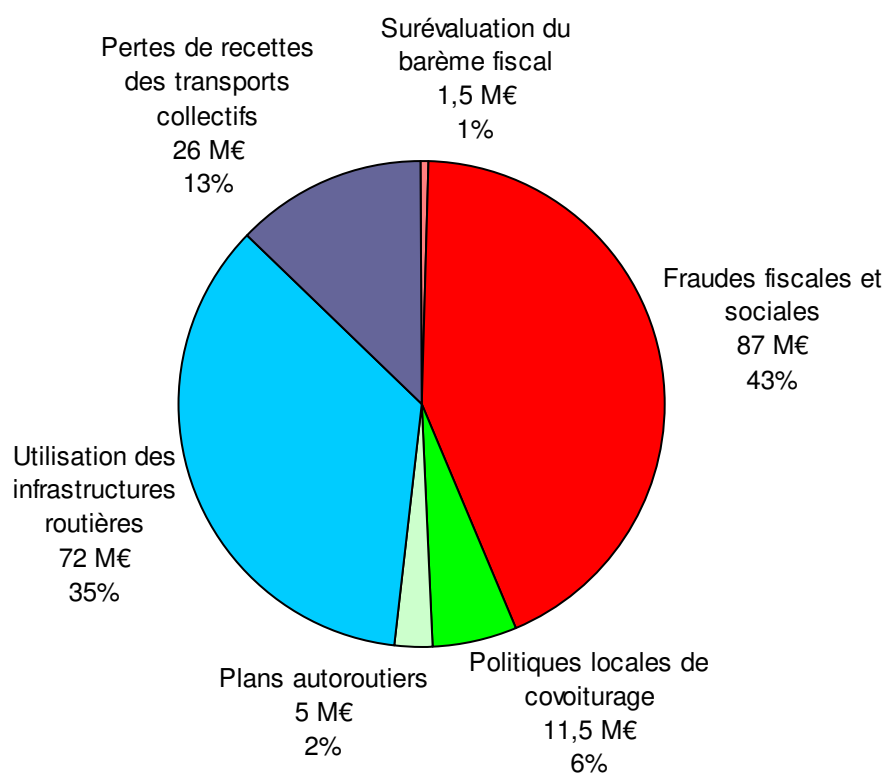


Association Qualité Mobilité

AIDES PUBLIQUES AU COVOITURAGE ET A LA LOCATION DE VEHICULE ENTRE PARTICULIERS

Rapport d'étude

Répartition par poste des dépenses et avantages publics en faveur du covoiturage (2015)



Novembre 2017



BUREAU D'ETUDES EN TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

86 quai Féron 63150 La Bourboule

Tél. : 04.73.65.94.24

Contact : bcordier.adetec@orange.fr

Site internet : www.adetec-deplacements.com

SOMMAIRE

Résumé.....	5
Introduction.....	6
Objet et déroulement de l'étude	6
Périmètres géographique, technique et financier.....	6
1. Quantification du covoiturage et comparaison avec les autres modes.....	7
1.1. Quantification du covoiturage.....	7
1.1.1. Covoiturage de longue distance	7
1.1.2. Covoiturage local.....	9
1.1.3. Total général.....	10
1.2. Comparaison avec les autres modes de déplacement	11
1.2.1. Part du covoiturage dans les voyageurs * km annuels	11
1.2.2. Part du covoiturage dans le trafic automobile	13
2. Qualification et quantification des aides, avantages et fraudes	14
2.1. Fiscalité et cotisations sociales	14
2.1.1. Textes de référence.....	14
2.1.2. Analyse.....	16
2.1.3. Fraudes des covoitureurs.....	24
2.1.4. Fraudes des propriétaires louant leur véhicule	31
2.2. Politiques locales de covoiturage	33
2.2.1. Méthode de travail	33
2.2.2. Dépenses totales.....	33
2.2.3. Répartition par poste	34
2.2.4. Répartition par catégorie de collectivités.....	35
2.2.5. Evolutions prévisibles	36
2.3. Plans autoroutiers	37
2.3.1. Sources des données.....	37
2.3.2. Plan de relance autoroutier de 2015	37
2.3.3. Plan d'investissement autoroutier de 2017	38
2.4. Usage des infrastructures routières	39
2.4.1. Dépenses publiques nettes en faveur de la route	39
2.4.2. Part imputable au covoiturage.....	39
2.4.3. Répartition entre les différentes catégories de financeurs	40
2.4.4. Répartition par distance.....	41
2.5. Pertes de recettes des transports collectifs	42
2.5.1. Covoiturage de longue distance	42
2.5.2. Covoiturage local.....	44
2.5.3. Total.....	46
2.6. Autres aides et avantages.....	47
2.6.1. Aides à l'emploi.....	47
2.6.2. Aides diverses	47
2.6.3. Normes réglementaires	47
2.7. Synthèse.....	48
2.7.1. Covoiturage	48
2.7.2. Location de véhicule entre particuliers	53
3. Comparaison avec d'autres pratiques collaboratives.....	54
3.1. Les objectifs des règles fiscales et sociales.....	54
3.2. Le cas d'Airbnb et des sites comparables.....	54
3.3. Les « gagnants »	55
3.3.1. Le covoiturage	55
3.3.2. Le co-cooking	55
3.3.3. Les sorties de plaisance en mer.....	55
3.3.4. La vente de biens d'occasion	55
3.4. Les « perdants » dans le domaine de la mobilité.....	56

3.4.1.	<i>L'autopartage entre particuliers</i>	56
3.4.2.	<i>La location de véhicule entre particuliers</i>	57
3.4.3.	<i>Le transport solidaire</i>	57
4.	Impacts pour la collectivité	59
4.1.	Covoiturage.....	59
4.1.1.	<i>Reports modaux et déplacements induits</i>	59
4.1.2.	<i>Impacts sur le trafic automobile</i>	61
4.1.3.	<i>Emissions de CO₂</i>	63
4.1.4.	<i>Consommation d'énergie</i>	64
4.1.5.	<i>Accidents corporels de la circulation</i>	65
4.1.6.	<i>Motorisation</i>	66
4.2.	Location de véhicule entre particuliers.....	67
4.2.1.	<i>Motorisation</i>	67
4.2.2.	<i>Reports modaux</i>	68
5.	Comparaison des aides et avantages avec les autres modes de déplacement	70
5.1.	Dépenses publiques nettes.....	70
5.1.1.	<i>Transports collectifs terrestres</i>	70
5.1.2.	<i>Vélo</i>	70
5.1.3.	<i>Marche à pied</i>	71
5.1.4.	<i>Comparaison avec le covoiturage</i>	72
5.2.	Dépenses publiques par kilomètre parcouru.....	73
5.3.	Dépenses publiques par déplacement.....	74
5.4.	Dépenses publiques par kilogramme de CO ₂ évité.....	75
5.4.1.	<i>Méthode et sources</i>	75
5.4.2.	<i>Résultats</i>	76
5.5.	Dépenses publiques par kilogramme équivalent pétrole économisé.....	77
5.6.	Commentaire.....	78
6.	Propositions	79
6.1.	Faire évoluer la fiscalité et les prélèvements sociaux.....	79
6.1.1.	<i>Rendre plus cohérentes les règles pour l'impôt sur le revenu et les prélèvements sociaux</i>	79
6.1.2.	<i>Lutter contre les fraudes</i>	80
6.1.3.	<i>Créer une taxe sur les transactions via internet</i>	81
6.1.4.	<i>Baisser le barème fiscal au niveau du coût réel de la voiture</i>	81
6.1.5.	<i>Ne pas défiscaliser les aides que les employeurs versent aux salariés qui covoiturent</i>	82
6.1.6.	<i>Mettre en place une taxe carbone</i>	83
6.2.	Adapter les politiques publiques locales.....	84
6.2.1.	<i>Mieux orienter les financements publics directs en faveur du covoiturage</i>	84
6.2.2.	<i>Reporter une partie des dépenses routières sur les transports collectifs, le vélo et la marche</i>	84
6.2.3.	<i>Renforcer l'usage du train</i>	84
6.2.4.	<i>Avoir une réflexion réellement multimodale</i>	85
6.3.	Communiquer et informer.....	86
6.3.1.	<i>Le coût réel de chaque mode de transport</i>	86
6.3.2.	<i>Les avantages des transports collectifs</i>	87
Annexes	88	
	<i>Annexe 1 - Présentation de l'Association Qualité Mobilité</i>	89
	<i>Annexe 2 - Instruction fiscale du 1^{er} septembre 2016</i>	90
	<i>Annexe 3 - Règles fiscales et sociales pour les revenus issus du covoiturage</i>	94
	<i>Annexe 4 - Règles fiscales et sociales pour les revenus issus de la location de biens entre particuliers</i>	96
	<i>Annexe 5 - Règles fiscales et sociales pour les revenus issus des autres pratiques collaboratives</i>	98
	<i>Annexe 6 - Barème fiscal automobile</i>	104
	<i>Annexe 7 - Le taux marginal d'imposition</i>	105
	<i>Annexe 8 - Mode de financement du déficit des trains Intercités</i>	106
	<i>Annexe 9 - Emissions de CO₂ par mode de déplacement</i>	108
	<i>Annexe 10 - Consommation d'énergie par mode de déplacement</i>	110
	<i>Annexe 11 - Données sur l'insécurité routière utilisées pour nos calculs</i>	112
	<i>Annexe 12 - Le covoiturage spontané</i>	113
	<i>Annexe 13 - Comparaison financière entre le train et le covoiturage pour des trajets quotidiens</i>	115
Bibliographie	116	
Glossaire	118	

RESUME

Cette étude s'intéresse aux pratiques suivantes :

- le covoiturage de courte, moyenne et longue distance, quel que soit le mode de mise en relation,
- la location de véhicule entre particuliers via un site internet spécialisé (Drivy, OuiCar, Deways...).

Tous les aides et avantages d'origine publique sont pris en compte, quelles qu'en soient la forme et la nature, qu'ils soient volontaires ou non, qu'ils relèvent du droit ou d'une non application du droit. Les chiffres se rapportent à l'année 2015.

Pour le covoiturage, le montant total des aides et avantages d'origine publique est d'environ 203 millions d'euros.

Les fraudes fiscales et sociales en représentent 43 % (87 M€). Suivent l'usage des infrastructures routières (72 M€, 35 %) et la compensation des pertes de recettes des transports collectifs (26 M€, 13 %). Les politiques locales de covoiturage ne représentent que 6 % du total (12 M€).

L'Etat supporte 52 % de ce coût (principalement via la fraude fiscale), Les collectivités locales 45 % (principalement à travers l'usage des infrastructures routières) et la Sécurité Sociale 3 %.

Pour la location de véhicule entre particuliers, le montant total des aides et avantages d'origine publique est d'environ 6 millions d'euros, imputables aux fraudes fiscales et sociales. On peut toutefois s'interroger sur la pertinence des règles actuelles, qui amènent à taxer des sommes perçues sans faire de bénéfice.

Les principales préconisations de l'étude sont les suivantes :

- revoir les règles fiscales et sociales s'appliquant à l'économie collaborative, principalement en exonérant d'impôt sur le revenu et de prélèvements sociaux les sommes constituant un simple partage des frais,
- baisser le barème fiscal au niveau du coût réel de la voiture,
- lutter contre les fraudes fiscales et sociales,
- reporter une partie des dépenses routières sur les transports collectifs, le vélo et la marche,
- mieux orienter les financements publics directs en faveur du covoiturage, en ciblant les déplacements pour lesquels il n'y a pas de concurrence avec les transports collectifs.

INTRODUCTION

OBJET ET DEROULEMENT DE L'ETUDE

L'étude porte sur les financements publics consacrés au covoiturage et à la location de véhicule entre particuliers.

Elle a été réalisée par ADETEC pour le compte de l'Association Qualité Mobilité, dont une présentation figure en annexe 1. Elle s'est déroulée de septembre 2016 à septembre 2017.

Le travail s'est organisé en 6 phases :

- Phase 1 – Quantification du covoiturage (chapitre 1).
- Phase 2 – Recensement, qualification et quantification des aides et avantages (chapitre 2).
- Phase 3 – Comparaison avec d'autres pratiques collaboratives (chapitre 3).
- Phase 4 – Impacts pour la collectivité (chapitre 4).
- Phase 5 – Comparaison avec les autres modes de déplacement (chapitre 5).
- Phase 6 – Propositions (chapitre 6).

PERIMETRES GEOGRAPHIQUE, TECHNIQUE ET FINANCIER

Cette étude porte sur la **France métropolitaine**.

Pour le **covoiturage**, nous prenons en compte tous les modes de mise en relation (internet ou autre) et toutes les distances, en distinguant le covoiturage de longue distance (plus de 80 km à vol d'oiseau) et le covoiturage local. Sauf mention contraire, seul le covoiturage hors du cercle familial est étudié.

La **location de véhicule entre particuliers** se pratique via un site internet spécialisé (Drivy, OuiCar...). Elle se distingue de l'autopartage entre particuliers¹, qui se fait dans la sphère de proximité.

Sauf indication contraire, les chiffres se rapportent à **l'année 2015**.

Tous les aides et avantages d'origine publique sont pris en compte, quelles qu'en soient la forme et la nature, qu'ils soient volontaires ou non, qu'ils relèvent du droit ou d'une non application du droit.

Les **recettes** publiques spécifiques sont déduites, par exemple les taxes sur les cartes grises et le produit des amendes pour les infractions routières. En revanche, les recettes découlant des règles générales (TVA, impôt sur les sociétés, TICPE¹...) ne sont pas prises en compte, sauf en cas de régime différent du droit commun (la différence avec ce dernier est alors comptabilisée). Ce choix s'applique dans toutes les études socio-économiques comparables. Il se justifie notamment par le fait que des recettes du même ordre pourraient être générées par des activités concurrentes ou de substitution (report de la consommation sur d'autres postes de dépenses).

Enfin, les coûts liés aux **externalités** (émissions de gaz à effet de serre, accidents de la circulation, etc.) ne sont pas pris en compte au chapitre 2. Ces externalités sont présentées aux chapitres 4 et 5.

¹ Les termes techniques et les acronymes sont définis dans le glossaire, à la fin de ce rapport.

1. QUANTIFICATION DU COVOITURAGE ET COMPARAISON AVEC LES AUTRES MODES

1.1. QUANTIFICATION DU COVOITURAGE

1.1.1. Covoiturage de longue distance

Nombre de voyages annuels : des données très disparates

« *Covoiturage longue distance : état des lieux et potentiel de croissance* » (CGDD)

Dans l'étude *Covoiturage longue distance : état des lieux et potentiel de croissance* (2016), le CGDD évalue à 11 millions le nombre de voyages longue distance réalisés en 2015 via le site internet BlaBlaCar. Ce chiffre prend en compte le conducteur et les passagers ayant réservé sur BlaBlaCar, mais pas les autres passagers éventuels (conjoint, enfants ou amis du conducteur, notamment).

L'étude évalue par ailleurs qu'il y a en moyenne, outre le conducteur, 1,7 passager BlaBlaCar et 0,5 autre passager, soit 3,2 personnes par voiture au lieu de 2,7. Le nombre total de voyages est donc de $11 \times 3,2 / 2,7 \approx 13$ millions.

Si l'on ajoute les covoiturages effectués avec d'autres modes de mise en relation que BlaBlaCar (réseau personnel, autres sites internet, covoitureurs ayant fait un premier trajet par BlaBlaCar et covoiturant ensuite sans passer par le site...), le total est de l'ordre de 14 millions de voyages.

« *Covoiturage et transports collectifs : concurrence ou complémentarité ?* » (ADETEC)

Dans l'étude *Covoiturage et transports collectifs : concurrence ou complémentarité ?* (2014), ADETEC a évalué à 6 millions le nombre de voyages longue distance réalisés en 2013 via les sites internet de covoiturage.

Si l'on ajoute les autres modes de mise en relation, le total est de l'ordre de 6,5 millions de voyages.

En supposant une hausse annuelle de 30 %, le covoiturage de longue distance représenterait environ $6,5 \times 1,30 \times 1,30 \approx 11$ millions de voyages en 2015. Avec une hausse annuelle de 40 %, cela ferait environ $6,5 \times 1,40 \times 1,40 \approx 13$ millions de voyages.

Données BlaBlaCar

En 2017, BlaBlaCar annonce sur son site² un total de 12 millions de voyages par trimestre, soit 48 millions par an.

² Page « Qui sommes-nous ? », www.blablacar.fr/a-propos/qui-sommes-nous

Ce chiffre concerne les 22 pays où intervient l'entreprise. En supposant que 60 % des voyages sont effectués en France, cela donne un total national d'environ 29 millions de voyages en 2017.

Si l'on ajoute les autres modes de mise en relation, le total est de l'ordre de 32 millions de voyages.

En supposant une hausse annuelle de 30 %, le covoiturage de longue distance représenterait environ $32 / 1,30 / 1,30 \approx 19$ millions de voyages en 2015. Avec une hausse annuelle de 40 %, cela ferait environ $32 / 1,40 / 1,40 \approx 16$ millions de voyages.

« Potentiels d'extension de l'économie collaborative pour réduire les impacts environnementaux » (Deloitte / CREDOC / OuiShare)

Pour 2015, l'étude *Potentiels d'extension de l'économie collaborative pour réduire les impacts environnementaux* (Deloitte, CREDOC, OuiShare, 2016) annonce 17,5 millions de trajets en covoiturage de longue distance, avec un taux d'occupation moyen de 3,5 personnes par véhicule.

Sur ces bases, le covoiturage de longue distance représenterait $17,5 \text{ millions} \times 3,5 = 59,5$ millions de voyages en 2015.

Quel chiffre retenir pour 2015 ?

Le chiffre de Deloitte (59,5 millions de voyages) est 3 à 5 fois supérieur aux autres et apparaît manifestement largement surévalué. Cela est confirmé par d'autres calculs, par exemple les pertes de recettes pour les trains Intercités³.

Les chiffres calculés à partir des données du CGDD (14 millions), d'ADETEC (11 à 13 millions) et de BlaBlaCar (16 à 19 millions) présentent davantage de cohérence. Mais lequel choisir ?

Dans notre étude de 2014, nous avons mis en évidence une forte hétérogénéité des chiffres communiqués par BlaBlaCar, l'entreprise ayant tendance à les surévaluer pour des raisons commerciales. Les chiffres communiqués en 2017 sont moins nombreux mais il n'est pas certains qu'ils soient plus fiables pour autant.

Les chiffres du CGDD sont fiables car calculés sur un échantillon représentatif de plusieurs dizaines de milliers d'annonces. Ils présentent en outre l'avantage de correspondre à l'année 2015 qui nous intéresse pour cette étude et donc d'éviter toute évaluation approximative des évolutions annuelles. Nous retenons donc la valeur de **14 millions de voyages par an**. Pour les mêmes raisons, nous retenons également le ratio moyen de **3,2 personnes par véhicule**, soit le conducteur, 0,5 passager non payant et 1,7 passager payant⁴.

Enfin, les chiffres calculés à partir des données d'ADETEC de 2013 (11 à 13 millions) donnent des résultats proches de la valeur retenue. L'écart avec celle-ci provient à la fois d'une moins bonne représentativité de l'échantillon et d'une estimation approximative de la croissance du covoiturage.

³ Si nous nous étions basés sur les chiffres de Deloitte, nous aurions obtenu une perte de 380 M€ pour les Intercités, alors que les recettes de ces derniers sont de 740 M€. Or, nul n'a constaté une baisse de 34 % de la fréquentation des Intercités (calcul : $380 / (740 + 380) = 0,34$). Nos calculs de la page 42 montrent que le covoiturage capte « seulement » 6 % des clients des Intercités.

⁴ Ces chiffres sont cohérents avec ceux annoncés par BlaBlaCar (2,8 personnes par véhicule, en ne comptant que le conducteur et les passagers payants) et ceux figurant dans l'enquête réalisée par la MAIF en 2009 auprès des utilisateurs de BlaBlaCar (3,3 personnes par véhicule, au total).

Nombre de voyageurs * km annuels

La longueur moyenne d'un déplacement en covoiturage de longue distance étant de 330 km (source : BlablaCar), cela donne un total pour 2015 d'environ 14 millions x 330 ≈ **4,6 milliards de voyageurs * km par an**.

1.1.2. Covoiturage local

Domicile-travail

Les diagnostics réalisés lors de plusieurs centaines de PDE donnent pour le covoiturage hors du cercle familial une part modale moyenne de 3 % avant la mise en place du PDE. Sachant que 20 millions d'actifs ont un lieu de travail fixe, on peut estimer à 600 000 le nombre de personnes covoiturant de manière régulière pour aller travailler.

La distance moyenne de covoiturage oscille entre 30 et 40 km suivant les enquêtes. Nous prenons une valeur moyenne de 35 km.

Le pourcentage de trajets domicile-travail effectivement covoiturés oscille entre 63 % et 85 % suivant les enquêtes. Nous prenons une valeur moyenne de 75 %.

Enfin, nous nous basons sur une moyenne de 200 allers-retours annuels jusqu'au lieu de travail (soit 400 déplacements), pour tenir compte des vacances et des RTT, mais aussi des absences pour maladie, formation...

Les chiffres sont alors d'environ :

- 600 000 x 0,75 x 400 ≈ 180 millions de déplacements par an,
- 180 millions x 35 ≈ 6,3 milliards de voyageurs * km par an.

Comme dit plus haut, ces chiffres ne prennent en compte que les personnes covoiturant de manière régulière pour aller travailler. Si l'on y ajoute 5 % pour prendre en compte les covoitureurs plus occasionnels, les totaux sont d'environ :

- **190 millions de déplacements par an,**
- **6,6 milliards de voyageurs * km par an⁵.**

Domicile-études

Faute de données, nous estimons à 1,5 % la part modale du covoiturage hors du cercle familial pour les déplacements domicile-études. Ce ratio est plus bas que pour les actifs, pour plusieurs raisons : motorisation moindre, distances moyennes plus courtes, usage plus élevé de la marche et des transports en commun. Sachant qu'il y a 2,4 millions d'étudiants, on peut alors estimer à 36 000 le nombre de personnes covoiturant de manière régulière pour aller étudier.

Faute de données plus précises, nous estimons :

- la distance moyenne à 25 km (les distances parcourues sont plus courtes pour les études que pour le travail),
- le pourcentage de trajets effectivement covoiturés à 75 % (comme pour le travail),

⁵ L'utilisation des chiffres figurant dans l'*Etude nationale sur le covoiturage de courte distance* (ADEME, INDDIGO / EnvirOconsult, 2015) mènerait à un total de 14 milliards de voyageurs * km par an pour le covoiturage domicile-travail, manifestement surestimé au vu de la part modale que cela représenterait (plus de 6 %) mais aussi comparativement au covoiturage de longue distance (4,6 milliards de voyageurs * km).

- le nombre d'allers-retours annuels à 150 (pour tenir compte des vacances et des stages), soit 300 déplacements.

Le total pour 2015 est donc d'environ :

- $36\,000 \times 0,75 \times 300 \approx 8,1$ millions de déplacements par an,
- $8,1$ millions $\times 25 \approx 202$ millions de voyageurs * km par an.

Comme dit plus haut, ces chiffres ne prennent en compte que les personnes covoiturant de manière régulière pour aller sur leur lieu d'études. Si l'on y ajoute 5 % pour prendre en compte les covoitureurs plus occasionnels, les totaux sont d'environ :

- **8,5 millions de déplacements par an,**
- **213 millions de voyageurs * km par an⁶.**

Autres motifs (loisirs, achats...)

Pour les autres motifs de déplacements, faute de données disponibles, nous estimons les chiffres à **5 millions de déplacements** et **100 millions de voyageurs * km par an**.

Total pour les déplacements locaux

En additionnant les chiffres qui précèdent, on obtient que le covoiturage local représente au total environ :

- $190 + 8 + 5 \approx 203$ millions de déplacements,
- $6,6$ milliards + 213 millions + 100 millions $\approx 6,9$ milliards de voyageurs * km par an.

Les déplacements domicile-travail représentent environ 95 % de ces deux chiffres. L'imprécision sur les déplacements domicile-études et pour autres motifs a donc peu d'impact sur les totaux.

1.1.3. Total général

En additionnant les chiffres du covoiturage de longue distance et du covoiturage local, nous obtenons les totaux suivants :

- environ **220 millions de déplacements** ($14 + 203$),
- environ **11,5 milliards de voyageurs * km par an**, dont 40 % pour la longue distance (4,6) et 60 % pour les déplacements locaux (6,9).

⁶ L'utilisation des chiffres figurant dans l'*Etude nationale sur le covoiturage de courte distance* (ADEME, INDDIGO / EnvirOconsult, 2015) mènerait à un total de 2 milliards de voyageurs * km par an pour le covoiturage domicile-études, manifestement surestimé au vu de la part modale que cela représenterait (près de 15 %) mais aussi comparativement au covoiturage de longue distance (4,6 milliards de voyageurs * km).

1.2. COMPARAISON AVEC LES AUTRES MODES DE DEPLACEMENT

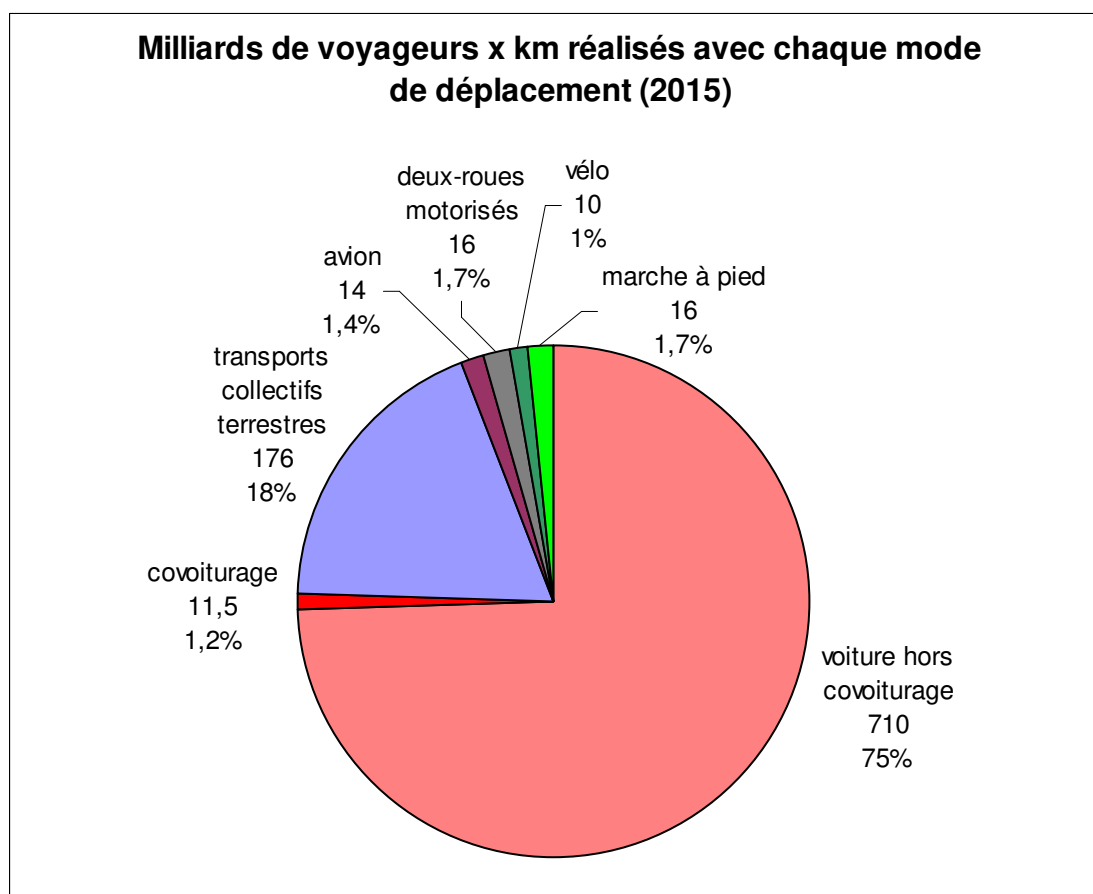
Sources :

- pour les transports collectifs et la voiture : *Les comptes des transports en 2015* (CGDD),
- pour la répartition des voyages en voiture entre la longue distance et la courte distance et leur taux d'occupation : *Vingt-cinq années de transport intérieur de voyageurs* (CGDD).
- pour les deux-roues motorisés et le vélo : *Estimation des dépenses unitaires selon les différents modes de transport en 2011* (Beauvais Consultants), données réactualisées par nos soins,
- pour la marche à pied : *Enquête Nationale Transports et Déplacements 2008* (Ministère de l'Environnement), données complétées, redressées et réactualisées par nos soins.

Sont pris en compte les déplacements à l'intérieur du territoire métropolitain.

1.2.1. Part du covoiturage dans les voyageurs * km annuels

Toutes distances confondues



Le covoiturage représente :

- **1,2 % des voyageurs * km totaux,**
- **1,6 % des voyageurs * km en voiture,**
- **6,5 % des voyageurs * km en transports collectifs terrestres.**

En fonction de la distance

Il est intéressant de regarder la part du covoiturage en fonction de la distance.

	Longue distance	Déplacements locaux	Total déplacements intérieurs
Covoiturage	4,6 Md voy * km	6,9 Md voy * km	11,5 Md voy * km
Total tous modes	318 Md voy * km	636 Md voy * km	954 Md voy * km
Part du covoiturage dans les déplacements tous modes	1,4 %	1,1 %	1,2 %
Voiture (covoiturage inclus)	188 Md voy * km	534 Md voy * km	722 Md voy * km
Part du covoiturage dans les déplacements en voiture	2,4 %	1,3 %	1,6 %
Transports collectifs terrestres	112 Md voy * km	64 Md voy * km	176 Md voy * km
Part du covoiturage comparativement aux transports collectifs terrestres	4 %	11 %	6,5 %

Le covoiturage représente 1,4 % des voyageurs * km pour les déplacements de longue distance et 1,1 % pour les déplacements locaux.

Si l'on prend en compte uniquement les déplacements en voiture, la part du covoiturage est de 2,4 % pour les déplacements de longue distance et 1,3 % pour les déplacements locaux.

Ces chiffres confirment le sentiment général selon lequel le covoiturage est actuellement plus développé sur la longue distance.

Si on le compare aux transports collectifs terrestres, la part du covoiturage est de 4 % pour les déplacements de longue distance et 11 % pour les déplacements locaux. Le meilleur score obtenu dans le second cas s'explique par une plus faible part des transports collectifs terrestres dans les voyageurs * km totaux. En effet, comme le montre la 3^e ligne du tableau ci-dessous, les transports collectifs terrestres représentent 35 % des voyageurs * km totaux sur longue distance mais seulement 10 % pour les déplacements locaux. Il en résulte, pour ces derniers, un dénominateur bien moindre dans les calculs de la dernière ligne du tableau ci-dessous et donc un résultat plus élevé.

	Longue distance	Déplacements locaux	Total déplacements intérieurs
Transports collectifs terrestres	112 Md voy * km	64 Md voy * km	176 Md voy * km
Total tous modes	318 Md voy * km	636 Md voy * km	954 Md voy * km
Part des transports collectifs terrestres dans les déplacements tous modes	$112 / 318 = 35 \%$	$64 / 636 = 10 \%$	$176 / 954 = 18,5 \%$
Part du covoiturage dans les déplacements tous modes	1,4 %	1,1 %	1,2 %
Part du covoiturage comparativement aux transports collectifs terrestres	$1,4 / 35 = 0,04 = 4 \%$	$1,1 / 10 = 0,11 = 11 \%$	$1,2 / 18,5 = 0,065 = 6,5 \%$

1.2.2. Part du covoiturage dans le trafic automobile

Le détail des calculs figure en italiques dans chaque case du tableau ci-dessous et les résultats en gras :

	Longue distance	Déplacements locaux	Total
Covoiturage	<i>4,6 Md voy * km</i> <i>3,2 voyageurs/véhicule</i> <i>4,6 / 3,2 ≈ 1,44 Md véh * km</i>	<i>6,9 Md voy * km</i> <i>2,5 voyageurs/véhicule</i> <i>6,9 / 2,5 ≈ 2,76 Md véh * km</i>	<i>1,44 + 2,76 ≈</i> 4,2 Md véh * km
Voiture (hors covoiturage)	<i>188 Md voy * km</i> <i>2,20 voyageurs/véhicule</i> <i>188 / 2,20 ≈ 85,5 Md véh * km</i>	<i>534 Md voy * km</i> <i>1,41 voyageur/véhicule</i> <i>534 / 1,41 ≈ 379 Md véh * km</i>	<i>85,5 + 379 ≈</i> 464,5 Md voy * km
Total	<i>1,44 + 85,5 ≈</i> 87 Md véh * km	<i>2,76 + 379 ≈</i> 382 Md véh * km	<i>4,2 + 464,5 ≈</i> 469 Md voy * km
Part du covoiturage	<i>1,44 / 87 ≈ 1,7 %</i>	<i>2,76 / 382 ≈ 0,7 %</i>	<i>4,2 / 469 ≈ 0,9 %</i>

Pour plus de lisibilité, voici le tableau avec uniquement les résultats :

	Longue distance	Déplacements locaux	Total
Covoiturage	1,44 Md véh * km	2,76 Md véh * km	4,2 Md véh * km
Voiture (hors covoiturage)	85,5 Md véh * km	379 Md véh * km	464,5 Md voy * km
Total	87 Md véh * km	382 Md véh * km	469 Md voy * km
Part du covoiturage	1,7 %	0,7 %	0,9 %

Le covoiturage représente 0,9 % du trafic automobile total. Sa part est deux fois plus élevée pour la longue distance (1,7 %) que pour les déplacements locaux (0,7 %).

Les impacts du covoiturage sur le trafic automobile sont traités aux pages 61 et 62.

2. QUALIFICATION ET QUANTIFICATION DES AIDES, AVANTAGES ET FRAUDES

2.1. FISCALITE ET COTISATIONS SOCIALES

2.1.1. Textes de référence

Définition légale

Covoiturage

Le covoiturage fait l'objet d'une définition légale depuis la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Il est défini ainsi : « 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 ».

L'expression « pour son propre compte » exclut notamment :

- les déplacements professionnels,
- les déplacements faits exprès pour emmener la personne à destination, que le conducteur n'aurait pas effectués autrement.

Location de véhicule entre particuliers

La location de véhicule entre particuliers ne fait l'objet d'aucune définition légale. Cette absence de définition ne pose pour l'instant pas de problème majeur pour le sujet qui nous intéresse, puisque, comme nous allons le voir, cette activité ne bénéficie actuellement d'aucune exonération fiscale ou sociale.

Instruction fiscale du 1^{er} septembre 2016

L'instruction fiscale du 1^{er} septembre 2016 définit les règles de déclaration des revenus issus de l'économie collaborative. Elle est présentée en annexe 2.

Trois activités considérées comme étant de la « co-consommation » sont exonérées : le covoiturage (selon sa définition légale ci-dessus), le co-cooking⁷ et les sorties de plaisance en mer. Cette exonération est conditionnée à la double condition de ne prendre en compte que le coût réel (pour le covoiturage, c'est le barème fiscal qui fait référence) et que la personne qui propose le service paie sa part.

⁷ 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.

Les « revenus » de toutes les autres activités collaboratives, dont la location de véhicule entre particuliers, sont soumis à l'impôt.

Fiches pratiques sur les règles fiscales et sociales s'appliquant aux revenus de l'économie collaborative

Les fiches pratiques sur les règles fiscales et sociales s'appliquant aux revenus de l'économie collaborative, parues début février 2017, complètent l'instruction fiscale du 1^{er} septembre 2016.

Il y a au total 10 fiches (5 sur la fiscalité, 5 sur les cotisations sociales). Nous présentons en annexe 3 les deux fiches relatives au covoiturage et en annexe 4 celles traitant de la location de biens, catégorie dans laquelle rentre la location de véhicule entre particuliers. Les six autres fiches sont présentées en annexe 5.

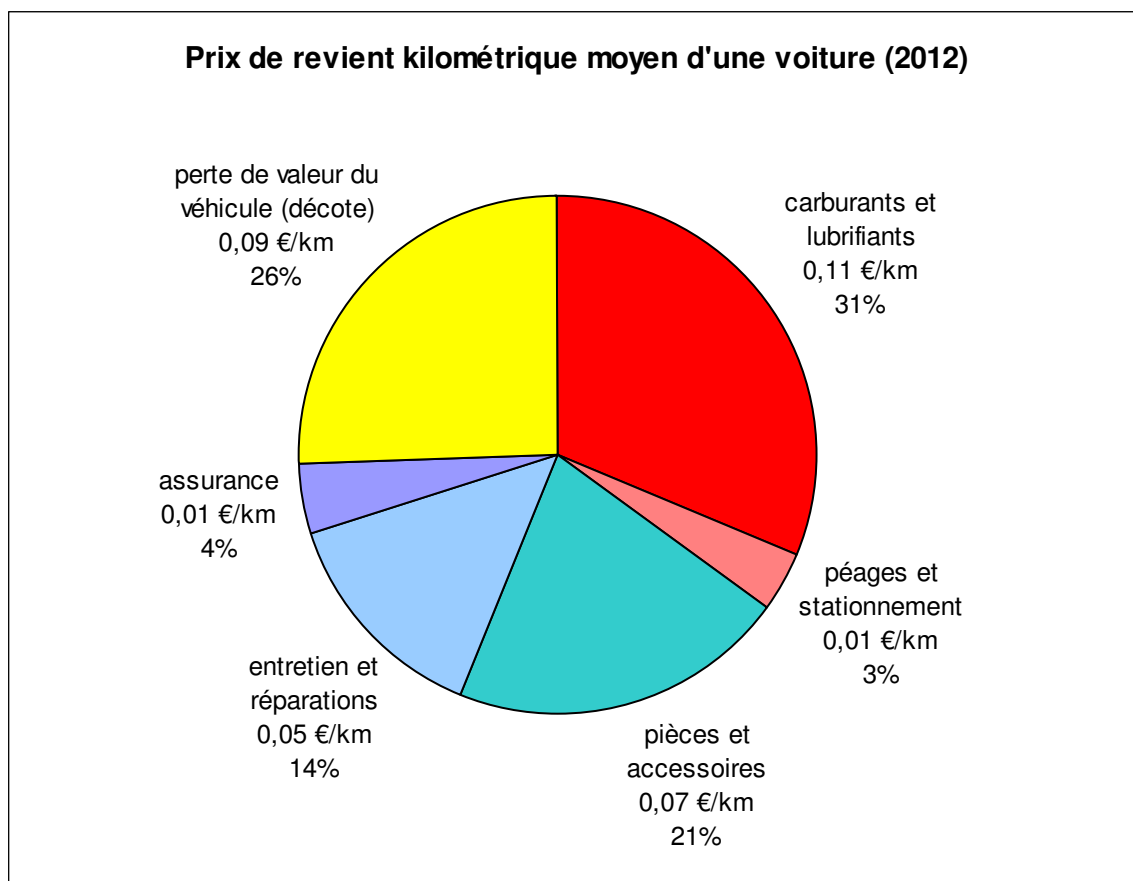
2.1.2. Analyse

Pour le covoiturage

Le coût réel de la voiture

Le coût réel moyen d'une voiture a été chiffré par ADETEC⁸, à partir de données de l'INSEE et du Ministère de l'Environnement. Il s'élève en moyenne à 0,34 € par km. Cette moyenne correspond à un véhicule moyen (6 CV, 9 ans d'âge) et à un usage moyen (12 800 km par an).

Voici la répartition de ces 0,34 €/km par poste :



Les réparations dues à un accident sont comptées dans les postes « pièces et accessoires » et « entretien et réparations ». Le montant indiqué pour l'assurance correspond donc uniquement à la différence entre les primes et les remboursements de sinistres.

Ces chiffres datent de 2012 mais ils restent encore exacts à 0,01 ou 0,02 € près, la baisse du prix des carburants ayant été contrebalancée par la hausse de certaines charges, notamment les réparations et l'assurance.

⁸ Source : *Le coût réel de la voiture* (ADETEC, 2012), www.adetec-deplacements.com/cout_reel_voiture_8p.pdf.

Le conducteur est supposé partager les seuls frais de carburant et de péage, mais on l'autorise à appliquer le barème fiscal

On relève une contradiction entre deux paragraphes de l'instruction fiscale.

