

Conférence de presse du vendredi 6 octobre 2017

## **Les aides publiques attribuées au covoiturage et à la location de véhicule entre particuliers : présentation d'une étude de Bruno Cordier (cabinet ADETEC)**

### **1 - Une équité nécessaire entre les différents modes de transport**

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Comme la FNAUT l'a demandé dans son projet de Loi d'Orientation sur la Mobilité Intérieure (LOMI, FNAUT Infos 253), l'Etat doit garantir l'équité concurrentielle entre tous les modes de déplacements en les mettant sur pied d'égalité, de telle sorte que chaque mode puisse occuper son créneau de pertinence technique, économique et environnemental et uniquement ce créneau.

#### **Exemples d'inéquités entre modes**

##### *Inéquités fiscales*

Le taux de TVA est de 10 % sur les transports de proximité, de 0 % sur les vols longs-courriers.

Le kérosène consommé en trafic intérieur est détaxé alors que le gazole est taxé (manque à gagner : 1 milliard).

Le barème fiscal kilométrique surestime de 30 % le coût d'usage de la voiture.

##### *Inéquités tarifaires*

La sécurité routière est financée par le contribuable, la sécurité ferroviaire est financée par les voyageurs ferroviaires.

Alors que les automobilistes sont responsables des pics de pollution de l'air urbain, ce sont les usagers des transports publics et les contribuables qui financent la gratuité des transports.

L'utilisateur paie le sillon ferroviaire, l'automobile bénéficie de certains octrois et pénétrantes urbaines ou périphériques suburbains gratuits.

#### **Le cas des nouvelles mobilités**

Les « nouvelles mobilités » (covoiturage, autopartage, location de vélo/voiture/scooter, services d'autocars librement organisés, véhicules autonomes...) doivent se développer car elles constituent un complément important des modes traditionnels de transport public. Mais ce développement doit respecter l'équité entre les modes de déplacement. Toutes les entreprises de mobilité (y compris Google, Amazon, Blablacar ...) doivent être soumises aux mêmes obligations :

- conditions d'accès et d'exercice des professions ;
- exigences de formation des agents ;
- partage de données ;
- couverture sociale des agents ;

- contrainte de service public ;
- règles fiscales ;
- accès aux infrastructures ;
- normes sur les véhicules (accessibilité, sécurité) ;
- contribution financière aux infrastructures et au fonctionnement des équipements publics, par application du principe « utilisateur-payeur » (gares, aéroports, aires de stationnement) ;
- publicité des émissions par trajet ;
- droits des voyageurs (indemnisation des passagers en cas d'annulation d'un service, prise en charge des passagers en cas d'incident ou d'accident...) ;
- exigences du développement durable, par application du principe « pollueur-payeur ».

### **Un point clé, la fiscalité environnementale**

La tarification de chaque mode doit intégrer ses coûts économiques et externes, en application des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur. Les niches fiscales doivent être éliminées. La fiscalité écologique, de faible niveau en France, doit être développée dans le secteur du transport.

Dans un rapport publié le 6 février 2017, la Commission européenne souligne la faiblesse de la fiscalité environnementale française : en 2014, ce type de recettes fiscales se montait en France à 2,05 % du PIB par an, alors que la moyenne européenne était de 2,46 %.

La Commission recommande à la France, située ainsi au 24ème rang sur 28 pays européens, de réorienter sa fiscalité vers les taxes environnementales et, plus particulièrement, d'augmenter la taxation des véhicules polluants, des carburants et de la circulation routière.

Elle estime que notre pays pourrait affecter 0,84 % de PIB supplémentaire à ces taxes en 2018, et jusqu'à 1,43 %, soit au total plus de 40 milliards de recettes fiscales supplémentaires en 2030 : 27 milliards de taxes sur les véhicules routiers, 7 milliards sur les carburants et 2,6 milliards sur le transport aérien (FNAUT Infos 254).

<https://blogs.mediapart.fr/vincent-doumayrou/blog/190217/train-de-nuit-loperateur-envisage-de-nouvelles-liaisons>

« Le choix du train de nuit se réduit comme une peau de chagrin. On a supprimé trop de liaisons, y compris avec Berlin. L'avion à bas coûts est souvent meilleur marché. Ce qui s'explique facilement : les billets d'avion internationaux sont exemptés de TVA, alors que le taux de 19 % s'applique aux trains [c'est le taux plein pour les trains de grandes lignes en Allemagne – NdT]. Alors que le kérosène est également exempté d'impôts, le chemin de fer s'acquitte de taxes sur l'électricité et le carburant. Même l'autocar est avantageux : il ne paie pas la taxe poids lourds allemande. Les exploitants ferroviaires doivent s'acquitter de péages élevés pour réserver des sillons, ce qui a d'ailleurs contribué à la suppression par la Deutsche Bahn des trains de nuit vers Paris et Copenhague. »

## 2 - Présentation de l'étude

Bruno Cordier, directeur du cabinet ADETEC

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. Elle a démarré en septembre 2016 et s'est achevée en août 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).

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 260 millions d'euros.

L'usage des infrastructures routières en représente 50 % (129 M€). Suivent les fraudes fiscales et sociales (87 M€, 33 %) et la compensation des pertes de recettes des transports collectifs (26 M€, 10 %). Les politiques locales de covoiturage ne représentent que 5 % du total (12 M€).

Les collectivités locales supportent 51 % de ce coût (principalement à travers l'usage des infrastructures routières), l'Etat 47 % (principalement via la fraude fiscale) et la Sécurité Sociale 2 %.

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.

