



## Les aides publiques au covoiturage

### Nouvelles mobilités

La ministre Elisabeth Borne veut donner la priorité à la modernisation des infrastructures existantes. Et les assises de la mobilité s'attachent à « réfléchir autrement » pour introduire ou substituer des services de transport du quotidien en place des grands projets.

Les « nouvelles mobilités » font l'objet d'un véritable engouement. Mais si elles constituent une diversification utile des transports de masse, elles ne peuvent s'y substituer car elles ne peuvent assurer qu'une part modeste des déplacements.

Par ailleurs leurs entreprises n'ont pas trouvé leur équilibre économique et voient dans les subventions publiques, la défiscalisation, la gratuité de la voirie et des équipements publics, l'allègement des contraintes sociales... la solution à leurs difficultés financières.

Enfin leur intégration nécessaire au système de mobilité sous l'autorité des autorités organisatrices est peu explorée parce qu'elle pose la question des obligations de service public auxquelles ces entreprises sont rétives.

La mobilité n'est pas payée à son vrai coût quels que soient les modes. Elle est donc défiscalisée ou subventionnée.

Rétablir l'équité entre les modes, comparer leurs coûts réels sont des exigences pour permettre des choix politiques éclairés et partagés. De nouvelles ressources financières sont indispensables, à rechercher dans la mise en œuvre des principes utilisateur/payeur et pollueur/payeur.

Dans les ateliers des assises de la mobilité, à aucun moment la consultation des usagers (investissements, appels d'offres, rapports des délégataires) n'a été évoquée. Or les études marketing doivent être complétées par le savoir des usagers. Le financement nécessaire de leurs associations n'est pas davantage envisagé.

**Bruno Gazeau, président de la FNAUT**

**Le covoiturage s'est beaucoup développé : en 2015, il représentait déjà 1,6 % du trafic automobile en voyageurs x km et 0,9 % en km parcourus. Il est généralement considéré comme utile à la collectivité. Une expertise approfondie, réalisée pour la FNAUT par Bruno Cordier (cabinet ADETEC), amène à nuancer sensiblement cette vision. En 2015, le covoiturage a bénéficié d'environ 200 millions d'euros d'aides publiques, principalement en raison des fraudes fiscales et sociales (43 %) et de l'usage des infrastructures routières (35 %). Le covoiturage de proximité se développe pour l'essentiel au détriment de l'usage de la voiture en solo, mais le covoiturage longue distance, qui se développe surtout au détriment du train, présente un bilan environnemental défavorable.**

### Grandes Régions

La création des « grandes Régions » par la loi du 16 janvier 2015 a été improvisée et traitée dans la confusion, sans vision directrice, sans concertation et sans étude d'impact préalable. Elle a été critiquée sévèrement par la FNAUT (FNAUT Infos 243). Un récent rapport de la Cour des comptes (<https://www.ccomptes.fr/fr/publications/les-finances-publiques-locales-2017>) confirme la justesse de sa réaction. Selon la Cour en effet :

- alors que des économies d'échelle étaient annoncées, la réforme n'a généré jusqu'à présent que des surcoûts (un seul exemple : changer l'habillage des trains TER pour les marquer aux couleurs des Hauts-de-France a coûté la bagatelle de... 10 millions d'euros) ;

- alors qu'elles devaient rivaliser économiquement avec les Länder allemands, les grandes Régions n'ont pas vu leurs moyens financiers augmenter (la Bavière gère un budget supérieur au double du total des budgets des Régions françaises ; ces dernières dépendent à 90 % des dotations de

l'Etat, leur budget total n'atteint pas 1 % du PIB national) ;

- l'objectif de diminuer les inégalités de richesse entre les Régions n'a pas été atteint (l'Île-de-France reste deux fois plus riche que les autres Régions : son PIB est de 54 000 euros par habitant contre 31 000 en Auvergne-Rhône-Alpes) ;

- selon Didier Migaud, président de la Cour, « la réforme territoriale n'a pas remédié à la complexité du paysage institutionnel » ; une couche supplémentaire a même été ajoutée au mille-feuille territorial dans les métropoles d'Aix-Marseille et du Grand Paris.

Le débat sur le découpage pourrait ressurgir : quatre députés alsaciens et deux sénateurs mosellans ont déposé une proposition de loi visant à recréer des régions disparues en 2015 ; si un département souhaitait la renaissance de sa Région d'origine, un référendum serait organisé à l'échelle de la Région dont la reconstitution est demandée.