Au paragraphe 120, il est écrit :

120

Les revenus tirés de l'activité de covoiturage peuvent également bénéficier de l'exonération.

Aux termes de l'[article L. 3132-1 du code des transports](#), le covoiturage se distingue des activités de taxi et de voitures de transport avec chauffeur en ce qu'il consiste en l'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.

L'activité de covoiturage ainsi définie pratiquée entre particuliers relève des activités de "co-consommation" exonérées, sous réserve que le prix proposé couvre les seuls frais directement supportés à raison du déplacement en commun (carburant et péage).

Le texte que nous avons encadré en rouge stipule que le partage des frais doit se limiter au carburant et au péage. A raison d'un prix moyen du carburant de 0,11 €/km (voir graphique page précédente) et d'un prix moyen du péage de 0,08 €/km pour les autoroutes payantes⁹, cela représente un coût moyen compris entre 0,11 et 0,19 €/km, suivant la part de ces dernières dans le kilométrage total.

Or, juste en dessous, au paragraphe 125, il est écrit :

125

Le contribuable doit être en mesure de justifier l'itinéraire parcouru dans le cadre de son activité de covoiturage, ainsi que les frais correspondants.

A titre de règle pratique, il est admis que le contribuable puisse appliquer le barème kilométrique forfaitaire pour évaluer le coût total de son activité. Il existe deux barèmes, l'un pour les véhicules de tourisme, l'autre pour les véhicules deux roues motorisés publiés au [BOI-BAREME-000001](#).

Il s'agit alors d'une évaluation forfaitaire exclusive de tout autre frais.

Par ailleurs, comme exposé au [II-A-2 § 70 à 80](#), le partage des frais ne doit porter que sur les frais qui excèdent la quote-part du conducteur.

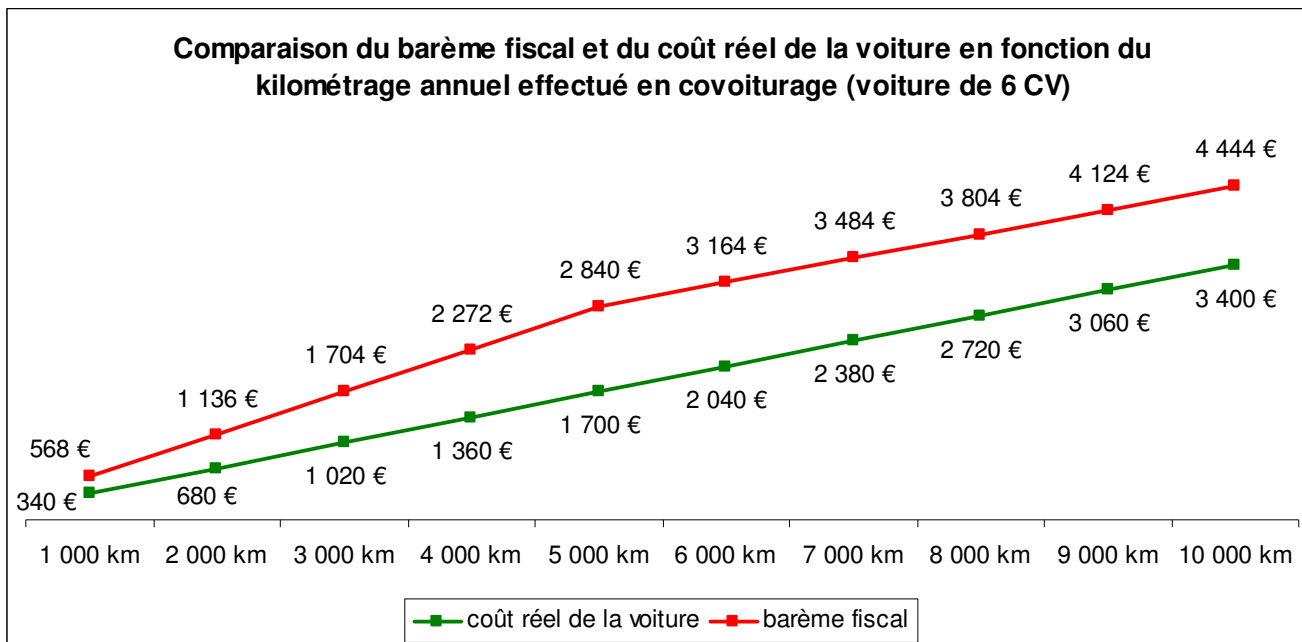
Le texte que nous avons encadré en rouge autorise l'application du barème fiscal (que nous présentons en annexe 6) « à titre de règle pratique » (sic).

Or, celui-ci est particulièrement généreux.

Il est par exemple de 0,568 €/km pour une voiture moyenne (6 CV) en deçà de 5 000 km par an (cas le plus courant en matière de covoiturage), chiffre 3 à 5 fois plus élevé que celui calculé ci-dessus (0,11 à 0,19 €/km) et presque 2 fois plus élevé que le coût réel de la voiture (0,34 €/km).

Dans le détail, pour une voiture de 6 CV et une distance annuelle totale en covoiturage variant entre 1 000 à 10 000 km, les chiffres sont les suivants :

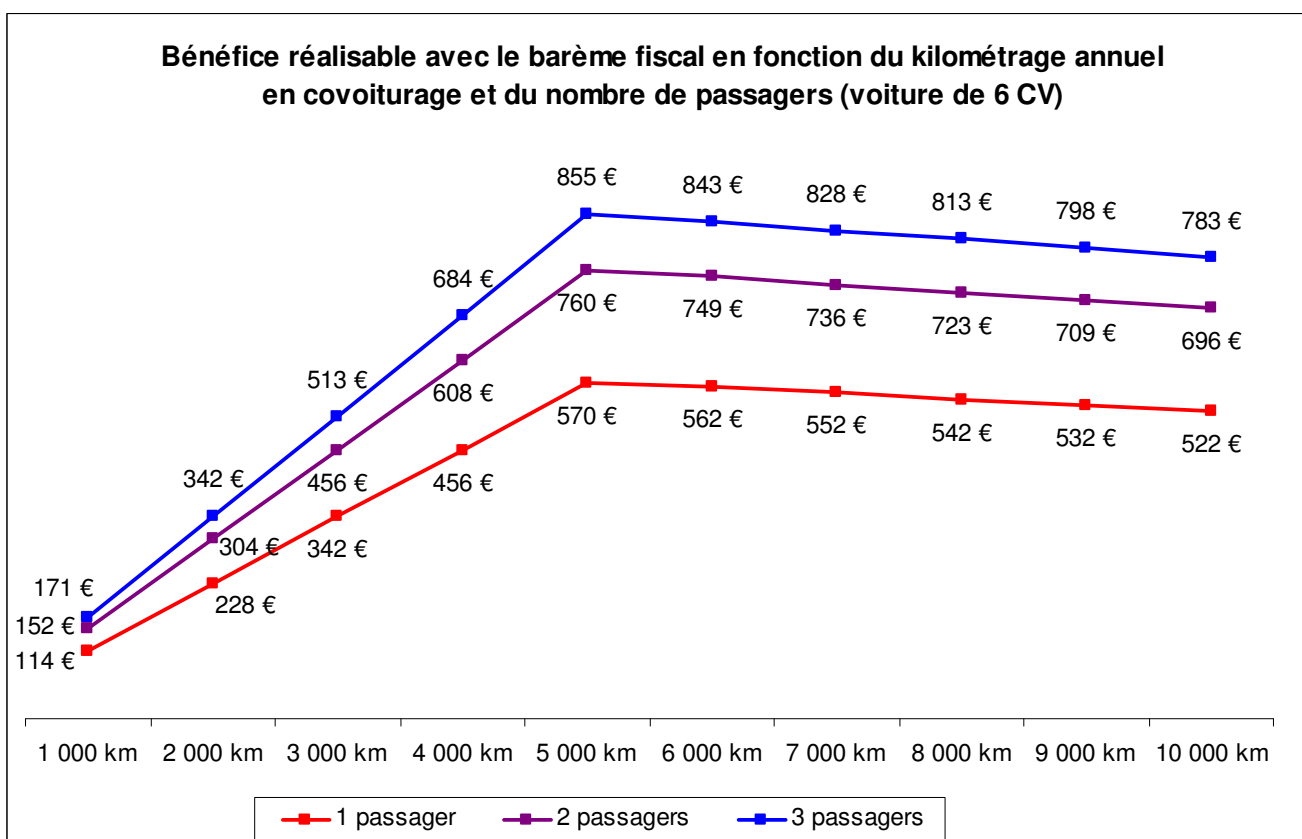
⁹ En 2015, les véhicules légers ont parcouru 77 milliards de km sur les autoroutes payantes et payé 6,27 milliards d'euros de péage (source : *Chiffres clés 2015*, Association Française des Sociétés Françaises d'Autoroutes), soit en moyenne $6,27 / 7,7 = 0,08$ €/km.



La différence entre le barème fiscal (courbe rouge ci-dessus) et le coût réel (courbe verte) varie entre 228 € et 1 140 € suivant le kilométrage en covoiturage. Le maximum est atteint pour 5 000 km.

L'application du barème fiscal permet de faire du bénéfice sans être taxé

Concernant le covoiturage, comme il n'y a ni prélèvement social ni impôt tant que l'on ne dépasse pas le barème fiscal, il est possible de faire du bénéfice, sans être taxé. Voici les résultats de nos calculs :



Explication du calcul - Exemple pour 1 000 km

Pour un trajet de 1 000 km en covoiturage, nous avons vu ci-dessus que le coût réel de la voiture est de 340 € mais que le barème fiscal permet au conducteur de compter 568 €.

La somme doit être partagée à parts égales avec le ou les passagers, le conducteur payant sa propre part.

S'il a un seul passager, il peut donc lui faire payer $340 \text{ €} / 2 = 170 \text{ €}$ s'il se base sur le coût réel et $568 \text{ €} / 2 = 284 \text{ €}$ s'il se base sur le barème fiscal. Ce dernier lui permet donc de faire un bénéfice de 114 €, en toute légalité.

S'il a deux passagers, il peut faire payer à chacun $340 \text{ €} / 3 = 113,33 \text{ €}$ s'il se base sur le coût réel et $568 \text{ €} / 3 = 189,33 \text{ €}$ s'il se base sur le barème fiscal. Il encaisse donc 226,67 € dans le premier cas et 378,67 € dans le second, soit un bénéfice de 152 €.

S'il a trois passagers, il peut faire payer à chacun $340 \text{ €} / 4 = 85 \text{ €}$ s'il se base sur le coût réel et $568 \text{ €} / 4 = 142 \text{ €}$ s'il se base sur le barème fiscal. Il encaisse donc 255 € dans le premier cas et 426 € dans le second, soit un bénéfice de 171 €.

En appliquant le barème fiscal, le bénéfice peut atteindre 855 € si le conducteur effectue dans l'année 5 000 km en covoiturage et transporte 3 passagers à chaque fois.

En 2013-2014, d'après des relevés effectués par nos soins, 3 % des annonces diffusées sur BlaBlaCar dépassaient le coût réel de la voiture tout en restant inférieures au barème fiscal.

En 2017, d'après une analyse effectuée par nos soins sur un échantillon de 886 annonces, ce ratio est tombé à 0,5 %, grâce notamment au nombre croissant d'annonces proposant au maximum 2 places à l'arrière (pour plus de confort). Il s'agit de véhicules de 7 places, voire de 9 places (bien que ces derniers soient théoriquement interdits sur le site).

La révision du barème fiscal pour le porter au niveau du coût réel de la voiture permettrait de dégager une recette fiscale d'**environ 500 000 euros par an pour l'Etat**.

Détail du calcul

Nous avons vu page 13 que le covoiturage de longue distance représente 1,44 milliard de véhicules * km annuels.

La révision du barème fiscal permettrait de toucher 0,5 % de ce total, soit quelque 7,2 millions de km.

Sur la base d'un revenu moyen de 0,50 € par km, le revenu cumulé est de 7,2 millions x 0,50 ≈ 3,6 millions d'euros.

D'après nos calculs, le taux marginal d'imposition¹⁰ des actifs est en moyenne de 14 % en 2015.

La recette fiscale pourrait donc être de $3,6 \times 0,14 \approx 0,5$ million d'euros.

¹⁰ Le taux marginal d'imposition d'un ménage est le taux auquel est imposée la part supérieure de son revenu. Ce taux est de 0 %, 14 %, 30 %, 41 % ou de 45 % suivant les revenus et la composition du ménage (cf. détails à l'annexe 7). D'après nos calculs, le taux marginal moyen est de 12 % pour l'ensemble des ménages et de 14 % pour les ménages avec au moins un actif. Le fait que ce dernier chiffre soit égal à l'une des tranches est une pure coïncidence.

La révision du barème fiscal permettrait par ailleurs de dégager une recette d'**environ 800 000 euros par an pour la Sécurité Sociale**.

Détail du calcul

Avec un taux de cotisations sociales de 22,7 % (régime du micro-entrepreneur), la recette pour la Sécurité Sociale pourrait être de $3,6 \times 0,227 \approx 0,8$ million d'euros.

La recette totale pourrait donc être d'**environ 1,3 million d'euros par an**.

Les autres imperfections de l'instruction fiscale du 1^{er} septembre 2016

L'instruction fiscale du 1^{er} septembre 2016 présente d'autres imperfections en matière de covoiturage, principalement dans l'exemple de calcul, que nous reprenons ci-dessous :

130

Exemple : Un particulier habitant en région parisienne se rend tous les week-ends dans sa résidence secondaire située à Rennes. Sur une plate-forme spécialisée dans le covoiturage entre particuliers, il propose ce trajet dans la limite de 2 places disponibles. La puissance fiscale du véhicule de tourisme est de 6 CV. Le carburant utilisé est du super sans plomb :

- nombre de kilomètres parcourus par trajet : 360 km ;
- frais de péage inhérents au trajet : 29 € ;
- barème forfaitaire pour un véhicule de 6 CV: 0,568 € / km ;
- évaluation forfaitaire du trajet : $360 \times 0,568 = 204,48$ € ;
- nombre de places disponibles : 2.

Si le contribuable souhaite recourir au barème kilométrique, le coût du trajet par personne s'élève à $204,48 / 3 = 68$ € .

Si le prix proposé sur la plate-forme n'excède pas 68 € par personne, le revenu ainsi réalisé est exonéré.

Cet exemple suscite trois commentaires :

- 1) Le barème fiscal inclut de manière forfaitaire tous les frais et s'applique donc de manière équivalente, qu'il y ait ou pas des péages autoroutiers. Ainsi, un trajet de 360 km avec un véhicule de 6 CV est dans tous les cas chiffré à 204,48 €. A distance équivalente, un conducteur n'ayant pas de péage pourra appliquer le même tarif de covoiturage qu'un conducteur ayant des péages, alors que son prix de revient est moindre.
- 2) Le mode de calcul fait référence au « nombre de places disponibles », que celles-ci soient occupées ou pas. Un conducteur proposant une seule place peut la chiffrer à $204 / 2 = 102$ € et toucher cette somme s'il trouve un passager. Un autre conducteur proposant 2 places sur le même trajet ne pourra les chiffrer qu'à $204 / 3 = 68$ € et ne touchera que 68 € s'il trouve un seul passager, soit un tiers de moins que le conducteur précédent pour le même nombre de passagers transportés. La motivation de l'administration dans la prise en compte du nombre de places disponibles est probablement de pouvoir contrôler rapidement les annonces sur chaque site internet sans avoir à rechercher le nombre de passagers ayant effectivement effectué le trajet¹¹.

¹¹ Le nombre de passagers ayant réservé pour un trajet figure sur BlaBlaCar mais n'est accessible qu'en cliquant sur chaque annonce (d'où un travail très long pour tout contrôler) et peut évoluer jusqu'à la dernière minute. Ce nombre ne figure ni sur le deuxième plus important site de covoiturage de longue distance (covoiturage-libre.fr) ni sur la quasi-totalité des sites ciblant les trajets quotidiens.


- 3) L'instruction ne fait nulle part mention d'éventuels passagers hors covoiturage (conjoint, enfants, amis...), y compris dans l'exemple du trajet Paris - Rennes ci-dessus. Le lecteur en déduit implicitement que ces passagers ne sont pas à prendre en compte dans les calculs. Or, s'il voyage par exemple avec son conjoint (cas le plus fréquent quand on se rend tous les week-ends dans sa résidence secondaire), le conducteur cité dans l'exemple devrait diviser le coût forfaitaire du trajet non par 3 mais par 4 (conducteur + conjoint + 2 covoitureurs potentiels), ce qui limiterait le tarif maximal possible pour le covoiturage à $204 / 4 = 51$ € au lieu de 68 €.

Les tarifs recommandés sur BlaBlaCar

D'après une analyse que nous avons menée en 2014, le site www.blablacar.fr représente environ 95 % du marché pour le covoiturage de longue distance via internet.

Sur sa page « Calcul du prix d'un trajet en covoiturage »¹², il recommande la méthode de calcul suivante :

Calcul du coût par trajet d'un covoiturage



Calculez le prix conseillé par passager qui correspond à (essence + péage) / 3.

Le prix se calcule sur la base de trois passagers (conducteur exclus) dans la voiture.

Exemple : Un Paris-Lyon qui coûte 30 € de péage + 60 € d'essence = 90 € soit 30 € par passager et le conducteur paye déjà sa place en s'assurant du bon fonctionnement de son véhicule à l'année (assurance, entretien).

Pour éviter les prix démesurés nous plafonnons le prix par passager à 1,5 fois le prix conseillé.

Exemple : le prix conseillé de 30 € par passager ne peut plus être augmenté à plus de 45 €. Cette limite est acceptable et justifiée par la grande qualité de certains véhicules et par le fait que certains conducteurs déposent à domicile.

Ces tarifs recommandés s'appliquent quel que soit le nombre de passagers. Un conducteur ayant un véhicule de 7 places et proposant 6 places à 45 € sur le trajet Paris - Lyon pourrait ainsi compter $7 \times 45 = 315$ €, alors que le coût maximal autorisé selon le barème fiscal est de $465 \times 0,595$ (barème pour 7 CV et plus, cf. annexe 6) = 276 €.

Toujours sur le trajet Paris - Lyon et en se basant cette fois-ci sur le coût réel de la voiture ($465 \text{ km} \times 0,33 \text{ €/km hors péage} + 34 \text{ € de péage}$ ¹³ = 187 €), un bénéfice apparaît à partir de 4 passagers à 45 € ($5 \times 45 = 225$ €, conducteurs inclus) ou de 6 passagers à 30 € ($7 \times 30 = 210$ €, conducteur inclus).

¹² www.blablacar.fr/blablalife/blabla-a-bord/astuces-covoiturage/calcul-prix-trajet-covoiturage (copie d'écran effectuée le 22 février 2017).

¹³ Notons en passant que BlaBlaCar surestime le coût de l'essence (coût réel = $465 \text{ km} \times 0,11 \text{ €/km} = 51$ €) et sous-estime celui du péage (coût réel : 34,10 €).

Pour finir, il faut souligner que, un plus bas sur la même page « Calcul du prix d'un trajet en covoiturage », le site BlaBlaCar fait plusieurs erreurs dans la présentation de la réglementation fiscale. Nous les avons encadrées sur la copie d'écran ci-dessous :

La notion de bénéfice en covoiturage

Le prix conseillé par le site correspond à un partage des frais variables (essence + péage) alors que le prix réel aux yeux de la loi correspond au barème fiscal qui inclut les frais fixes (assurance, entretien) soit environ 0,50 € du kilomètre selon les cylindrées + le péage.

Exemple : Le prix réel du Paris-Lyon est de $500 \text{ km} \times 0,50 \text{ €} = 250 \text{ €} + 30 \text{ € de péage}$. Pour ne pas être en situation de bénéfice, le conducteur ne doit donc pas recevoir de la part de ses passagers une somme supérieure au prix réel du trajet fixé par le barème fiscal. Sinon, il entre dans le champ du transport rémunéré de personnes et est assujéti à la souscription d'une assurance professionnelle spécifique afin que ses passagers soient couverts. Si le conducteur du Paris-Lyon transporte 4 passagers, il reçoit 120 € ($4 \times 30 \text{ €}$) et n'est pas en situation de bénéfice

Rappel des conditions générales :

Nous rappelons que ce site est interdit aux professionnels de la conduite (taxi, autocars) qui possèdent donc une assurance professionnelle de transporteur rémunéré de personnes.

La première erreur (encadrée en bleu) réside dans les approximations sur la distance (500 km au lieu de 465) et le barème fiscal (0,50 €/km quel que soit la puissance fiscale du véhicule). La deuxième (encadrée en rouge) est l'ajout du péage au barème fiscal, alors que celui-ci est exclusif de tout autre frais, comme nous l'avons vu plus haut. La troisième (encadrée en violet) est la non prise en compte de la quote-part du conducteur dans le calcul.

Il faut toutefois noter que ces erreurs ne se retrouvent pas dans les conditions générales (www.blablacar.fr/a-propos/conditions-generales), par nature plus détaillées. Mais on peut fortement douter que celles-ci soient lues par tout le monde, ne serait-ce qu'en raison de leur longueur (20 pages A4).

Pour la location de véhicule entre particuliers

Voir fiches en annexe 4, pages 96 et 97.

Les règles fiscales et sociales régissant la location de véhicule entre particuliers sont beaucoup moins favorables que pour le covoiturage.

Tout d'abord, les prélèvements sociaux sont de 15,5 % dès le premier euro perçu (y compris, donc, quand les sommes versées par les utilisateurs du véhicule constituent une simple participation aux frais et ne dépassent pas le coût d'utilisation du véhicule). Si les revenus sont supérieurs à 7 846 € par an, ce qui est très rare pour la location de véhicule entre particuliers, le propriétaire du véhicule doit s'inscrire comme micro-entrepreneur et payer 22,7 % de cotisations sociales.

De son côté, l'imposition sur le revenu varie entre 0 et 22,5 %¹⁴ suivant le montant perçu et le niveau de revenu. L'imposition est nulle si le ménage n'est pas imposable ou si le montant perçu est inférieur ou égal à 305 € (ce qui correspond par exemple à 1 220 km à 0,25 €/km).

Au total, le prélèvement varie donc entre 15,5 et 38 % si le revenu des locations est inférieur à 7 846 € par an et entre 22,7 et 45,2 % sinon.

Les deux principaux sites de location de véhicule entre particuliers, Drivy et OuiCar, font une bonne information sur ces règles et renvoient pour plus de précisions vers les fiches des services fiscaux et de la Sécurité Sociale.

¹⁴ Les taux marginaux d'imposition varient de 0 à 45 %, mais la location de biens entre particuliers bénéficie d'un abattement forfaitaire de 50 % (voir annexe 4).

2.1.3. Fraudes des covoitureurs

Pour le covoiturage, les fraudes sont de 4 types :

- dépassement du barème fiscal,
- transport de passagers lors de déplacements professionnels,
- détour rémunéré,
- majoration des frais réels pour les déplacements domicile-travail.

Dépassement du barème fiscal

Lors d'une analyse réalisée en 2013 et 2014 sur 1 500 annonces parues sur BlaBlaCar¹⁵, nous avons identifié 6 trajets, soit 0,4 %, pour lesquels le conducteur était susceptible de dépasser le barème fiscal s'il remplissait son véhicule.

Une nouvelle analyse menée en mars 2017 sur 886 annonces nous a permis d'en relever 2 dans ce cas de figure, soit 0,2 %. Les chiffres restent donc très faibles et semblent même avoir baissé depuis que BlaBlaCar a plafonné le tarif des annonces à 1,5 fois le tarif conseillé par le site.

Les conducteurs concernés sont dans l'illégalité Il leur est toutefois difficile de remplir leur véhicule car les passagers préfèrent, toutes choses égales par ailleurs, s'orienter vers des annonces moins onéreuses¹⁶.

Le manque à gagner **pour l'Etat** est d'**environ 240 000 euros par an**.

Détail du calcul

Nous avons vu page 13 que le covoiturage de longue distance représente 1,44 milliard de km annuels.

La fraude liée au dépassement du barème fiscal représente 0,2 % de ce total, soit quelque 2,9 millions de km.

Sur la base d'un revenu moyen de 0,60 € par km, le revenu cumulé est de 2,9 millions x 0,60 ≈ 1,7 million d'euros.

Le taux marginal d'imposition moyen des actifs étant de 14 % (voir encadré de la page 19), le manque à gagner pour l'Etat, au titre de l'impôt sur le revenu, est de $1,7 \times 0,14 \approx 0,24$ million d'euros.

Le manque à gagner **pour la Sécurité Sociale** est d'**environ 390 000 euros par an**.

Détail du calcul

Avec un taux de cotisations sociales de 22,7 % (régime du micro-entrepreneur), le manque à gagner pour la Sécurité Sociale est de $1,7 \times 0,227 \approx 0,39$ million d'euros.

Le manque à gagner total est donc d'**environ 630 000 euros par an**.

¹⁵ *Covoiturage et transports collectifs : concurrence ou complémentarité sur les déplacements longue distance* (ADETEC, 2014).

¹⁶ Les passagers peuvent cependant ne pas avoir de véritable choix s'il y a peu d'annonces sur le trajet qui les intéresse ou/et s'ils n'ont pas ou peu de souplesse sur leur heure de départ.

Transport de passagers lors de déplacements professionnels

Nous avons vu à la page 14 que le transport de passagers effectué dans le cadre d'un déplacement professionnel n'entre pas dans la définition légale du covoiturage, qui spécifie que le conducteur doit effectuer le trajet pour son propre compte. Les revenus perçus dans ce cadre sont donc imposables et soumis à cotisations sociales. La fiche de la Sécurité Sociale présentée page 95 spécifie en outre qu'il est impératif de s'inscrire comme micro-entrepreneur.

Nous avons mené en mars 2017 une analyse détaillée de 886 offres de covoiturage publiées sur BlaBlaCar. Il apparaît que 5 % des trajets sont **explicitement** effectués pour raisons professionnelles. En voici un exemple¹⁷ :

Vérfications

- ✓ 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"

Ces trajets explicitement professionnels ne constituent qu'une partie des trajets professionnels. De nombreux conducteurs passant une annonce pour un trajet professionnel n'en font pas mention parce que ce point ne leur paraît pas important et/ou pour échapper à tout contrôle des services fiscaux et éventuellement de leur employeur.

Il est donc difficile d'évaluer le nombre total de trajets effectués à titre professionnel. En croisant différentes données recueillies dans la présente étude, lors d'études précédentes et au cours de covoiturages, nous estimons leur part entre 10 et 20 % des annonces publiées sur le site. Nous prenons pour nos calculs le milieu de cette fourchette, soit 15 %¹⁸. La quasi-totalité voire la totalité de ces conducteurs ne sont pas inscrits comme micro-entrepreneurs et ne déclarent pas les revenus

¹⁷ Copie d'écran. Nous avons entouré les éléments essentiels et masqué la photo pour préserver l'anonymat de la personne.

¹⁸ Dans un communiqué de presse du 10 février 2014, BlaBlaCar annonçait que les déplacements professionnels représentaient 13 % du total des déplacements des conducteurs et des passagers. Ce ratio étant certainement plus élevé pour les conducteurs que pour les passagers, notre ratio de 15 % constitue probablement une hypothèse basse.

perçus via BlaBlaCar. Il en est de même pour les conducteurs utilisant d'autres sites internet ou ne passant pas par internet.

Le manque à gagner **pour l'Etat** est d'**environ 3,1 millions d'euros par an**.

Détail du calcul

Nous avons vu page 13 que le covoiturage de longue distance représente 1,44 milliard de km annuels.

La fraude liée aux trajets professionnels représente environ 15 % de ce total, soit quelque 216 millions de km.

Sur la base d'un revenu moyen de 0,06 € par km et par passager et avec 1,7 passager payant par véhicule, le revenu cumulé est de $216 \text{ millions} \times 0,06 \times 1,7 \approx 22 \text{ millions d'euros}$.

Le taux marginal d'imposition moyen des actifs étant de 14 % (voir encadré de la page 19), le manque à gagner pour l'Etat, au titre de l'impôt sur le revenu, est de $22 \times 0,14 \approx 3,1 \text{ millions d'euros}$.

Le manque à gagner **pour la Sécurité Sociale** est d'**environ 5 millions d'euros par an**.

Détail du calcul

Avec un taux de cotisations sociales de 22,7 % (régime du micro-entrepreneur), le manque à gagner pour la Sécurité Sociale est de $22 \times 0,227 \approx 5 \text{ millions d'euros}$.

Le manque à gagner total est donc d'**environ 8,1 millions d'euros par an**.

Qui plus est, si ces professionnels voyagent avec leur véhicule personnel, ils peuvent cumuler les revenus du covoiturage avec le remboursement effectué par leur employeur, qui peut aller jusqu'au barème fiscal, dont nous avons vu qu'il est très généreux. S'ils voyagent avec un véhicule mis à disposition par l'employeur, ils sont doublement dans l'illégalité, car effectuant une activité professionnelle avec un véhicule de l'employeur. Peut enfin se poser le problème de l'assurance, certains assureurs excluant le transport de passagers ne faisant pas partie du personnel de l'employeur.

Détour rémunéré

Sur BlaBlaCar, les personnes intéressées par une annonce peuvent poser des questions au covoitureur avant de réserver leur trajet. Environ un tiers des annonces comporte une ou plusieurs questions/réponses. Les questions portent généralement sur les points de prise en charge et de dépose ou les horaires.

En 2014, l'analyse des questions/réponses d'environ 300 trajets nous avait permis d'identifier un cas où le conducteur avait fait un détour rémunéré. Il s'agissait d'un conducteur proposant le trajet Clermont-Ferrand - Lyon, le 6 janvier 2014, avec dépose à la gare de Lyon Perrache. Voici un extrait des échanges qui avaient suivi :

« 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. »

Ce détour constituait un transport illégal de personnes, car le conducteur se faisait rémunérer pour cela. Qui plus est, la recette générée (20 € pour deux passagers) était supérieure au barème fiscal (11,61 €).

Nous n'avons pas trouvé mention de détour comparable dans les échanges sur BlaBlaCar que nous avons étudiés en 2017. Toutefois, il arrive que des détours soient négociés après la réservation, lors du contact téléphonique voire lors du voyage, et qu'ils n'apparaissent de ce fait pas sur le site.

En supposant que 0,5 % des passagers paient un détour moyen de 20 km, le manque à gagner **pour l'Etat** est d'**environ 13 000 euros par an**.

Détail du calcul

Nous avons vu page 13 que le covoiturage de longue distance représente 14 millions de voyages et qu'il y a en moyenne 3,2 personnes par véhicule, dont 1,7 passager payant.

Le nombre total de passagers payants est donc de 14 millions x 1,7 / 3,2 ≈ 7,4 millions.

En supposant que 0,5 % des passagers paient un détour moyen de 20 km (soit 40 km AR), le cumul des détours est de 7,4 millions x 0,005 x 40 = 1,5 million de km.

Sur la base d'un revenu moyen de 0,06 € par km et par passager, le revenu cumulé est de 1,5 million x 0,06 ≈ 90 000 euros.

Le taux marginal d'imposition moyen des actifs étant de 14 %, la recette fiscale pourrait être de 90 000 x 0,14 ≈ 13 000 euros.

Le manque à gagner **pour la Sécurité Sociale** est d'**environ 20 000 euros par an**.

Détail du calcul

Avec un taux de cotisations sociales de 22,7 % (régime du micro-entrepreneur), le manque à gagner pour la Sécurité Sociale est de 90 000 x 0,227 ≈ 20 000 euros.

Le manque à gagner total est d'**environ 33 000 euros par an**. L'enjeu est donc faible par rapport aux autres fraudes.

Majoration des frais réels pour les déplacements domicile-travail

Les personnes utilisant leur voiture pour leurs déplacements domicile-travail peuvent déduire de leur revenu imposable une somme calculée à partir du kilométrage effectué et du barème fiscal automobile.

Si elles covoiturent, elles ne peuvent prendre en compte que les km effectués avec leur propre véhicule. Elles doivent en outre, le cas échéant, déduire les sommes perçues de leurs passagers. Dans la pratique, quasiment toutes déclarent l'ensemble de leurs trajets, y compris ceux effectués dans un autre véhicule, et quasiment aucune ne déduit les sommes perçues.

Covoiturage extra-familial

Pour le covoiturage extra-familial, le manque à gagner **pour l'Etat** est d'environ **73,2 millions d'euros par an**.

Détail du calcul

A la page 9, nous avons évalué à 600 000 le nombre de covoitureurs domicile-travail.

Par ailleurs, nous utilisons les chiffres suivants, présentés à la même page :

- distance moyenne de covoiturage : 35 km.
- taux d'occupation moyen : 2,5 personnes par voiture.
- pourcentage de trajets domicile-travail effectivement covoiturés : 75 %.

Nous utilisons ensuite les chiffres figurant dans l'*Etude nationale sur le covoiturage de courte distance* (ADEME, INDDIGO / EnvirOconsult, 2015) :

- 40 % des covoitureurs sont toujours conducteurs (soit $600\,000 \times 40\% = 240\,000$),
- 42 % toujours passagers (252 000),
- 18 % alternativement l'un et l'autre (108 000).

Nous nous basons enfin sur une moyenne de 200 allers-retours annuels jusqu'au lieu de travail habituel (vacances, RTT, maladie, formation... déduits).

Les 3 principaux cas de fraude sont les suivants :

- covoitureurs étant tantôt conducteurs tantôt passagers et déclarant l'ensemble de leurs trajets comme conducteurs,
- conducteurs ne déclarant pas les sommes perçues de leurs passagers,
- conducteurs se rendant avec leur voiture au point de rendez-vous du covoiturage pour monter dans la voiture de leur covoitureur et déclarant réaliser l'intégralité du trajet avec leur voiture.

Nous les présentons dans cet ordre.

Covoitureurs étant tantôt conducteurs tantôt passagers et déclarant l'ensemble de leurs trajets comme conducteurs

Nous supposons pour ce cas de figure un taux de fraude de 90 %.

Nos calculs aboutissent à un manque à gagner de 24,9 millions d'euros pour l'Etat.

Conducteurs ne déclarant pas les sommes perçues de leurs passagers

Nous supposons là encore un taux de fraude de 90 %.

Nos calculs aboutissent à un manque à gagner de 28,6 millions d'euros pour l'Etat.

Conducteurs se rendant avec leur voiture au point de rendez-vous du covoiturage pour monter dans la voiture de leur(s) covoitureur(s) et déclarant réaliser l'ensemble du trajet avec leur voiture

Nous supposons que 10 % des passagers se trouvent dans ce cas de figure.

Nos calculs aboutissent à un manque à gagner de 16,2 millions d'euros pour l'Etat.

Ces calculs n'ayant pris en compte que les personnes covoiturant régulièrement, nous majorons tous nos résultats de 5 % pour intégrer les covoitureurs occasionnels.

Au final, cela donne un total de $(24,9 + 28,6 + 16,2) \times 1,05 \approx 73,2$ millions d'euros de manque à gagner pour l'Etat.

Covoiturage intrafamilial

Pour le covoiturage intrafamilial, le manque à gagner **pour l'Etat** est d'**environ 4,5 millions d'euros par an**.

Détail du calcul

Nous nous sommes appuyés sur les chiffres suivants figurant dans l'*Etude nationale sur le covoiturage de courte distance* (ADEME, INDDIGO / EnvirOconsult, 2015) :

- En 2008, 457 000 personnes covoituraient dans le cercle familial pour aller travailler. Etant donné les évolutions de la mobilité et de la motorisation des actifs, nous prenons pour hypothèse que leur nombre est resté stable.
- Le covoiturage intrafamilial se fait probablement sur des distances plus courtes que le covoiturage extra-familial. Faute de données précises, nous prenons une valeur moyenne de 25 km.
- Nous prenons par ailleurs un taux d'occupation moyen de 2 personnes par voiture.
- Comme pour le covoiturage extra-familial, nous prenons un pourcentage de trajets effectivement covoiturés de 75 % et une moyenne de 200 allers-retours annuels jusqu'au lieu de travail habituel.

Les trajets des membres de la famille figurant sur la même déclaration de revenus, le taux de fraude est sans doute beaucoup plus faible que pour le covoiturage extra-familial. Nous supposons qu'il est de 10 %.

Nous prenons en compte le taux marginal d'imposition moyen des actifs, qui est de 14 %.

Enfin, comme pour le covoiturage extrafamilial, nous majorons notre résultat de 5 % pour intégrer les covoitureurs occasionnels.

Nos calculs aboutissent à un manque à gagner de 4,5 millions d'euros pour l'Etat.

Total

Pour l'Etat, le manque à gagner total est d'**environ 78 millions d'euros par an** (73,2 + 4,5).

En revanche, puisqu'il s'agit bien de covoiturage au sens légal du terme et que les déductions pour frais réels n'ont pas d'impact sur les prélèvements sociaux, il n'y a pas de fraude vis-à-vis de la Sécurité Sociale.

Autres fraudes

D'autres fraudes se situant à la marge du covoiturage existent, notamment le transport rémunéré de passagers par des conducteurs de poids lourds. Ce phénomène, qui s'est développé avec internet (par exemple par un usage dévoyé du site de co-camionnage www.chronotruck.com), est impossible à quantifier. Mais il est sans aucun doute marginal par rapport au covoiturage classique, car les camions sont à la fois beaucoup moins nombreux et moins rapides (donc moins attractifs) que les voitures et que leurs destinations se trouvent souvent en périphérie des villes (zones commerciales, zones industrielles) et sont donc peu intéressantes pour les passagers.

Tableau récapitulatif

Nature de la fraude	Manque à gagner		
	Pour l'Etat	Pour la Sécurité Sociale	Total
Dépassement du barème fiscal	≈ 0,24 M€	≈ 0,39 M€	≈ 0,63 M€
Transport de passagers lors de déplacements professionnels	≈ 3,1 M€	≈ 5 M€	≈ 8,1 M€
Détour rémunéré	≈ 0,013 M€	≈ 0,020 M€	≈ 0,03 M€
Majoration des frais réels pour les déplacements domicile-travail	≈ 78 M€	0	≈ 78 M€
Total	≈ 81,5 M€	≈ 5,5 M€	≈ 87 M€

Les fraudes diverses génèrent un manque à gagner de l'ordre de 87 millions d'euros, dont 81,5 pour l'Etat (94 %) et 5,5 pour la Sécurité Sociale (6 %).

La fraude ayant le plus fort impact est, de très loin, la majoration des frais réels pour les déplacements domicile-travail (78 M€).

2.1.4. Fraudes des propriétaires louant leur véhicule

Calcul de la fraude

Les plateformes de vente ou de partage de biens ou de services sont tenues d'informer leurs utilisateurs sur le statut de leurs revenus. Les deux principaux sites, Drivy et OuiCar, fournissent une information claire et détaillée.

Dans la pratique, les revenus afférents sont rarement déclarés, très rarement voire jamais contrôlés et donc rarement imposés.

D'après nos estimations, le manque à gagner **pour l'Etat** est d'**environ 1,8 million d'euros par an**.

Détail du calcul

Nous basons nos calculs sur les données et hypothèses suivantes :

- environ 1,5 million de journées de location en 2016 (valeur estimée par nos soins à partir des sources suivantes : dossier de presse de Drivy et *Potentiels d'extension de l'économie collaborative pour réduire les impacts environnementaux* (ADEME, BIOby Deloitte, CREDOC, OuiShare, 2016),
- sur un panel de 200 véhicules loués sur Drivy, le tarif moyen est de 39 € par jour,
- les véhicules peu onéreux sont davantage loués ; faute de données disponibles, nous estimons que le tarif moyen de location est 15 % plus bas, ce qui donne une recette moyenne de $39 \times 0,85 = 33$ € par jour,
- 30 % de cette somme (10 €) sont prélevés par le site et 70 % (23 €) reversés au propriétaire du véhicule,
- faute de données disponibles, nous estimons que le taux de fraude est de l'ordre de 75 %.

Enfin, le taux marginal d'imposition moyen des actifs est de 14 % et la location entre particuliers bénéficie d'un abattement forfaitaire de 50 % (voir annexe 4).

Le calcul est donc le suivant : $1,5 \text{ million} \times 23 \times 0,75 \times 0,14 \times 0,5 \approx 1,8 \text{ million d'euros}$.