### 3 - Une complémentarité nécessaire entre les modes de transport

Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT

Comme le préconise le rapport Cordier, les nouvelles mobilités doivent être mises en œuvre avec prudence, afin d'éviter une concurrence entre modes nocive sur les plans économique (déstabilisation des transports publics, le cas du train étant le plus inquiétant) et environnemental.

On le vérifie dans le cas des offres routières de la SNCF.

#### Les services d'autocars librement organisés (SLO)

Très étoffé aujourd'hui, le réseau de Ouibus occupe 30% du marché des autocars SLO (Flixbus 50% et Isilines 20%). Comme l'a montré le dernier rapport de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER), ce sont les liaisons développées par Ouibus, filiale de la SNCF, qui concurrencent le plus le train, principalement les trains intercités et les TGV, mais aussi certains TER financés par les Régions.

Les cars Ouibus sont déficitaires, car la SNCF doit pratiquer des tarifs très bas, à la fois pour résister à ses deux concurrents, mais aussi, dans une optique stratégique, pour "occuper le terrain". Résultat : le déficit cumulé de Ouibus depuis sa création est aujourd'hui de l'ordre de 130 millions € (magazine Challenges du 28 août 2017).

Il convient d'ajouter à cette somme les pertes de recettes ferroviaires subies par SNCF Mobilités face à cette "auto-concurrence", dont l'ordre de grandeur – environ 15 millions par an - peut être calculé à partir des données de l'ARAFER.

*Selon l'ARAFER, le car SLO a capté 6,2 millions de voyageurs en 2016, dont 1,9 million ont été pris au train. La clientèle du car SLO étant constituée pour une bonne part de jeunes, on peut estimer que ces voyageurs bénéficient de tarifs SNCF réduits, - 20 % de moins que la moyenne, soit 8,5 centimes par voyageur.km (au lieu de 4,7 par car). Le trajet moyen effectué en car étant de 340 km, le manque à gagner pour la SNCF est donc de :*

*$1\,900\,000 \times 0,085 \times 340 =$  environ 55 M€ / an. La part de marché de Ouibus étant de 30 %, le manque à gagner dû à Ouibus a donc été d'environ 16 M€ en 2016.*

*Un autre calcul fournit un résultat voisin. Le chiffre d'affaires 2016 des cars SLO a été de 83 millions, d'où celui de Ouibus :  $0,3 \times 83 =$  environ 25 millions. On en déduit la perte annuelle de recettes ferroviaires :  $25 \times (1,9/6,2) \times 8,5/4,7 =$  14 millions.*

Au total, on peut estimer à environ 200 millions d'euros le déficit cumulé de Ouibus depuis sa création. Encore cette estimation n'est-elle qu'un minimum, puisque Ouibus concurrence davantage le train que les deux autres compagnies, Flixbus et Isilines.

En Allemagne, la DB, compagnie ferroviaire nationale, a choisi une stratégie strictement inverse, puisqu'elle a abandonné en 2017 son réseau d'autocars national après deux ans d'exploitation, pour se recentrer sur son métier de base, et en particulier sur la desserte ferroviaire par trains Intercités. Pour la FNAUT, c'est l'exemple à suivre.

## **Le service de covoiturage IDVROOM**

La SNCF renforce aussi la concurrence routière qu'elle se fait à elle-même en développant le service IDVROOM depuis la fin 2014. IDVROOM ne devait initialement concerner que des trajets courts de rabattement des voyageurs sur les gares dans le but de mieux remplir les trains. Or la SNCF développe aujourd'hui cette offre en concurrence avec le TER, comme le fait Blablalines, sur des trajets longs, Bourgoin-Lyon (47 km) ou Dunkerque-Lille (80 km, un axe pourtant très bien desservi par le train).

IDVROOM vient même de créer 17 lignes nouvelles :

- Dunkerque-Lille, Arras-Lille, Maubeuge-Lille ;
- Nantes-Rennes, Saint-Malo-Rennes, Laval-Rennes, Retiers-Rennes ;
- Beauvais-Roissy, Compiègne-Roissy, Soissons-Roissy ;
- Grenoble-Lyon, Chambéry-Lyon, Château Gaillard-Lyon ;
- Valence-Grenoble, Monestier-de-Clermont – Grenoble ;
- Chambéry-Grenoble, Chambéry-Annecy.

L'offre IDVROOM est accompagnée de publicités révélatrices : « Profitez-en aussi au quotidien, même sans prendre le train ! » ; « je fais 40 km par jour pour aller au bureau : c'est un gros budget ! J'ai rencontré Pierre sur IDVROOM. On partage nos frais en faisant du covoiturage trois fois par semaine » ; « vous allez adorer covoiturer », par exemple (suggestions de la SNCF) entre Lyon et Saint-Etienne, Nantes et Rennes, Lille et Paris, Marseille et Nice.

## **Une stratégie incompréhensible**

La stratégie de la SNCF est donc incohérente. Ses offres routières (Ouibus, IDVROOM, IDCAB ou réservation de taxi ou VTC en gare et location de voiture) doivent faciliter l'accès aux gares ou le trajet terminal, c'est-à-dire compléter le train et non le remplacer. En longue distance, elles n'ont de sens que sur les itinéraires dépourvus de toute infrastructure ferroviaire, ou à des horaires (très matinaux ou très tardifs) auxquels un service ferroviaire n'est pas justifié par le volume du trafic potentiel.

Ce que les voyageurs attendent de la SNCF n'est pas une diversification routière de son offre, mais un renforcement des services ferroviaires, qui doivent rester au cœur de ses activités, et une maîtrise de leurs coûts de production afin d'éviter leur contraction.