**Jean Sivardière**

### Sommaire

<b>Dossier - Covoiturage et location de voiture entre particuliers (Bruno Cordier)</b>	<b>pp. 2-6</b>
<b>Le harcèlement sexiste dans les transports publics routiers</b>	<b>pp. 7-8</b>
<b>L'analyse du transport ferroviaire de voyageurs par l'ARAFER</b>	<b>p. 9</b>
<b>Le ferroutage</b>	<b>pp. 10-11</b>

# Les aides publiques au covoiturage et à la location de véhicule entre particuliers

(Nathalie Ortiz, Flickr)

Le covoiturage (FNAUT Infos 185 et 229) connaît aujourd'hui un large succès, qu'il s'agisse de déplacements de proximité ou interurbains. Dans quelle mesure ce succès résulte-t-il des aides accordées par les pouvoirs publics à cette nouvelle pratique ?

Une expertise très rigoureuse, suggérée par la FNAUT, financée par l'Association Qualité Mobilité et réalisée en 2016-2017 par Bruno Cordier, directeur du cabinet ADETEC, a permis de recenser ces aides et d'en obtenir un chiffrage précis.

L'expertise a concerné le covoiturage de longue et courte (moins de 80 km) distances en France métropolitaine, quel que soit le mode de mise en relation du conducteur et du passager (hors du cercle familial et amical). Elle a été étendue (voir page 3) à la location de véhicule entre particuliers via un site internet (Drivy, OuiCar, Deways...). Toutes les aides publiques ont été prises en compte, quelles qu'en soient la forme et la nature, relevant du droit ou de sa non application. Les chiffres cités se rapportent à l'année 2015.

## La fiscalité du covoiturage

La loi du 17-08-2015 définit le covoiturage comme « 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 ».

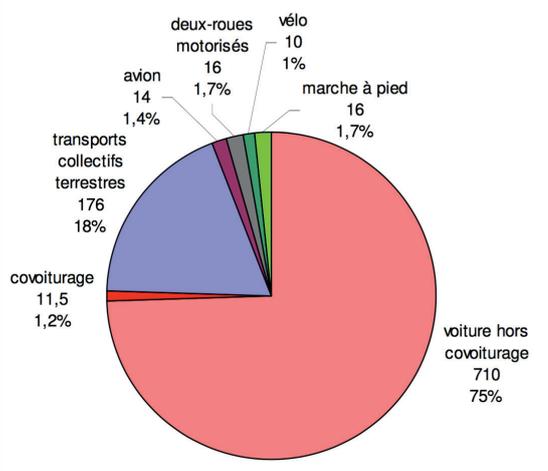
Sont donc exclus les déplacements professionnels et les activités de taxi.

Selon l'instruction fiscale du 01-09-2016 sur les revenus issus de l'économie collaborative, le covoiturage est exonéré de tout impôt et prélèvement social si le coût acquitté par les passagers et le conducteur, qui doit payer sa part, ne dépasse pas le barème fiscal.

Le coût réel d'usage de la voiture, chiffré par ADETEC à partir de données de l'INSEE et du Ministère de l'Environnement, est en moyenne de 0,34 €/km. Or ce coût est très surévalué par le barème fiscal, avec par exemple 0,568 €/km pour une voiture de 6 CV jusqu'à 5 000 km par an.

L'application autorisée du barème fiscal permet donc au conducteur, sans être imposé, de faire un bénéfice pouvant atteindre 855 €/an pour 5 000 km de trajets en covoiturage avec 3 passagers. Un alignement sur le coût réel rapporterait environ 0,5 million d'euros (M€) à l'Etat et 0,8 à la Sécurité Sociale.

Milliards de voyageurs x km réalisés avec chaque mode de déplacement (2015)



## L'impact de la fraude

Les fraudes constatées lors du covoiturage sont de 4 types :

- dépassement du barème fiscal (manque à gagner pour l'Etat et la Sécurité Sociale évalué à 0,63 M€/an) ;
- covoiturage lors de trajets professionnels (8,1 M€) ;
- rémunération des détours demandés par les passagers (33 000 €) ;
- et surtout majoration des frais réels déduits du revenu imposable pour les déplacements domicile-travail (covoiturage intra et extra-familial) (78 M€).