Un calcul comparable donne un manque à gagner **pour la Sécurité Sociale** d'**environ 4 millions d'euros par an**.

Détail du calcul

Le taux des prélèvements sociaux est de 15,5 %.

Le calcul est donc le suivant : $1,5 \text{ million} \times 23 \times 0,75 \times 0,155 \approx 4 \text{ millions d'euros}$.

Le manque à gagner total est donc de l'ordre de **5,8 millions d'euros par an**.

A partir de 2019, les plateformes auront l'obligation de déclarer aux services fiscaux les revenus perçus par leurs bénéficiaires. La fraude deviendra alors plus difficile.

Commentaire sur les recettes fiscales et sociales

Les calculs ci-dessus partent du principe que les prélèvements fiscaux et sociaux sur la location de véhicule entre particuliers sont justifiés.

Or, la location de véhicule entre particuliers se fait généralement à un coût inférieur au coût réel de la voiture. Il n'y a donc pas de bénéfice¹⁹.

Dans la mesure où le prix de la location est inférieur ou égal au prix de revient, il n'y a pas de différence entre un véhicule effectuant 10 000 km par an avec son propriétaire et un véhicule identique effectuant 8 000 km avec son propriétaire et 2 000 km avec un locataire (soit également 10 000 km). Il n'est donc pas juste que le second soit soumis à l'impôt et aux prélèvements sociaux.

Sur ces bases, les recettes pour l'Etat et la Sécurité Sociale générées par la location de véhicule entre particuliers pourraient être considérées comme indues. Le montant de ces recettes est actuellement d'environ **1,9 million d'euros par an**, dont 0,6 pour l'Etat et 1,3 pour la Sécurité Sociale.

Détail du calcul

Les hypothèses sont les mêmes que ci-dessus.

Le taux marginal d'imposition moyen des actifs étant de 14 %, avec un taux de paiement de 25 % (puisque le taux de fraude est de 75 %), le montant de l'impôt perçu est le suivant : $1,5 \text{ million} \times 23 \times 0,25 \times 0,14 \times 0,5 \approx 0,6 \text{ million d'euros}$.

De leur côté, les prélèvements sociaux sont de $1,5 \text{ million} \times 23 \times 0,25 \times 0,155 \approx 1,3 \text{ million d'euros}$.

Avec l'obligation pour les plateformes de déclarer les revenus de leurs bénéficiaires aux services fiscaux, les recettes fiscales et sociales pourraient, toutes choses égales par ailleurs, passer en 2019 à environ **7,7 millions d'euros par an**, dont 2,4 pour l'Etat et 5,3 pour la Sécurité Sociale.

Détail du calcul

Avec un taux de paiement de 100 %, le montant de l'impôt perçu sera le suivant : $1,5 \text{ million} \times 23 \times 0,14 \times 0,5 \approx 2,4 \text{ millions d'euros}$.

De leur côté, les prélèvements sociaux seront de $1,5 \text{ million} \times 23 \times 0,155 \approx 5,3 \text{ millions d'euros}$.

¹⁹ Il y a plusieurs facteurs d'explication au fait que la plupart des propriétaires louent sans faire de bénéfice :

- une sous-estimation du coût de la voiture,
- la non-prise en compte volontaire des coûts fixes ou plus ou moins fixes (décote, assurance et contrôle technique), considérés comme devant être payés de toute manière, que la voiture soit louée ou non. C'est d'ailleurs plus ou moins le même raisonnement qu'appliquent les covoitureurs longue distance considérant qu'ils feraient le trajet de toute manière et que l'argent du covoiturage est un bonus financier pour eux,
- une concurrence forte entre les différents propriétaires.

2.2. POLITIQUES LOCALES DE COVOITURAGE

2.2.1. Méthode de travail

Les données ont été collectées de 3 manières complémentaires :

- 1) Enquête sur les moyens humains et financiers consacrés au covoiturage en 2014, 2015 et 2016 auprès de 79 collectivités locales réparties comme suit :
 - les 12 Régions et la collectivité territoriale de Corse. Pour alléger la rédaction, nous parlerons de « Régions » dans la suite du rapport,
 - 19 Départements représentatifs en termes de population, de localisation et de politiques de covoiturage,
 - 47 Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) représentatives en termes de population.
- 2) Recherche bibliographique et revue de presse.
- 3) Données recueillies par ADETEC dans le cadre d'autres études.

L'enquête a donné des résultats inégaux selon le type de collectivités. Dans le détail, le taux de retour est le suivant :

- 9,5 Régions sur 13 (pour les Hauts-de-France, les données ont pu être collectées seulement pour l'ex Région Nord-Pas-de-Calais), représentant 75 % de la population totale,
- 12 Départements sur 19, représentant 60 % de la population du panel,
- 23 Autorités Organisatrices de la Mobilité sur 47, représentant 44 % de la population du panel.

Les données bibliographiques, la revue de presse et les données recueillies par ADETEC dans le cadre d'autres études ont donc été très précieuses pour compléter et redresser les résultats.

Les dépenses des autres types de structures (communes, parcs nationaux ou régionaux, Pays...) ont été estimées par nos soins à partir des mêmes sources.

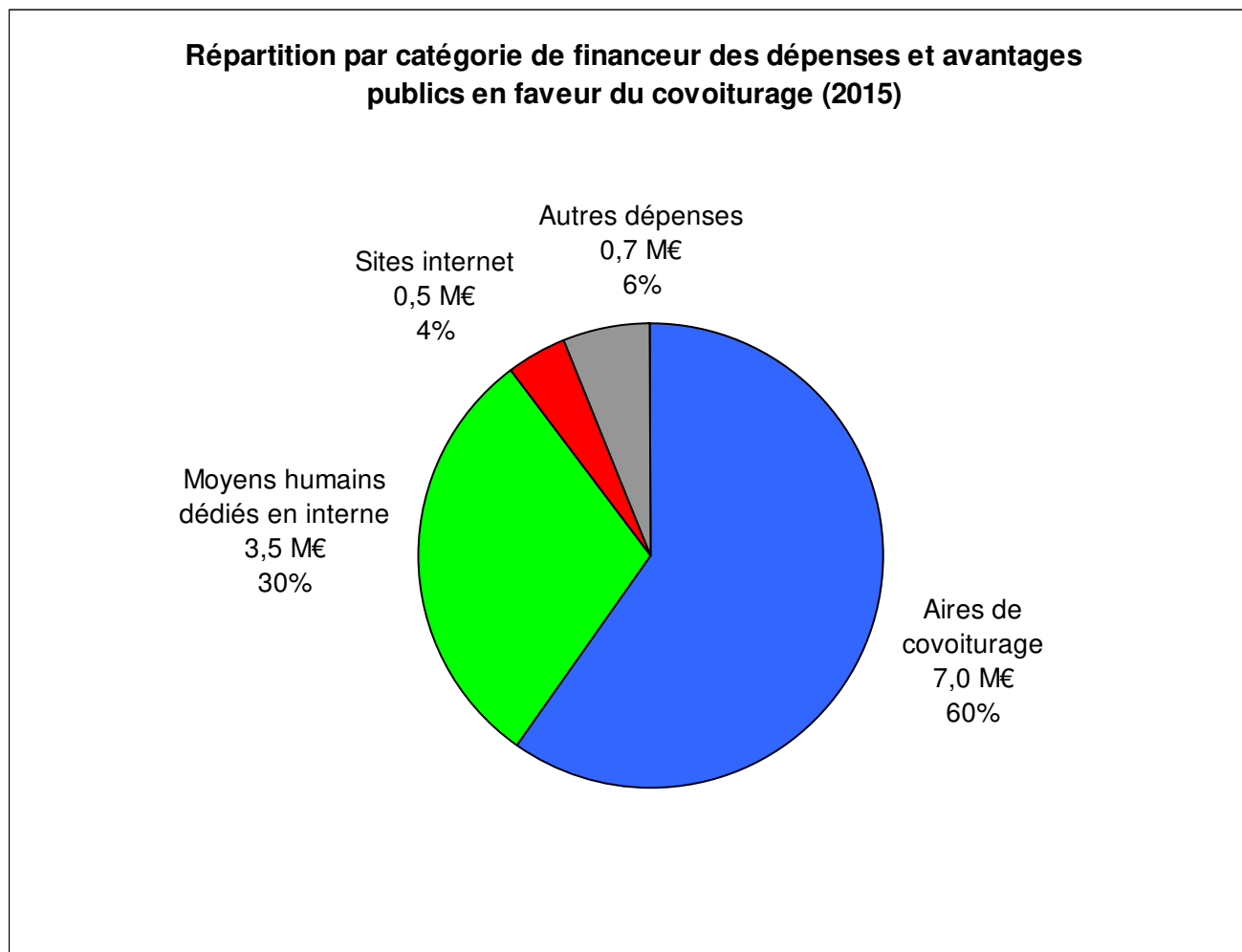
Les chiffres correspondent à la moyenne des exercices 2014 à 2016.

En cas de financement par plusieurs acteurs, afin d'éviter les doubles comptes, les dépenses sont affectées à la collectivité maître d'ouvrage de l'opération. Par exemple, si une aire de covoiturage départementale bénéficie d'une subvention régionale, son coût est affecté au Département, subvention comprise.

2.2.2. Dépenses totales

Les dépenses directes des collectivités locales en faveur du covoiturage sont proches de **12 millions d'euros par an**.

2.2.3. Répartition par poste



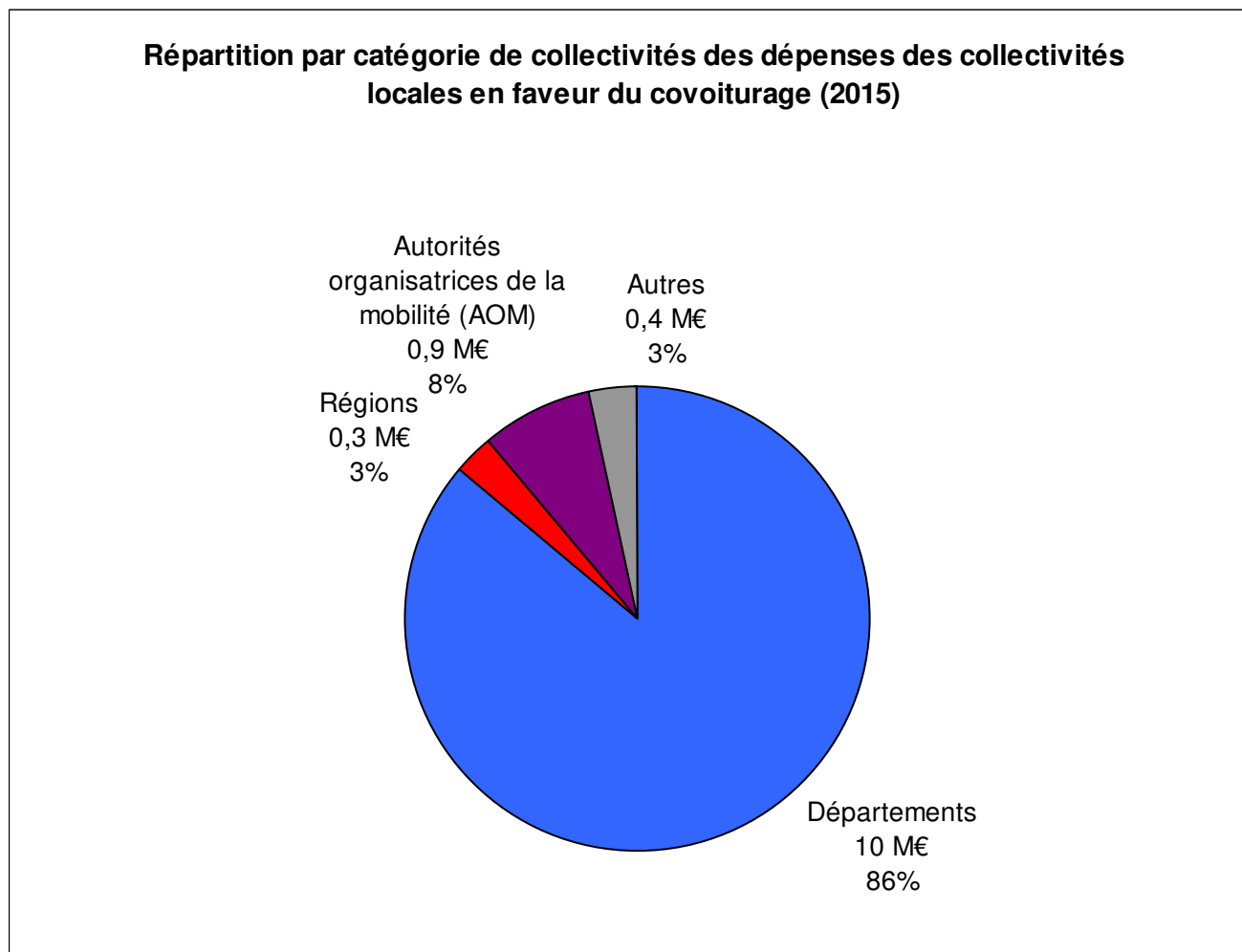
La répartition par poste est la suivante :

- environ 7 millions d'euros par an pour les aires de covoiturage, qui représentent 60 % du total,
- environ 60 équivalents plein temps, soit environ 3,5 millions d'euros par an²⁰ pour les moyens humains dédiés en interne, soit 30 % du total. Il s'agit le plus souvent de fraction de temps d'un ou plusieurs agents (ex. : 0,30 équivalent plein temps pour le Conseil Départemental de l'Allier),
- environ 0,5 million d'euros par an pour les sites internet (création, hébergement, maintenance),
- environ 0,7 million d'euros par an pour les autres dépenses (actions en faveur des nouvelles formes de covoiturage²¹, communication, études, subventions aux associations...).

²⁰ Base : 58 000 € par équivalent plein temps pour le salaire, les charges sociales et les frais annexes (bureau, déplacements, téléphone...).

²¹ Autostop organisé et covoiturage dynamique (voir le glossaire pour la définition de ces termes).

2.2.4. Répartition par catégorie de collectivités



Les Départements sont de très loin les collectivités les plus impliquées dans le covoiturage, avec une dépense totale d'**environ 10 millions d'euros par an**. Cela représente une moyenne de 0,16 € par habitant. Pour plusieurs Départements du grand ouest (départements bretons, Loire-Atlantique, Charente-Maritime, Manche...), ce ratio est proche de 0,50 € par habitant. Certains Départements peu peuplés dépassent ponctuellement ce ratio (ex. : 360 000 € dans l'Aveyron en 2014 pour 280 000 habitants, soit 1,30 € par habitant), mais il s'agit de cas isolés, pas forcément reconduits d'une année sur l'autre et dont le poids dans le total est limité.

Ces 10 millions d'euros se répartissent ainsi :

- environ 6 millions d'euros par an pour les aires de covoiturage,
- environ 3 millions d'euros par an pour les moyens humains dédiés en interne,
- environ 0,3 millions d'euros par an pour les sites internet,
- environ 0,6 millions d'euros pour les autres dépenses.

Les autres collectivités y consacrent :

- environ 0,3 million d'euros par an pour les Régions (soit 30 à 35 fois moins que les Départements²²),

²² Comme indiqué page 33, les subventions régionales pour les aires de covoiturage réalisées sous maîtrise d'ouvrage départementale sont prises en compte dans le total départemental. Même si elles étaient comptées pour les Régions, l'écart entre les budgets covoiturage des Départements et des Régions resterait très net.

- environ 0,9 million d'euros par an pour les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM),
- environ 0,4 million d'euros par an pour les autres types de structures (communes, intercommunalités hors AOM, parcs nationaux ou régionaux, Pays...).

2.2.5. Evolutions prévisibles

A de rares exceptions près, notamment Auvergne-Rhône-Alpes, les Régions interviennent très peu voire pas du tout dans le domaine du covoiturage. Plusieurs d'entre elles commencent toutefois à s'y intéresser et y consacreront dans les années à venir des moyens humains et financiers. S'agissant pour l'instant de démarches exploratoires, aucun chiffre n'a pu être annoncé.

De leur côté, les Autorités Organisatrices de Transport Urbain (AOTU) sont devenues depuis la loi MAPTAM²³ Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Le covoiturage rentre désormais explicitement dans leurs compétences facultatives. Plusieurs d'entre elles envisagent de se pencher sur le sujet en 2017 ou 2018. Ces démarches étant à venir, aucun chiffre n'est encore connu.

Pour les Départements, les évolutions sont plus difficiles à prévoir et pourront varier d'un Département à l'autre. Le développement de politiques régionales de covoiturage amènera certains Départements à passer la main sur certains volets, notamment en matière de sites internet. Inversement, les aires de covoiturage, qui constituent l'essentiel des dépenses des Départements et sont généralement rattachées à leur compétence routière, verront peut-être leurs budgets augmenter. Cette augmentation pourrait toutefois être absorbée par la participation des collectivités locales au plan d'investissement autoroutier de 2017 (voir page 38).

²³ Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles du 27 janvier 2014. L'article 52 est rédigé ainsi : « [Les AOM] concourent au développement [...] des usages partagés des véhicules terrestres à moteur. »

2.3. PLANS AUTOROUTIERS

2.3.1. Sources des données

Les données marquées d'une * nous ont été communiquées en février 2017 par Hervé SCHMITT (sous-directeur de la gestion et du contrôle du réseau autoroutier concédé, Ministère de l'Environnement). Les autres proviennent de recherches bibliographiques et d'une revue de presse.

Les calculs ont été effectués par nos soins.

2.3.2. Plan de relance autoroutier de 2015

Le plan de relance autoroutier de 2015 prévoit la réalisation de 3,27 milliards de travaux sur 5 ans (2015-2020) en échange de l'allongement des concessions de 2 ans ½ en moyenne.

Les travaux incluent la réalisation prévisionnelle d'environ 1 800 places de covoiturage*.

Le coût moyen par place devrait osciller entre 6 000 et 8 000 € pour un aménagement standard* (sanitaires, éclairage, clôture, abri piéton, raccordement à la voirie locale...). Il pourrait aller bien au-delà dans le cas d'aménagements complémentaires* (wifi, gare routière, commerces...). Pour tenir compte de ces différents éléments, nous prenons pour nos calculs un coût unitaire moyen de 7 500 € par place. Sur cette base, le coût des 1 800 places prévues pourrait être de l'ordre de $1\ 800 \times 7\ 500 = 13\ 500\ 000$ € (13,5 M€). Les parkings de covoiturage représentent donc $13,5\ M€ / 3,27\ Md€ = 0,41\ \%$ du montant total des travaux prévus dans le cadre du plan de relance autoroutier.

Les frais d'exploitation de ces 1 800 places seront à la charge des sociétés autoroutières. Ils seront plus que compensés par les frais d'exploitation des 2 275 places de covoiturage du plan d'investissement autoroutier de 2017, lesquels seront à la charge des collectivités locales (voir page suivante). C'est pourquoi, par approximation, nous ne comptons ni les uns ni les autres.

Calculons maintenant la valorisation financière de la prolongation des concessions.

D'après le rapport de l'Arafer²⁴, les sociétés concessionnaires d'autoroutes ont réalisé un résultat net cumulé de 2,2 milliards d'euros en 2015. Même si ce résultat net connaît des fluctuations assez marquées d'une année sur l'autre, l'année 2015 est tout à fait représentative, car la marge nette a été en 2015 de $2,2\ Md€ / 9,4\ Md€$ (chiffre d'affaires 2015) = 23 %, soit exactement la valeur moyenne des années 2006 à 2014²⁵. On relève en passant que les concessions autoroutières constituent une activité très rentable, comme le soulignent régulièrement de nombreux acteurs institutionnels (Cour des Comptes, Autorité de la Concurrence, rapports parlementaires, etc.) et les médias.

Une prolongation de concession de 2 ans ½ équivaut donc à un bénéfice différé de $2,2\ Md€ \times 2,5 = 5,5\ Md€$ (valeur 2015). Réparti sur 5 ans, cela donne une moyenne de 1,1 milliard d'euros par an.

S'ajoutent à cette somme divers avantages mentionnés dans l'article *Le royal cadeau de Macron aux sociétés d'autoroutes* (le Canard Enchaîné, 5 juillet 2017), notamment une clause permettant aux sociétés d'autoroutes de déduire de leur bénéfice imposable la totalité de leurs intérêts d'emprunt (gain annuel de 170 millions d'euros par rapport au droit commun) et un dédommagement très généreux du gel des tarifs des péages. Tout compris, le gain est supérieur à 1,5 milliard d'euros par an.

²⁴ Synthèse des comptes des concessions autoroutières - Exercice 2015 (Arafer, autorité de régulation des activités ferroviaires et routières).

²⁵ Calcul effectué à partir des chiffres figurant dans le Rapport d'activité 2014 - Exécution et contrôle des contrats de concession d'autoroutes et d'ouvrages d'art (DGITM, Ministère de l'Environnement).

Si l'on déduit le coût des travaux ($3,27 / 5 = 0,66$ Md€ par an, en moyenne), le bénéfice net de l'opération sera de $1,5 - 0,66 = 0,84$ milliard d'euros par an.

En supposant que tous les investissements du plan de relance sont valorisés de la même manière, nous pouvons, par une règle de trois, estimer que les parkings de covoiturage généreront un **gain différé de 13,5 M€ / 3,27 Md€ x 0,84 Md€ = 3,5 millions d'euros par an** (valeur 2015) pour les sociétés concessionnaires d'autoroute.

2.3.3. Plan d'investissement autoroutier de 2017

Le plan d'investissement autoroutier de 2017 prévoit la réalisation de 4 550 places de covoiturage*. Sur la base, comme pour le plan de 2015, d'un coût unitaire moyen de 7 500 € par place, le coût de ces 4 550 places pourrait être de l'ordre de $4\ 550 \times 7\ 500 = 34\ 125\ 000$ €, valeur arrondie à 34 M€.

Ces places pourront, suivant les cas, être réalisées sur domaine public autoroutier ou hors de celui-ci.

En cas de réalisation sur domaine public autoroutier, il est prévu de faire appel au financement des collectivités locales à hauteur d'au moins 30 % de l'investissement*, soit au minimum 30 % de 7 500 € = 2 250 € par place. La participation des collectivités locales pourra être supérieure, notamment (mais pas uniquement) si celles-ci souhaitent des aménagements complémentaires* (wifi, gare routière, commerces...). Une participation moyenne de 3 000 à 3 500 € par place apparaît donc plus réaliste. Nous prendrons pour nos calculs un ratio de 3 000 € par place.

En cas de réalisation hors domaine public autoroutier, il sera en principe uniquement demandé aux collectivités locales de fournir le terrain*. Nous prenons pour hypothèse un coût de 1 € par m², sur la base des chiffres du Département de la Manche (16 000 € pour 20 000 m² acquis pour 4 aires sur routes départementales, soit une moyenne de 0,80 €/m²). Un parking consommant en moyenne 40 m² par place, espaces de dégagement et espaces verts compris, cela représente un coût moyen de 40 € par place.

La répartition des 4 550 places entre les deux catégories (sur / hors domaine autoroutier) n'est pas encore connue à la date de rédaction de ce rapport, puisque les études et les procédures administratives se dérouleront en 2017 et sur une partie de 2018*. Faute de mieux et après consultation de Monsieur SCHMITT*, nous prenons pour hypothèse de calcul que la répartition se fera à parts égales, soit 2 275 places dans chaque catégorie.

La participation financière des collectivités locales pour les places sur domaine public autoroutier serait alors de $2\ 275 \text{ places} \times 3\ 000 \text{ €/place} \approx 6,8$ millions d'euros.

Leur participation financière aux places hors domaine public autoroutier serait de $2\ 275 \text{ places} \times 40 \text{ €/place} = 91\ 000$ €, chiffre soixante-dix fois plus faible que le précédent. Signalons toutefois qu'un aménagement hors domaine public autoroutier laissera l'entretien à la charge des collectivités locales. Comme indiqué plus haut, nous ne comptons pas ce coût car il est quasiment contrebalancé par les frais d'exploitation des 1 800 places du plan de 2015 qui seront à la charge des sociétés autoroutières, frais que nous n'avons pas comptés non plus (voir page précédente).

Au total, la participation financière des collectivités locales aux 4 550 places de covoiturage pourrait être de l'ordre de $6,8 + 0,091 \approx 6,9$ millions d'euros.

Les travaux vont s'étaler sur la période 2018-2022 selon les concessionnaires et l'importance du programme prévu*. En supposant une répartition équilibrée des parkings de covoiturage sur les 5 années de 2018 à 2022, cela ferait une **participation des collectivités locales de 1,4 million d'euros par an** en moyenne.

2.4. USAGE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

2.4.1. Dépenses publiques nettes en faveur de la route

Sources :

- source principale : *Les comptes des transports en 2015* (CGDD),
- pour les dépenses de l'Etat en faveur de la sécurité routière (police, gendarmerie, justice...) : *La sécurité routière en France - Bilan 2010* (ONISR). Les valeurs de 2010 ont été actualisées par nos soins. Les chiffres pour les collectivités locales ont été estimés par nos soins.
- pour la part du produit des amendes reversée aux collectivités locales : *Projet de loi de finances 2016 - Extrait du bleu budgétaire de la mission Contrôle de la circulation et du stationnement routier* (Ministère du budget),
- pour la répartition du coût d'usage des infrastructures routières entre les voitures d'une part, les poids lourds et les véhicules utilitaires d'autre part : *Les comptes des transports en 2011 - Tome 2 : dossiers d'analyse économique des politiques publiques de transport* (CGDD),
- pour l'impact du poids des véhicules sur l'usure des routes : Article *Tribologie* sur le site Wikipedia (fr.wikipedia.org/wiki/Tribologie),
- pour l'âge moyen et le poids moyen des véhicules présents dans la circulation automobile : *Faits et chiffres 2015* (Union routière de France) et *Voiture moyenne 2010 de France* (www.largus.fr),
- pour le poids moyen des Françaises et des Français : *Les Français ont grandi... et grossi !* (site www.doctissimo.fr).

La différence entre les dépenses publiques en faveur de la route et les recettes afférentes sont de 12,1 milliards d'euros par an, avec la répartition suivante :

	Dépenses	Recettes ²⁶	Dépenses - Recettes
Etat (y compris l'AFITF ²⁷)	4,9 Md€	2,7 Md€	2,2 Md€
Collectivités locales	12,7 Md€	2,8 Md€	9,9 Md€
Total	17,6 Md€	5,5 Md€	12,1 Md€

NB : Ces chiffres ne prennent pas en compte les externalités telles que les accidents corporels de la circulation, dont le coût total est de 37 milliards d'euros par an, ni par conséquent la taxe sur les assurances automobile, qui rapporte 1,1 milliard d'euros par an.

2.4.2. Part imputable au covoiturage

Le covoiturage bénéficie des infrastructures routières au même titre que les autres usagers de la route.

La part des dépenses publiques en faveur de la route imputable au covoiturage est d'environ **72 millions d'euros par an**.

Détail du calcul

D'après *Les comptes des transports en 2011 - Tome 2 : dossiers d'analyse économique des politiques publiques de transport* (CGDD), 51 % des dépenses routières sont affectables aux

²⁶ Les principales recettes sont les taxes sur les cartes grises (2,1 Md€, Régions) et le produit des amendes (1,6 Md€, Etat, AFITF et collectivités locales).

²⁷ Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France.

déplacements en voiture et 49 % aux poids lourds et aux véhicules utilitaires. En appliquant le même ratio aux dépenses nettes, la part imputable à la voiture est de 51 % x 12,1 Md€ = 6,17 Md€.

Les déplacements en voiture représentent 469 milliards de véhicules * kilomètres par an et le covoiturage environ 4,2 milliards de véhicules * kilomètres par an (voir page 10).

L'usure des routes varie comme la quatrième puissance de la charge à l'essieu (source : Wikipedia). Il faut donc tenir compte du poids des véhicules.

En 2015, l'âge moyen des véhicules présents dans la circulation automobile est de 6 ans²⁸ (source : *Faits et chiffres 2016*, Union routière de France). Le véhicule moyen de 2015 date donc de 2009. Son poids moyen est de 1 229 kg (source : www.largus.fr).

Le poids moyen des Français est de 62,5 kg pour les femmes et de 77,5 kg pour les hommes, soit en moyenne 70 kg (source : www.doctissimo.fr). Si l'on prend en compte un supplément moyen de 10 kg par personne pour les vêtements portés et les bagages, cela fait au total une charge de 80 kg par personne présente dans un véhicule.

Le taux d'occupation moyen des voitures est de 1,58. Il est de 2,78 pour le covoiturage (3,2 pour le covoiturage de longue distance, qui représente 40 % des km et 2,5 pour le covoiturage local qui en représente 60 %, d'où une moyenne pondérée de $3,2 \times 0,4 + 2,5 \times 0,6 = 2,78$).

Le poids moyen d'une voiture en circulation est donc de $1\,229 + 1,58 \times 80 = 1\,355$ kg. Pour le covoiturage, il est de $1\,229 + 2,78 \times 80 = 1\,450$ kg, soit 1,070 fois plus (+ 7,0 %). Dans le détail, par rapport aux trajets en voiture de distance comparable, le surpoids est de 5,7 % pour le covoiturage de longue distance et de 6,5 % pour le covoiturage local.

Par conséquent, l'usure des routes sera $1,07^4$ (*1,07 puissance 4*) = 1,31 fois plus importante pour une voiture en covoiturage que pour une voiture ne covoiturant pas.

Au final, en appliquant les mêmes ratios aux dépenses nettes, 6,17 milliards d'euros x 4,2 / 469 x 1,31 ≈ 72 millions d'euros sont donc imputables au covoiturage.

2.4.3. Répartition entre les différentes catégories de financeurs

Nous supposons que les kilomètres en covoiturage sont répartis de la manière suivante entre les différents réseaux routiers (tous les chiffres sont exprimés en milliards de véhicules * km) :

	Trafic annuel	Autoroutes à péage	Réseau national	Réseau local
Longue distance	1,44	60 % = 0,86	30 % = 0,43	10 % = 0,14
Local	2,76	10 % = 0,28	15 % = 0,41	75 % = 2,07
Total	4,2	1,14	0,84	2,21

En laissant de côté les autoroutes à péages, non concernées par le chiffrage ci-dessus, les kilomètres se répartissent ainsi :

- 0,84 milliard de véhicules * km pour le réseau national, soit 27,5 %,
- 2,21 milliards de véhicules * km pour le réseau local, soit 72,5 %.

Une répartition des 72 millions d'euros ci-dessus avec les mêmes pourcentages donne les résultats suivants :

	Dépenses routières nettes imputées au covoiturage
Etat	72 M€ x 27,5 % ≈ 20 M€

²⁸ L'âge moyen du parc automobile est de 9 ans, mais les véhicules récents roulent davantage, si bien que l'âge moyen des véhicules présents dans la circulation est de 6 ans.

Collectivités locales	72 M€ x 72,5 % ≈ 52 M€
------------------------------	-------------------------------

2.4.4. Répartition par distance

Avec les mêmes modes de calcul que dans l'encadré de la page précédente, les 72 M€ de dépenses publiques en faveur de la route imputables au covoiturage se répartissent ainsi :

- **27 M€ pour le covoiturage de longue distance,**
- **45 M€ pour le covoiturage local.**

2.5. PERTES DE RECETTES DES TRANSPORTS COLLECTIFS

2.5.1. Covoiturage de longue distance

Source des données

Pour les reports modaux, nous basons nos calculs sur les données figurant dans l'étude *Covoiturage et transports collectifs : concurrence ou complémentarité sur les déplacements de longue distance ?* (ADETEC, 2014, financement GART et UTP). Celle-ci a mené une analyse approfondie des parts modales sur 25 liaisons, dont 9 où le covoiturage était en concurrence avec le TGV²⁹ et 6 où il était en concurrence avec d'autres lignes bénéficiant d'une offre ferroviaire de qualité (Intercités et/ou TER selon les cas³⁰).

Les données financières et de clientèle des transports collectifs sont quant à elles tirées des *Comptes des transports en 2015* (CGDD, 2016).

Reports des transports collectifs vers le covoiturage

TGV

Sur les 9 liaisons desservies par le TGV, le nombre de voyages en covoiturage représentait 2,6 % du nombre de voyages en TGV.

Si l'on tient compte du fait que 48 % des usagers du covoiturage auraient pris le train s'ils n'avaient pas pu covoiturer (voir page 59), on en déduit qu'en 2014 le covoiturage avait pris au TGV environ $2,6 \% \times 48 \% = 1,25 \%$ de ses clients.

Notre étude se basant sur des données de 2014, il est nécessaire de réévaluer ce chiffre. Faute de données précises, nous appliquons une majoration de 30 %³¹ aux chiffres de 2014. Sur cette base, nous estimons qu'en 2015 le covoiturage prend au TGV environ $1,25 \% \times 1,30 \approx 1,6 \%$ de ses clients.

Le TGV transportant 54,1 milliards de voyageurs * km, la perte due au covoiturage est de l'ordre de $1,6 \% \times 54,1 = 0,87$ milliards de voyageurs * km, soit 870 millions de voyageurs * km.

Autres trains de longue distance

Sur les 6 liaisons desservies par des trains classiques, le nombre de voyages en covoiturage représentait 8,9 % du nombre de voyages en train.

Sachant que 48 % des usagers du covoiturage auraient pris le train s'ils n'avaient pas pu covoiturer, le covoiturage avait pris aux trains classiques environ $8,9 \% \times 48 \% = 4,4 \%$ de leurs clients.

En appliquant là encore une majoration de 30 %, nous estimons qu'en 2015 le covoiturage prend aux trains classiques de longue distance environ $4,4 \% \times 1,30 = 5,7 \%$ de leurs clients.

Les trains classiques transportant 7,6 milliards de voyageurs * km, la perte due au covoiturage est de l'ordre de $5,7 \% \times 7,6 = 0,43$ milliards de voyageurs * km, soit 430 millions de voyageurs * km.

²⁹ Paris - Lille, Paris - Strasbourg, Paris - Lyon, Paris - Marseille, Lyon - Marseille, Lyon - Nîmes, Paris Bordeaux, Paris - Nantes et Paris - Rennes.

³⁰ Paris - Clermont-Ferrand, Lyon - Dijon, Lyon - Besançon, Lyon - Strasbourg, Lyon - Nice et Lyon - Toulouse.

³¹ Les chiffres des pages 7 et 8 montrent que ce ratio est réaliste.

Autocars

En 2015, les transports collectifs terrestres concurrencés par le covoiturage de longue distance étaient quasi exclusivement les trains, car les cars Macron étaient encore très peu développés. En outre, ces derniers ne bénéficient pas de financement public donc n'auront pas d'impact sur nos chiffrements.

Manque à gagner pour la SNCF

TGV

Pour les TGV, au niveau national, les recettes moyennes sont de 10,6 centimes par voyageur * km.

La clientèle du covoiturage est constituée pour une bonne part de jeunes, qui bénéficient de tarifs réduits. A l'inverse, elle compte peu de professionnels, qui paient le train plus cher, en moyenne (voyage en 1^e classe, notamment). Nous prenons donc pour nos calculs un ratio inférieur de 20 % à cette moyenne, soit 8,5 centimes par voyageur * km.

Le manque à gagner pour la SNCF est alors de l'ordre de 870 millions de voyageurs * km x 8,5 centimes par voyageur * km = 74 millions d'euros TTC.

Le taux de TVA étant de 10 %, le manque à gagner hors taxe pour les TGV est d'environ $74 / 1,10 \approx 67$ millions d'euros.

Autres trains de longue distance

Pour les trains classiques, au niveau national, les recettes moyennes sont de 9,7 centimes par voyageur * km. Nous prenons là encore un ratio inférieur de 20 % à cette moyenne, soit 7,8 centimes par voyageur * km.

Le manque à gagner pour la SNCF est alors de l'ordre de 430 millions de voyageurs * km x 7,8 centimes par voyageur * km $\approx 33,5$ millions d'euros TTC.

Le manque à gagner hors taxe pour les trains classiques de longue distance est donc d'environ $33,5 / 1,10 \approx 30,5$ millions d'euros.

Impacts sur les finances publiques

TGV

Pour le TGV, les pertes de recettes sont intégralement supportées par la SNCF, donc n'ont aucun impact sur les finances publiques.

Autres trains de longue distance

Pour les autres trains de longue distance, nous prenons pour hypothèse que les trains Intercités supportent les deux tiers des pertes de recettes (soit 20,3 millions d'euros) et les TER le tiers (soit 10,2 millions d'euros).

Le déficit des Intercités est couvert par une contribution de l'Etat, le compte d'affectation spécial, alimenté pour l'essentiel par la SNCF elle-même et pour une petite part (plafonnée à 19 M€) par les

sociétés autoroutières (voir détail en annexe 8). Toute perte de recettes est donc *de facto* supportée par la SNCF.

De son côté, le manque à gagner des TER est compensé par les Régions. En effet, les conventions prévoient que l'objectif de recettes est réévalué chaque année « *sur la base de facteurs exogènes et endogènes à SNCF Mobilités* » et citent parmi les facteurs exogènes liés au contexte et à l'environnement « *la concurrence : le covoiturage [...]* ».

Au total, l'impact sur les finances publiques est d'environ **10,2 millions d'euros**, à la charge des Régions.

2.5.2. Covoiturage local

Reports des transports collectifs vers le covoiturage

Comme indiqué à la page 60, 5 % des covoitureurs de courte distance prendraient les transports en commun en l'absence de covoiturage. Nous appliquons ce ratio aux déplacements domicile-travail et domicile-études, qui bénéficient d'abonnements à prix attractifs. En revanche, nous appliquons un taux moindre (1 %³²) pour les autres motifs (achats, loisirs...), pour lesquels il faut acheter des tickets, comparativement plus onéreux par voyage que les abonnements.

Le nombre de voyageurs * km reportés des transports en commun vers le covoiturage est alors de 6,8 milliards x 5 % + 0,1 milliard x 1 % = 341 millions de voyageurs * km.

Les déplacements domicile-travail et domicile-études représentent 99,7 % de ce total (340 millions), c'est pourquoi nous baserons les calculs qui suivent sur ces derniers et donc sur le prix des abonnements.

Coût moyen des abonnements

En divisant la distance totale du covoiturage domicile-travail et domicile-études (6,8 milliards de voyageurs * km) par le nombre de déplacements (190 + 8 = 198 millions), on obtient une distance moyenne de 34 km.

TER

En 2015, le prix moyen d'un abonnement mensuel TER pour un trajet de 34 km est de 72 €, soit pour 40 trajets (20 allers-retours) un coût moyen de $72 / 34 / 40 = 5,3$ centimes par km.

Transports franciliens

Pour les transports franciliens, l'année 2015 a vu le passage de la tarification par zones (en vigueur jusqu'au 31 août) au forfait toutes zones (à partir du 1^{er} septembre).

Pour la tarification zonale, nous prenons pour hypothèse la répartition suivante : 30 % en zones 1-4, 30 % en zones 2-4, 15 % en zone 3-5, 15 % en zones 3-4 et 10 % en zones 4-5. La moyenne

³² Ce taux moindre n'affecte pas la moyenne générale, car le covoiturage pour autre motif représente seulement 1,5 % du covoiturage domicile-travail. Par conséquent, la moyenne pondérée est de $5 \% \times 0,985 + 1 \% \times 0,015 = 4,94 \%$, très proche de 5 %.

pondérée du prix du Passe Navigo est alors de 84 €, soit un coût moyen de $84 / 34 / 40 = 6,2$ centimes par km.

Pour le forfait toutes zones, au prix de 70 €, le coût moyen est de $70 / 34 / 40 = 5,1$ centimes par km. En proratisant la durée des deux formules, on obtient un coût moyen sur l'année de 5,8 centimes par km.

Transports départementaux

La plupart des Départements ont adopté une tarification zonale. Le prix de l'abonnement mensuel est généralement de l'ordre de 40 à 50 €, avec des tarifs réduits pour les élèves et les étudiants. Nous basons nos calculs sur un prix moyen de 40 €, toutes catégories d'abonnés confondues.

Sur cette base, le coût moyen est de $40 / 34 / 40 = 2,9$ centimes par km.

Transports urbains de province

La distance moyenne des covoiturages domicile-travail et domicile-études est largement supérieure au rayon d'action de la grande majorité des transports urbains de province. Ces derniers sont donc très peu affectés par le covoiturage.