D'où un manque à gagner de l'ordre de 87 M€, dont 81,5 M€ pour l'Etat et 5,5 M€ pour la Sécurité Sociale.

## Les politiques locales

Les dépenses des collectivités territoriales - Régions, Départements, Autorités Organisatrices de la Mobilité, Pays... - sont d'environ 11,7 M€ par an :

- environ 7 M€ pour les aires de covoiturage (60 % du total) ;
- environ 60 équivalents plein temps, soit 3,5 M€ pour les moyens humains dédiés en interne (30 %) ;

## Le covoiturage et sa part du marché des transports

Partant des données du Conseil général du développement durable, on peut estimer à 14 millions le nombre de trajets effectués en covoiturage longue distance en 2015. Le nombre de conducteurs et passagers mis en relation par Blablacar a été estimé à 11 millions.

Sachant que la longueur moyenne d'un trajet est de 330 km et que le taux moyen d'occupation du véhicule est de 3,2 (1,7 passager payant, 0,5 passager non payant et le conducteur), le trafic correspondant est de 4,6 milliards de voyageurs x km.

Le nombre de covoitureurs domicile-travail a été estimé à 600 000 réguliers et 30 000 occasionnels. La longueur moyenne d'un trajet étant de 35 km, le nombre annuel de jours de travail effectif de 200 et le pourcentage de trajets effectivement covoiturés de 75 %, le trafic annuel est d'environ 190 millions de déplacements et 6,6 milliards de voyageurs x km par an.

Le nombre de covoitureurs réguliers ou occasionnels domicile-études a été estimé à 38 000, la longueur moyenne d'un trajet à 25 km, le nombre annuel d'allers-retours à 150 et le pourcentage de trajets effectivement covoiturés à 75 %. Soit un trafic annuel d'environ 8,6 millions de déplacements et de 213 millions de voyageurs x km. Le trafic annuel pour achats et loisirs a été estimé à 5 millions de déplacements et 100 millions de voyageurs x km par an.

D'où un trafic de covoiturage local de 203 millions de déplacements et 6,9 milliards de voyageurs x km (dont 95 % dus aux déplacements domicile-travail).

Le trafic annuel total de covoiturage est donc d'environ 220 millions de déplacements et 11,5 milliards de voyageurs x km (40 % en trafic longue distance et 60 % en trafic local).

**Chiffré en voyageurs x km**, le covoiturage toutes distances représente :

- 1,2 % du trafic tous modes confondus (1,4 % pour la longue distance et 1,1 % pour les déplacements locaux) ;
- 1,6 % du trafic effectué en voiture (2,4 % pour la longue distance et 1,3 % pour les déplacements locaux) ;
- et 6,5 % du trafic effectué en transport collectif terrestre (4 % pour la longue distance et 11 % pour les déplacements locaux).

Le transport collectif terrestre représente 35 % des voyageurs x km sur longue distance mais seulement 10 % pour les déplacements locaux, d'où la part importante du covoiturage local.

**Chiffré en véhicules x km**, le covoiturage représente 0,9 % du trafic automobile total (1,7 % du trafic longue distance et 0,7 % du trafic local).

## Synthèse : le montant des aides publiques au covoiturage

Le montant annuel total des aides publiques au covoiturage est donc de 203 M€ (dont 76 % pour le covoiturage local et 24 % pour la longue distance).

Les trois principaux postes sont :

- les fraudes fiscales et sociales (87 M€, 43 % du total) ;
- l'utilisation des infrastructures routières (72 M€, 35 %) ;
- la compensation du manque à gagner du transport public (26 M€, 13 %).

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

### et d'autres avantages

Le covoiturage bénéficie par ailleurs de normes réglementaires avantageuses par rapport aux professionnels du transport (transports publics, taxis, VTC, services d'autopartage, loueurs de voitures...). Ces avantages indéniables sont difficilement monétarisables :

- peu ou pas de normes sur le véhicule (sécurité, accessibilité...);
- pas de formation spécifique du conducteur covoitureur ;
- en cas d'accident, prise en charge automatique des passagers au titre de la loi Badinter ;
- pas de contrainte de service public ;
- pas d'indemnisation obligatoire des passagers en cas d'annulation ;
- pas d'obligation de déclarer les émissions de CO2 et de communiquer publiquement les données du trafic.

## La location de voiture entre particuliers

Cette activité ne bénéficie d'aucune exonération fiscale ou sociale. Le montant annuel des aides publiques n'est que de 5,8 M€, imputables exclusivement à la fraude : la non-déclaration des revenus et la quasi-inexistence de contrôles coûtent 1,8 M€ à l'Etat et 4 M€ à la Sécurité Sociale. En 2019, les plateformes devront déclarer les revenus perçus, la fraude sera bien plus difficile.

La location de véhicule entre particuliers se fait quasiment toujours à un coût (20 à 25 centimes/km) inférieur au coût réel. On peut alors admettre que les recettes fiscales et sociales (1,9 M€ par an, dont 0,6 pour l'Etat et 1,3 pour la Sécurité Sociale), sont indues (en 2019, elles seront proches de 7,7 M€).

Cette pratique augmente ou conforte la motorisation des propriétaires, elle réduit ou limite celle des locataires. Elle induit une baisse de l'usage de la voiture personnelle et une légère hausse de l'usage des autres modes, chez les locataires comme chez les propriétaires.

- environ 0,5 M€ pour les sites internet dédiés au covoiturage (4 %) ;
- environ 0,7 M€ pour les autres dépenses (promotion du covoiturage, communication, études, subventions aux associations) (6 %).

Les Départements sont de loin (86 % de la dépense totale) les collectivités les plus impliquées dans le covoiturage, avec une dépense d'environ 10 M€ par an, soit une moyenne de 0,16 € par habitant (0,50 € dans certains départements de l'Ouest). Les Régions dépensent environ 0,3 M€ par an, les AOM environ 0,9 M€ et les communes, intercommunalités, Pays... environ 0,4 M€.

### Les plans autoroutiers

Le plan de relance autoroutier de 2015 prévoit 3,27 milliards de travaux sur 5 ans (2015-2020) en échange de l'allongement moyen des concessions de 2,5 ans. Il prévoit la réalisation d'environ 1 800 places de covoiturage d'un coût moyen de 7 500 €, soit au total 13,5 M€. Or une prolongation de concession de 2,5 ans équivaut à un bénéfice différé de 5,5 milliards d'euros. Les parkings de covoiturage généreront donc à terme un bénéfice différé des concessionnaires de 3,5 M€ par an.

Le plan autoroutier 2018-2022 adopté en 2017 prévoit 4 550 places de covoiturage (50 % hors domaine autoroutier), pour un montant d'environ 34 M€ financé en partie par les collectivités, soit environ 6,9 M€, ou 1,4 M€ par an.

### L'usage des routes

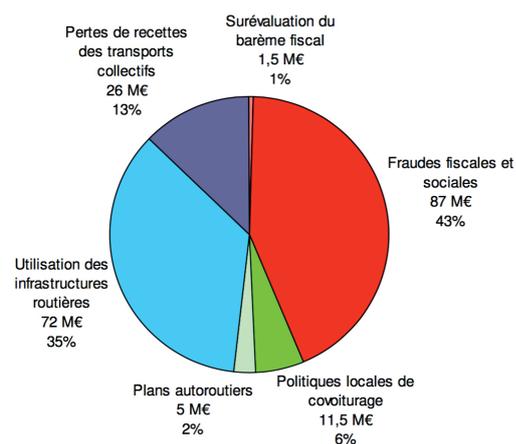
Le covoiturage bénéficie de la construction et de l'entretien des infrastructures routières. Selon la commission des Comptes Transport de la Nation, la différence entre les dépenses de l'Etat et des collectivités pour les routes (Etat 4,9 milliards d'euros et collectivités 12,7) et les recettes afférentes (Etat 2,7 et collectivités 2,8) a été de 12,1 milliards d'euros en 2015.

Les principales recettes sont les taxes sur les cartes grises (2,1 milliards, perçus par les Régions), les amendes (1,6 milliard, Etat, AFITF et collectivités locales) et les taxes sur les assurances (1,1 milliard, Sécurité Sociale).

Or 51 % du bilan routier sont affectables aux déplacements en voiture et 49 % aux poids lourds et aux véhicules utilitaires. La part imputable à la voiture est donc de 6,17 milliards d'euros. Le covoiturage représente environ 0,9 % du trafic automobile chiffré en véhicules x km. D'autre part une voiture en covoiturage, plus chargée qu'une voiture ordinaire, use la chaussée 1,3 fois plus en moyenne.