Nous prenons pour base de nos calculs un coût moyen de 6 centimes par km.

Manque à gagner pour les transports collectifs

Hypothèse de répartition

Pour les transports collectifs locaux, nous considérons que le covoiturage prend des clients essentiellement aux TER. Nous estimons que les transports franciliens sont assez peu affectés, car ils sont généralement performants et que l'usage de la voiture en Ile-de-France est limité et souvent contraint (embouteillages, difficultés de stationnement). Nous estimons par ailleurs que les transports départementaux sont peu touchés car, à l'exception de quelques départements volontaristes, ils transportent peu d'adultes.

Dans le détail, nous prenons pour hypothèses que les reports modaux en faveur du covoiturage proviennent à 85 % des TER, à 12 % des transports franciliens, à 2 % des transports départementaux et à 1 % des transports urbains de province. En tout état de cause, les différents réseaux ayant des tarifs par km proches, la clé de répartition a peu d'incidences sur le tarif moyen.

Cela représente alors une perte d'environ :

- $341 \times 0,85 = 290$ millions de voyageurs * km pour les TER,
- $341 \times 0,12 = 41$ millions de voyageurs * km pour les transports franciliens,
- $341 \times 0,02 = 7$ millions de voyageurs * km pour les transports départementaux,
- $341 \times 0,01 = 3$ millions de voyageurs * km pour les transports urbains.

Calcul du manque à gagner et du coût pour les collectivités locales

Pour les TER, le manque à gagner est de 290 millions de voyageurs * km x 5,1 centimes par km $\approx 14,8$ M€ TTC. Déduction faite de la TVA, le manque à gagner hors taxe est d'environ $14,8 / 1,10 \approx 13,4$ millions d'euros. Cette perte de recettes est compensée par les Régions.

Pour les transports franciliens, le manque à gagner est de 41 millions de voyageurs * km x 5,8 centimes par km \approx 2,4 M€ TTC. Déduction faite de la TVA, le manque à gagner hors taxe est d'environ $2,4 / 1,10 \approx 2,2$ millions d'euros. Cette perte de recettes est compensée par le STIF³³.

Pour les transports départementaux, le manque à gagner est de 7 millions de voyageurs * km x 2,9 centimes par km \approx 0,21 M€ TTC, soit 0,19 million d'euros HT, chiffre beaucoup plus faible que les précédents. La plupart des lignes départementales sont exploitées aux risques et périls. La perte de recettes est donc supportée par les exploitants dans la majorité des cas.

Pour les transports départementaux, le manque à gagner est de 3 millions de voyageurs * km x 6 centimes par km \approx 0,18 M€ TTC, soit 0,16 million d'euros HT, chiffre là encore faible. Dans une partie des cas, la perte de recettes est supportée par les exploitants.

Pour les déplacements locaux, le coût total pour les collectivités locales est donc proche de **15,7 millions d'euros**, supportés en quasi-totalité par les Régions et dans une moindre mesure le STIF.

2.5.3. Total

Pour les finances publiques, le coût total des pertes de recettes des transports collectifs dues au covoiturage est d'environ $10,2 + 15,7 \approx$ **26 millions d'euros**. Ce coût est supporté par les collectivités locales, principalement par les Régions.

³³ Rebaptisé Ile-de-France Mobilités en 2017.

2.6. AUTRES AIDES ET AVANTAGES

2.6.1. Aides à l'emploi

Les associations peuvent bénéficier d'aides à l'emploi de l'Etat (Emplois d'avenir, CAE...) ou, parfois, de leur Région.

Le recensement que nous avons mené montre que les postes associatifs dédiés au covoiturage représentent une trentaine d'équivalents plein temps à l'échelle nationale, dont seulement une partie d'emplois aidés. Dans quelques cas, il s'agit d'associations entièrement dédiées au covoiturage : Rézo Pouce (Midi-Pyrénées), Covoiturage Auvergne, Covoiturage+ (Ille-et-Vilaine), etc. Pour la plupart des associations, le covoiturage ne représente qu'une activité parmi d'autres et, souvent, une partie du travail d'un(e) seul(e) salarié(e).

Nous avons interrogé les associations Rézo Pouce (Midi-Pyrénées), Covoiturage Auvergne et Covoiturage+ (Ille-et-Vilaine), qui représentent 12 emplois à elles trois, dont 6 emplois aidés. En 2017, les aides à l'emploi représentent 28 000 € pour la première, 22 500 € pour la deuxième et 3 500 € pour la troisième, soit au total 54 000 €.

En extrapolant ces chiffres à l'ensemble des salariés français dédiés en totalité ou en partie au covoiturage, les aides à l'emploi sont proches de **150 000 € par an**.

Les subventions versées par les collectivités locales aux associations n'entrent pas dans ce calcul car elles ont été prises en compte aux pages 33 à 36.

2.6.2. Aides diverses

Les aides diverses telles que les subventions de l'ADEME ou de l'Etat à des opérations exemplaires et/ou innovantes ont été prises en compte dans les dépenses des collectivités locales en faveur du covoiturage, présentées pages 33 à 36.

2.6.3. Normes réglementaires

Le covoiturage et l'autopartage ont des normes réglementaires moindres ou absentes par rapport aux professionnels du transport (transports collectifs, taxis, VTC, services d'autopartage, loueurs de voitures...) :

- peu ou pas de normes sur le véhicule (sécurité, accessibilité, éthylotest...),
- pas de formation spécifique,
- en cas d'accident, prise en charge automatique des passagers au titre de la loi Badinter (covoiturage),
- régime fiscal et social plus favorable,
- pas de contrainte de service public (covoiturage),
- pas d'indemnisation obligatoire des passagers en cas d'annulation (covoiturage vs transports collectifs),
- pas d'obligation de déclaration des émissions de CO₂,
- pas d'obligation de communication publique des données (covoiturage vs transports collectifs).

Ces avantages sont indéniables mais ne peuvent pas être monétarisés.

2.7. SYNTHÈSE

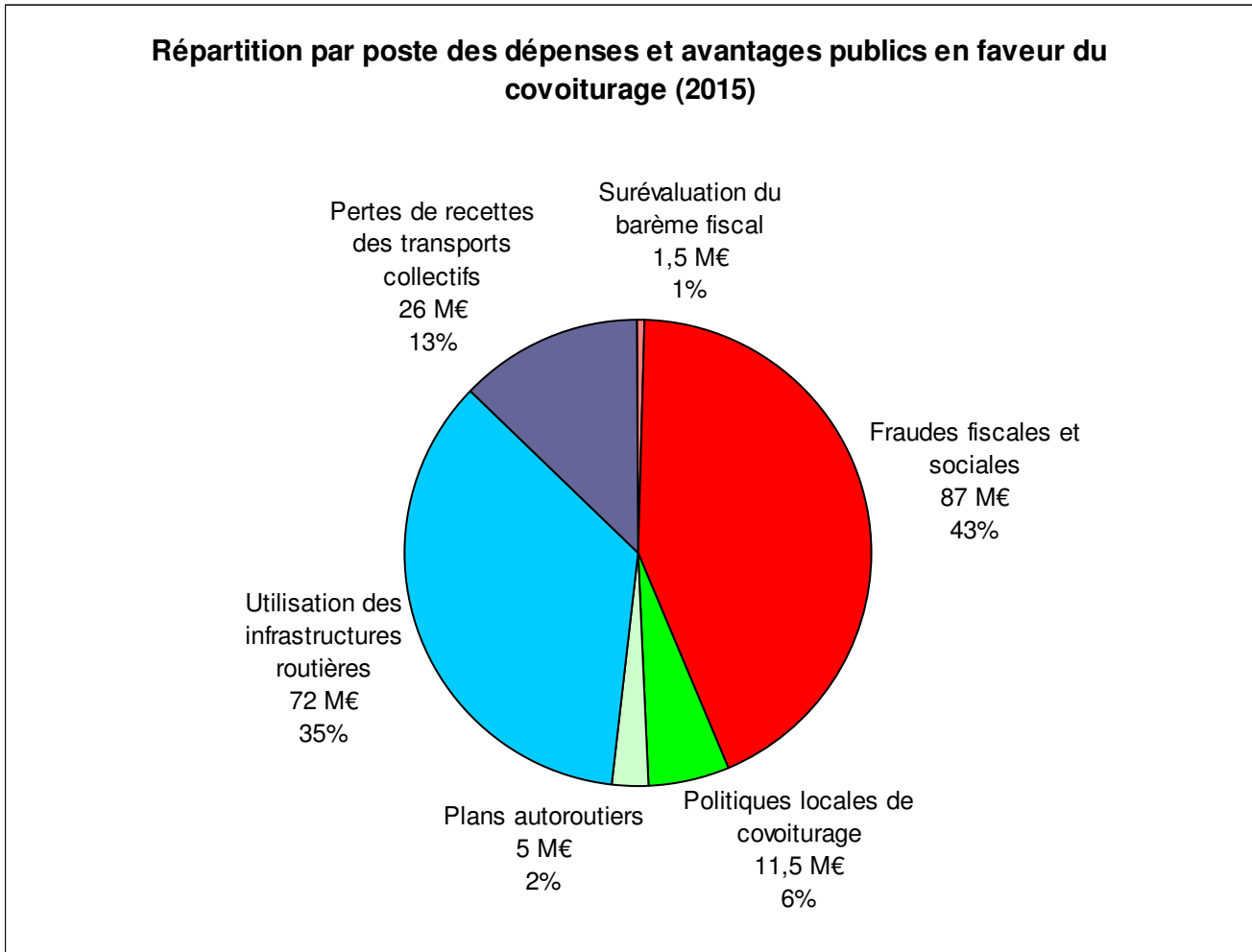
2.7.1. Covoiturage

Résultats détaillés

	Etat	Sécurité Sociale	Collectivités locales	Total
Bénéfice non imposé du fait de la surévaluation du barème fiscal	≈ 0,5 M€	≈ 0,8 M€	/	≈ 1,3 M€
Surévaluation du barème fiscal	≈ 0,5 M€	≈ 0,8 M€	/	≈ 1,3 M€
Dépassement du barème fiscal	≈ 0,24 M€	≈ 0,39 M€	/	≈ 0,6 M€
Transport de passagers lors de déplacements professionnels	≈ 3,1 M€	≈ 5 M€	/	≈ 8,1 M€
Détour rémunéré	≈ 0,013 M€	≈ 0,02 M€	/	≈ 0,03 M€
Majoration des frais réels pour les déplacements domicile-travail	≈ 78 M€	/	/	≈ 78 M€
Fraudes fiscales et sociales	≈ 81,5 M€	≈ 5,5 M€	/	≈ 87 M€
Aires de covoiturage	/	/	≈ 7 M€	≈ 7 M€
Moyens humains dédiés	/	/	≈ 3,5 M€	≈ 3,5 M€
Sites internet	/	/	≈ 0,5 M€	≈ 0,5 M€
Autres dépenses	/	/	≈ 0,7 M€	≈ 0,7 M€
Politiques locales de covoiturage	/	/	≈ 11,7 M€	≈ 11,7 M€
Plan autoroutier de 2015	≈ 3,5 M€	/	/	≈ 3,5 M€
Plan autoroutier de 2017	/	/	≈ 1,4 M€	≈ 1,4 M€
Plans autoroutiers	≈ 3,5 M€	/	≈ 1,4 M€	≈ 4,9 M€
Routes et sécurité routière (hors coût des accidents)	≈ 20 M€	/	≈ 52 M€	≈ 72 M€
Usage des infrastructures routières	≈ 20 M€	/	≈ 52 M€	≈ 72 M€
Pertes de recettes pour les transports collectifs	/	/	≈ 26 M€	≈ 26 M€
Pertes de recettes des transports collectifs	/	/	≈ 26 M€	≈ 26 M€
Aides à l'emploi dans les associations de covoiturage	≈ 0,15 M€	/	/	≈ 0,15 M€
Divers	≈ 0,15 M€	/	/	≈ 0,15 M€
Total général	≈ 105,5 M€	≈ 6,5 M€	≈ 91 M€	≈ 203 M€

Les dépenses et avantages publics en faveur du covoiturage sont d'environ 203 millions d'euros par an.

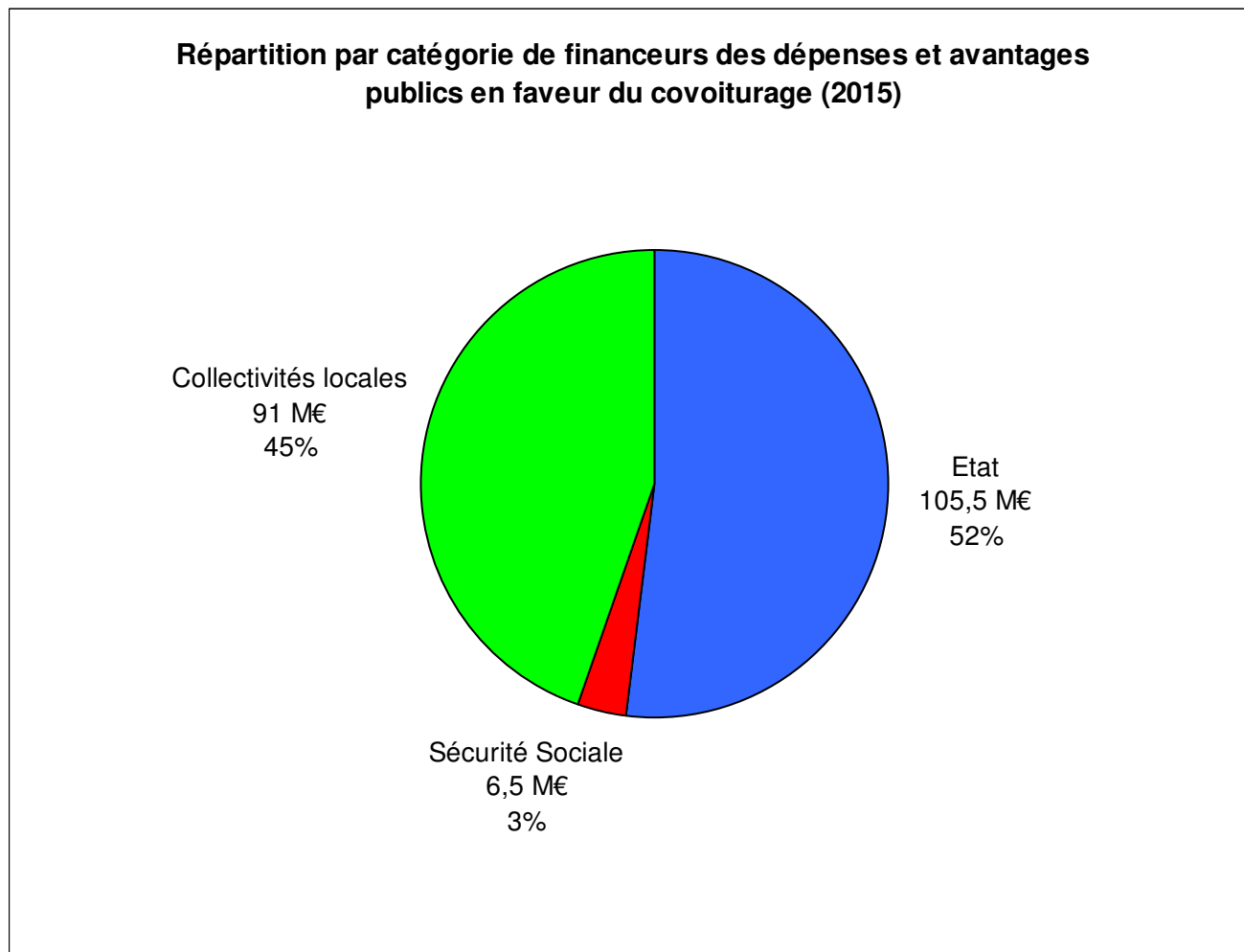
Répartition par poste



Les trois principaux postes de dépenses publiques en faveur du covoiturage sont les fraudes fiscales et sociales (87 M€, 43 %), l'utilisation des infrastructures routières (72 M€, 35 %) et la compensation des pertes de recettes des transports collectifs (26 M€, 13 %).

Les politiques de covoiturage des collectivités locales ne représentent que 6 % du total et les plans autoroutiers 2 %.

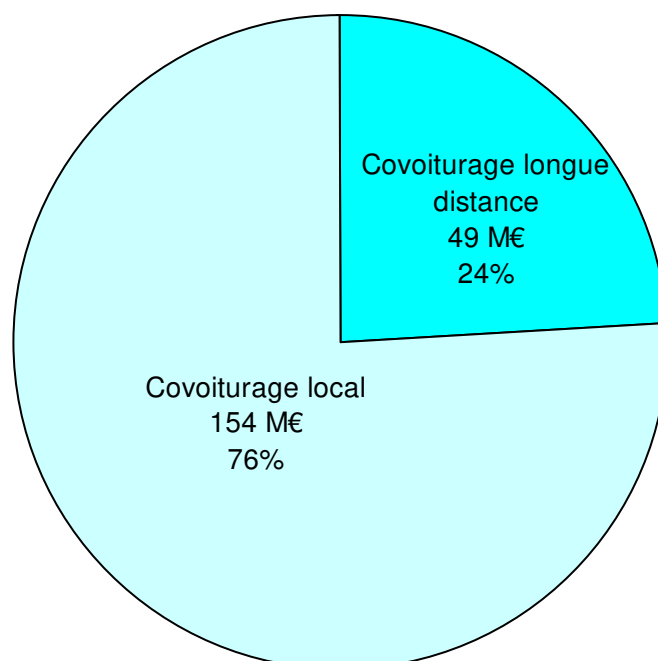
Répartition par catégorie de financeurs



Le coût public du covoiturage est à 52 % à la charge de l'Etat (principalement via la fraude fiscale) et à 45 % des collectivités locales (principalement à travers l'usage des infrastructures routières). La Sécurité Sociale n'en supporte « que » 3 %.

Répartition par distance

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



	Etat	Sécurité Sociale	Collectivités locales	Total
Covoiturage de longue distance	≈ 25,5 M€	≈ 6,5 M€	≈ 17 M€	≈ 49 M€
Covoiturage local	≈ 80 M€	/	≈ 74 M€	≈ 154 M€

Le covoiturage de longue distance représente 24 % des dépenses publiques en faveur du covoiturage, le covoiturage local 76 %.

Pour rappel, le covoiturage de longue distance représente 40 % des voyageurs * km et le covoiturage local 60 %. Ce dernier pèse donc proportionnellement davantage sur les finances publiques. On relève en particulier que le covoiturage local coûte beaucoup plus à l'Etat que le covoiturage de longue distance (80 M€ vs 25,5), principalement du fait de la fraude sur les frais réels pour les déplacements domicile-travail.

Quelques éléments de comparaison

Les dépenses, aides et avantages publics en faveur du covoiturage représentent :

- 60 % de la subvention de l'Etat pour les trains Intercités (336 M€),
- le coût de 6 rames TGV duplex.

2.7.2. Location de véhicule entre particuliers

Pour la location de véhicule entre particuliers, dans la mesure où il n'y a pas de bénéficiaire, nous avons vu aux pages 31 et 32 qu'il y a deux manières de raisonner, suivant que l'on considère que les règles fiscales et sociales s'appliquant à la location de véhicule entre particuliers sont justes ou non.

Dans le premier cas, il y a un manque à gagner lié à la non déclaration des « revenus » de la part de certains propriétaires de véhicule. Dans le second, les recettes fiscales et sociales peuvent être considérées comme indues.

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

Poste	Etat	Sécurité Sociale	Collectivités locales	Total
Non déclaration des revenus	≈ 1,8 M€	≈ 4 M€	/	≈ 5,8 M€
Total lié aux fraudes	≈ 1,8 M€	≈ 4 M€	/	≈ 5,8 M€

Si l'on considère que les règles fiscales et sociales sont justes, les dépenses et avantages publics en faveur de la location de véhicule entre particuliers représentent moins de 6 millions d'euros par an, sont 45 fois moins que pour le covoiturage.

Cette fraude disparaîtra en 2019 avec l'obligation pour les plateformes de déclarer aux services fiscaux les sommes perçues par leurs bénéficiaires.

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

Situation actuelle

	Etat	Sécurité Sociale	Collectivités locales	Total
Recettes générées	≈ 0,6 M€	≈ 1,3 M€	/	≈ 1,9 M€

Si l'on considère que les règles fiscales et sociales sont injustes, la location de véhicule entre particuliers génère des recettes fiscales et sociales indues d'environ 1,9 millions d'euros par an.

A partir de 2019

	Etat	Sécurité Sociale	Collectivités locales	Total
Recettes générées	≈ 2,4 M€	≈ 5,3 M€	/	≈ 7,7 M€

En 2019, avec l'obligation pour les plateformes de déclarer aux services fiscaux les sommes perçues par leurs bénéficiaires, les recettes fiscales et sociales pourraient passer à 7,7 millions d'euros par an, toutes choses égales par ailleurs.

3. COMPARAISON AVEC D'AUTRES PRATIQUES COLLABORATIVES

3.1. LES OBJECTIFS DES REGLES FISCALES ET SOCIALES

Les règles fiscales et sociales présentées au début du chapitre précédent ont été définies afin de faire contribuer à l'effort collectif les revenus générés par l'économie collaborative. Elles ont aussi pour but de réduire les distorsions de concurrence entre certaines pratiques collaboratives et l'économie classique.

3.2. LE CAS D'AIRBNB ET DES SITES COMPARABLES

Airbnb (www.airbnb.fr) et les sites internet comparables (www.homelidays.com, www.sejourning.com...) entrent tout à fait dans les critères ci-dessus.

Tout d'abord, les particuliers loueurs font clairement du bénéfice : par exemple, un appartement loué 500 € par mois en location classique peut être loué 50 € par jour sur Airbnb, soit 1 500 € par mois.

Ensuite, ils font concurrence aux loueurs professionnels sans en avoir les contraintes ni les charges.

Enfin, cette pratique génère de nombreuses fraudes, vis-à-vis de :

- l'Etat (les particuliers sont peu à déclarer les revenus afférents et donc à payer l'impôt ; de son côté, en domiciliant l'essentiel de ses bénéfices en Irlande, pays à la fiscalité très basse, la société Airbnb n'a payé 69 000 € d'impôts en France en 2015, alors qu'elle y a réalisé plusieurs millions de locations),
- les collectivités locales (non perception de la taxe de séjour, notamment³⁴),
- le cas échéant, les propriétaires bailleurs (de nombreux locataires louent leur logement sur Airbnb, alors que leur contrat de location leur interdit toute sous-location).

Il est donc normal de taxer les revenus afférents et de lutter contre les fraudes.

Il en est plus ou moins de même pour les sites internet de location de parking entre particuliers (www.mobypark.com, www.parkadom.com, www.prendsmaplace.fr...).

³⁴ D'après une information du 29 avril 2017, seulement 7 millions d'euros de taxe de séjour sur 21 millions sont reversés par Airbnb.

3.3. LES « GAGNANTS »

Quatre pratiques collaboratives connaissent un régime de faveur fiscal et social, puisqu'elles ne sont soumises ni à l'impôt sur le revenu ni aux prélèvements sociaux :

- le covoiturage,
- le co-cooking,
- les sorties de plaisance en mer,
- la vente de biens d'occasion (jusqu'à un plafond annuel de 5 000 €).

3.3.1. Le covoiturage

Nous avons vu que le régime accordé au covoiturage est particulièrement avantageux, puisque c'est le barème fiscal, nettement supérieur au coût réel de la voiture, qui sert de référence. Cela permet de faire du bénéfice en toute légalité.

3.3.2. Le co-cooking

Avec le co-cooking, le législateur a voulu distinguer une activité bénévole de deux pratiques faisant une concurrence déloyale aux professionnels, en l'occurrence la restauration ou l'activité de traiteur à domicile, couramment appelées « partage de repas entre particuliers » et pour lesquelles plusieurs sites internet existent (www.platmaison.fr, www.voulezvousdiner.com, fr.vizeat.com...).

L'exonération du co-cooking peut se comprendre, puisque la personne ne reçoit aucune rémunération et se contente de partager le prix de la nourriture et des boissons d'un repas organisé à domicile. Il n'y a donc aucun revenu.

Mais le législateur aurait dû exonérer de même d'autres activités bénévoles comparables, par exemple les personnes organisant bénévolement des activités manuelles à leur domicile et partageant uniquement le prix des fournitures (ex. : argile pour une activité poterie, laine pour une activité tricot...).

3.3.3. Les sorties de plaisance en mer

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.

Concernant les sorties de plaisance en mer, les choses sont très surprenantes.

Pourquoi avoir exonéré les sorties en mer et pas celles en rivière ou sur lac ?

Pourquoi avoir pris en compte le bateau et pas d'autres moyens de transport (ex. : 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 n'entrent guère dans l'esprit « collaboratif » et, surtout, ne méritent pas d'être exonérées alors que d'autres activités plus vertueuses et accessibles à tous ne le sont pas.

3.3.4. La vente de biens d'occasion

Concernant la vente de biens d'occasion, les fiches pratiques de février 2017 (pages 100 et 101) ne font que confirmer et préciser des règles anciennes et logiques.

3.4. LES « PERDANTS » DANS LE DOMAINE DE LA MOBILITE

A vouloir éviter toute concurrence déloyale avec l'économie classique, le législateur est allé trop loin et pénalise des activités réellement collaboratives et ne générant aucun revenu au sens strict du terme. En voici trois exemples dans le domaine de la mobilité.

3.4.1. L'autopartage entre particuliers

Présentation

L'autopartage entre particuliers est la mise en commun d'un véhicule par des amis, des voisins ou des proches. Le véhicule appartient généralement à l'un d'entre eux mais il peut aussi être possédé en commun. Chacun l'utilise en fonction de ses besoins.

Il s'agit d'une pratique entre personnes se connaissant déjà, inscrite dans la durée et basée sur la solidarité, la confiance et la convivialité. Elle se distingue en cela de la location de véhicule entre particuliers, dans laquelle les personnes ne se connaissent pas et passent par une plateforme internet (Drivy, Ouicar, Deways...), pour des locations le plus souvent ponctuelles (pas ou peu de relation dans la durée).

Les utilisateurs du véhicule participent aux frais au prorata des kilomètres parcourus par chacun. Ils se basent soit sur un barème défini en commun à l'avance (généralement compris entre 0,20 et 0,25 € par km) soit sur les dépenses réelles. Dans tous les cas, le ratio retenu est largement inférieur au barème fiscal.

L'autopartage entre particuliers présente de nombreux avantages pour la collectivité : environnementaux (multimodalité favorable à l'ensemble des alternatives à la voiture individuelle, économies de matière premières, gain d'espace de stationnement...), économiques et sociaux (solidarité et lien social).

Depuis près de 10 ans, l'ADEME et le Ministère des Transports ont souhaité mieux connaître et encourager cette pratique, par le financement d'une étude (2009), d'un guide pratique et d'un guide de l'assurance (2013), téléchargeables sur www.adetec-deplacements.com/ressourcesautopartage.htm. L'ADEME prolonge son action en subventionnant de 2017 à 2019 une expérimentation visant à développer cette pratique à grande échelle sur deux territoires tests, l'agglomération de Clermont-Ferrand et l'ouest du département du Rhône, autour de Tarare.

Les règles fiscales et sociales s'appliquant à cette pratique

Dans les fiches pratiques de l'administration fiscale et la Sécurité Sociale présentées en annexe 4, l'autopartage entre particuliers est traité dans la catégorie « location de biens ». Pour résumer ces deux fiches :

- Les prélèvements sociaux sont de 15,5 % dès le premier euro perçu³⁵
- L'impôt sur le revenu varie entre 0 et 22,5 % suivant le montant perçu et le niveau de revenu. Le taux de 0 % s'applique si le ménage n'est pas imposable ou si le montant perçu est inférieur ou égal à 305 € (soit par exemple 1 220 km à 0,25 €, ce qui est très peu).
- Au total, le prélèvement varie donc entre 15,5 et 38 %.

³⁵ Si les revenus étaient supérieurs à 7 846 € par an (ce qui n'arrive jamais pour l'autopartage entre particuliers, car cela correspondrait à 31 384 km à 0,25 € pour les utilisateurs du véhicules, propriétaire exclu), le propriétaire du véhicule devrait s'inscrire comme micro-entrepreneur et payer 22,7 % de cotisations sociales.

Analyse et commentaire

Comme expliqué plus haut, les sommes versées dans le cadre de l'autopartage entre particuliers constituent une simple participation aux frais, nettement inférieure au barème fiscal, et nullement un revenu au sens strict du terme.

Ce problème de confusion entre un partage des frais et un revenu, qui ne concerne pas que l'autopartage entre particuliers, avait été souligné par de nombreux députés de tout bord lors du débat parlementaire.

Les nouvelles règles fiscales et sociales sont très préjudiciables à l'autopartage entre particuliers, non seulement parce qu'elles génèrent des prélèvements sur un simple partage des frais, mais aussi parce qu'elles alourdissent son fonctionnement, alors que deux de ses atouts essentiels sont la souplesse et la simplicité. Elles risquent de dissuader de très nombreuses personnes de se lancer dans cette pratique pourtant très vertueuse.

Par équité avec le covoiturage, il serait logique d'exonérer l'autopartage entre particuliers de l'impôt sur le revenu et des prélèvements sociaux.

La logique qui a peut-être prévalu du côté du législateur est que, même s'il n'y a pas de bénéfice, l'autopartage entre particuliers peut faire concurrence aux loueurs professionnels, un même individu pouvant acheter plusieurs voitures pour les autopartager. Dans la pratique, une telle situation ne se produit et ne se produira jamais, car cela demanderait un travail important, tandis que l'absence de bénéfice rendrait impossible toute rémunération. Pour lever ce frein, il suffirait par exemple de limiter l'autopartage à un véhicule par titulaire du permis de conduire voire un véhicule par ménage.

3.4.2. La location de véhicule entre particuliers

Comme présenté au chapitre précédent, la location de véhicule entre particuliers est elle aussi taxée, alors qu'elle ne génère, sauf exception, aucun bénéfice.

Par équité avec le covoiturage, il serait logique de l'exonérer de l'impôt sur le revenu et des prélèvements sociaux, sous réserve du respect des conditions suivantes :

- tarif de location inférieur au coût réel de la voiture (ou, à défaut, au barème fiscal, si celui-ci continue de s'appliquer au covoiturage, mais avec toutes les réserves liées à sa surévaluation),
- location d'au maximum une voiture par titulaire du permis de conduire, voire par ménage fiscal (pour éviter que des particuliers n'achètent plusieurs voitures pour les louer, faisant ainsi une concurrence déloyale aux professionnels de la location).

3.4.3. Le transport solidaire

Le transport solidaire est un transport à la demande de courte distance assuré par des bénévoles. Les personnes transportées sont des personnes isolées sans voiture.

Le transport solidaire 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 (cf. page 14).

Sur la plupart des territoires où cette formule existe, le conducteur est indemnisé. Le montant d'indemnisation est toujours nettement inférieur au barème fiscal, il est même inférieur au coût réel de la voiture. Par exemple, l'indemnité est de 0,30 € par km pour le service Solidarité Transport dans la Manche. Il n'y a donc pas de bénéfice, mais une simple participation aux frais.

Malgré cela, le transport solidaire indemnisé rentre dans la rubrique « je transporte des passagers contre revenus » des fiches relatives au covoiturage (pages 94 et 95). De ce fait, les sommes perçues sont imposables et soumises à cotisations sociales.

Les revenus afférents doivent figurer sur la déclaration de revenus. S'ils sont inférieurs à 305 € (ce qui représente par exemple 1 220 km à 0,25 €), la personne ne paiera aucun impôt. Dans le cas contraire, ils sont imposables au taux d'imposition du ménage (0 à 45 % suivant le revenu et la composition du ménage).

Concernant les cotisations sociales, il faut s'inscrire comme micro-entrepreneur et payer 22,7 % de cotisations sociales, tout cela dès le premier euro, ce qui est très contraignant.

Ces règles risquent de faire périliter cette pratique, dont l'utilité sociale est pourtant très forte.

Il serait logique de l'exonérer de l'impôt sur le revenu et des prélèvements sociaux, sous réserve que le tarif complet soit inférieur au coût réel de la voiture, part du conducteur incluse (par cohérence avec le covoiturage). Cela implique de fixer une participation maximale de :

- 0,17 €/km s'il y a un seul passager ($0,34 / 2 = 0,17$ €, puisque l'on inclut le conducteur),
- 0,113 €/km s'il y en a deux ($0,34 / 3$),
- 0,085 €/km s'il y en a trois ($0,34 / 4$),
- etc.

4. IMPACTS POUR LA COLLECTIVITE

Ce chapitre traite les différentes externalités, qui n'ont pas été abordées dans le chapitre 2.

4.1. COVOITURAGE

4.1.1. Reports modaux et déplacements induits

Covoiturage de longue distance

Voici les résultats des calculs réalisés par nos soins à partir des données de l'*Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage de longue distance*, ADEME / 6t, 2015), sur la base d'une moyenne de 3,2 personnes par voiture, dont 1 conducteur, 1,7 passager payant et 0,5 proche du conducteur. Nous supposons fort logiquement que les proches du conducteur, qui n'ont pas été interrogés lors de l'enquête, auraient le même comportement que celui-ci.

Comment les covoitureurs de longue distance se déplaceraient-ils en l'absence de covoiturage ?

	Conducteurs (source 6t)	Passagers (source 6t)	Total (calculs ADETEC)
Train	24 %	69 %	48 %
Car	1 %	2 %	2 %
Avion	1 %	1 %	1 %
Voiture	67 %	16 %	40 %
Ne se serait pas déplacé(e)	8 %	12 %	10 %

Explication du calcul pour le train : $(24 \% \times 1,5 + 69 \% \times 1,7) / 3,2 = 48 \%$

En l'absence de covoiturage de longue distance, les deux tiers des conducteurs déclarent qu'ils auraient pris leur voiture quand même. Le covoiturage leur permet de mieux la remplir. Pour les passagers, la situation est beaucoup moins favorable, puisque le covoiturage se développe à 69 % au détriment du train.

Globalement, le covoiturage se développe au détriment du train à 48 % et de la voiture individuelle à 40 %.

Covoiturage de courte et moyenne distance

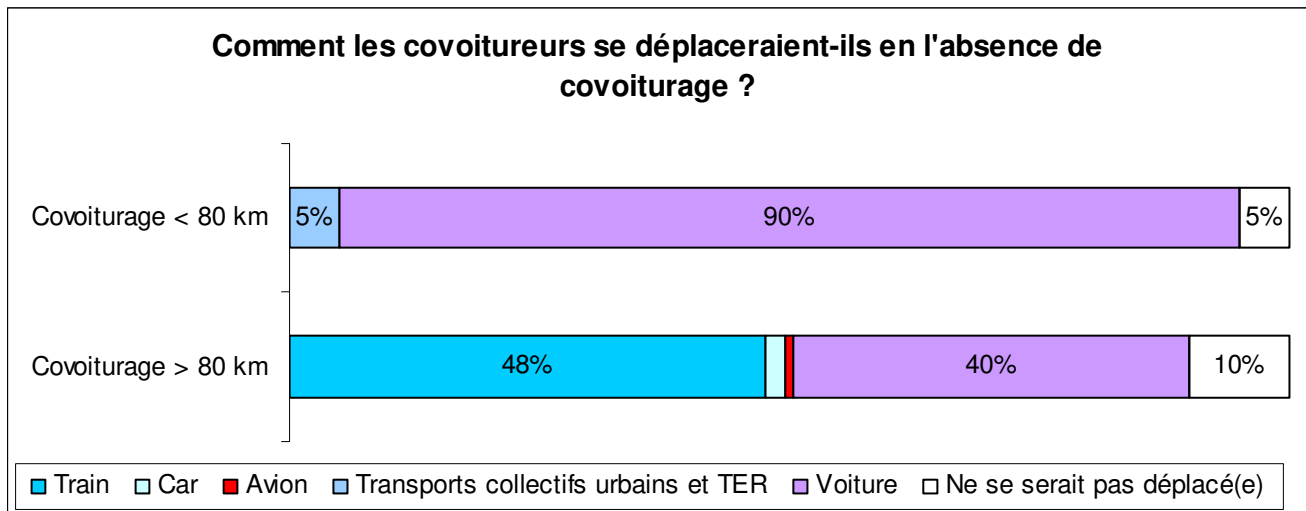
Pour les reports modaux induits par le covoiturage de courte et moyenne distance, les seules données disponibles se rapportent aux utilisateurs des aires de covoiturage pour les déplacements domicile-travail (*Etude nationale sur le covoiturage de courte distance*, ADEME / INDDIGO, 2015). En l'absence de covoiturage, 90 % d'entre eux déclarent qu'ils se seraient déplacés en voiture, 3 % en transports collectifs, 3,5 % ne se seraient pas déplacés et 3,5 % ne savent pas ce qu'ils auraient fait.

Cette population n'est pas représentative de l'ensemble du covoiturage de courte et moyenne distance. En effet, les aires de covoiturage se situent généralement dans des secteurs où la desserte

en transports collectifs est médiocre voire absente. Nous majorons donc légèrement la part des transports collectifs. Nous répartissons par ailleurs entre les autres réponses les 3,5 % ayant répondu qu'ils ne savaient pas ce qu'ils feraient.

Sur ces bases, nous estimons que, pour l'ensemble des covoitureurs de courte et moyenne distance, en l'absence de covoiturage, 90 % d'entre eux se déplaceraient en voiture, 5 % en transports collectifs et 5 % ne se déplaceraient pas.

Synthèse



Le covoiturage de courte et moyenne distance se développe pour l'essentiel au détriment de la voiture. Le covoiturage de longue distance est moins vertueux car il concurrence fortement le train.

Dans les deux cas, il y a un impact positif sur la mobilité, avec 5 à 11 % des déplacements qui ne seraient pas faits autrement.

4.1.2. Impacts sur le trafic automobile

Covoiturage de longue distance

Sur longue distance, le covoiturage génère une **hausse du trafic automobile d'environ 160 millions de véhicules * km, soit + 0,2 %**.

Détail du calcul

Pour le covoiturage de longue distance, nous avons vu à la page 59 qu'en l'absence de covoiturage, 67 % des conducteurs et 16 % des passagers auraient voyagé en voiture.

Le taux d'occupation moyen du covoiturage est, comme nous l'avons vu, de 3,2 personnes par voiture, soit 1 conducteur, 0,5 proche de celui-ci et 1,7 passager payant.

Certains passagers payants se connaissent (couple, amis, etc.) et auraient donc pris ensemble la même voiture. Nous prenons pour hypothèse qu'en l'absence de covoiturage, il y aurait en moyenne 1,4 voiture supplémentaire pour 1,7 passager payant. De leur côté, fort logiquement, le conducteur et son ou ses proches voyageraient dans la même voiture.

Sur ces bases, 1 km en covoiturage permet d'éviter $0,67 \times 1 + 0,16 \times 1,4 = 0,89$ km en voiture. Il y a donc un surcroît de $1 - 0,89 = 0,11$ km en voiture par km en covoiturage³⁶.

Nous avons vu dans le tableau de la page 13 qu'il y a au total 1,44 Md véh * km en covoiturage de longue distance. Le trafic généré est donc de $1,44 \times 0,11 \approx 0,16$ milliard de véhicule * km = 160 millions de véhicules * km.

Rapporté au trafic automobile de longue distance total (87 Md véh * km), cela représente une hausse de $0,16 / 87 \approx 0,2 \%$.

Covoiturage local

Pour les déplacements locaux, le covoiturage génère une **baisse du trafic automobile d'environ 3 milliards de véhicules * km, soit - 0,8 %**.

Détail du calcul

Pour le covoiturage local, nous avons vu à la page précédente qu'en l'absence de covoiturage, 90 % des covoitureurs auraient voyagé en voiture.

Le taux d'occupation moyen du covoiturage est, comme nous l'avons vu, de 2,5 personnes par voiture, soit 1 conducteur et 1,5 passager.

Certains passagers se connaissent (collègues, etc.) et auraient donc pris ensemble la même voiture. Nous prenons pour hypothèse qu'en l'absence de covoiturage, il y aurait en moyenne 1,3 voiture supplémentaire pour 1,5 passager.