Finalement, ADETEC estime qu'une dépense annuelle d'environ 72 M€ est imputable au covoiturage (20 à la charge de l'Etat et 52 à la charge des collectivités territoriales car, hors autoroutes à péage, le trafic se répartit à 27,5 % sur le réseau national et à 72,5 % sur le réseau local) : 27 M€ au covoiturage longue distance, 45 au local.

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



### La perte de recettes des transports collectifs

La concurrence covoiturage longue distance - transport ferroviaire a été analysée : 48 % des covoitureurs (conducteurs et passagers) auraient pris le train s'ils n'avaient pu covoiturer (voir page 5). ADETEC en déduit qu'en 2015, le covoiturage a capté environ 1,6 % de la clientèle du TGV soit 870 millions de voyageurs x km, et 5,7 % de la clientèle des trains Intercités et des TER soit 430 millions de voyageurs x km.

La recette moyenne du TGV est de 10,6 centimes par voyageur x km et celle des trains classiques de 9,7 centimes. Mais les covoitureurs sont surtout des jeunes, qui bénéficient de tarifs SNCF réduits. Pour évaluer la perte de recettes subie par la SNCF, ADETEC a donc retenu une tarification inférieure de 20 % à la moyenne. La perte de recettes estimée pour le TGV est alors de 74 M€, soit 67 M€ hors TVA, celle estimée pour les trains classiques de 33,5 M€ soit 30,5 hors TVA.

Les pertes de recettes TGV sont intégralement supportées par la SNCF et n'ont donc aucun impact sur les finances publiques. Pour les trains classiques, ADETEC fait l'hypothèse que les trains Intercités supportent les deux tiers des pertes (soit 20,3 M€) et les TER le tiers (soit 10,2 M€). Le déficit des Intercités est couvert par une contribution de l'Etat, alimentée pour l'essentiel par la SNCF elle-même. Le manque à gagner des TER est intégralement compensé par les Régions. L'impact de la concurrence covoiturage-train sur les finances publiques est au total d'environ 10,2 millions d'euros, à la charge des Régions (les cars Macron sont eux aussi concurrencés par le covoiturage mais ils ne sont pas subventionnés).

L'impact de la concurrence entre covoiturage local et transports collectifs sur les finances publiques a également été estimé. Il est d'environ 15,7 M€ par an, principalement supporté par les Régions.

# Comparaison avec d'autres pratiques collaboratives

L'instruction fiscale du 01 septembre 2016 définit les règles fiscales et sociales de déclaration des revenus issus de l'économie collaborative. Ces règles visent à faire contribuer à l'effort collectif les revenus de cette nouvelle économie et à réduire les distorsions de concurrence entre certaines pratiques collaboratives et l'économie classique. Mais elles ne sont pas homogènes.

## Le cas général

Les revenus des activités collaboratives sont en général imposables et soumis aux prélèvements sociaux. Sauf exceptions, dont le covoiturage, les participations aux frais sont considérées comme des revenus, même en l'absence de bénéfice.

Dans le cas typique de la **location de logements** entre particuliers via le site Airbnb, les particuliers loueurs font clairement du bénéfice (un appartement loué classiquement 500 € par mois peut être loué 50 € par jour sur Airbnb, soit 1 500 € par mois). Ils concurrencent les loueurs professionnels (hôtels) sans en subir les contraintes et les charges.

En outre, leur pratique génère de nombreuses fraudes qui pénalisent l'Etat (non paiement de l'impôt sur le revenu), les collectivités locales (non perception de la taxe de séjour) et des bailleurs (le contrat de location interdit en général la sous-location). Il est donc légitime de taxer les revenus et de lutter contre les fraudes.

La **location de parking, garage ou box entre particuliers** (en centre-ville, en aéroport ou sur un lieu de vacances) via les sites [www.mobypark.com](http://www.mobypark.com) (« gagnez des revenus supplémentaires, jusqu'à 6 000 euros par an ») ou [www.prendsmaplace.fr](http://www.prendsmaplace.fr) (« une alternative au parking public ou privé ») est analogue à la location de logements.