Sur ces bases, 1 km en covoiturage permet d'éviter $0,9 \times 2,3 = 2,07$ km en voiture. Il y a donc une baisse de $2,07 - 1 = 1,07$ km en voiture par km en covoiturage.

³⁶ Il faut noter que le bilan aurait été négatif même si nous avons supposé qu'il y aurait une voiture supplémentaire par passager. En effet, le calcul aurait alors donné : $0,67 \times 1 + 0,16 \times 1,7 = 0,94$, soit un surcroît de $1 - 0,94 = 0,06$ km en voiture par km en covoiturage.

Nous avons vu dans le tableau de la page 13 qu'il y a au total 2,76 Md véh * km en covoiturage local. Le trafic évité est donc de $2,76 \times 1,07 \approx 2,95$ milliards de véhicule * km.

Rapporté au trafic automobile local total (382 Md véh * km), cela représente une baisse de $2,95 / 382 \approx 0,8$ %.

Total

Le covoiturage a un impact positif sur le trafic automobile, puisque les km évités grâce au covoiturage local dépassent les km supplémentaires générés par le covoiturage de longue distance.

Dans son ensemble, le covoiturage génère une **baisse du trafic automobile d'environ 2,8 milliards de véhicules * km, soit - 0,6 %**.

Détail du calcul

2,95 milliards - 160 millions \approx 2,8 milliards de véhicules * km.

Rapporté au trafic automobile total, cela représente une baisse de $2,8 / 469 \approx 0,6$ %.

Toutefois, nous avons vu à la page 40 que, du fait d'un nombre plus important de passagers, le poids des voitures augmente avec le covoiturage (+ 5,7 % pour la longue distance et + 6,5 % pour les déplacements locaux), ce qui a un impact négatif sur l'usure des routes.

4.1.3. Emissions de CO₂

Méthode de calcul et sources

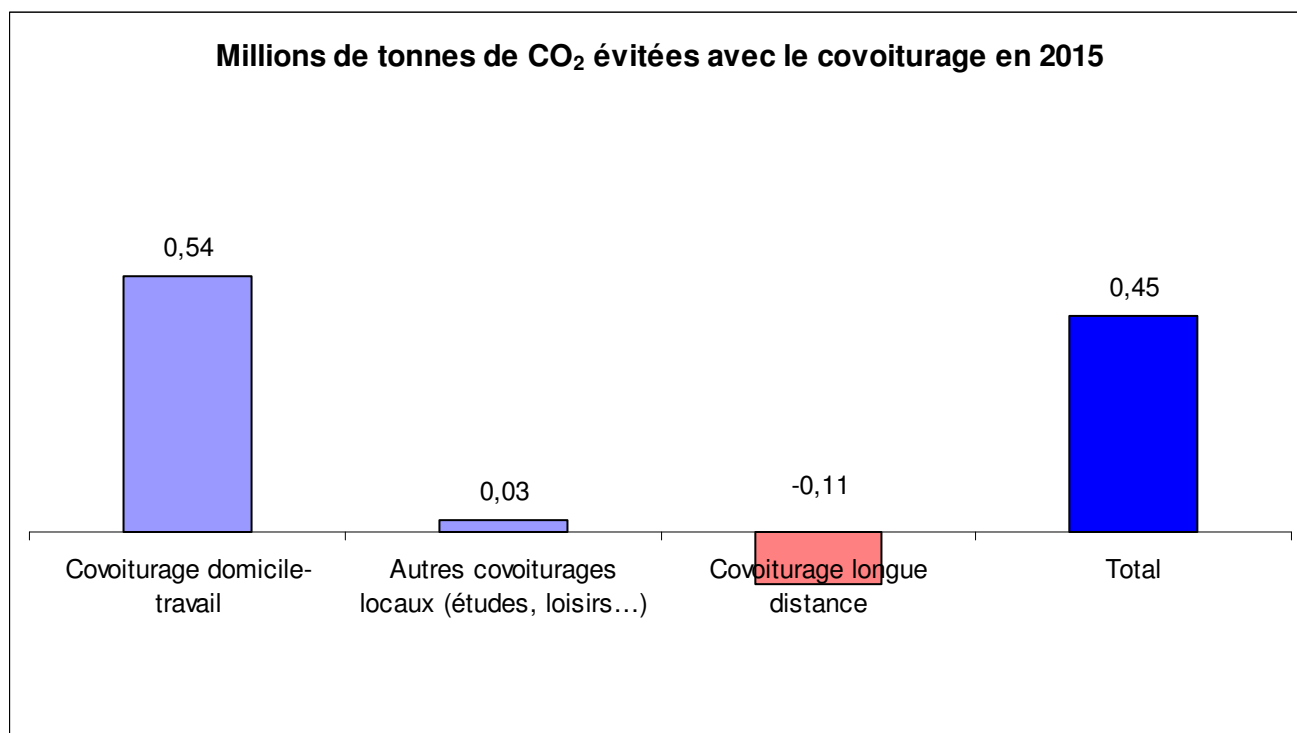
Pour calculer les émissions de CO₂ liées au covoiturage, il faut prendre en compte :

- les reports modaux et les déplacements induits par le covoiturage (voir page précédente),
- le taux d'occupation des véhicules avec et sans covoiturage,
- les émissions unitaires de chaque mode de déplacement.

Les émissions unitaires de CO₂ par mode ont été prises dans *Les chiffres clés 2015 - Climat, air et énergie* (ADEME). Les chiffres sont présentés en annexe 9.

Nous avons calculé les émissions unitaires du covoiturage en proratisant les chiffres de la voiture en fonction des taux d'occupation et en tenant compte du poids en charge des véhicules (+ 5,7 % pour le covoiturage de longue distance, + 6,5 % pour le covoiturage local, cf. page 40). Par exemple, pour la longue distance, les émissions unitaires de la voiture sont de 85,5 gCO₂ / voyageur * km, avec un taux d'occupation moyen de 2,2 personnes par véhicule. Pour le covoiturage, dont le taux d'occupation est de 3,2, les émissions unitaires sont donc de $85,5 \times 2,2 / 3,2 \times 1,057 = 62 \text{ gCO}_2 / \text{voyageur} * \text{km}$.

Résultats



En 2015, le covoiturage a permis d'éviter 0,45 million de tonnes (Mt) de CO₂. A titre de comparaison, le CO₂ évité est de 13,8 Mt pour les transports collectifs (soit 31 fois plus) et de 0,61 Mt pour le vélo (soit 1,4 fois plus).

Le solde positif du covoiturage est dû au covoiturage local (notamment domicile-travail), qui se substitue en quasi-totalité à la voiture.

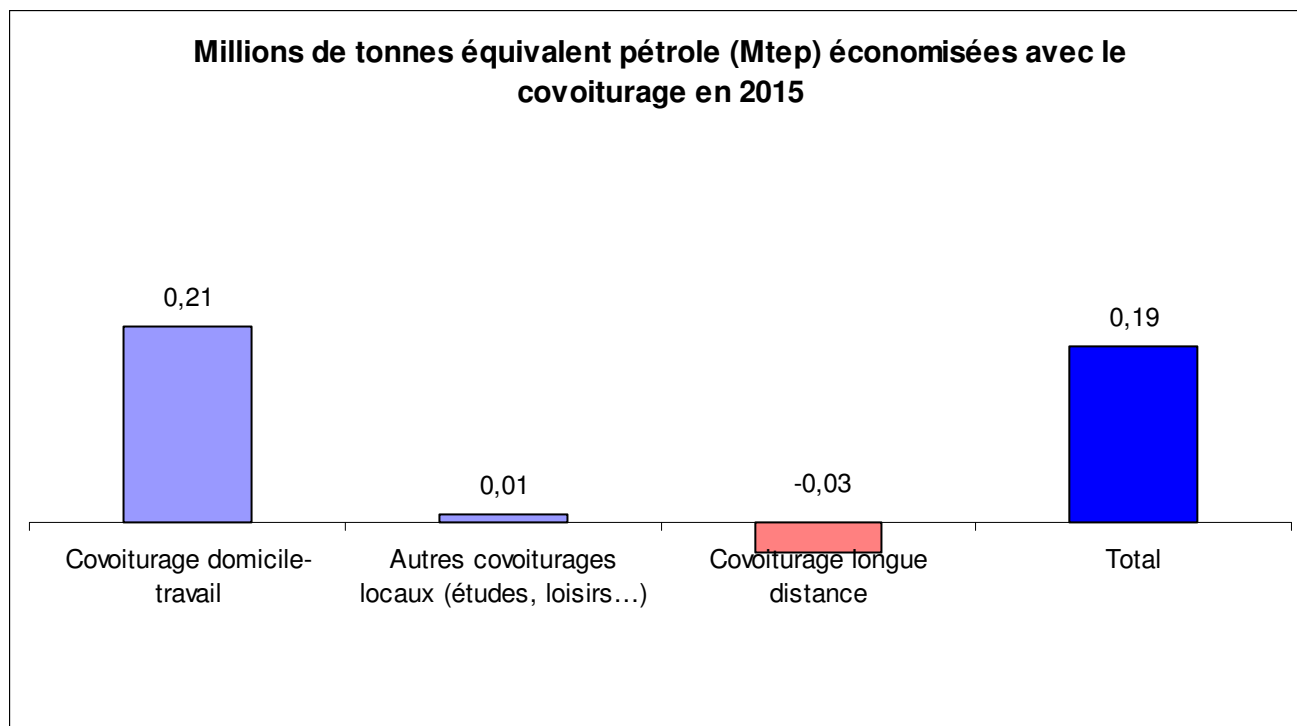
En revanche, malgré un taux d'occupation élevé (3,2 personnes par véhicule), le covoiturage de longue distance génère un surcroît de CO₂, car il se développe pour une bonne part au détriment du train.

4.1.4. Consommation d'énergie

Méthode de calcul et sources

La consommation d'énergie par mode figure en annexe 10. Pour le covoiturage, la méthode de calcul est la même que pour le CO₂ (voir page précédente).

Résultats



En 2015, le covoiturage a permis d'économiser 0,19 million de tonnes équivalent pétrole (Mtep). A titre de comparaison, l'économie est de 3,7 Mtep pour les transports collectifs (soit 20 fois plus) et de 0,23 Mtep pour le vélo (soit 1,3 fois plus).

Là encore, le solde positif du covoiturage est dû au covoiturage local, tandis que le covoiturage de longue distance génère un surcroît de consommation d'énergie.

4.1.5. Accidents corporels de la circulation

En 2015, les accidents corporels impliquant un véhicule en covoiturage ont provoqué **environ 29 décès, 440 blessés hospitalisés et 2 100 blessés légers**, dans le véhicule ou pour des tiers impliqués dans l'accident.

Détail du calcul

Source : *La sécurité routière en France - Bilan de l'accidentalité de l'année 2015* (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière). Les extraits utilisés pour nos calculs figurent en annexe 11.

Comme nous l'avons vu aux pages 11 et 13 du présent rapport, le covoiturage représente 1,6 % des voyageurs * kilomètres et 0,9 % du trafic automobile.

En 2015, il y a eu 2 488 tués dans des accidents impliquant une voiture (victime présente dans le véhicule ou tiers impliqué dans l'accident). Ces accidents sont détaillés selon l'antagoniste heurté (accident sans tiers, collision avec un piéton, collision avec une voiture...).

Nous appliquons les coefficients suivants pour obtenir les tués dans un accident impliquant une voiture en covoiturage :

- 1,6 % pour les tués dans une voiture dans un accident sans tiers ou avec collision avec un usager autre qu'une voiture (le nombre de tués augmente avec le taux d'occupation du véhicule),
- 0,9 % pour les tués d'un autre mode de déplacement dans une collision avec une voiture (le nombre de tués hors véhicule ne change pas s'il y a covoiturage),
- 1,25 % (coefficient intermédiaire) pour les tués dans une collision impliquant au moins deux voitures.

Aucune étude n'a été réalisée sur l'accidentologie du covoiturage. Les acteurs qualifiés s'entendent toutefois sur le fait que l'accidentalité est un peu moindre pour le covoiturage que pour les conducteurs voyageant seuls, du fait d'une meilleure vigilance et d'une conduite plus responsable. Nous considérons que l'accidentalité du covoiturage est inférieure de 10 % à celle de l'ensemble des trajets automobile (l'écart ne peut pas être trop important car, comme le covoiturage, les trajets réalisés avec des proches génèrent une accidentalité moindre).

Cela donne au total environ $(19 + 6 + 7) \times 0,90 \approx 29$ tués dans des accidents impliquant un véhicule en covoiturage.

Le même type de calcul donne un total d'environ :

- 223 blessés hospitalisés et 371 blessés légers, si l'on se base sur les données des forces de l'ordre,
- 440 blessés hospitalisés et 2 100 blessés légers si l'on se base sur les travaux de l'IFSTTAR, qui montrent que le nombre de blessés est très largement sous-évalué, car les forces de l'ordre ne sont appelées que dans une minorité d'accidents non mortels, y compris quand il y a des blessés.

Le coût pour la société de ces accidents est d'**environ 300 millions d'euros**.

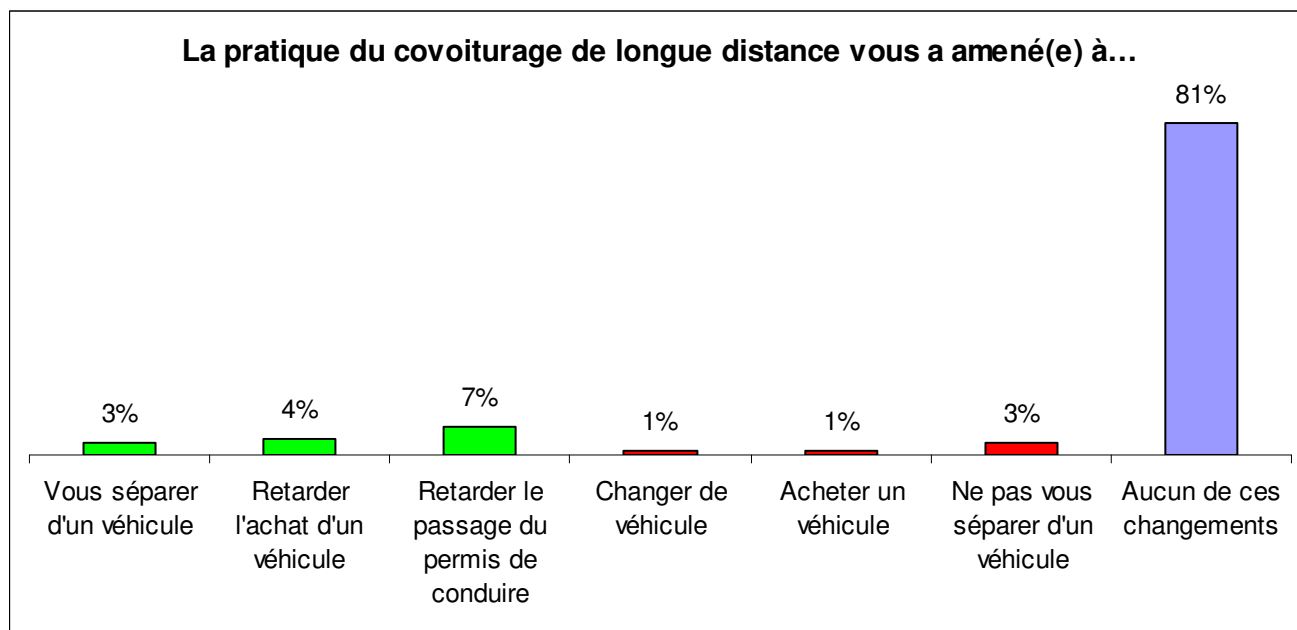
Détail du calcul

Pour 2015, les valeurs tutélaires de l'insécurité routière sont de 3,197 M€ pour un tué, 399 633 € pour un blessé hospitalisé et 15 985 € pour un blessé léger (voir annexe 11). Ces sommes incluent les frais de secours, d'hospitalisation, d'invalidité, la perte de production, la perte affective pour les proches....

Le coût des accidents corporels impliquant un véhicule en covoiturage est donc d'environ $29 \times 3\,197\,000 + 440 \times 399\,633 + 2\,100 \times 15\,985 \approx 302$ millions d'euros.

4.1.6. Motorisation

Covoiturage de longue distance



Source des données : *Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage de longue distance* (ADEME / 6t, 2015)

Dans 81 % des cas, le covoiturage de longue distance n'a aucun impact sur la motorisation.

Dans 14 % des cas, l'impact est positif (baisse de la motorisation, achat d'un véhicule ou passage du permis retardé). Dans 5 % des cas, il est négatif (achat, conservation ou changement d'un véhicule³⁷). L'impact global semble donc favorable.

Il faut toutefois souligner que le covoiturage n'est pas forcément le seul facteur explicatif des évolutions. D'autres facteurs (déménagement, mise en couple, divorce...) peuvent également jouer un rôle.

Covoiturage local

Pour le covoiturage local, il n'existe aucune donnée sur l'évolution de la motorisation, les diverses enquêtes n'ayant pas abordé ces questions.

On peut toutefois supposer que le covoiturage local a très peu d'impact sur la motorisation car, comme nous l'avons vu page 60, 90 % des covoitureurs répondent qu'ils se déplaceraient en voiture en l'absence de covoiturage.

³⁷ L'enquête ne précise pas dans quel sens se fait le changement de véhicule, mais on peut supposer qu'il s'agit presque toujours d'un véhicule plus gros, plus confortable et/ou plus récent, ces facteurs étant essentiels pour attirer des passagers sur les sites de covoiturage.

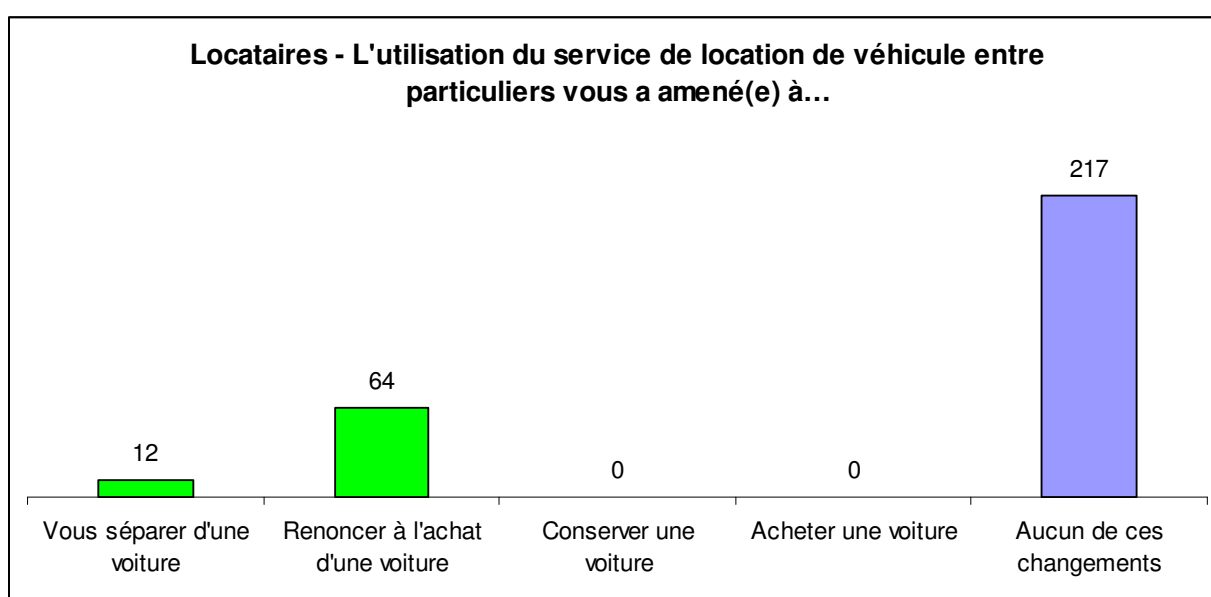
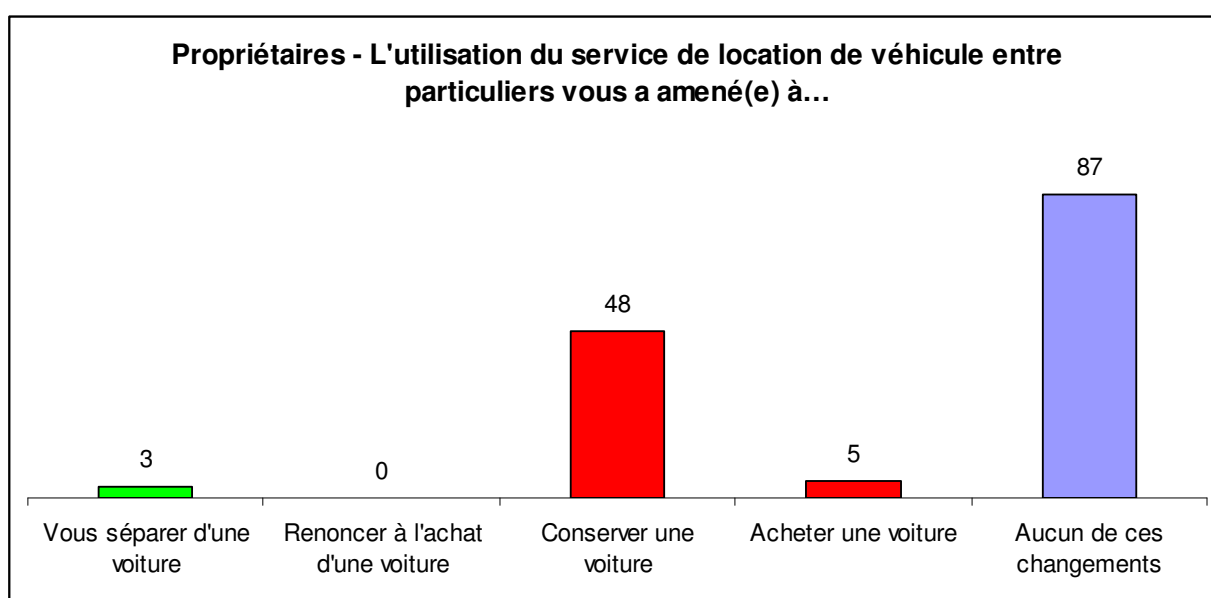
4.2. LOCATION DE VEHICULE ENTRE PARTICULIERS

4.2.1. Motorisation

L'Enquête nationale sur l'autopartage entre particuliers (ADEME / 6t, 2015), improprement nommée puisqu'elle concerne la location de véhicule entre particuliers, a abordé la question de la motorisation, mais avec un taux de réponse inférieur à 50 % :

- pour les locataires : seulement 293 réponses sur un total de 717 répondants (41 %),
- pour les propriétaires : seulement 143 réponses sur un total de 303 répondants (47 %).

Il n'est donc pas du tout certain que les réponses soient représentatives. Il est même probable que les personnes n'ayant pas changé leur motorisation aient moins répondu que les autres à cette question. Voici néanmoins les réponses, **à titre indicatif**, d'abord pour les propriétaires, ensuite pour les locataires :



Source des données : Enquête nationale sur l'autopartage entre particuliers (ADEME / 6t, 2015)

Ces graphiques montrent que la location entre particuliers augmente ou conforte la motorisation des propriétaires, tandis qu'elle réduit ou limite celle des locataires.

Les valeurs étant indicatives, il est impossible de savoir si le bilan global pour l'ensemble des utilisateurs de ce type de service (conducteurs + locataires) est positif ou négatif.

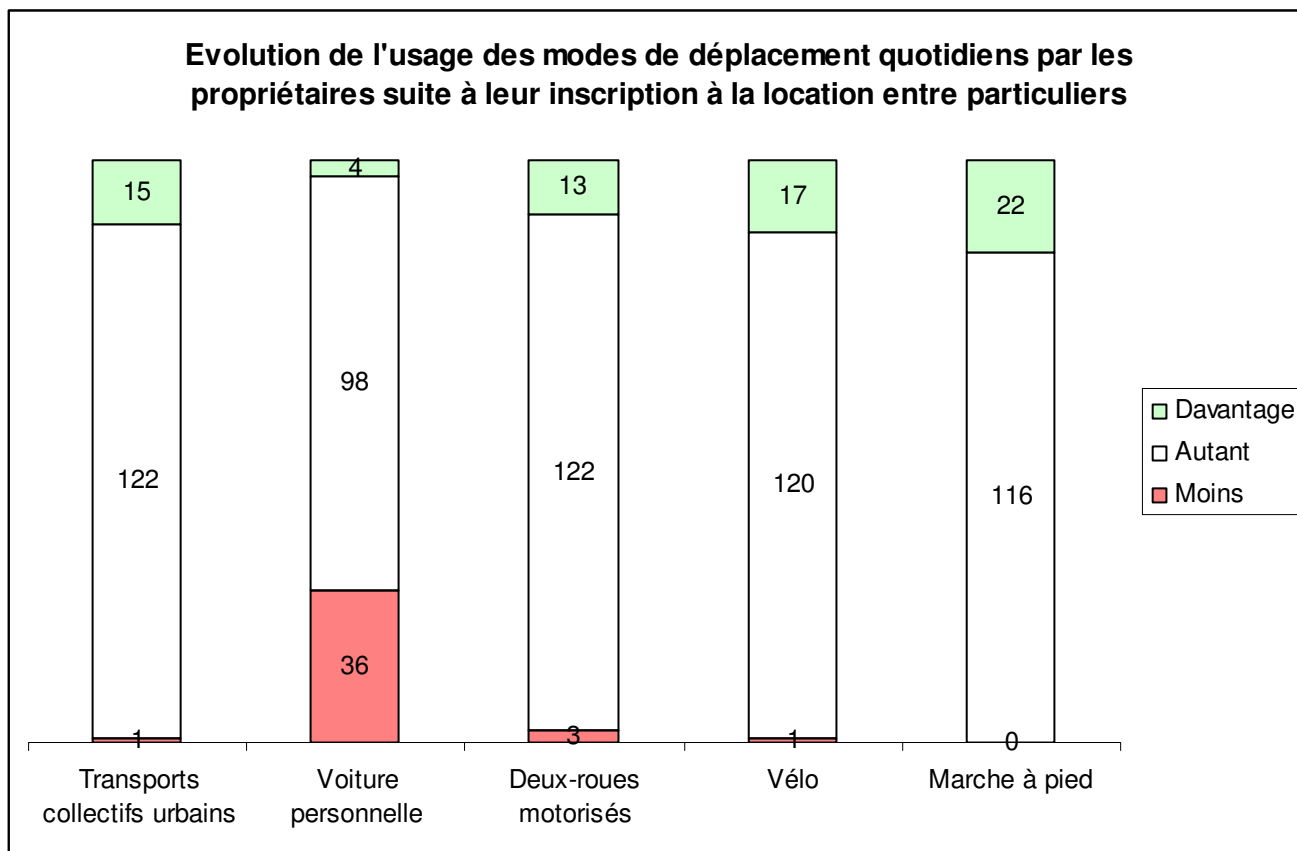
En outre, la location de véhicule entre particuliers n'est pas forcément le seul facteur explicatif des évolutions, d'autres facteurs (déménagement, mise en couple, divorce...) pouvant également jouer un rôle.

4.2.2. Reports modaux

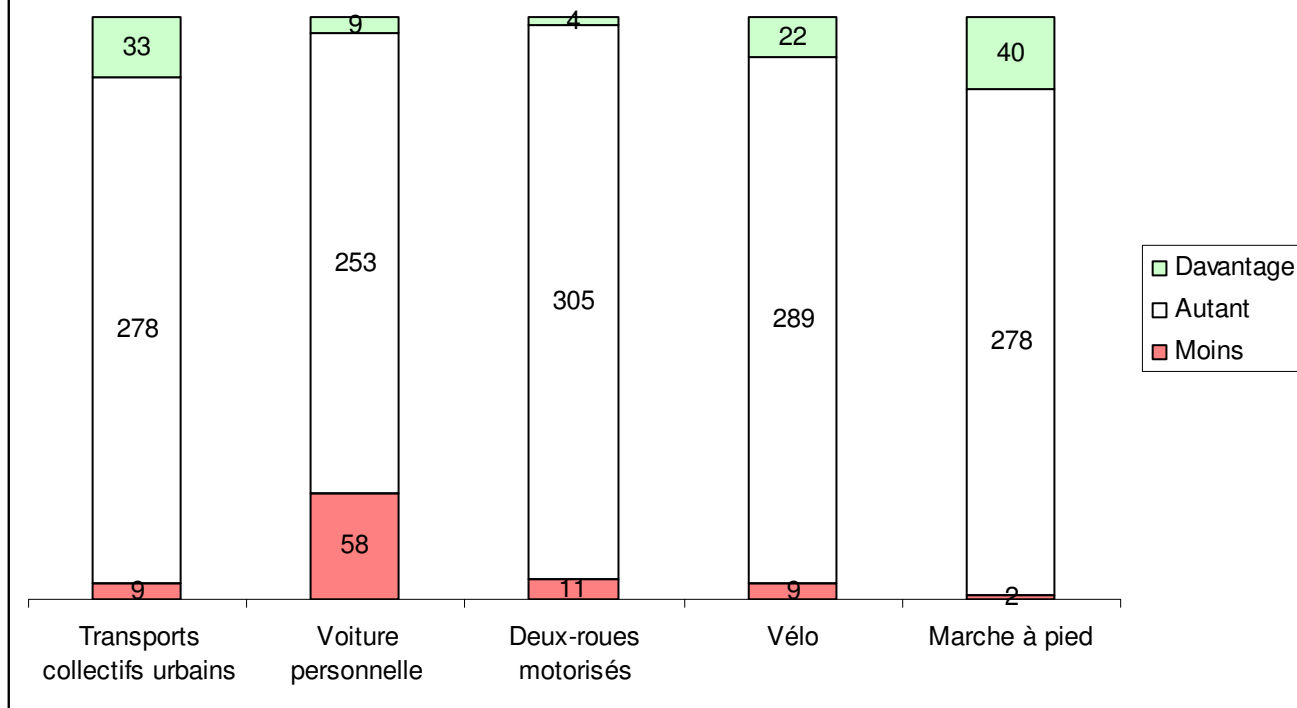
Pour les reports modaux, l'*Enquête nationale sur l'autopartage entre particuliers* (ADEME / 6t, 2015) présente trois limites :

- les taux de réponse sont seulement de 45 % pour les locataires et 46 % pour les propriétaires,
- le questionnaire se contente de faire une comparaison avant / après, sans préciser le rôle de l'inscription au service de location entre particuliers dans les éventuels changements,
- les hausses ou baisses ne sont pas quantifiées (le questionnaire propose seulement les réponses « davantage », « autant » et « moins », sans plus de précision).

Les chiffres présentent donc encore moins de fiabilité que pour la motorisation. Les voici toutefois, à **titre indicatif**, d'abord pour les propriétaires, ensuite pour les locataires :



Evolution de l'usage des modes de déplacement quotidiens par les locataires suite à leur inscription à la location entre particuliers



Source des données : *Enquête nationale sur l'autopartage entre particuliers* (ADEME / 6t, 2015)

Pour les propriétaires comme pour les locataires, on constate une baisse de l'usage de la voiture personnelle et une légère hausse des autres modes, notamment la marche à pied.

5. COMPARAISON DES AIDES ET AVANTAGES AVEC LES AUTRES MODES DE DEPLACEMENT

5.1. DEPENSES PUBLIQUES NETTES

5.1.1. Transports collectifs terrestres

Sources

Les comptes des transports en 2015 (Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer).
L'année 2013 des transports urbains (GART).

Dépenses nettes (recettes déduites)

Les dépenses publiques nettes en faveur des transports collectifs terrestres sont de l'ordre de **22 milliards d'euros par an**, avec la répartition suivante :

	Fonctionnement	Investissement	Total
Trains grandes lignes	0,6 Md€	0,3 Md€	0,8 Md€
Trains et cars TER	2,9 Md€	1,4 Md€	4,3 Md€
Transports départementaux	3,3 Md€	0,2 Md€	3,5 Md€
Transports urbains Ile-de-France	5,2 Md€	1,5 Md€	6,6 Md€
Transports urbains province	4,9 Md€	2,2 Md€	7,1 Md€
Total	16,8 Md€	5,5 Md€	22,3 Md€

5.1.2. Vélo

D'après l'étude *L'économie du vélo* (Atout France / INDDIGO, 2009), les dépenses publiques en faveur du vélo utilitaire ou de loisirs³⁸ étaient de 466 millions d'euros, avec les répartitions suivantes :

- Répartition par maître d'ouvrage : 228 M€ sous maîtrise d'ouvrage des Départements et des Régions, 238 M€ pour les autres collectivités (communes, intercommunalités...).
- Répartition par poste : 364 M€ pour les aménagements cyclables (aménagement, entretien...), 102 M€ pour les autres dépenses (personnel, services de location, stationnement...).

³⁸ Le vélo sportif et le VTT sont exclus de notre analyse, car il ne s'agit pas de modes de déplacement au sens habituel du terme.

Ces chiffres datent généralement de 2006 ou 2007. Cette étude n'ayant pas été renouvelée, il est difficile de connaître les chiffres actuels. Les seules données renouvelées à intervalles réguliers relèvent de l'Observatoire des Mobilités Actives du Club des Villes et Territoires Cyclables, mais le nombre de répondants est trop faible pour pouvoir faire une extrapolation nationale.

L'inflation a été de 11,6 % entre 2007 et 2015 (soit en moyenne 1,4 % par an). En supposant que les budgets vélo ont connu la même évolution, on aboutit à des dépenses publiques en faveur du vélo de l'ordre de $466 \times 1,116 = 520 \text{ M€ en 2015}$.

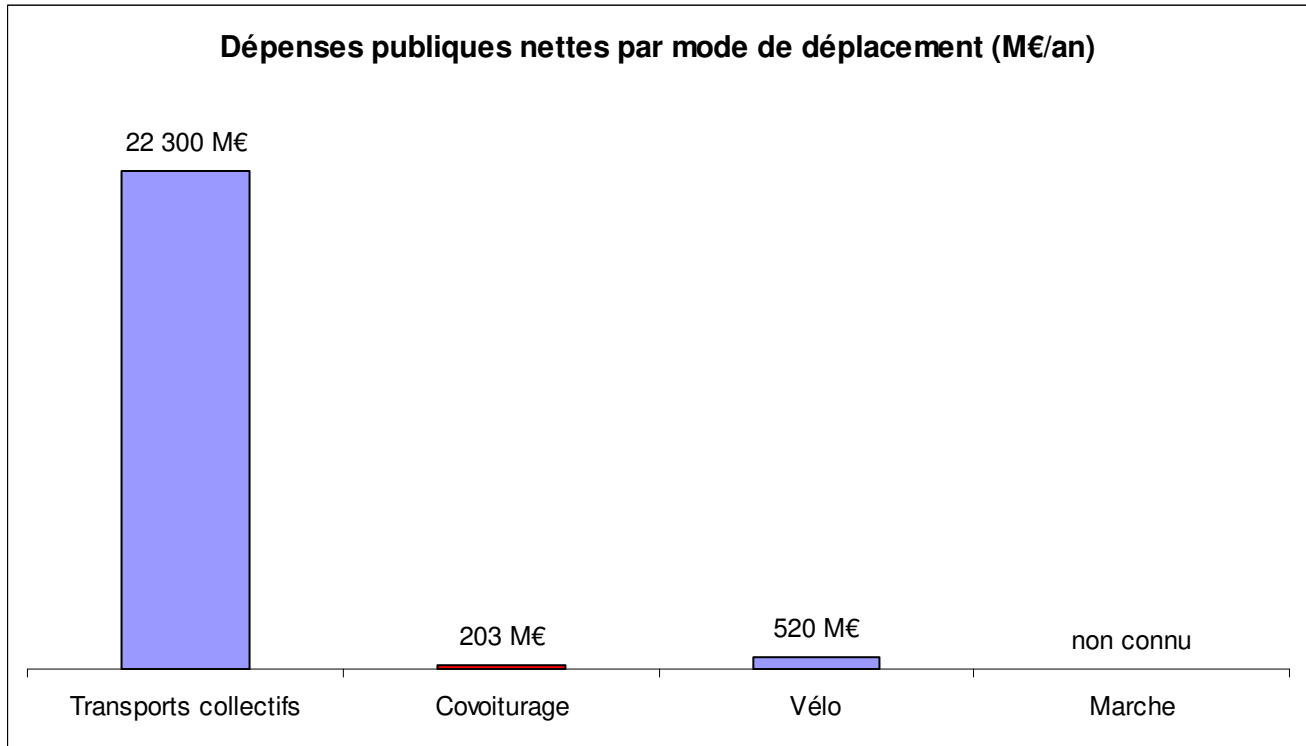
Il faut noter que, pour 2017-2018, l'aide de l'Etat pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, fixée à 20 % du coût d'achat et plafonnée à 200 €, pourrait, sur la base de 200 000 vélos³⁹, représenter un budget total de l'ordre de $200\,000 \times 200 = 40 \text{ M€}$, ce qui ne changera pas l'ordre de grandeur précédent. Cela permettra toutefois d'augmenter la part de l'Etat dans les dépenses publiques en faveur du vélo, qui est aujourd'hui très faible. Par exemple, pour la création d'aménagements cyclables non urbains, l'étude d'Atout France avait chiffré le financement de l'Etat à 2,7 M€ sur un total de 150 M€, soit seulement 1,8 %.

5.1.3. Marche à pied

Aucun chiffre n'est disponible sur les dépenses publiques en faveur de la marche à pied, celle-ci faisant rarement l'objet de budgets spécifiques de la part des collectivités locales.

³⁹ 134 000 vélos à assistance électrique ont été achetés en 2016, chiffre en hausse de 31 % par rapport à 2015 (source : Club des Villes et Territoires Cyclables). L'aide de l'Etat, qui s'applique de février 2017 à janvier 2018 et concerne aussi bien les personnes physiques que les personnes morales, devrait amplifier la hausse. D'ailleurs, 15 000 demandes ont été remplies au cours du 1^{er} mois.

5.1.4. Comparaison avec le covoiturage



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.

Cette comparaison présente toutefois des limites dans la mesure où le nombre de déplacements et le kilométrage annuel sont très différents selon les modes. C'est pourquoi nous présentons des comparaisons plus significatives dans les pages qui suivent : dépenses par km parcouru, par déplacement, par kg de CO₂ évité et par kg équivalent pétrole économisé.

5.2. DEPENSES PUBLIQUES PAR KILOMETRE PARCOURU

Sources :

Les comptes des transports en 2015 (Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer).

L'année 2013 des transports urbains (GART).

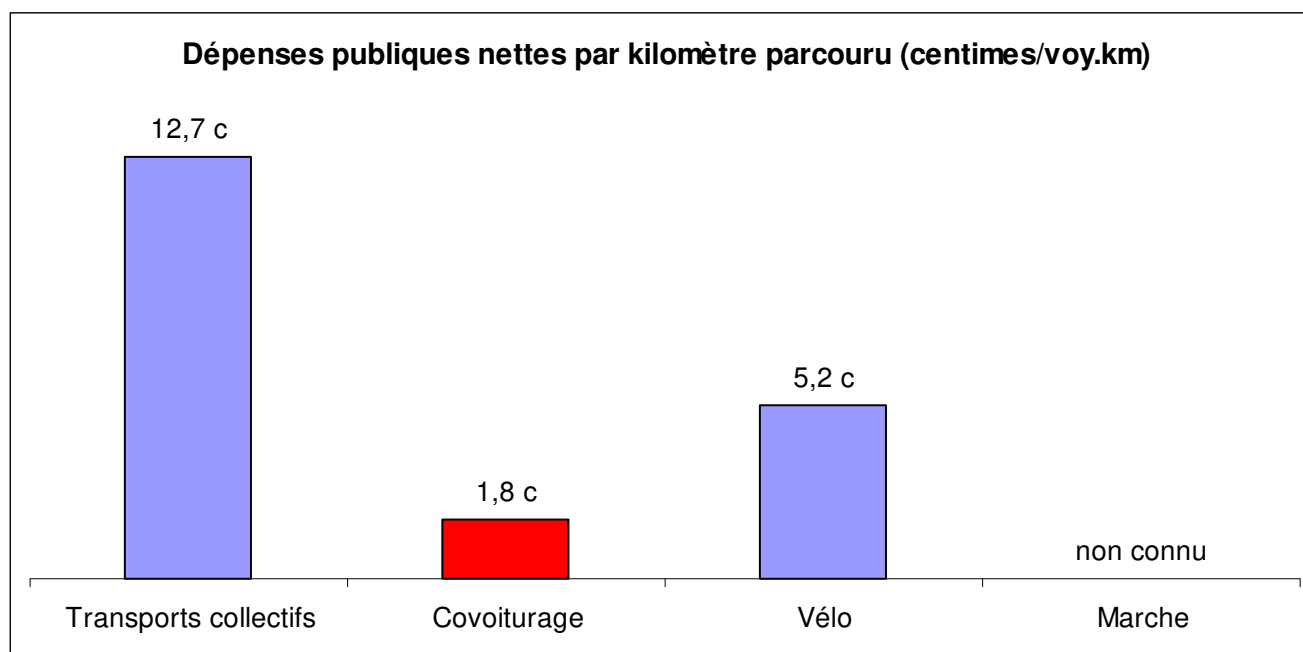
Fichiers Excel présentant les résultats détaillés de l'Enquête Nationale Transports et Déplacements de 2008 (Ministère de l'Environnement, 2010).