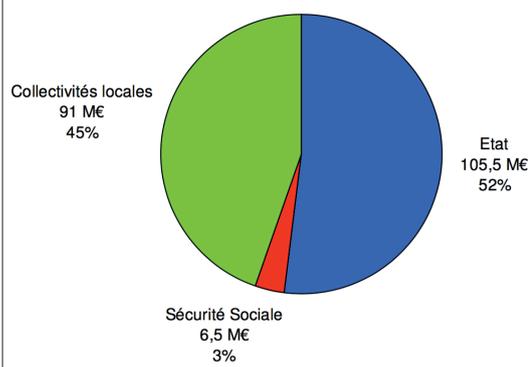
## Les pratiques avantageées

Les revenus du **covoiturage** sont considérés comme des participations aux frais et exonérés (si le coût du voyage ne dépasse pas celui du barème fiscal et si le conducteur paie sa part du coût). Le covoiturage est particulièrement avantageé, puisque c'est le barème fiscal qui sert de référence et permet de faire du bénéfice en toute légalité.

Trois autres pratiques ont un régime de faveur et ne sont soumises ni à l'impôt sur le revenu ni aux prélèvements sociaux dès lors que la personne qui propose le service ne prend en compte que le coût réel du service et paie sa part.

Il s'agit du **co-cooking** (organisation par un particulier de repas à son domicile, dont il partage les seuls frais d'achat de denrées et boissons avec les autres convives), des **sorties de plaisance en mer** et de la **vente de biens d'occasion** (jusqu'à un plafond annuel de 5 000 €).

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



L'exonération du co-cooking est compréhensible (mais les activités manuelles à domicile avec partage des frais d'achat des fournitures ne sont pas exonérées...). Celle des sorties de plaisance (en mer, mais pas sur lac ou rivière...) est aberrante.

## Les pratiques pénalisées

A vouloir éviter toute concurrence déloyale avec l'économie classique, la loi pénalise des activités collaboratives ne générant aucun bénéfice. C'est le cas, dans le secteur de la mobilité :

- de **l'autopartage entre particuliers** (pratique entre proches, inscrite dans la durée et basée sur la solidarité ; la participation aux frais est toujours très inférieure au barème fiscal) ([www.adetec-deplacements.com/resourcesautopartage.htm](http://www.adetec-deplacements.com/resourcesautopartage.htm)) ;

- de la **location de voiture entre particuliers** (dans ce cas, les pratiquants ne se connaissent pas et se contactent via une plateforme internet) ; cette pratique est le plus souvent déficitaire pour le loueur, mal informé des coûts réels ;

- le **transport solidaire** (transport à la demande de courte distance de personnes isolées non motorisées et assuré par des bénévoles), très utile socialement mais ainsi fragilisé.

ADETEC conclut que la taxation de l'économie collaborative par un impôt sur le revenu et des prélèvements sociaux est inadaptée, et propose une taxation spécifique des transactions réalisées par internet, les plateformes pouvant répercuter cette taxation sur leurs clients. Internet permet en effet à l'organisateur du service de sortir de sa sphère privée, d'entrer dans une logique commerciale en multipliant le nombre des clients potentiels et, par voie de conséquence, de concurrencer notablement les professionnels.

## Impacts du covoiturage sur la collectivité

### Reports modaux

Selon les enquêtes disponibles, ADETEC estime qu'en l'absence de covoiturage de courte distance (< 80km), **90 % des covoitureurs se déplaceraient en voiture** et 5 % en transport collectif, et 5 % ne se déplaceraient pas.

En l'absence de covoiturage de longue distance, **deux tiers des conducteurs déclarent qu'ils auraient quand même pris leur voiture**, que le covoiturage leur permet de mieux remplir, et 24 % le train ; 8 % ne se seraient pas déplacés. Quant aux passagers, **69 % auraient pris le train**, 2 % le car, 1 % l'avion, 16 % la voiture et 12 % ne se seraient pas déplacés.

Le covoiturage de courte et moyenne distance se développe donc surtout au détriment de la voiture. Le covoiturage de longue distance est moins vertueux, il concurrence fortement le train.

### Volume du trafic automobile

Le covoiturage longue distance génère une hausse du trafic automobile d'environ 0,2 %. Le covoiturage local génère au contraire une baisse du trafic automobile d'environ 0,8 %. Au total, le covoiturage génère une baisse du trafic automobile d'environ 0,6 %. Toutefois, du fait d'un meilleur remplissage, le poids des voitures augmente avec le covoiturage d'environ 6 %, ce qui a un impact négatif sur l'usure des routes.