Estimation des dépenses unitaires selon les différents modes de transport en 2011 (Beauvais Consultants).

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

Si besoin, les chiffres ont été actualisés par nos soins.

	Transports collectifs	Covoiturage	Vélo	Marche à pied
Dépenses publiques (en millions d'euros)	22 300 M€	203 M€	520 M€	Non connu
Voyageurs * km (en milliards)	176 Md voy*km	11,5 Md voy*km	10 Md voy*km	16 Md voy*km
Dépenses par voyageur * km (centime/voyageur*km)	12,7 c/voy*km	1,8 c/voy*km	5,2 c/voy*km	Non connu



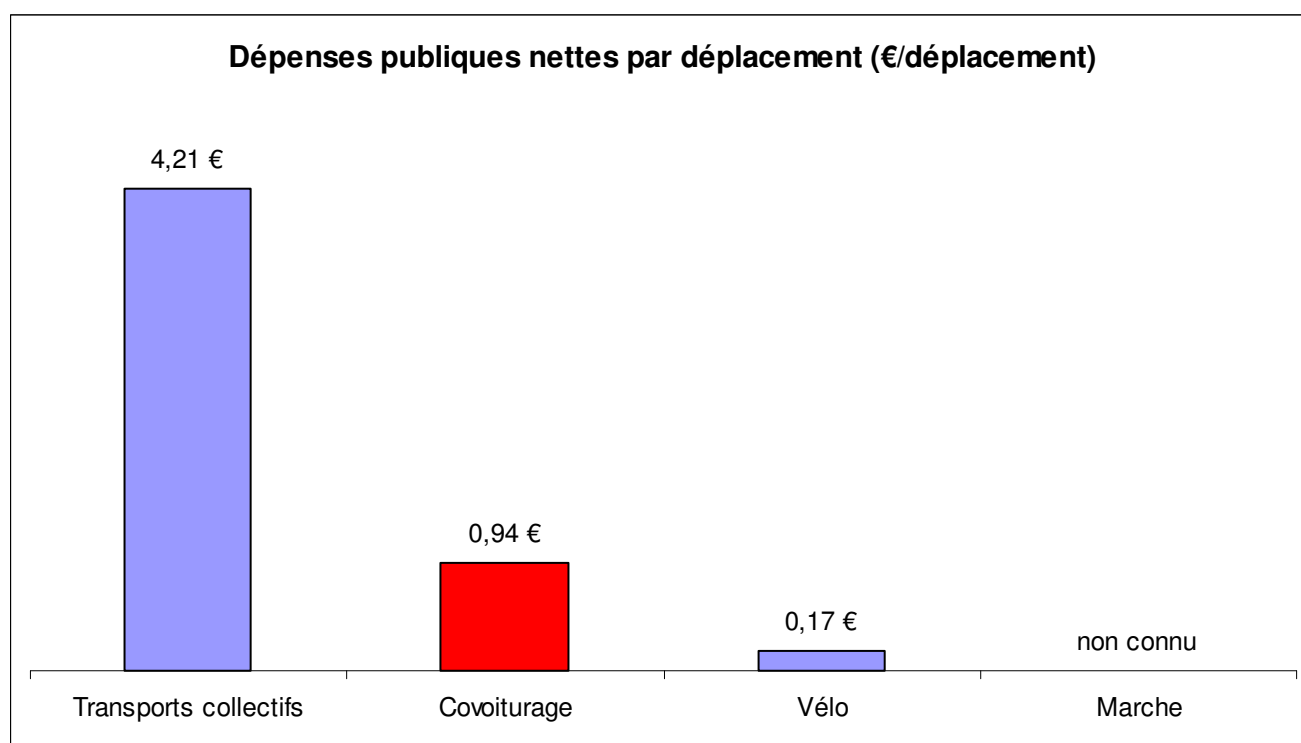
Rapportées au kilométrage total parcouru avec chaque mode, les dépenses publiques en faveur du covoiturage sont :

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

5.3. DEPENSES PUBLIQUES PAR DEPLACEMENT

Sources : idem que page précédente.

	Transports collectifs	Covoiturage	Vélo	Marche à pied
Dépenses publiques (en millions d'euros)	22 300 M€	203 M€	520 M€	Non connu
Déplacements (en milliards)	5,3 milliards	0,22 milliards	3 milliards	Non connu
Dépenses par déplac ^t (€/déplacement)	4,21 €/dépl.	0,94 €/dépl.	0,17 €/dépl.	Non connu



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. C'est le seul indicateur étudié dans ce chapitre pour lequel le covoiturage n'obtient pas le meilleur résultat,
- 4 fois moins élevées que pour les transports collectifs.

5.4. DEPENSES PUBLIQUES PAR KILOGRAMME DE CO₂ EVITE

5.4.1. Méthode et sources

Emissions de CO₂

Les émissions unitaires de CO₂ par mode ont été prises dans *Les chiffres clés 2015 - Climat, air et énergie* (ADEME). Voir annexe 9.

Pour les transports collectifs locaux, la répartition des kilomètres par mode a été calculée par nos soins à partir des données figurant dans *Les comptes des transports en 2015* (Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer) et *L'année 2013 des transports urbains* (GART). Les émissions de CO₂ ont ensuite été pondérées en fonction de la part de chaque mode dans le kilométrage total.

Pour le covoiturage, les calculs figurent à la page 63.

Quels modes seraient utilisés en l'absence du mode considéré ?

Pour le train

Les estimations sont réalisées par nos soins, en l'absence de données identifiées.

En l'absence de train, nous prenons pour hypothèse que 70 % des voyageurs se seraient déplacés en voiture, 8 % en avion, 7 % en covoiturage, 5 % en car et que 10 % ne se seraient pas déplacés.

Pour l'autocar

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

En l'absence de car, 37 % des voyageurs déclarent qu'ils se seraient déplacés en train, 25 % en covoiturage, 19 % en voiture et 2 % en avion. 17 % déclarent qu'ils ne se seraient pas déplacés.

Pour les transports collectifs urbains et régionaux

Les estimations sont réalisées par nos soins, en l'absence de données identifiées.

En l'absence de transports collectifs urbains et régionaux, nous prenons pour hypothèse que 70 % des voyageurs se seraient déplacés en voiture, 12 % à pied, 5 % en covoiturage, 3 % à vélo et que 10 % ne se seraient pas déplacés.

Pour le covoiturage

Voir pages 59 et 60.

Pour le vélo

Source : *Evaluation de la politique de développement de l'usage du vélo pour les transports du quotidien* (CGDD, 2015).

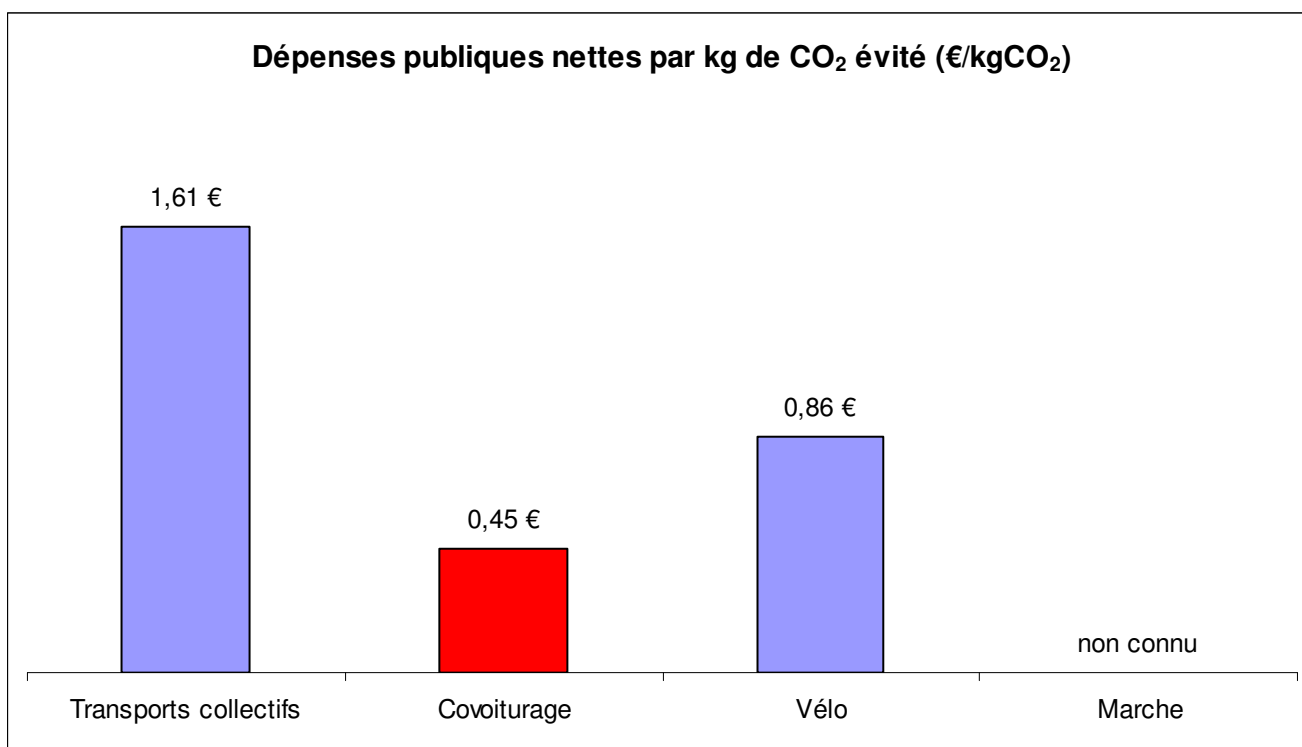
En l'absence de vélo, 59 % des cyclistes déclarent qu'ils se seraient déplacés en transports collectifs, 22 % à pied et 17 % en voiture. 2 % déclarent qu'ils ne se seraient pas déplacés.

Taux d'occupation de la voiture en covoiturage et hors covoiturage

Voir page 13.

5.4.2. Résultats

	Transports collectifs	Covoiturage	Vélo	Marche à pied
Dépenses publiques (en millions d'euros)	22 300 M€	203 M€	520 M€	Non connu
CO ₂ évité (en millions de tonnes)	13,84 Mt	0,45 Mt	0,61 Mt	Non connu
Dépenses par kg de CO ₂ évité (€/kgCO ₂)	1,61 €/kgCO ₂	0,58 €/kgCO ₂	0,86 €/kgCO ₂	Non connu



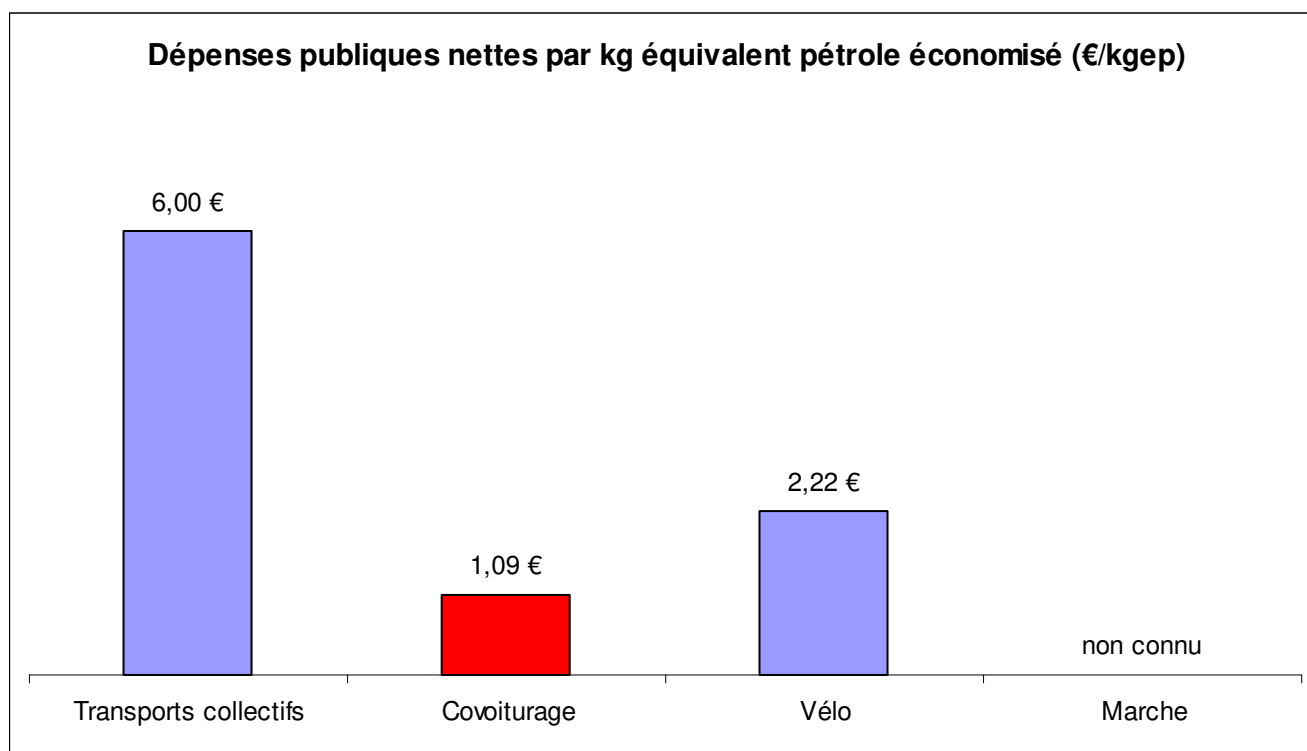
Par kg de CO₂ évité, les dépenses publiques en faveur du covoiturage sont :

- 2 fois moins élevées que pour le vélo. L'écart avec le vélo est plus faible que pour les dépenses totales, car celui-ci n'émet quasiment aucun CO₂,
- 3,5 fois moins élevées que pour les transports collectifs.

5.5. DEPENSES PUBLIQUES PAR KILOGRAMME EQUIVALENT PETROLE ECONOMISE

La consommation d'énergie par mode figure en annexe 10. Pour le covoiturage, la méthode de calcul est la même que pour le CO₂ (voir pages précédentes).

	Transports collectifs	Covoiturage	Vélo	Marche à pied
Dépenses publiques (en millions d'euros)	22 300 M€	203 M€	520 M€	Non connu
Economies d'énergie (en millions de tonnes équivalent pétrole)	3,72 Mtep	0,185 Mtep	0,234 Mtep	Non connu
Dépenses par kg équivalent pétrole économisé (€/kgep)	6,00 €/kgep	1,09 €/kgep	2,22 €/kgep	Non connu



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

- 2 fois moins élevées que pour le vélo. Là encore, l'écart avec le vélo est plus faible que pour les dépenses totales,
- 5,5 fois moins élevées que pour les transports collectifs.

5.6. COMMENTAIRE

Par rapport aux transports collectifs et même au vélo, le covoiturage est relativement peu subventionné.

Toutefois, comme nous l'avons vu au chapitre précédent, il présente des résultats beaucoup moins favorables pour certaines externalités telles que les accidents.

Par ailleurs, au contraire du vélo, il ne présente pas de bénéfice pour la santé.

6. PROPOSITIONS

6.1. FAIRE EVOLUER LA FISCALITE ET LES PRELEVEMENTS SOCIAUX

6.1.1. Rendre plus cohérentes les règles pour l'impôt sur le revenu et les prélèvements sociaux

Nous proposons d'adapter les règles actuelles afin de ne taxer que les activités générant du bénéfice, faisant concurrence aux acteurs économiques traditionnels et/ou n'entrant pas dans une logique réellement collaborative. Les modifications proposées les suivantes.

Covoiturage

Dans le cas du covoiturage, il n'y a pas de bénéfice dès lors que le total des sommes perçues et de la quote-part du conducteur ne dépasse pas le coût réel de la voiture.

Le principal problème réside dans l'application du barème fiscal, beaucoup trop avantageux. Ce point est développé page 81.

Par ailleurs, comme nous l'avons vu page 20, la rédaction de l'instruction fiscale du 1^{er} septembre 2016 est très imparfaite et devra être revue.

Autopartage entre particuliers

Dans le cas de l'autopartage entre particuliers, les sommes versées constituent une simple participation aux frais, inférieure ou égale au coût réel de la voiture. Il n'y a donc pas de bénéfice.

Par équité avec le covoiturage, nous proposons donc d'exonérer cette pratique de l'impôt sur le revenu et des prélèvements sociaux.

La logique qui a peut-être prévalu du côté du législateur est que, même s'il n'y a pas de bénéfice, l'autopartage entre particuliers peut faire concurrence aux loueurs professionnels, un même individu pouvant acheter plusieurs voitures pour les autopartager. Dans la pratique, une telle situation ne se produit et ne se produira jamais, car cela demanderait un travail important et l'absence de bénéfice rendrait impossible toute rémunération. Pour lever ce frein, il suffit de limiter l'autopartage à un véhicule par titulaire du permis de conduire voire un véhicule par ménage.

Location de véhicule entre particuliers

La location de véhicule entre particuliers ne génère, sauf exception, aucun bénéfice.

Par équité avec le covoiturage, il est logique de l'exonérer, sous réserve du respect des conditions suivantes :

- tarif de location inférieur au coût réel de la voiture,
- location d'au maximum une voiture par titulaire du permis de conduire voire par ménage fiscal, pour éviter que des particuliers n'achètent plusieurs voitures pour les louer, faisant ainsi une concurrence déloyale aux professionnels de la location.

Transport solidaire

Quand le conducteur du transport solidaire est indemnisé, nous proposons que l'indemnité ne soit pas soumise à l'impôt et aux prélèvements sociaux dès lors qu'elle est inférieure au coût réel moyen de la voiture (0,34 €/km⁴⁰), part du conducteur incluse.

Cela implique de fixer une participation maximale de :

- 0,17 €/km s'il y a un seul passager ($0,34 / 2 = 0,17$ €, puisque l'on inclut le conducteur),
- 0,113 €/km s'il y en a deux ($0,34 / 3$),
- 0,085 €/km s'il y en a trois ($0,34 / 4$),
- etc.

Autres pratiques collaboratives

La question de la fiscalité des autres pratiques collaboratives dépasse le cadre de la présente étude, qui s'intéresse à la mobilité. Nous ne les aborderons donc pas de façon exhaustive.

En nous limitant aux pratiques traitées au chapitre 3, nous proposons les modifications suivantes :

- exonérer les activités bénévoles comparables au co-cooking, par exemple les personnes organisant bénévolement des activités manuelles à leur domicile et partageant uniquement le prix des fournitures (ex. : argile pour une activité poterie, laine pour une activité tricot...).
- ne plus exonérer les sorties de plaisance en mer, qui ne rentrent pas dans l'esprit collaboratif.

6.1.2. Lutter contre les fraudes

Comme nous l'avons vu au chapitre 2, les fraudes en matière de covoiturage génèrent un manque à gagner de 87 M€ pour l'Etat et la Sécurité Sociale. Il est donc impératif de renforcer les contrôles.

La principale fraude porte sur la majoration des frais réels pour les déplacements domicile-travail. Nous avons évalué son coût à 78 M€. Pour y remédier, les contrôles doivent porter sur :

- les déclarations de revenus affichant des frais réels,
- les annonces sur les sites internet de covoiturage (BlaBlaCar et sites locaux).

Le transport de passagers lors de déplacements professionnels arrive en deuxième position, avec un coût de 8 M€. Les annonces sur les sites internet de covoiturage, en premier lieu BlaBlaCar, seront contrôlées afin d'identifier :

- les trajets explicitement professionnels,
- les personnes passant plus de deux annonces par semaine pour des trajets de longue distance (il s'agit dans ce cas majoritairement de trajets professionnels, même si cela n'est pas dit).

⁴⁰ Si le coût moyen retenu est celui d'une petite voiture (0,25 €/km). il faudra revoir en conséquence les calculs.

Enfin, le dépassement du barème fiscal représentera environ 2 M€ de manque à gagner quand ce barème sera abaissé au coût réel de la voiture (1,3 M€ pour le dépassement du coût réel + 0,6 M€ pour le dépassement du barème actuel). Là encore, un contrôle des annonces sur les sites internet sera la démarche la plus adaptée.

6.1.3. Créer une taxe sur les transactions via internet

Nous avons vu tout au long de ce rapport que l'impôt sur le revenu et les prélèvements sociaux ne se prêtent pas à une taxation du covoiturage et de la location de véhicule entre particuliers, car ces deux activités ne génèrent, sauf exception, aucun bénéfice.

Par conséquent, si l'on veut taxer le covoiturage dans une logique vertueuse en matière de transport et d'environnement, il faut créer un prélèvement spécifique.

Puisque les sites internet permettent de changer d'échelle en élargissant le champ des échanges possibles, on peut par exemple envisager une taxe sur les transactions réalisées par internet, quel qu'en soit l'objet (covoiturage, location de véhicule, location de logement...). La mise en place d'une telle taxe n'est toutefois pas évidente, car certaines transactions ne se font pas directement sur le site (ex. : Le Bon Coin). Taxer directement les opérateurs de ces sites, qui, s'ils le souhaitent, répercuteraient ensuite cette taxe à leurs utilisateurs peut être une solution à étudier.

La mise en relation par internet présente toutefois des frontières floues. Autant la question ne se pose pas pour BlaBlaCar, qui en fait clairement partie, autant elle peut se poser dans d'autres cas. Par exemple, comment traite-t-on le site associatif www.covoiturage-libre.fr, qui repose sur le bénévolat et fonctionne avec un budget très limité, ou les sites de covoiturage des collectivités locales ? Par ailleurs, les conducteurs et passagers entrés en relation par BlaBlaCar et faisant ensuite d'autres trajets ensemble sans repasser par le site ne pourraient pas être taxés ainsi.

6.1.4. Baisser le barème fiscal au niveau du coût réel de la voiture

Le barème fiscal est surévalué d'environ 30 % par rapport au coût réel de la voiture. La problématique de cette surévaluation dépasse largement le cadre du covoiturage.

Tout d'abord, elle génère une hausse artificielle des frais réels, donc une baisse du revenu imposable et par conséquent une baisse de l'impôt versé. Il en résulte un manque à gagner pour les caisses de l'Etat de l'ordre de **800 millions d'euros par an**⁴¹. Sur ce total, 500 millions sont imputables à la surévaluation elle-même. Les 300 millions restants découlent du fait que le barème croît avec la puissance fiscale du véhicule (cf. tableau page 104) ; or, avoir une voiture puissante résulte d'un choix personnel qui n'a pas à être favorisé par l'Etat, sauf éventuellement pour les familles nombreuses, dans certaines limites.

Par ailleurs, si un salarié utilise son véhicule personnel pour un déplacement à caractère professionnel, son employeur peut appliquer le barème fiscal pour le remboursement des frais. Le salarié fait alors un bénéfice moyen de 30 % sur ce déplacement. Il s'agit d'un véritable avantage en nature, non soumis à cotisations sociales, d'où un manque à gagner pour la Sécurité Sociale, les caisses de retraite, etc. Enfin, si le salarié est remboursé par son employeur en dessous du barème fiscal, il peut intégrer la différence dans ses frais réels. Faute de données, il ne nous est pas possible de calculer le manque à gagner correspondant à ces deux situations.

⁴¹ Calculs réalisés par nos soins à partir d'une réactualisation des données ayant servi à rédiger le document suivant : *Le barème fiscal automobile : une mesure anti-économique et anti-écologique* (ADETEC, 2012).

Nous préconisons l'application d'un barème unique correspondant soit au coût moyen d'une voiture en France (0,34 €/km) soit au coût moyen d'une petite voiture (0,25 €/km) avec éventuellement un barème plus élevé pour les familles nombreuses (0,34 €/km) dans le second cas.

6.1.5. Ne pas défiscaliser les aides que les employeurs versent aux salariés qui covoiturent

Contexte

A la date de bouclage de cette étude, un lobbying est en cours pour une indemnité kilométrique covoiturage pour les déplacements domicile-travail (voir notamment www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/covoiturage-domicile-travail-pour-motiver-les-salaries-wayzup-propose-des-trajets-gratuits-725840.html).

Les partisans d'une telle indemnité, notamment le dirigeant de la start-up Wayzup, font le parallèle avec la prime transport pour les transports en commun (voir glossaire) et l'indemnité kilométrique vélo, sans préciser que cette dernière est plafonnée à 200 € par an et qu'au-delà de cette somme, elle est soumise à cotisations sociales pour l'employeur et à impôt sur le revenu pour le salarié.

Des mesures existent déjà

Il faut noter que les employeurs ont d'ores et déjà la possibilité de verser une prime transport aux salariés venant travailler avec leur véhicule personnel (qu'ils covoiturent ou non), si leur domicile ou leur lieu de travail se trouve en dehors d'un périmètre de transport urbain et de la Région Ile-de-France et si l'utilisation d'un véhicule personnel est indispensable⁴². Comme l'indemnité kilométrique vélo, cette prime est facultative et nette de charges et non imposable jusqu'à 200 € par an. Cette mesure anti-écologique avait été instaurée par le gouvernement en 2008, année où le prix de l'essence avait connu une forte hausse.

Sachant que 16 millions de salariés vont travailler avec leur voiture, cette prime pourrait, si tous les employeurs l'appliquaient, coûter environ 450 millions d'euros à l'Etat et 2,56 milliards d'euros aux organismes chargés de collecter les différentes cotisations sociales (URSSAF, caisses de retraite...), soit au total 3 milliards d'euros. Son taux de mise en œuvre n'étant pas connu, le préjudice réel ne peut pas être calculé.

Détail du calcul

Si tous les employeurs l'appliquaient, le montant total annuel de cette prime serait de 16 millions x 200 € = 3,2 milliards d'euros.

Sur la base d'un taux marginal d'imposition moyen de 14 % (voir page 19), le manque à gagner pour l'Etat en termes d'impôt sur le revenu serait de 3,2 Md€ x 0,14 ≈ 0,450 Md€ ≈ 450 M€.

Par ailleurs, les charges salariales et patronales représentent respectivement environ 22 % et 42 % du salaire brut. Le salaire net est donc égal à 100 - 22 = 78 % du salaire brut. Et le coût pour l'employeur, toutes charges comprises, est de 100 + 42 = 142 % du salaire brut. Le coût total pour l'employeur est donc égal à 142 / 78 = 1,82 du salaire net. L'ensemble des cotisations patronales et salariales représente donc 82 % du salaire net. Nous arrondissons ce chiffre à 80 % pour tenir compte des régimes spéciaux et des diverses réductions de charges.

Le manque à gagner pour les organismes chargés de collecter les différentes cotisations sociales serait donc d'environ 3,2 Md€ x 0,80 ≈ 2,56 Md€.

⁴² Pour plus de détails, voir le site de l'URSSAF : www.urssaf.fr/portail/home/employeur/calculer-les-cotisations/les-elements-a-prendre-en-compte/les-frais-professionnels/les-frais-de-transport/trajet-domicilelieu-de-travail/prise-en-charge-facultative-des/prime-transport-de-200.html.

Par ailleurs, les employeurs peuvent encourager le covoiturage par différentes mesures : places de parking réservées, mise en relation des covoitureurs, etc. Ces mesures peuvent opportunément s'inscrire dans une démarche globale de type PDE (plan de déplacement d'entreprise) ou PDA (plan de déplacements d'administration)⁴³.

Combien coûterait une indemnité kilométrique covoiturage pour les finances publiques ?

Avec un montant indicatif moyen de 50 € par mois, soit 600 € par an, la mise en place généralisée d'une indemnité kilométrique pour le covoiturage pourrait générer un **manque à gagner** d'environ 25 millions d'euros pour l'Etat et 141 millions d'euros pour les organismes chargés de collecter les différentes cotisations sociales, soit au total environ **166 millions d'euros**.

Détail du calcul

D'après nos calculs de l'encadré de la page 28, environ 348 000 personnes covoiturent avec leur propre voiture pour aller travailler, dont 240 000 tous les jours et 108 000 en alternance avec la(les) voiture(s) de leur(s) covoitureur(s).

Supposons que les 240 000 covoitureurs utilisant toujours leur voiture touchent une prime moyenne de 50 € par mois soit 600 € par an, et que les 108 000 covoitureurs l'utilisant en alternance touchent la moitié, soit 300 € par an.

Cela représenterait au total $(240\,000 \times 600) + (108\,000 \times 300) \approx 176$ M€ de primes versées par les employeurs.

Sur la base d'un taux marginal d'imposition moyen de 14 % (voir encadré précédent), le manque à gagner pour l'Etat en termes d'impôt sur le revenu serait d'environ $176 \text{ M€} \times 0,14 \approx 25$ M€.

Les charges salariales et patronales représentant au total environ 80 % du salaire net (voir encadré précédent), le manque à gagner pour les organismes chargés de collecter les différentes cotisations sociales serait d'environ $176 \times 0,80 \approx 141$ M€.

L'indemnité kilométrique covoiturage pourrait en outre fragiliser la prime transport (voire le versement transport) et donc les transports en commun, car de nombreux employeurs pourraient militer pour leur suppression ou la baisse de leur taux afin de ne pas multiplier les charges.

6.1.6. Mettre en place une taxe carbone

La taxation des émissions de gaz à effet de serre des transports, par exemple par un supplément de TICPE⁴⁴, augmentera le coût de la voiture mais aussi du covoiturage. Elle réduira donc l'avantage concurrentiel de ce dernier par rapport aux transports collectifs.

Elle contribuera en outre à augmenter le coût « perçu » de la voiture (qui se limite pour la plupart des Français au carburant et aux éventuels péages), qu'elle soit utilisée en covoiturage ou non.

Plus le montant de cette taxe sera élevé, meilleurs en seront les effets.

⁴³ Voir définition dans le glossaire.

⁴⁴ Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (nom actuel de la TIPP).

6.2. ADAPTER LES POLITIQUES PUBLIQUES LOCALES

6.2.1. Mieux orienter les financements publics directs en faveur du covoiturage

Le chapitre 5 a montré que l'argent public (sous toutes ses formes) consacré au covoiturage a un bilan socioéconomique et environnemental positif.

Les financements publics directs en faveur du covoiturage n'en représentent qu'une petite partie, seulement 6 %. Leur total est de 13,1 M€ par an, dont 11,7 M€ pour les dépenses de covoiturage des collectivités locales et 1,4 M€ pour la participation de ces dernières au plan autoroutier de 2017. On peut donc légitimement se poser la question de les augmenter.

Voici les éléments que nous pouvons apporter à la réflexion.

Tout d'abord, il convient de distinguer le covoiturage local et le covoiturage de longue distance. Les impacts du premier sont très positifs, tant en termes de report modal que pour l'environnement. Le second a des impacts plutôt négatifs, car il se développe pour une bonne part au détriment du train. Les financements publics doivent donc se concentrer sur le covoiturage de courte et moyenne distance.

Ensuite, l'expérience montre que, comme les transports collectifs, le covoiturage a besoin d'une masse critique pour se développer. Ainsi, sur la longue distance, les trajets regroupant le plus d'annonces sont Paris - Rennes, Paris - Lyon, Paris - Lille..., sur lesquels le train est pourtant très performant. De même, pour les déplacements locaux, des trajets tels que Saint-Etienne - Lyon, également très bien desservi par le train, cumulent un nombre très élevé d'annonces.

En revanche, le nombre d'offres de covoiturage est très limité sur les trajets peu ou pas desservis par les transports collectifs. Le développement du covoiturage risque donc de se faire pour une bonne part au détriment des transports collectifs, sans résoudre les problèmes de mobilité des territoires peu denses. Le covoiturage spontané, pratique intermédiaire entre le covoiturage et l'autostop (voir annexe 12), constitue une cible intéressante pour les déplacements de proximité sur ce type de territoire.

6.2.2. Reporter une partie des dépenses routières sur les transports collectifs, le vélo et la marche

Les dépenses routières favorisent l'usage de la voiture.

La baisse des investissements routiers est donc préconisée, dans une logique de report d'une partie des dépenses publiques vers des modes plus vertueux (transports collectifs, vélo et marche à pied). Cela est d'autant plus crucial dans un contexte où les budgets publics sont contraints.

6.2.3. Renforcer l'usage du train

Pour renforcer l'usage du train, les principales familles de solutions sont les suivantes :

- Améliorer l'offre

La qualité de l'offre ferroviaire est un levier majeur pour amener les covoitureurs potentiels à préférer le train. Cette qualité passe principalement par des temps de parcours inférieurs à ceux de la voiture,

des fréquences élevées et des trajets directs, sans correspondance. A ce titre, il apparaît important que le train se repositionne sur certaines liaisons actuellement délaissées, en particulier celles présentant un potentiel élevé en nombre de passagers, telles que Nantes - Bordeaux.

- Baisser les tarifs

Le prix constitue un des principaux atouts du covoiturage vis-à-vis du train. Le train ne pourra gagner des parts de marché (ou conserver ses parts actuelles) que si l'écart de prix entre les deux modes diminue. Sont particulièrement concernés les tarifs pratiqués sur les TGV et les trains Intercités à réservation obligatoire, souvent très élevés quand on réserve dans les jours ou les heures qui précèdent le départ. En effet, la clientèle du covoiturage est majoritairement formée d'étudiants et de jeunes actifs, qui présentent les caractéristiques suivantes :

- moyens financiers limités,
- déplacements programmés tardivement, le plus souvent,
- « valeur du temps » moindre que celle des personnes de plus de 30 ans. De ce fait, ils préfèrent prendre le mode de déplacement le moins cher, même s'il est moins rapide.

L'enjeu se situe aussi sur le long terme. Il s'agit en effet de fidéliser les jeunes au train plutôt que de les laisser se tourner vers le covoiturage et peut-être plus tard la voiture solo.

En parallèle, une information sur le coût réel de chaque mode (voir pages suivantes) permettra une comparaison objective.

6.2.4. Avoir une réflexion réellement multimodale

Les évolutions législatives récentes ont conféré aux Régions et aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) des rôles majeurs. Les premières sont devenues chef de file des politiques de mobilité et ont récupéré dans leur giron les ex transports départementaux. Les secondes, auparavant dénommées Autorités Organisatrices de Transport Urbain (AOTU), ont vu leur champ d'action élargi, intégrant désormais le covoiturage, entre autres.

Il est donc désormais plus facile d'articuler les politiques de covoiturage avec l'ensemble des politiques de mobilité.

La coordination et la complémentarité des offres, dans une logique multimodale, doit constituer le fil conducteur de l'action des Régions et des AOM. En complément, la concertation avec les Départements, qui constituent actuellement les principaux acteurs publics du covoiturage et gardent la compétence routière, est et restera indispensable.

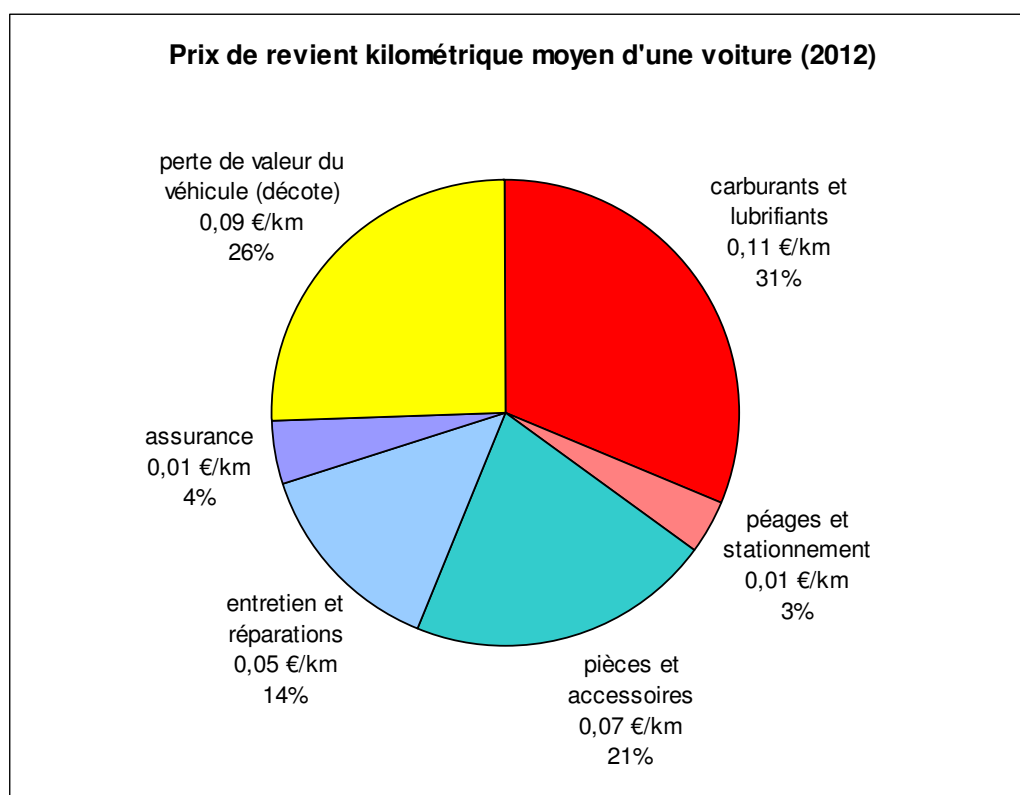
6.3. COMMUNIQUER ET INFORMER

En matière de communication et d'information, les thèmes suivants sont à privilégier.

6.3.1. Le coût réel de chaque mode de transport

Le coût réel de la voiture

Quand ils comparent les tarifs du train et de la voiture, les Français ont tendance à ne prendre en compte, pour cette dernière, que le coût du carburant et les éventuels péages. Or, comme le montre le graphique ci-dessous, déjà présenté au chapitre 2, ces postes ne représentent que le tiers du coût total.



Source : *Le coût réel de la voiture en 2012* (ADETEC)

Comparaison entre les coûts des transports collectifs et du covoiturage

Donner des exemples concrets permettra aux Français de faire une comparaison objective entre les coûts des transports collectifs et de la voiture.

Exemple pour un trajet de longue distance

Entre Paris et Lyon (465 km), le coût réel de la voiture est de 187 € (voir calcul page 21), alors que celui du train varie entre 25 et 93 € (21 à 67 € pour les jeunes). Le train est donc souvent plus rentable, même quand on voyage à plusieurs.

Exemple pour un trajet local

Nous prenons pour exemple des déplacements domicile-travail quotidiens entre Thiers et Clermont-Ferrand (42 km).

Pour un conducteur ayant un seul covoitureur et utilisant sa voiture une fois sur deux (cas le plus fréquent), le coût net des trajets est de 251 € par mois avec le covoiturage, réduction d'impôt déduite (voir détail du calcul en annexe 13), contre 48 € en train. Le train est donc 5 fois moins cher.

6.3.2. Les avantages des transports collectifs

Outre sur le plan financier, les transports collectifs présentent de nombreux avantages par rapport au covoiturage.

A titre d'exemple, pour le train, les avantages sur lesquels on peut communiquer sont les suivants :

- sur la plupart des trajets effectués en covoiturage, le train est plus rapide que la voiture (avec quelques exemples sur des liaisons TGV, Intercités et TER),
- avec le train, on arrive à l'heure prévue, on n'est pas soumis aux aléas de la circulation (voir les chiffres de ponctualité sur www.qualitetransports.gouv.fr),
- en prenant le train, on n'a pas de problème de stationnement à destination,
- en train, on valorise son temps : on peut lire, travailler, manger, etc.
- le train est moins fatigant,
- le train est confortable : on a de la place pour ses bagages, ses jambes, on peut se lever, aller aux toilettes, etc.
- le train est très sûr : 2 morts par an en moyenne depuis quinze ans, alors qu'il y a eu pour la seule année 2015 près de 3 500 morts sur les routes dont 1 800 en voiture,
- avec le train, le risque d'annulation est faible (voir les chiffres sur www.qualitetransports.gouv.fr).

ANNEXES

Annexe 1 - Présentation de l'Association Qualité Mobilité

L'Association Qualité Mobilité a été créée le 3 juillet 2015.

Elle a pour objet de :

- promouvoir les transports collectifs et les modes de déplacement non motorisés de personnes,
- suivre l'évolution de la qualité de service, notamment sous la forme d'observatoires de la qualité, l'évaluer et en promouvoir les bonnes pratiques,
- être un lieu d'échanges et de réflexion entre les différents acteurs de la production des services de transport public et de mobilité,
- promouvoir, appuyer et coordonner la réflexion et les actions visant à améliorer l'organisation des déplacements et à protéger l'environnement,
- réaliser, faire réaliser, promouvoir et diffuser toute étude et enquête concernant ses domaines d'intervention,
- contribuer à la représentation des intérêts des utilisateurs des transports publics dans tout colloque, congrès, conférence et réunion,
- plus généralement, mettre en œuvre tous les moyens susceptibles de contribuer à la réalisation de son objet et prendre toute initiative conforme à son objet.

Fin 2016, ses membres étaient les suivants : Association Française du Rail (AFRA), Agir pour le transport public (AGIR), Association des Régions de France (ARF), CarPostal France, Fédération des Industries Ferroviaires (FIF), Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (FNAM), Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV), Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART), Keolis, Ligne Sud Europe Atlantique (LISEA), RATP, RATP Développement (RATP Dev), Société de la Mobilité de l'Agglomération Toulousaine (SMAT), SNCF Gares et Connexions, SNCF Mobilités, SNCF Réseau, Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Transdev, Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP).

L'association est en outre dotée d'un comité scientifique ayant notamment pour rôle de conseiller le conseil d'administration afin de l'assister dans le choix des prestataires et partenaires qui se voient confier des prestations que l'association souhaite mettre en œuvre, en particulier : études, expertises, observatoires de la qualité, suivis qualitatifs et quantitatifs, benchmarks, etc. Fin 2016, ses membres étaient les suivants :

- Pierre ZEMBRI, représentant l'Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR), l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC) et l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée,
- Francis BEAUCIRE, représentant le Groupement pour l'Etude des Transport Urbains Modernes (GETUM),
- Charles RAUX, représentant le Laboratoire d'Economie des Transports (LET),
- Jean SIVARDIERE, représentant la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT),
- Pierre-Henri EMANGARD,
- Isabelle BON-GARCIN, représentant l'Université Lyon 2,
- Jean-Christophe MONNET, représentant le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF),
- Claude FAUCHER, représentant l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP).

IR - Base d'imposition - Revenu global

I. Notion de revenu global imposable

1

L'impôt sur le revenu est établi d'après la situation générale de fortune des assujettis. Le revenu imposable de chaque contribuable comprend donc, en principe, la totalité des revenus des membres du foyer fiscal (personne seule sans ou avec charges de famille, conjoints, partenaires liés par un pacte civil de solidarité, enfants mineurs, autres personnes à charge).

Par revenu, on entend en principe tous les produits qui se renouvellent ou sont susceptibles de se renouveler quel que soit leur montant. Ainsi, la circonstance qu'une rémunération est exagérée n'est pas de nature à lui donner le caractère d'une libéralité non imposable. La fraction excédant la rétribution normale des fonctions exercées constitue aussi un revenu au sens de l'[article 156 du code général des impôts \(CGI\)](#).

Il s'ensuit que, dès lors qu'elles présentent ce caractère, les sommes perçues ou acquises par le contribuable sont, de plein droit, soumises à l'impôt à défaut d'une disposition législative expresse les exonérant.

10

Mais divers textes étendent le champ d'application de l'impôt à des profits ne répondant pas strictement à cette définition. Tel est le cas des plus-values effectivement réalisées par des particuliers lors de la cession à titre onéreux de biens ou de droits de toute nature ([BOI-RFPI-PVI](#)) et de celles réalisées dans l'exercice d'une activité professionnelle ([BOI-BNC-BASE-30](#) et [BOI-BIC-PVMV](#)).

En outre, sont imposables les gains nets en capital réalisés à l'occasion de cessions à titre onéreux de valeurs mobilières et de droits sociaux ([BOI-RPPM](#)).

Constituent sauf preuve contraire des revenus imposables :

- les sommes, titres ou valeurs transférés vers l'étranger ou en provenance de l'étranger lorsque le

Ainsi, la notion de revenu imposable inclut les profits réguliers ou occasionnels qui sont le fruit d'initiatives ou de diligences des contribuables pouvant consister notamment dans la recherche de meilleures conditions de placement de leur patrimoine ([BOI-BNC-CHAMP-10-10-20-40 au XXXIX § 690 et suiv.](#), [BOI-BNC-SECT-60-10 au I-A § 30](#)).

20

De même, l'origine des revenus est en principe sans importance.

Il s'ensuit en particulier que les revenus ayant leur source hors de France sont normalement passibles de l'impôt au même titre que les revenus d'origine française.

Toutefois, les revenus de source étrangère peuvent dans certains cas, être exclus des bases de l'impôt, soit en vertu des conventions internationales sur les doubles impositions, soit lorsque leur bénéficiaire n'est pas domicilié en France ([BOI-IR-DOMIC](#)).

30

Enfin, certains revenus sont expressément exonérés de l'impôt, notamment pour des motifs d'ordre social, économique ou financier.

II. Non-imposition des revenus perçus dans le cadre d'une activité de "co-consommation"

40

En application de l'[article 12 du CGI](#), les revenus réalisés par les particuliers dans le cadre de leurs activités de toute nature sont en principe imposables, y compris les revenus de services rendus à d'autres particuliers avec lesquels ils ont été mis en relation par l'intermédiaire notamment de plates-formes collaboratives.

Toutefois, il est admis de ne pas imposer les revenus tirés d'activités de "co-consommation" qui correspondent à un partage de frais à condition qu'ils respectent les critères cumulatifs suivants liés à la nature de l'activité et au montant des frais partagés.

Lorsque ces critères ne sont pas respectés, le revenu réalisé constitue un bénéfice imposable dans les conditions de droit commun applicables à la cédule d'imposition correspondante (ainsi, sont retranchées de ce revenu les seules dépenses nécessitées par l'exercice de l'activité à titre professionnel).

A. Conditions de l'exonération

1. Première condition : revenus perçus dans le cadre d'une "co-consommation" entre particuliers

60

Les revenus réalisés par un particulier au titre du partage de frais qui peuvent bénéficier de l'exonération sont ceux perçus dans le cadre d'une "co-consommation", c'est-à-dire d'une prestation de service dont bénéficie également le particulier qui la propose, et non pas seulement les personnes avec lesquelles les frais sont répartis.

N'entrent pas dans le champ de la "co-consommation" et donc de l'exonération, les revenus qui sont perçus par des personnes morales, ni les revenus qui sont perçus par des personnes physiques dans le cadre de leur entreprise ou en lien direct avec leur activité professionnelle.

Ne bénéficient pas non plus de cette exonération les revenus tirés par un contribuable de la location d'un élément de son patrimoine personnel comme, par exemple, la location de son véhicule de tourisme ou la location, saisonnière ou non, de sa résidence principale ou secondaire.

2. Deuxième condition : nature et montant des frais

70

Les revenus réalisés par un particulier au titre du partage de frais qui peuvent bénéficier de l'exonération s'entendent des revenus, perçus dans le cadre d'une "co-consommation", qui n'excèdent pas le montant des coûts directs engagés à l'occasion de la prestation objet du partage de frais, part du contribuable non comprise.

Cette condition relative au montant perçu doit être appréciée strictement : le montant perçu ne doit couvrir que les frais supportés à l'occasion du service rendu, à l'exclusion de tous les frais non directement imputables à la prestation en question, notamment les frais liés à l'acquisition, l'entretien ou l'utilisation personnelle du ou des bien(s), support(s) de la prestation de service partagée.

80

En outre, les frais partagés ne doivent pas inclure la part de la personne qui propose le service. En effet, les notions de partage de frais et de "co-consommation" supposent que cette personne supporte personnellement sa propre quote-part de frais et ne bénéficie d'aucune forme de rémunération, directe ou indirecte, au titre de la prestation qu'il rend et dont il bénéficie en même temps. En d'autres termes, le contribuable qui propose une prestation dont il partage les frais compte pour une personne dans le calcul des frais à partager.

Lorsque le revenu réalisé excède le montant du partage de frais, il est imposable au premier euro.

B. Activités concernées et modalités d'application

1. Activités concernées et utilisation de barèmes

90

Peuvent notamment bénéficier de la présente exonération les revenus tirés du partage de frais dans le cadre des activités suivantes, qu'elles soient ou non réalisées par l'intermédiaire de plates-formes Internet :

- co-voiturage ;
- sorties de plaisance en mer ;
- organisation de repas (ou "co-cooking").

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.

110

Il est également admis de ne pas imposer les revenus tirés du "co-cooking" consistant pour un particulier en l'organisation à son domicile de repas dont il partage les seuls frais de nourriture et de boisson avec les convives et pour lesquels il ne reçoit aucune autre rémunération.

Remarque : Les pratiques de livraison payante de repas par lesquelles un particulier fournit des repas à des consommateurs qui les récupèrent à leur domicile ou à celui du cuisinier ne constituent pas des prestations de service partagées et ne peuvent bénéficier de la présente mesure.

120

Les revenus tirés de l'activité de covoiturage peuvent également bénéficier de l'exonération.

Aux termes de l'[article L. 3132-1 du code des transports](#), le covoiturage se distingue des activités de taxi et de voitures de transport avec chauffeur en ce qu'il consiste en l'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.

L'activité de covoiturage ainsi définie pratiquée entre particuliers relève des activités de "co-consommation" exonérées, sous réserve que le prix proposé couvre les seuls frais directement supportés à raison du déplacement en commun (carburant et péage).

Remarque : L'activité de covoiturage doit être distinguée de l'activité de location de véhicules. La seconde activité ne requérant pas la participation personnelle du propriétaire, elle ne relève pas des activités de "co-consommation" et est imposable dans les conditions de droit commun.

Pour plus de précisions sur le régime fiscal des particuliers se livrant à une activité de location de véhicules, [RM Teissier n° 52946, JO AN, 24 mai 2016, p. 4505](#).

125

Le contribuable doit être en mesure de justifier l'itinéraire parcouru dans le cadre de son activité de covoiturage, ainsi que les frais correspondants.

A titre de règle pratique, il est admis que le contribuable puisse appliquer le barème kilométrique forfaitaire pour évaluer le coût total de son activité. Il existe deux barèmes, l'un pour les véhicules de tourisme, l'autre pour les véhicules deux roues motorisés publiés au [BOI-BAREME-000001](#).

Il s'agit alors d'une évaluation forfaitaire exclusive de tout autre frais.

Par ailleurs, comme exposé au [II-A-2 § 70 à 80](#), le partage des frais ne doit porter que sur les frais qui excèdent la quote-part du conducteur.

130

Exemple : Un particulier habitant en région parisienne se rend tous les week-ends dans sa résidence secondaire située à Rennes. Sur une plate-forme spécialisée dans le covoiturage entre particuliers, il propose ce trajet dans la limite de 2 places disponibles. La puissance fiscale du véhicule de tourisme est de 6 CV. Le carburant utilisé est du super sans plomb :

- nombre de kilomètres parcourus par trajet : 360 km ;
- frais de péage inhérents au trajet : 29 € ;
- barème forfaitaire pour un véhicule de 6 CV: 0,568 € / km ;
- évaluation forfaitaire du trajet : 360 x 0,568 = 204,48 € ;
- nombre de places disponibles : 2.

Si le contribuable souhaite recourir au barème kilométrique, le coût du trajet par personne s'élève à 204,48 / 3 = 68 € .

Si le prix proposé sur la plate-forme n'excède pas 68 € par personne, le revenu ainsi réalisé est exonéré.

2. Obligations des contribuables

140

Les revenus perçus dans le cadre du partage de frais qui sont exonérés à ce titre ne sont soumis à aucune obligation déclarative pour les contribuables concernés.

Bien entendu, l'absence d'obligation déclarative ne dispense pas les contribuables de conserver tous les éléments et pièces de nature à justifier du bien-fondé de l'exonération, ces éléments et pièces devant être fournis à l'administration sur sa demande.

150

Précision relative à la déduction de certains frais selon un mode réel.

Lorsque des frais sont partagés, mais font par ailleurs l'objet d'une déduction du revenu imposable du contribuable pour leur montant réel, il est précisé que cette déduction ne peut être effectuée que pour le montant net des remboursements perçus.

Dans le cas du covoiturage, cette règle vise les frais de transport entre le domicile et le lieu de travail du contribuable, qui peuvent faire sous certaines conditions l'objet d'une déduction selon un mode réel des revenus imposables en catégories des traitements et salaires ([BOI-RSA-BASE-30-50-30-20](#)), des bénéfices industriels et commerciaux ([BOI-BIC-CHG-40-20-40](#)), des bénéfices agricoles ([BOI-BA-BASE-20-30-50](#)) ou des bénéfices non commerciaux ([BOI-BNC-BASE-40-60-40](#)).

En cas de partage de frais, seul le montant des frais qui demeure à la charge personnelle du contribuable une fois le partage effectué peut donc être déduit du revenu professionnel.

Cette règle ne concerne pas les personnes dont les frais et charges ne sont pas déduits pour leur montant réel, mais par un abattement forfaitaire (la déduction forfaitaire de frais professionnels de 10 % pour les salariés, les abattements forfaitaires représentatifs de frais des régimes "micro-BIC", "micro-BNC" ou "micro-BA" pour les indépendants).

Cette instruction est téléchargeable sur bofip.impots.gouv.fr/bofip/1322-PGP.html?identifiant=BOI-IR-BASE-10-10-10-20160830#1322-PGP Non-imposition des sommes e 11

Annexe 3 - Règles fiscales et sociales pour les revenus issus du covoiturage

Comment déclarer mes revenus issus du covoiturage ?

Je pratique le covoiturage avec partage de frais ou je transporte des passagers contre revenu

Je fais du covoiturage et cette activité respecte chacune des trois conditions suivantes :

- je pratique le covoiturage dans le cadre d'un déplacement que j'effectue pour mon propre compte ;
- le tarif complet n'excède pas le barème kilométrique. Il est divisé par le nombre de voyageurs ;
- je garde à ma charge une quote-part de frais de carburant et de péage occasionnés par ce déplacement.

Cette activité de partage de frais n'est pas imposable. Les sommes perçues n'ont pas à être déclarées à l'administration fiscale.

Cette activité ne respecte pas au moins un des trois critères ci-contre

Les revenus de cette activité sont imposables

Je déclare mes recettes à l'administration fiscale dans le cadre de ma déclaration de revenus

Mes recettes annuelles sont inférieures à 32 900 €*

Mes recettes annuelles sont supérieures à 32 900 €*

J'ai le choix entre 2 régimes fiscaux :

1/ Le régime dit « micro BIC », le plus simple et le plus adapté aux activités occasionnelles :

- Je porte le montant de mes recettes sur une déclaration complémentaire d'impôt sur le revenu n° 2042 C pro (ligne 5 NP).
- Je suis imposé au barème de l'impôt sur le revenu, sur 50 % de mes recettes (abattement pour frais automatique de 50 %).

Comme l'abattement minimal est de 305 €, si mes recettes sont inférieures à 305 €, je ne payerai aucun impôt.

- Si je remplis les conditions de ressources et si j'ai opté pour le prélèvement forfaitaire libératoire, je porte alors les recettes sur la déclaration n° 2042 C pro (ligne 5TB).

2/ Le régime « réel »
Voir ci-contre >>>

Bon à savoir Je n'ai pas de TVA à payer

Je suis automatiquement soumis au régime « réel », le régime le plus adapté aux activités professionnelles. C'est aussi le plus complexe.

- Je porte le montant de mes recettes sur une déclaration professionnelle n° 2031-SD.
- Je peux déduire l'ensemble de mes charges pour leur montant exact en les portant sur la même déclaration.

Par ailleurs,

- Je dois aussi déclarer et payer de la TVA sur un imprimé n° 3517-S-SD.
- Je dois facturer de la TVA ; mais je pourrai aussi déduire la TVA payée sur mes achats et mes frais.

* Seuil applicable aux revenus 2016 qui sont déclarés au printemps 2017

Ces fiches ont vocation à faire un rappel du droit existant, appliqué quel que soit le mode de mise en relation des parties.

Source : www.impots.gouv.fr/portail/node/10841

Dois-je verser des cotisations sociales pour mon activité de covoiturage ?

Je pratique le covoiturage ou je transporte des passagers contre le paiement d'une somme d'argent

Je fais du covoiturage et cette activité respecte chacune des trois conditions suivantes :

- je pratique le covoiturage dans le cadre d'un déplacement que j'effectue pour mon propre compte ;
- le tarif complet n'excède pas le barème kilométrique. Il est divisé par le nombre de voyageurs ;
- je garde à ma charge une quote-part de frais de carburant et de péage occasionnés par ce déplacement.

Cette activité de partage de frais ne constitue pas une activité à but lucratif

Par conséquent, il ne s'agit pas non plus d'une activité professionnelle donnant lieu à cotisations sociales. Les sommes perçues n'ont pas à être déclarées à l'Administration.

Cette activité ne respecte pas au moins un des trois critères ci-contre : ce n'est pas du partage de frais

Cette activité non-salariée présente un caractère professionnel

Je m'enregistre sur le site guichet-entreprises.fr pour me faire connaître des administrations

Je dois payer des cotisations sociales qui m'ouvrent droit à des prestations sociales

En-deçà de 33100 € de recettes annuelles, je peux opter pour le régime du micro-entrepreneur.

- Je déclare mes recettes sur le site autoentrepreneur.fr (mensuellement ou trimestriellement).
- Je calcule mes cotisations qui sont proportionnelles à mes recettes sans déduction des charges.
- Mon taux global de cotisation sera de 22,7 %.

Sinon, je suis soumis au régime de droit commun.

- Je déclare alors annuellement le montant de mes bénéfices sur le site net-entreprises.fr.
- Mes cotisations sont calculées par le RSI sur la base du bénéfice réel.
- Je reçois alors un appel de cotisations.

Source : www.securite-sociale.fr/Vos-droits-et-demarches-dans-le-cadre-des-activites-economiques-entre-particuliers-Article-87

Annexe 4 - Règles fiscales et sociales pour les revenus issus de la location de biens entre particuliers

Comment déclarer mes revenus issus de la location de biens ?

Je mets en location des biens

Par exemple, je mets en location ma voiture ou des accessoires de luxe.

Les revenus de cette activité sont imposables

Je déclare mes recettes à l'administration fiscale dans le cadre de ma déclaration de revenus

Mes recettes annuelles sont inférieures à 32 900 €*.

Mes recettes annuelles sont supérieures à 32 900 €*.

J'ai le choix entre 2 régimes fiscaux :

1/ Le régime dit « micro BIC », le plus simple et le plus adapté à la location occasionnelle

- Je porte le montant de mes recettes sur une déclaration complémentaire d'impôt sur le revenu n° 2042 C pro (ligne 5 NP).
- Je suis imposé au barème de l'impôt sur le revenu, sur 50 % de mes recettes (abattement pour frais automatique de 50 %).

Comme l'abattement minimal est de 305 €, si mes recettes sont inférieures à 305 €, je ne payerai aucun impôt.

- Si je remplis les conditions de ressources et si j'ai opté pour le prélèvement forfaitaire libératoire, je porte alors les recettes sur la déclaration n° 2042 C pro (ligne 5TB).

2/ Le régime « réel »
Voir ci-contre >>>

Bon à savoir Je n'ai pas de TVA à payer

Je suis automatiquement soumis au régime « réel », le régime le plus adapté aux activités professionnelles. C'est aussi le plus complexe.

- Je porte le montant de mes recettes sur une déclaration professionnelle n° 2031-SD.
- Je peux déduire l'ensemble de mes charges pour leur montant exact en les portant sur la même déclaration.

Par ailleurs,

- Je dois aussi déclarer et payer de la TVA sur un imprimé n° 3517-S-SD.
- Je dois facturer de la TVA ; mais je pourrai aussi déduire la TVA payée sur mes achats et mes frais.

* Seuil applicable aux revenus 2016 qui sont déclarés au printemps 2017

Ces fiches ont vocation à faire un rappel du droit existant, appliqué quel que soit le mode de mise en relation des parties.

Source : www.impots.gouv.fr/portail/node/10841

Dois-je verser des cotisations sociales pour mon activité de location de mes biens ?

Je mets en location des biens

Par exemple, je mets en location ma voiture ou des accessoires de luxe.

En 2017, mes recettes annuelles sont inférieures à 7 846 €

Les revenus de cette activité relèvent de la gestion du patrimoine privé

Je n'ai pas besoin de payer des cotisations sociales pour cette activité

Je déclare chaque année mes recettes à l'administration fiscale dans le cadre de ma déclaration de revenus

Je suis redevable des prélèvements sociaux sur les revenus du patrimoine au taux de 15,5 % sur mes bénéfices. Ces prélèvements sont effectués automatiquement en même temps que l'impôt sur le revenu.

En 2017, mes recettes annuelles sont supérieures à 7 846 €

Cette activité non-salariée présente un caractère professionnel

Je m'enregistre sur le site guichet-entreprises.fr pour me faire connaître des administrations

Je dois payer des cotisations sociales qui m'ouvrent droit à des prestations sociales

À NOTER

Je peux choisir le régime général si mes recettes ne dépassent pas 82 800 €. Cette option permet par exemple aux personnes qui ont une activité salariée par ailleurs de ne pas devoir s'affilier auprès de deux régimes différents. Dans ce cas, je verse des cotisations calculées sur la base des taux de cotisations applicables au régime général sur le chiffre d'affaires abattu de 60 %.

En-deçà de 33 100 € de recettes annuelles, je peux opter pour le régime du micro-entrepreneur.

- Je déclare mes recettes sur le site autoentrepreneur.fr (mensuellement ou trimestriellement).
- Je calcule mes cotisations qui sont proportionnelles à mes recettes sans déduction des charges.
- Mon taux global de cotisation sera de 22,7 %.

Sinon, je suis soumis au régime de droit commun.

- Je déclare alors annuellement le montant de mes bénéfices sur le site net-entreprises.fr.
- Mes cotisations sont calculées par le RSI sur la base du bénéfice réel.
- Je reçois alors un appel de cotisations.

Source : www.securite-sociale.fr/Vos-droits-et-demarches-dans-le-cadre-des-activites-economiques-entre-particuliers-Article-87

Annexe 5 - Règles fiscales et sociales pour les revenus issus des autres pratiques collaboratives

Location d'un logement meublé

Comment déclarer mes revenus issus de la location meublée ?

Je mets en location un logement meublé

Par exemple, je loue mon appartement quand je pars en week-end ; je loue mon appartement au ski ou à la mer.

Les revenus de cette activité sont imposables

Je déclare mes recettes à l'administration fiscale dans le cadre de ma déclaration de revenus

Mes recettes annuelles sont inférieures à 32 900 €*

Mes recettes annuelles sont supérieures à 32 900 €*

J'ai le choix entre 2 régimes fiscaux :

1/ Le régime dit « micro BIC », le plus simple et le plus adapté à la location occasionnelle :

- Je porte le montant de mes recettes sur une déclaration complémentaire d'impôt sur le revenu n° 2042 C pro (ligne 5 ND).
- Je suis imposé au barème de l'impôt sur le revenu, sur 50 % de mes recettes (abattement pour frais automatique de 50 %).

Comme l'abattement minimal est de 305 €, si mes recettes sont inférieures à 305 €, je ne payerai aucun impôt.

- Si je remplis les conditions de ressources et si j'ai opté pour le prélèvement forfaitaire libératoire, je porte alors les recettes sur la déclaration n° 2042 C pro (ligne 5TB)

2/ Le régime « réel »

Voir ci-contre >>>

À NOTER

Les locations saisonnières d'une ou plusieurs pièces de sa résidence principale qui n'excèdent pas 760 € par an sont exonérées et ne sont pas à déclarer à l'impôt sur le revenu. Au-delà de ce montant, les revenus doivent être déclarés à l'impôt sur le revenu.

Bon à savoir Je n'ai pas de TVA à payer.

Je suis automatiquement soumis au régime « réel », le régime le plus adapté aux activités professionnelles. C'est aussi le plus complexe.

- Je porte le montant de mes recettes sur une déclaration professionnelle n° 2031-SD.
- Je peux déduire l'ensemble de mes charges pour leur montant exact en les portant sur la même déclaration.
- Si mes recettes dépassent 82 200 €, et que je réalise plusieurs prestations para-hôtelières, je dois facturer de la TVA mais je pourrai aussi déduire la TVA payée sur mes achats et mes frais.

* Seuil applicable aux revenus 2016 qui sont déclarés au printemps 2017

Ces fiches ont vocation à faire un rappel du droit existant, appliqué quel que soit le mode de mise en relation des parties.

Source : www.impots.gouv.fr/portail/node/10841

Dois-je verser des cotisations sociales pour mon activité de location meublée ?

Je mets en location un logement meublé

Je loue à une clientèle y effectuant un séjour de courte durée et n'y élisant pas domicile

Je suis loueur de chambre d'hôtes*

En 2017, mes recettes annuelles sont :

supérieures à 23 000 €

inférieures à 23 000 €

Les revenus de cette activité non-salariée présentent un caractère professionnel

Je m'enregistre sur le site guichet-entreprises.fr pour me faire connaître des administrations

Je dois payer des cotisations sociales qui m'ouvrent droit à des prestations sociales

En-deçà de 33 100 € de recettes annuelles (82 800 € pour les meublés de tourisme classés), je peux opter pour le régime du micro entrepreneur.

- Je déclare mes recettes sur le site lautoentrepreneur.fr (mensuellement ou trimestriellement).
- Je calcule mes cotisations qui sont proportionnelles à mes recettes sans déduction des charges.
- Mon taux global de cotisation sera de 22,7 % (6 % pour les meublés de tourisme classés).

Dans tous les autres cas, je suis soumis au régime de droit commun des indépendants.

- Je déclare alors annuellement le montant de mes bénéfices sur le site net-entreprises.fr.
- Mes cotisations sont calculées par le RSI sur la base du bénéfice réel.
- Je reçois alors un appel de cotisations.

Si je suis inscrit au registre du commerce et des sociétés (RCS) comme loueur de meublés professionnels je dois m'affilier au régime des indépendants.

À NOTER

Je peux choisir le régime général si mes recettes ne dépassent pas 82 800 €. Cette option permet aux personnes qui ont une activité salariée par ailleurs de ne pas devoir s'affilier auprès de deux régimes différents. Dans ce cas, je verse des cotisations calculées sur la base des taux de cotisations applicables au régime général sur le chiffre d'affaires abattu de 60 % (ou de 87 % si le local est un meublé de tourisme classé).

En 2017, mes recettes annuelles sont :

inférieures à 5 100 €

supérieures à 5 100 €

Cette activité non-salariée présente un caractère professionnel

Je m'enregistre sur le site guichet-entreprises.fr pour me faire connaître des administrations

Je dois payer des cotisations sociales qui m'ouvrent droit à des prestations sociales

Les revenus de cette activité non-salariée relèvent de la gestion du patrimoine privé

Je n'ai pas besoin de payer des cotisations sociales pour cette activité

Je déclare chaque année mes recettes à l'administration fiscale dans le cadre de ma déclaration de revenus

Je suis redevable des prélèvements sociaux sur les revenus du patrimoine au taux de 15,5 % sur mes bénéfices. Ces prélèvements sont effectués automatiquement en même temps que l'impôt sur le revenu.

En-deçà de 82 800 € de recettes annuelles, je peux opter pour le régime du micro entrepreneur.

- Je déclare mes recettes sur le site lautoentrepreneur.fr (mensuellement ou trimestriellement)
- Je calcule mes cotisations qui sont proportionnelles à mes recettes sans déduction des charges.
- Mon taux global de cotisation sera de 13,1 %.

Dans tous les autres cas, je suis soumis au régime de droit commun.

- Je déclare alors annuellement le montant de mes bénéfices sur le site net-entreprises.fr.
- Mes cotisations sont calculées par le RSI sur la base du bénéfice réel.
- Je reçois alors un appel de cotisations.

* sous réserve de remplir les critères énumérés aux articles D.324-13 à D.324-15 du code du tourisme (accueil par l'habitant, fourniture du petit-déjeuner, du linge de maison, accès à une salle d'eau et à un WC, etc.).

Source : www.securite-sociale.fr/Vos-droits-et-demarches-dans-le-cadre-des-activites-economiques-entre-particuliers-Article-87

Comment déclarer mes revenus issus de la vente de mes biens ?

Je vends des biens

Je vends des biens que je ne souhaite plus conserver

Par exemple, je vends une poussette, ma collection de disques de jazz, mon ancien téléviseur, etc.

Les revenus de ces ventes ne sont pas imposables

Sauf cas particuliers

Pour les cessions de métaux précieux ou, lorsque leur prix de cession est supérieur à 5 000 €, de bijoux, d'objets d'art, de collection ou d'antiquité.

Je suis soumis à la taxe forfaitaire sur les objets précieux, que je dois acquitter dans le mois de la cession au moyen de l'imprimé n° 2091.

Toutefois, je peux opter, sous certaines conditions, pour le régime d'imposition des plus-values de cession de biens meubles. J'acquitte alors dans le mois de la cession l'impôt afférent à la plus value au moyen de l'imprimé n° 2092.

Pour les autres biens dont le prix de cession est supérieur à 5 000 € (hors meubles, électroménager ou automobiles qui sont exonérés).

Je suis soumis au régime d'imposition des plus-values de cession de biens meubles au taux de 19 % et j'acquitte alors dans le mois de la cession l'impôt afférent à la plus-value au moyen de l'imprimé n° 2048-M.

J'achète ou je fabrique des biens pour les (re)vendre

Par exemple, j'achète et revends des bandes dessinées, etc. Je vends ma production de bijoux, de nappes brodées, etc.

Les revenus de cette activité sont imposables

Je déclare mes recettes à l'administration fiscale dans le cadre de ma déclaration de revenus

Mes recettes annuelles sont inférieures à 82 200 €*.

J'ai le choix entre 2 régimes fiscaux :

1/ Le régime dit « micro BIC », le plus simple et le plus adapté aux activités occasionnelles.

- Je porte le montant de mes recettes sur une déclaration complémentaire d'impôt sur le revenu n° 2042 C pro (ligne 5 NO).
- Je suis imposé au barème de l'impôt sur le revenu, sur 29 % de mes recettes (abattement pour frais automatique de 71 %).

Comme l'abattement minimal est de 305 €, si mes recettes sont inférieures à 305 €, je ne payerai aucun impôt.

- Si je remplis les conditions de ressources et si j'ai opté pour le prélèvement forfaitaire libératoire, je porte alors les recettes sur la déclaration n° 2042 C pro (ligne 5TA).

2/ Le régime « réel »
Voir ci-contre >>>

Bon à savoir Je n'ai pas de TVA à payer

Mes recettes annuelles sont supérieures à 82 200 €*.

Je suis automatiquement soumis au régime « réel », le régime le plus adapté aux activités professionnelles. C'est aussi le plus complexe.

- Je porte le montant de mes recettes sur une déclaration professionnelle n° 2031-SD.
- Je peux déduire l'ensemble de mes charges pour leur montant exact en les portant sur la même déclaration.

Par ailleurs,

- Je dois aussi déclarer et payer de la TVA sur un imprimé n° 3517-S-SD.
- Je dois facturer de la TVA; mais je pourrai aussi déduire la TVA payée sur mes achats et mes frais.

* Seuil applicable aux revenus 2016 qui sont déclarés au printemps 2017

Ces fiches ont vocation à faire un rappel du droit existant, appliqué quel que soit le mode de mise en relation des parties.

Source : www.impots.gouv.fr/portail/node/10841

Dois-je verser des cotisations sociales pour mon activité de vente de biens ?

Je vends des biens

Je vends des biens que je ne souhaite plus conserver

Par exemple, je vends une poussette, ma collection de disques de jazz, mon ancien téléviseur, etc.

Dès lors que ces ventes sont occasionnelles et réalisées dans le cadre de la gestion du patrimoine privé, il ne s'agit pas d'une activité professionnelle.

Aucun revenu soumis à cotisations sociales ne doit être déclaré à l'administration

Sauf cas particuliers

Pour les cessions de métaux précieux ou, lorsque leur prix de cession est supérieur à 5000 €, des bijoux, des objets d'art, de collection ou d'antiquité.

Je suis redevable de la contribution au remboursement de la dette sociale (CRDS) au taux de 0,5 % sur le prix de cession, que j'acquitte au moyen de l'imprimé n° 2091.

Toutefois, si j'ai opté au plan fiscal pour le régime d'imposition des plus-values de cession de biens meubles, je suis redevable des prélèvements sociaux sur les revenus du patrimoine au taux de 15,5 % sur la plus-value réalisée, que j'acquitte au moyen de l'imprimé n° 2092.

Pour les autres biens dont le prix de cession est supérieur à 5000 € (hors meubles, électroménagers ou automobiles qui sont exonérés).

Je suis redevable des prélèvements sociaux sur les revenus du patrimoine au taux de 15,5 % sur la plus-value réalisée, que j'acquitte au moyen de l'imprimé n° 2048-M.

J'achète ou je fabrique des biens pour les (re)vendre

Par exemple, j'achète et revends des bandes dessinées etc. Je vends ma production de bijoux, de nappes brodées, etc.

Cette activité non-salariée présente un caractère professionnel Elle doit être déclarée

Je m'enregistre sur le site guichet-entreprises.fr pour me faire connaître des administrations

Je dois payer des cotisations sociales qui m'ouvrent droit à des prestations sociales

En-deçà de 82 800 € de recettes annuelles, je peux opter pour le régime du micro entrepreneur.

- Je déclare mes recettes sur le site lautoentrepreneur.fr (mensuellement ou trimestriellement).
- Je calcule mes cotisations qui sont proportionnelles à mes recettes sans déduction des charges.
- Mon taux de global de cotisation sera de **13,1%** s'il s'agit d'activité commerciale (achat / revente) ou de

22,7% s'il s'agit d'activité artisanale (vente d'une production).

Si non, je suis soumis au régime de droit commun.

- Je déclare alors annuellement le montant de mes bénéfices sur le site net-entreprises.fr.
- Mes cotisations sont calculées par le RSI sur la base du bénéfice réel.
- Je reçois alors un appel de cotisations.

Source : www.securite-sociale.fr/Vos-droits-et-demarches-dans-le-cadre-des-activites-economiques-entre-particuliers-Article-87

Comment déclarer mes revenus issus de la vente de services ?

Je propose un service* contre rémunération

Ce service consiste en l'exercice d'une science ou d'un art

Par exemple, soutien scolaire, yoga, cours de guitare, etc.

Les revenus de cette activité sont imposables

Je déclare mes recettes à l'administration fiscale dans le cadre de ma déclaration de revenus

Mes recettes annuelles sont inférieures à 32 900 €**

Mes recettes annuelles sont supérieures à 32 900 €**

J'ai le choix entre 2 régimes fiscaux :

1/ Le régime dit « micro BNC » est le plus simple et le plus adapté aux activités occasionnelles :

- Je porte le montant de mes recettes sur une déclaration complémentaire d'impôt sur le revenu n° 2042 C pro (ligne 5 KU).
- Je suis imposé au barème de l'impôt sur le revenu, sur 66 % de mes recettes (abattement pour frais automatique de 34 %).

Comme l'abattement minimal est de 305 €, si mes recettes sont inférieures à 305 €, je ne payerai aucun impôt.

- Si je remplis les conditions de ressources et si j'ai opté pour le prélèvement forfaitaire libératoire, je porte alors les recettes sur la déclaration n° 2042 C pro (ligne 5TE).

2/ Le régime « réel »
Voir ci-contre >>>

Bon à savoir Je n'ai pas de TVA à payer

Je suis automatiquement soumis au régime « réel », le régime le plus adapté aux activités professionnelles. C'est aussi le plus complexe.

- Je porte le montant de mes recettes sur une déclaration professionnelle n° 2035-SD.
- Je peux déduire l'ensemble de mes charges pour leur montant exact en les portant sur la même déclaration.

Par ailleurs,

- Je dois aussi déclarer et payer de la TVA sur un imprimé n° 3517-S-SD.
- Je dois facturer de la TVA; mais je pourrai aussi déduire la TVA payée sur mes achats et mes frais.

Ce service est une activité commerciale ou artisanale

Par exemple, bricolage, jardinage, coiffure à domicile, garde d'animaux etc.

Les revenus de cette activité sont imposables

Je déclare mes recettes à l'administration fiscale dans le cadre de ma déclaration de revenus

Mes recettes annuelles sont inférieures à 32 900 €**

Mes recettes annuelles sont supérieures à 32 900 €**

J'ai le choix entre 2 régimes fiscaux :

1/ Le régime dit « micro BIC », le plus simple et le plus adapté aux activités occasionnelles :

- Je porte le montant de mes recettes sur une déclaration complémentaire d'impôt sur le revenu n° 2042 C pro (ligne 5 NP).
- Je suis imposé au barème de l'impôt sur le revenu, sur 50 % de mes recettes (abattement pour frais automatique de 50 %).

Comme l'abattement minimal est de 305 €, si mes recettes sont inférieures à 305 €, je ne payerai aucun impôt.

- Si je remplis les conditions de ressources et si j'ai opté pour le prélèvement forfaitaire libératoire, je porte alors les recettes sur la déclaration n° 2042 C pro (ligne 5TB).

2/ Le régime « réel »
Voir ci-contre >>>

Bon à savoir Je n'ai pas de TVA à payer

Je suis automatiquement soumis au régime « réel », le régime le plus adapté aux activités professionnelles. C'est aussi le plus complexe.

- Je porte le montant de mes recettes sur une déclaration professionnelle n° 2031-SD.
- Je peux déduire l'ensemble de mes charges pour leur montant exact en les portant sur la même déclaration.

Par ailleurs,

- Je dois aussi déclarer et payer de la TVA sur un imprimé n° 3517-S-SD.
- Je dois facturer de la TVA; mais je pourrai aussi déduire la TVA payée sur mes achats et mes frais.

* Hors transport de personne et location d'appartement (voir fiches dédiées)

** Seuil applicable aux revenus 2016 qui sont déclarés au printemps 2017

Source : www.impots.gouv.fr/portail/node/10841

Dois-je verser des cotisations sociales pour mon activité de service ?

Je propose un service contre rémunération

Par exemple, je crée un site internet pour une entreprise ou un particulier, je réalise des prestations de conseil aux entreprises (communication, stratégie, coaching...).

Cette activité non-salariée présente un caractère professionnel

Je m'enregistre sur le site guichet-entreprises.fr pour me faire connaître des administrations

Je dois payer des cotisations sociales qui m'ouvrent droit à des prestations sociales

Bon à savoir

Pour les activités de service à domicile ayez le réflexe **CESU** !

En-deçà de 33 100 € de recettes annuelles, je peux opter pour le régime du micro entrepreneur.

- Je déclare mes recettes sur le site autoentrepreneur.fr (mensuellement ou trimestriellement).
- Je calcule mes cotisations qui sont proportionnelles à mes recettes sans déduction des charges.
- Mon taux global de cotisation sera de **22,7 %** ou **22,5 %** pour les activités libérales.

Sinon, je suis soumis au régime de droit commun.

- Je déclare alors annuellement le montant de mes bénéfices sur le site net-entreprises.fr.
- Mes cotisations sont calculées par le RSI sur la base du bénéfice réel.
- Je reçois alors un appel de cotisations.