### Emissions de CO2

En 2015, le covoiturage de proximité a évité l'émission de 0,57 million de tonnes de CO2. Le covoiturage longue distance a généré au contraire un surcroît d'émissions de 0,11 million de tonnes. Le bilan est donc un évitement de 0,46 million de tonnes (les émissions évitées par les transports collectifs ont été 13 fois supérieures et celles évitées par le vélo 1,4 fois supérieures).

### Consommation d'énergie

En 2015, le covoiturage a permis d'économiser 0,19 million de tonnes équivalent pétrole (Mtep). L'économie a été de 3,7 Mtep pour les transports collectifs (20 fois plus) et de 0,23 Mtep pour le vélo (1,3 fois plus). Ici encore, le solde positif du covoiturage est dû au covoiturage local, tandis que le covoiturage longue distance génère un surcroît de consommation.

### Taux de motorisation

Il n'existe aucune donnée pour le covoiturage local. Dans 81 % des cas, le covoiturage longue distance est sans impact. Dans 14 % des cas, l'impact est positif (revente ou non achat d'un véhicule, ou passage du permis retardé chez les passagers). Dans 5 %, il est négatif (conservation, achat ou changement de véhicule chez les conducteurs).

## Les préconisations d'ADETEC pour le covoiturage

L'expertise d'ADETEC a débouché sur les préconisations suivantes :

- **maintenir la non-imposition fiscale et sociale en l'absence de bénéfice du conducteur** (dans le covoiturage, le total des sommes perçues par le conducteur et de sa quote-part est en général inférieur au coût réel d'usage de la voiture) ;

- **abaisser le barème fiscal kilométrique**, surévalué de 30 %, au niveau du coût moyen d'usage d'une voiture (0,34 €/km) ou même d'une petite voiture (0,25 €/km) (hors covoiturage, la hausse artificielle des frais réels fait perdre 800 M€/an à l'Etat) ;

- **lutter contre les fraudes fiscales et sociales** (bénéfice non déclaré, covoiturage lors de trajets professionnels, détour rémunéré, majoration des frais réels déduits du revenu) ;

- **refuser toute indemnité kilométrique covoiturage** pour les déplacements domicile-travail (WayzUp, concurrent d'IDVROOM, milite pour une « indemnité kilométrique covoiturage », qui fonctionnerait sur le modèle de l'indemnité kilométrique vélo, facultative pour les entreprises) ;

- **créer une taxe sur les transactions de covoiturage sur internet via les plateformes spécialisées** ;

- introduire une taxe carbone augmentant le coût d'usage de la voiture et réduisant ainsi l'avantage concurrentiel du covoiturage par rapport aux transports collectifs ;

- **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 ; développer ces derniers (itinéraires, fréquences, correspondances...) et réduire leur coût d'usage ;

- **informer le public** sur les coûts, généralement mal connus, des différents modes de transport. Deux exemples sont donnés ci-dessous.

Pour des trajets quotidiens entre Thiers et Clermont-Ferrand, 42 km, l'abonnement TER mensuel coûte 96 € à un salarié ; l'employeur en prenant 50 % à sa charge (prime transport), la dépense restant à la charge du salarié n'est que de 48 €, elle est 5 fois inférieure à celle d'un automobiliste covoiturant avec un seul passager, utilisant sa voiture en alternance et déduisant sa dépense « aux frais réels ».

Pour un trajet de longue distance sans covoiturage Paris-Lyon, le coût réel de la voiture est de 187 €, celui du train varie entre 25 et 93 € (21 à 67 € pour les jeunes). Le train est donc souvent moins cher que la voiture, même si on voyage à plusieurs.

## Covoiturage : le point de vue de la FNAUT

Face au succès du covoiturage, la FNAUT s'est interrogée sur les conditions dans lesquelles cette pratique se développe (FNAUT Infos 185 et 229).

Le covoiturage à courte distance (domicile-travail essentiellement) est très avantageux financièrement pour ses adeptes. Il est bénéfique aussi pour la collectivité : il améliore la mobilité des habitants non motorisés des zones périurbaines et rurales, et permet de réduire les nuisances routières.

C'est le covoiturage à longue distance qui pose problème car il est devenu un concurrent très agressif du train (TGV, Intercités et même TER). Or cette concurrence, qui fragilise et dérentabilise le train et dont les conséquences sont négatives pour l'environnement, n'est pas équitable.