Source : www.securite-sociale.fr/Vos-droits-et-demarches-dans-le-cadre-des-activites-economiques-entre-particuliers-Article-87

Annexe 6 - Barème fiscal automobile

Pour 2015, le barème fiscal automobile est le suivant (d représente la distance parcourue) :

Puissance administrative	Jusqu'à 5 000 km	De 5001 à 20 000 km	Au delà de 20 000 km
3CV et moins	$d \times 0,41$	$(d \times 0,245) + 824$	$d \times 0,286$
4 CV	$d \times 0,493$	$(d \times 0,277) + 1\ 082$	$d \times 0,332$
5 CV	$d \times 0,543$	$(d \times 0,305) + 1\ 188$	$d \times 0,364$
6 CV	$d \times 0,568$	$(d \times 0,32) + 1\ 244$	$d \times 0,382$
7 CV et plus	$d \times 0,595$	$(d \times 0,337) + 1\ 288$	$d \times 0,401$

Annexe 7 - Le taux marginal d'imposition

Définition

Le taux marginal d'imposition d'un ménage est le taux auquel est imposée la part supérieure de son revenu. Ce taux est de 0 %, 14 %, 30 %, 41 % ou 45 % suivant les revenus et la composition du ménage.

Mode de calcul

Voici le mode de calcul, avec les chiffres en vigueur en 2015.

On calcul tout d'abord le quotient familial : Quotient familial = revenu net imposable / nombre de parts fiscales, avec 1 part par adulte, 0,5 part par enfant (1 part à partir du 3^e). Des majorations existent pour certaines situations (personne handicapée, ancien combattant...). Par exemple, un couple avec 2 enfants et un revenu net imposable de 60 000 € aura 3 parts fiscales (1 + 1 + 0,5 + 0,5) et un quotient familial⁴⁵ de 60 000 / 3 = 20 000 €.

Le quotient familial détermine ensuite le taux marginal d'imposition :

Quotient familial	< 9 690 €	9 690 à 26 764 €	26 764 à 71 754 €	71 754 à 151 956 €	> 151 956 €
Taux marginal d'imposition	0 %	14 %	30 %	41 %	45 %

Par exemple, le taux marginal de 14 %, qui concerne plus de la moitié des ménages (53 % exactement), correspond à un revenu net imposable compris entre :

- 9 690 et 26 764 € pour une personne seule (1 part),
- 19 380 et 53 528 € pour un couple sans enfant (2 parts),
- 24 225 et 66 910 € pour un couple avec un enfant (2,5 parts),
- 29 070 et 80 292 € pour un couple avec deux enfants (3 parts),
- etc.

Le taux marginal n'est pas le taux réel d'imposition

Le taux marginal n'est pas le taux réel d'imposition. En effet, les parts inférieures du revenu sont imposées aux taux correspondants.

Par exemple, un célibataire ayant un revenu net imposable de 30 000 € est imposé à :

- 0 % sur la part de ses revenus située dans la 1^e tranche $\Rightarrow 0 \times 9\,690 \text{ €} = 0 \text{ €}$,
- 14 % sur la part de ses revenus située dans la 2^e tranche $\Rightarrow 0,14 \times (26\,764 - 9\,690) = 2\,390 \text{ €}$,
- 30 % sur la part de ses revenus située dans la 3^e tranche $\Rightarrow 0,30 \times (30\,000 - 26\,764) = 971 \text{ €}$,

Son impôt total est donc de $0 + 2\,390 + 971 = 3\,361 \text{ €}$.

Son taux réel d'imposition est de $3\,361 / 30\,000 = 11,2 \text{ %}$. Il est nettement inférieur à son taux marginal (30 %).

⁴⁵ Il faut noter que le quotient familial calculé par les services fiscaux est différent de celui de la Caisse d'Allocation Familiale, qui utilise d'autres bases et d'autres ratios.

Annexe 8 - Mode de financement du déficit des trains Intercités

Les pages qui suivent sont extraites du chapitre *Les trains Intercités : sortir de l'indécision*, figurant dans le rapport public annuel 2015 de la Cour des Comptes.

2 - Une subvention à la SNCF financée par elle-même

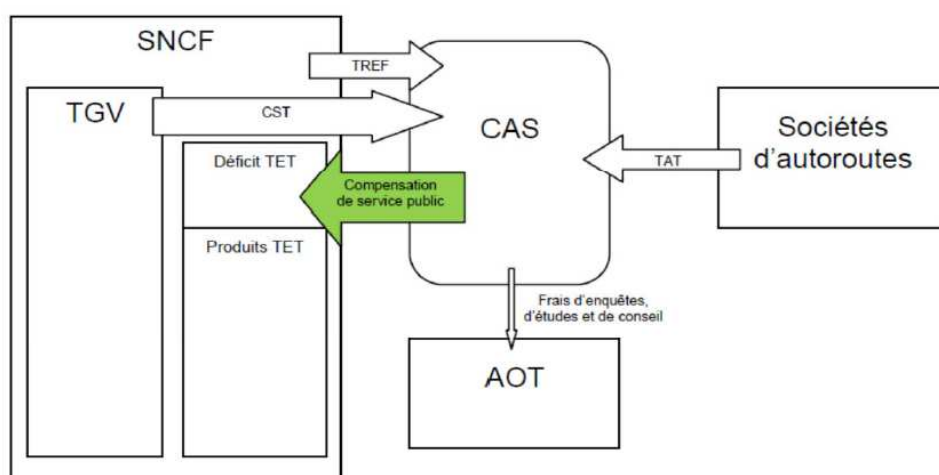
Jusqu'en 2010, la SNCF assurait le financement des lignes déficitaires autres que les TER par prélèvement sur les résultats des lignes à grande vitesse, globalement bénéficiaires. La convention signée le 13 décembre 2010 entre la SNCF et l'État prévoyait que ce dernier assure le versement d'une contribution pour charges de service public en contrepartie de la réalisation effective des obligations définies dans la convention. Cette contribution, versée par l'intermédiaire d'un compte d'affectation spéciale (CAS), était fixée à 210 M€ pour la première année (2011).

Le financement du déficit des trains Intercités repose sur le principe d'une double solidarité, ferroviaire et routière. La solidarité ferroviaire est assurée par deux contributions créées par la loi de finances pour 2011 et versées au CAS : la contribution de solidarité territoriale (CST) et la taxe sur les résultats des entreprises ferroviaires (TREF). La solidarité routière, quant à elle, est assurée par l'affectation au CAS d'une fraction d'une taxe qui existait déjà, la taxe d'aménagement du territoire (TAT) acquittée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes ; cette fraction a été plafonnée à l'origine à 35 M€ par an, ce qui, en 2011, représentait 17 % des recettes du CAS.

Ce dispositif avait été créé dans la perspective de l'ouverture du transport ferroviaire de voyageurs à la concurrence, envisagée pour 2015 ou 2016 lors de la signature de la convention, qui aurait élargi l'assiette des deux taxes ferroviaires aux nouveaux entrants. Cette perspective s'est éloignée tandis que, à partir de 2014, le plafond de la fraction de la TAT versée au CAS a été abaissé à 19 M€.

De ce fait, depuis 2014, le CAS est alimenté à 94 % par des taxes prélevées sur la seule SNCF. Le mode de financement actuel du déficit des trains Intercités constitue donc pour l'essentiel un circuit fermé qui voit l'État reverser à la SNCF sous forme de subvention d'équilibre le produit de taxes qu'il a précédemment prélevées sur elle.

Graphique n° 3 : mode de financement des Intercités (TET) depuis 2011



Source : Cour des comptes

La contribution de l'État n'est pas inexistante pour autant : outre l'acquisition de nouveaux matériels roulants qu'il s'est résolu à financer depuis 2013, il paie au gestionnaire d'infrastructure la redevance d'accès de ces trains¹⁵⁰, pour un montant annuel supérieur à 400 M€¹⁵¹.

Malgré cela, le mode de financement du déficit des Intercités tel qu'organisé par la convention de 2010 se révèle une réforme en trompe l'œil : ce qui est, formellement, la contribution de l'État aux charges de service public imposées à la SNCF pour faire circuler ces trains, n'est en pratique, pour l'essentiel, qu'un habillage juridique de la péréquation interne à la SNCF qui existait auparavant.

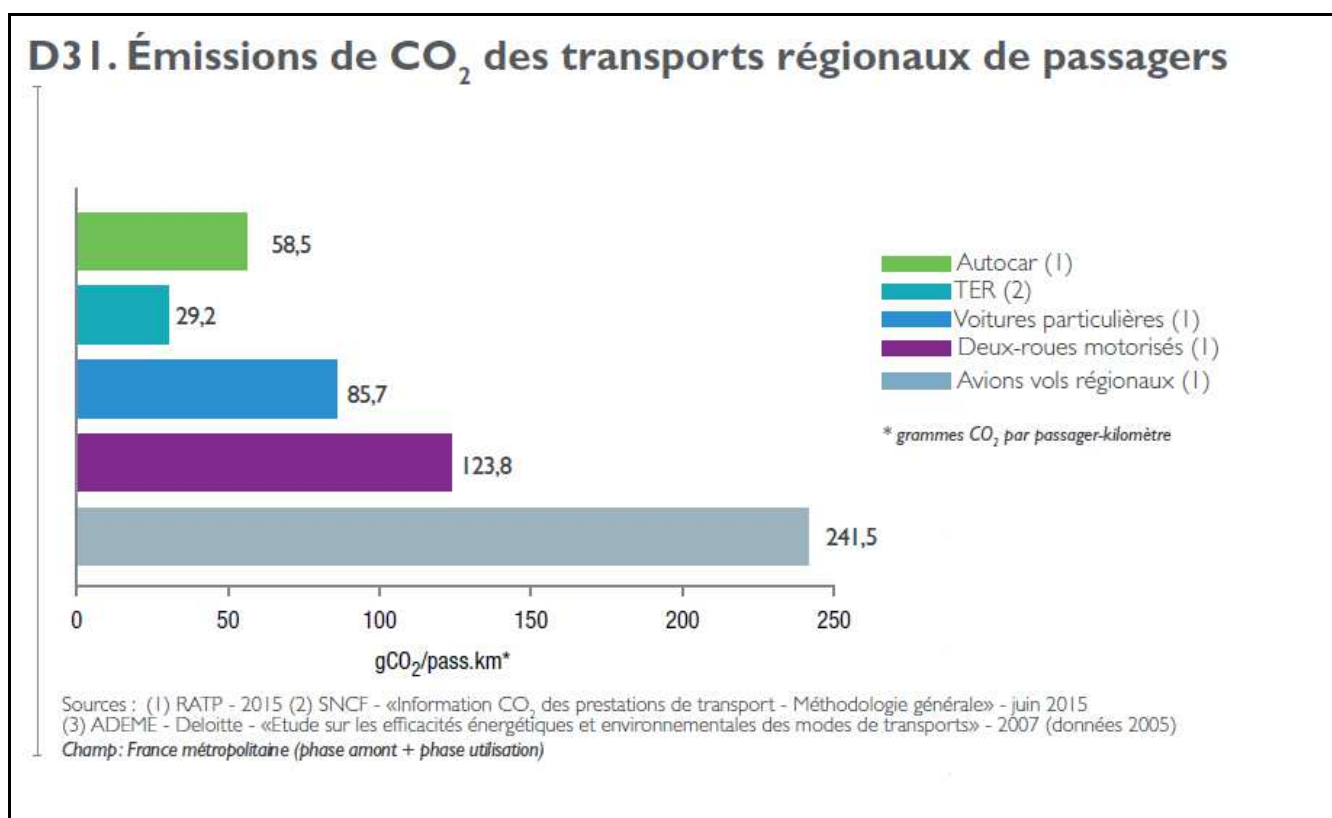
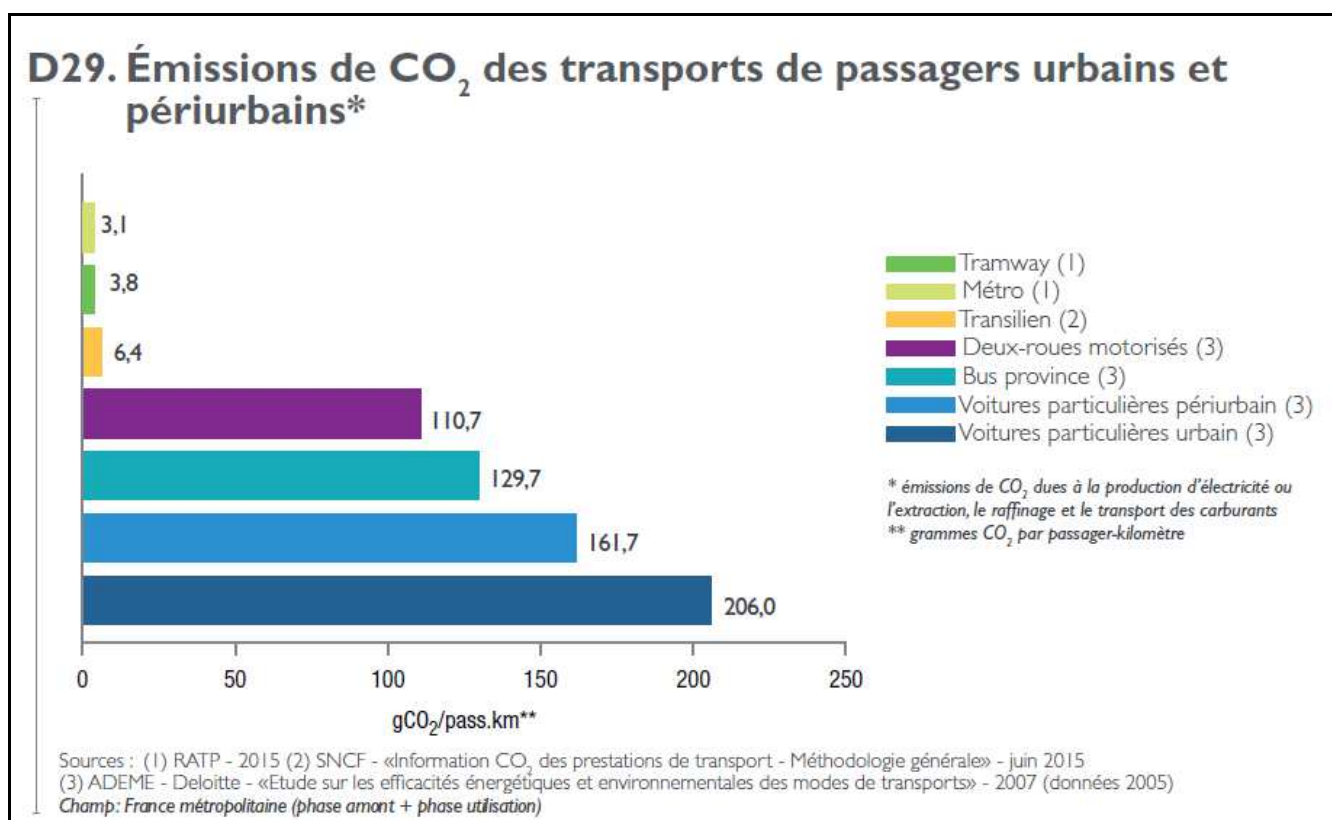
Censé être incitatif pour la SNCF, le dispositif ne l'est pas dans la réalité. Il se révèle même caricatural en matière d'incitation à la qualité de service : si la SNCF fait mieux que l'objectif, elle a droit à un bonus qui lui est versé par le CAS mais l'ajustement des crédits de ce dernier se fait en augmentant le taux des taxes prélevées sur la SNCF.

De même, censé être responsabilisant pour l'État, le dispositif ne l'est pas non plus, les conséquences financières de ses décisions n'étant pas à sa charge : ainsi, en 2012, un an après la signature de la convention triennale, l'État revenait sur le programme de suppression de quelques lignes déficitaires prévu par la convention, et le surcoût correspondant pour le budget était aussitôt mis à la charge de la SNCF par un relèvement de sa contribution au CAS, au détriment, pour l'essentiel, des résultats de la grande vitesse.

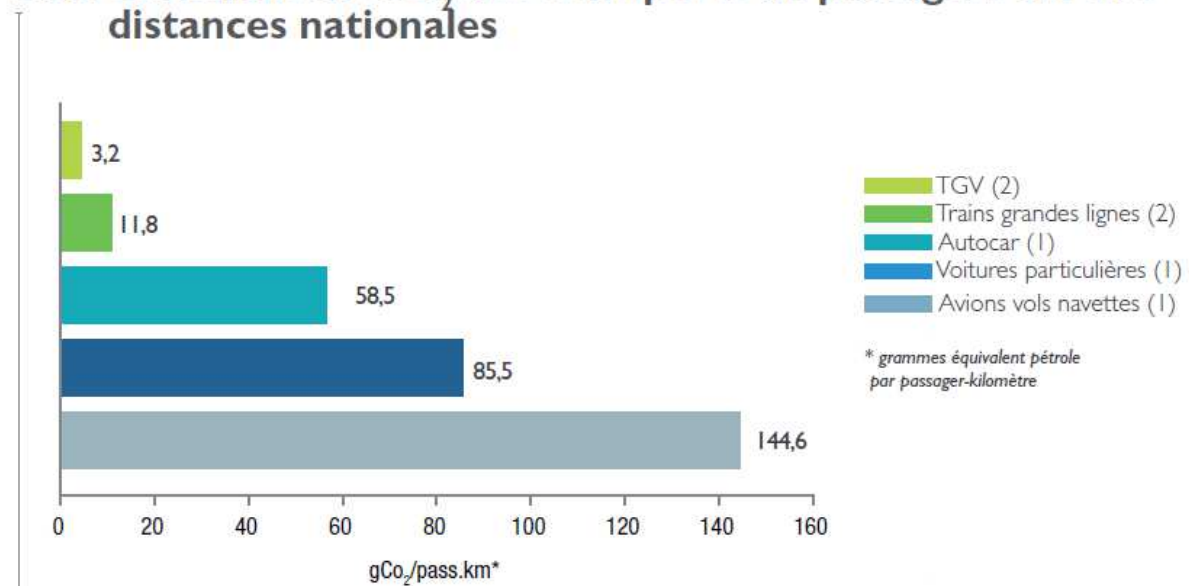
Ce dispositif s'est révélé au surplus très fragile avec l'érosion des ressources tirées de la grande vitesse. La dégradation en 2013 des résultats de la SNCF a ainsi compromis le produit de la TREF, qui assurait les deux tiers du financement du CAS.

Annexe 9 - Emissions de CO₂ par mode de déplacement

Les émissions unitaires par voyageur * km prennent en compte l'utilisation du véhicule, mais aussi la phase amont (extraction, raffinage et transport de carburant, production d'électricité). Les voici pour les déplacements locaux, régionaux et de longue distance :



D33. Émissions de CO₂ des transports de passagers sur des distances nationales



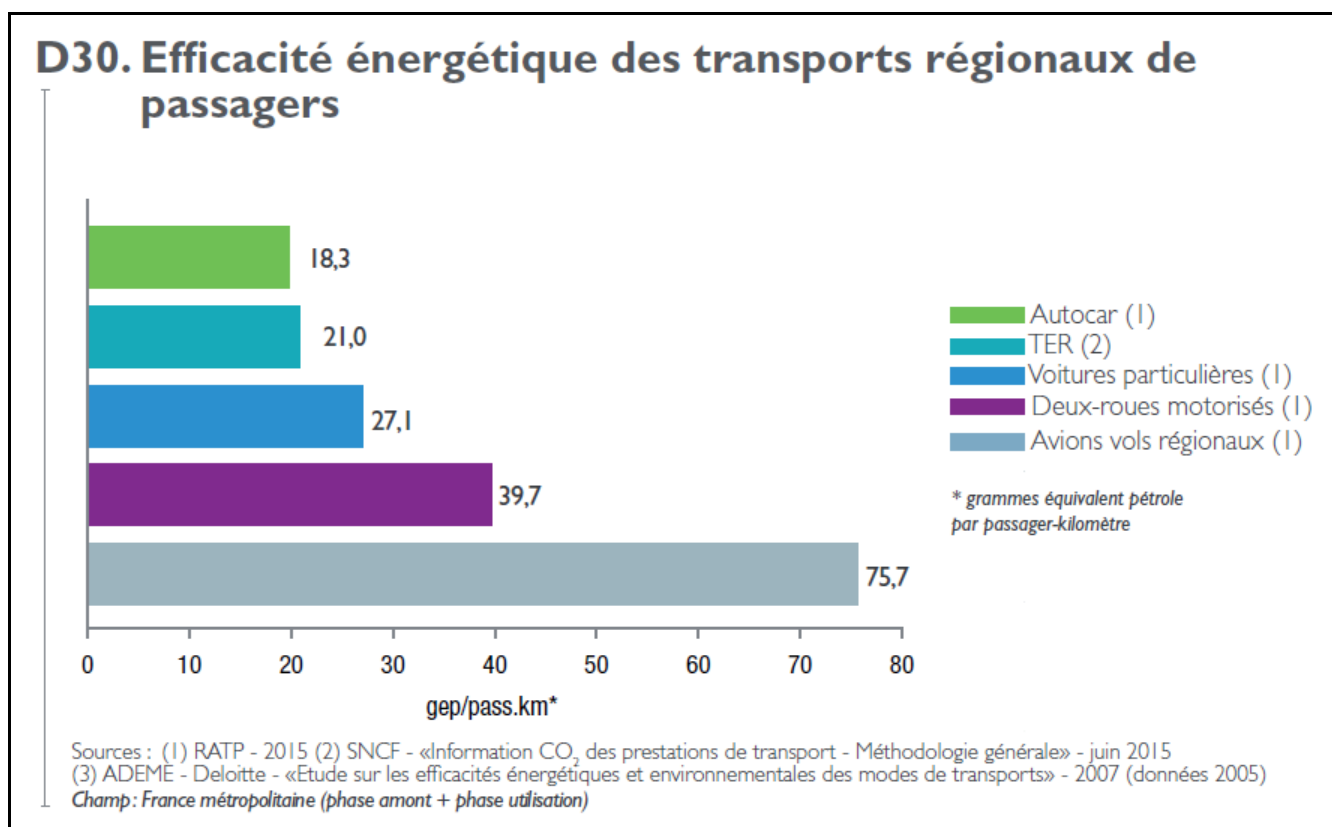
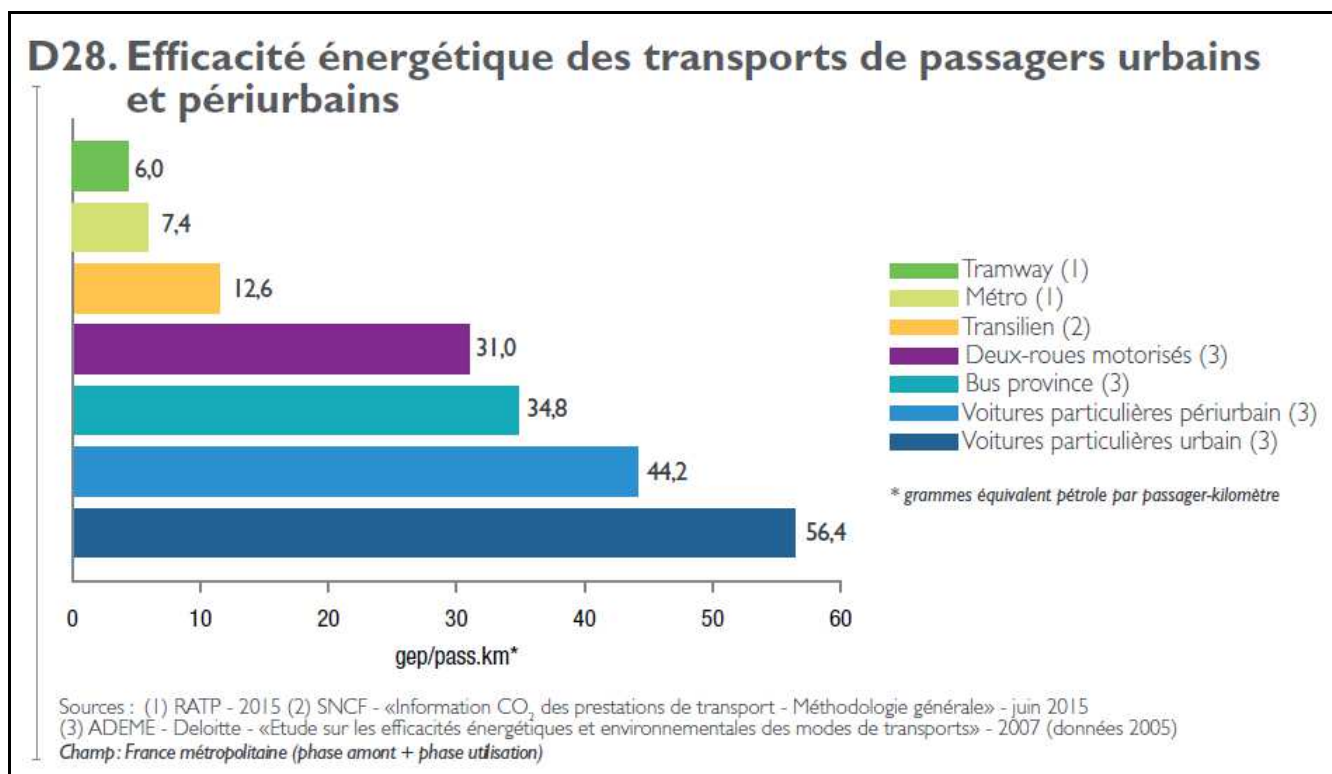
Source: (1) ADEME - Deloitte - «Étude sur les efficacités énergétiques et environnementales des modes de transports» - 2007 (données 2005) (2) SNCF - «Information CO₂ des prestations de transport»- juin 2015
Champ: France métropolitaine (phase amont + phase utilisation)

Source : Les chiffres clés 2015 - Climat, air et énergie (ADEME)

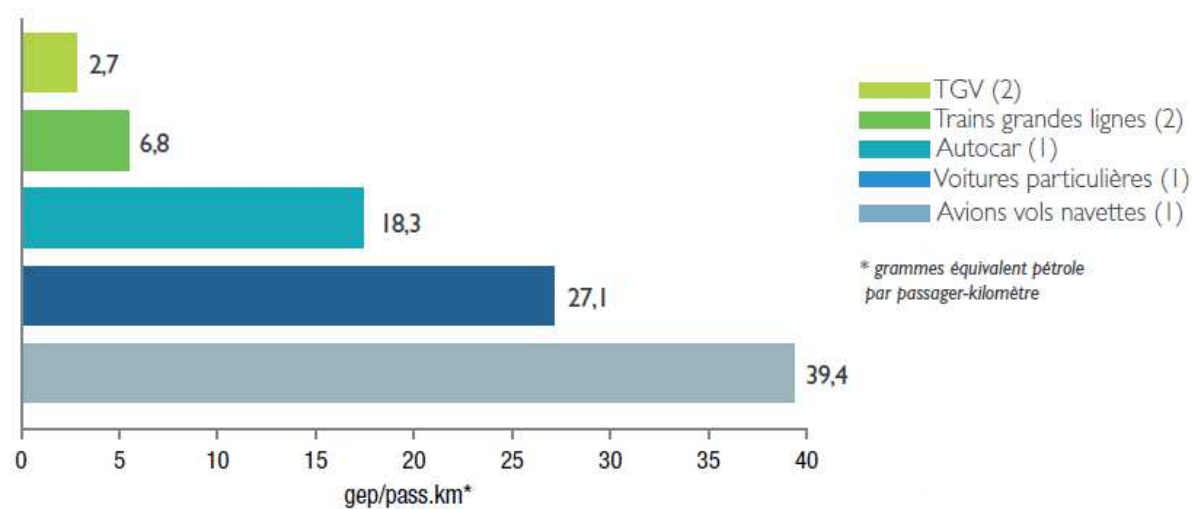
Les émissions unitaires du covoiturage ne figurent pas sur ces graphiques. Elles ont été calculées par nos soins au chapitre 4.

Annexe 10 - Consommation d'énergie par mode de déplacement

L'efficacité énergétique est la consommation unitaire d'énergie (traduite en équivalent pétrole) par voyageur * km. Elle prend en compte l'utilisation du véhicule, mais aussi la phase amont (extraction, raffinage et transport de carburant, production d'électricité). Voici les chiffres pour les déplacements locaux, régionaux et de longue distance :



D32. Efficacité énergétique des transports de passagers sur des distances nationales

















Source: (1) ADEME - Deloitte - «Étude sur les efficacités énergétiques et environnementales des modes de transports» - 2007 (données 2005) (2) SNCF - «Information CO₂ des prestations de transport»- juin 2015
Champ: France métropolitaine (phase amont + phase utilisation)

Source : Les chiffres clés 2015 - Climat, air et énergie (ADEME)

L'efficacité énergétique du covoiturage ne figure pas sur ces graphiques. Elle a été calculée par nos soins au chapitre 4.

Annexe 11 - Données sur l'insécurité routière utilisées pour nos calculs

Source : La sécurité routière en France - Bilan de l'accidentalité de l'année 2015 (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière), pages 29 et 34.

Nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement et l'antagoniste heurté									
								Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS		24	57	220	893	67	31	30	1322
COLLISION AVEC									
 Piéton		1	1	1	3	0	0	0	6
 Vélo	1	1	0	1	0	0	0	0	3
 Cyclo	5	0	2	1	0	0	0	0	8
 Moto	21	2	2	7	6	0	0	0	38
 VT	286	78	58	236	420	16	1	17	1112
 VU	47	11	9	40	79	5	2	5	198
 PL+TC	69	23	12	31	187	20	52	3	397
Autre	14	3	4	16	32	3	0	0	72
MULTICOLLISION	25	6	10	61	176	9	13	5	305
TOTAL	468	149	155	614	1796	120	99	60	3461
Part de la mortalité	14%	4%	4%	18%	52%	3%	3%	2%	100%

Exemple de lecture du tableau : Parmi les 155 cyclomotoristes tués, 57 l'ont été lors d'un accident sans tiers, 1 lors d'une collision avec un piéton, 2 lors d'une collision avec un autre cyclomoteur, 58 lors d'une collision avec un véhicule de tourisme, etc.

Pour l'année 2015, les valeurs tutélaires de l'insécurité routière sont désormais les suivantes :

- 3,197 millions d'euros pour une personne tuée ;
- 399 633 euros pour une personne hospitalisée plus de 24 heures ;
- 15 985 euros pour une personne légèrement blessée ;
- 4 902 euros pour les dégâts matériels.

En 2015, le coût des accidents corporels en France métropolitaine, calculé sur la base des prix unitaires ci-dessus, s'établit à 22,7 milliards d'euros (Md€) répartis comme suit :

- 11,1 Md€ au titre de la mortalité ;
- 10,6 Md€ au titre des hospitalisations ;
- 0,7 Md€ pour les victimes légères ;
- 0,3 Md€ pour les dégâts matériels de ces accidents corporels.

Les travaux de l'IFSTTAR sur les données des hôpitaux (notamment le registre du Rhône – voir p122) et les données des forces de l'ordre (fichier BAAC) conduisent à estimer le nombre réel des blessés à au moins 4 fois celui enregistré dans le BAAC, et le nombre réel des blessés hospitalisés à près de 2 fois celui du fichier BAAC, les forces de l'ordre n'étant pas systématiquement appelées en cas d'accident non mortel. Le coût au titre des blessés hospitalisés serait donc de l'ordre de 21 Md€ et au titre des blessés légers de 4 Md€.

Annexe 12 - Le covoiturage spontané

Egalement appelé « covoiturage de proximité », « covoiturage instantané », « autostop organisé » ou « autostop participatif », le covoiturage spontané est une pratique intermédiaire entre le covoiturage et l'autostop.

Il s'agit de se mettre au bord d'une route (c'est donc de l'autostop) à un arrêt identifié et/ou avec un panneau au logo du service, afin de profiter du trajet d'un véhicule, en proposant la possibilité d'une participation financière (c'est donc aussi du covoiturage).

Le covoiturage spontané est plus souple que le covoiturage « classique », puisqu'il n'est pas nécessaire de planifier son trajet et de trouver un covoitreur à l'avance.

L'expérience montre que le temps d'attente est souvent très court, d'autant plus quand la pratique se développe et acquiert de la notoriété. Les autostoppeurs traditionnels (c'est-à-dire sans le panneau spécifique) en bénéficient également car ils sont pris plus facilement.

Il existe plusieurs dizaines d'expériences de covoiturage spontané en France. Parmi les plus développées, on peut citer Rézo Pouce en Midi-Pyrénées (www.rezopouce.fr) et Covoit'ici en Ile-de-France (www.covoitici.fr).

4

QUAND JE SUIS PASSAGER, JE ME RENDS A UN ARRÊT SUR LE POUCE AVEC MA FICHE DESTINATION

ASTUCE:
J'imprime sur le site www.rezopouce.fr mes fiches destination personnalisées
Si je n'ai pas d'ordinateur, je peux soit demander dans ma mairie des fiches destination vierges, où j'inscris la destination à la main / soit demander des fiches destination pré-imprimées

Quand vous êtes conducteur, jetez un coup d'oeil à l'arrêt pour voir si quelqu'un attend d'être pris.

BON A SAVOIR:
Lorsque je suis conducteur, je n'ai pas l'obligation de prendre un passager. Par exemple, je peux avoir des bagages, ne pas avoir de place disponible, ou être pressé-e.

S'IL VA DANS LA MEME DIRECTION QUE VOUS, FAITES LE MONTER DANS VOTRE VEHICULE

Je suis passager, je me place à l'arrêt pour attendre un conducteur REZO POUCE

ASTUCE SECURITE:
J'envoie par SMS le n° de la plaque d'immatriculation du véhicule dans lequel je monte au : **07 87 89 84 49***
ça me permet ainsi d'avoir une traçabilité de mon trajet en cas de problème
*coût normal d'un SMS

Lorsque vous êtes passager, vous devez proposer au conducteur de l'indemniser selon le barème suivant:

0-10 kms	= 0.5€
10-20 kms	= 1€
20-30 kms	= 2€
30-40 kms	= 3€

Ne pas jeter sur la voie publique

Extrait de la fiche d'information de Rézo Pouce



Station de covoiturage Covoit'ici (photo : Ecov)

Annexe 13 - Comparaison financière entre le train et le covoiturage pour des trajets quotidiens

L'analyse porte sur des trajets quotidiens entre Thiers et Clermont-Ferrand, villes distantes de 42 kilomètres.

Train

Le prix de l'abonnement mensuel est de 96 € pour un salarié. L'employeur prenant à sa charge 50 % de ce montant via la prime transport (voir glossaire), il reste à la charge du salarié un coût de **48 € par mois**.

Covoiturage

Prenons pour exemple un salarié ayant un seul covoitureur et utilisant sa voiture en alternance (cas le plus fréquent).

Le trajet entre Thiers et Clermont-Ferrand peut être effectué par une autoroute à péage ou par le réseau routier classique. Pour nous placer dans la situation financière la plus favorable au covoiturage, nous prenons pour hypothèse qu'il emprunte le réseau routier gratuit. Ses trajets en voiture lui coûtent alors 277 € par mois, sur la base de 20 jours travaillés⁴⁶.

Supposons qu'il gagne 1 500 € nets par mois, soit 18 000 € par an, et qu'il ait une voiture de 6 CV (moyenne française).

Avec l'abattement forfaitaire de 10 %, il pourrait déduire 1 800 € de son revenu imposable⁴⁷. Avec le barème fiscal, il peut déduire 4 066 € de son revenu imposable⁴⁸, soit 2 266 € de plus qu'avec l'abattement forfaitaire.

S'il son taux marginal d'imposition est de 14 % (cas le plus fréquent pour un salaire de 1 500 € nets), le gain est de 317 € par an⁴⁹, soit seulement 26 € par mois.

Le coût net de la voiture est donc de 277 € - 26 € = **251 € par mois**, soit **5 fois plus cher que le train**.

Covoiturage avec fraude fiscale

Si ce salarié fraude le fisc en déclarant qu'il fait tous ses trajets avec sa propre voiture, il déduit 6 889 € de son revenu imposable⁵⁰, soit 5 089 € de plus qu'avec l'abattement forfaitaire.

Le gain est alors de 712 €⁵¹, soit en moyenne 61 € par mois.

Le coût net de la voiture est donc de 277 € - 61 € = **216 € par mois**, ce qui reste **4,5 fois plus cher que le train**.

⁴⁶ Calcul : 0,33 €/km x 42 km x 10 allers-retours = 277 €.

⁴⁷ Calcul : 1 500 x 12 x 10 % = 1 800 €.

⁴⁸ Calcul : il effectue avec sa voiture, pour aller travailler, 42 x 2 x 201 / 2 = 8 820 km par an. Avec le barème fiscal (voir annexe 6), il peut déduire de ses revenus (8 820 x 0,32) + 1 244 = 4 066 €.

⁴⁹ Calcul : 2 266 € x 0,14 = 317 €.

⁵⁰ Calcul : il déclare 42 x 2 x 210 = 17 640 km par an. Avec le barème fiscal, il peut déduire de ses revenus (17 640 x 0,32) + 1 244 = 6 889 €.

⁵¹ Calcul : 5 089 € x 0,14 = 712 €.

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). A noter qu'il s'agit d'une étude sur la location de véhicule entre particuliers et non l'autopartage entre particuliers stricto sensu.
- 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 de ce 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 - *Covoiturage longue distance : état des lieux et potentiel de croissance*.
- CGDD, 2016 – *Vingt-cinq années de transport intérieur de voyageurs*.
- 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 1^{er} 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.*

Ministère du budget, 2015 : *Projet de loi de finances 2016 - Extrait du bleu budgétaire de la mission Contrôle de la circulation et du stationnement routier.*

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.*

Sétra, 2011 - *Estimation des circulations à partir de l'Enquête Nationale Transports.*

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*.

GLOSSAIRE

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie.

AFITF : Agence de financement des infrastructures de transport de France.

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité (auparavant AOTU, Autorité Organisatrice de Transport Urbain).

Arafer : autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

ASFA : Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes.

Autopartage entre particuliers : mise en commun d'un véhicule par des amis, des voisins ou des proches. Le véhicule appartient généralement à l'un d'entre eux mais il peut aussi être possédé en commun. Chacun l'utilise en fonction de ses besoins. Les frais sont partagés au prorata des kilomètres parcourus.

Barème fiscal automobile : voir annexe 6, page 104.

CGDD : Commissariat Général au Développement Durable.

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.

Covoiturage dynamique : forme de covoiturage s'appuyant sur les smartphones pour mettre en relation les offres et les demandes en temps réel.

Covoiturage spontané : voir annexe 12, pages 113 et 114.

DGITM : Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer (Ministère de l'Environnement).

EPCI : établissement public de coopération intercommunale.

GART : Groupement des Autorités Responsables de Transport.

kgpe : kilogramme équivalent pétrole.

Location de véhicule entre particuliers : location de véhicule via un site internet spécialisé (Drivy, OuiCar, Deways...).

M€ : millions d'euros.

Md€ : milliards d'euros.

Mtep : million de tonnes équivalent pétrole.

ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière.

PDE/PDA : Plan de Déplacements d'Entreprise/d'Administration. Un plan de déplacements d'entreprise (PDE) ou d'administration (PDA) est un ensemble de mesures incitatives et organisationnelles mises en œuvre par un employeur pour développer les modes de déplacement les plus économiques et les plus respectueux de l'environnement : transports en commun, covoiturage, vélo et marche à pied. Il porte principalement sur les déplacements des salariés depuis ou vers leur domicile. Il peut aussi concerner les déplacements professionnels, les déplacements des clients et des visiteurs voire les livraisons.

Prélèvements sociaux : voir annexes 3 à 5, pages 94 à 103.

Prime transport : la prime transport s'applique à l'ensemble des employeurs, qu'ils soient publics ou privés, quels que soient leur effectif, leur implantation géographique et leur domaine d'activité. Elle impose une aide minimale de 50 % du prix des abonnements de transport en commun des salariés ainsi que des abonnements aux services de location de vélos. Tous les réseaux de transport sont concernés.

Taux marginal d'imposition : voir annexe 7, page 105.

TICPE : taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques.

Transport solidaire : transport à la demande de courte distance assuré par des bénévoles. Voir pages 57 et 58.

UTP : Union des Transports Publics et ferroviaires.

Voyageurs * km : unité prenant en compte la distance totale parcourue par l'ensemble des voyageurs. Par exemple, si 2 voyageurs parcourent chacun 100 km, cela représente 200 voyageurs * km.

VTC : voiture de transport avec chauffeur.