Dans son expertise, ADETEC s'est placé dans le cadre législatif actuel, où le covoiturage n'est pas taxé. La FNAUT estime que ce cadre doit évoluer aujourd'hui.

Dans le cas de la location de véhicule (et de l'autopartage) entre particuliers et dans le transport solidaire, les bénéfices n'existent pas et le propriétaire du véhicule ne devrait pas être taxé.

Il ne doit pas en être de même pour le covoiturage à longue distance :

- tout mode de transport doit payer ce qu'il

coûte à la collectivité (coûts économiques et environnementaux, impacts sur les autres modes) ;

- le contact conducteur-passagers s'établit généralement via une plateforme internet ; conducteur et passagers ne se connaissent pas auparavant, le conducteur propose un service occasionnel en échange d'une rémunération, il s'agit donc d'une transaction commerciale (pour le passager, le covoiturage est une sorte de taxi bon marché) ;

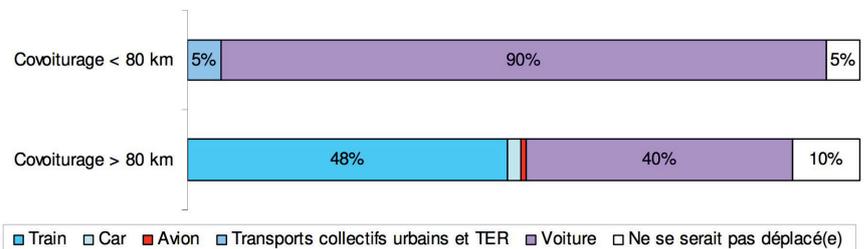
- dans une majorité des cas, le conducteur aurait quand même effectué son trajet en voiture s'il n'avait pas trouvé de passager ; le covoiturage lui permettant d'abaisser le coût de son déplacement, les participations aux frais versées par les passagers doivent être considérées comme une forme de revenu, même si le conducteur ne fait aucun bénéfice.

La FNAUT demande donc que l'Etat suive les préconisations d'ADETEC, et plus particulièrement :

- abaisse le barème fiscal kilométrique au niveau du coût réel de l'usage de la voiture ;

- impose une taxation spécifique des transactions commerciales de covoiturage réalisées par internet.

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



## Dépenses : comparaisons entre modes

Les dépenses publiques ont été, en 2015, de 22,3 milliards d'euros pour les transports collectifs et d'environ 520 millions pour le vélo. La dépense publique en faveur du covoiturage a donc été 2,5 fois moins élevée que pour le vélo et 110 fois moins élevée que pour les transports collectifs.

Par déplacement, les dépenses pour le covoiturage, le transport collectif et le vélo sont respectivement de 0,94, 4,21 et 0,17 centimes. Par km parcouru, elles sont respectivement de 1,8, 12,7 et 5,2 centimes. Par kg de CO<sub>2</sub> non émis, elles sont respectivement de 0,45, 1,61 et 0,86 euros. Par kg équivalent pétrole économisé, elles sont respectivement de 1,09, 6,00 et 2,22 euros.

## Quelques définitions

**Autopartage entre particuliers** : contrairement à la location de voiture entre particuliers, c'est la mise en commun d'un véhicule par des proches. Le véhicule appartient à l'un d'entre eux ou est possédé en commun. Chacun l'utilise en fonction de ses besoins, les frais sont partagés au prorata des kilomètres parcourus.

**Covoiturage dynamique** : forme de covoiturage s'appuyant sur les smartphones pour mettre en relation les offres et les demandes en temps réel.

**Covoiturage spontané ou autostop organisé** : on se met 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). La formule - mise en place en Midi-Pyrénées, dans l'Allier et le Rhône entre autres - 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 (voir [www.rezopouce.fr](http://www.rezopouce.fr) et [www.autohop.fr](http://www.autohop.fr)).

# Le barème fiscal automobile : encore un effort, Monsieur le Ministre !

**Bruno Cordier, directeur du cabinet ADETEC, nous a communiqué son dernier travail sur le coût d'usage de la voiture et le barème fiscal automobile, qui surestime largement ce coût, fait perdre des centaines de millions d'euros de recettes fiscales à l'Etat et encourage l'usage de la voiture lors des déplacements domicile-travail (FNAUT Infos 186 et 207).**

Bruno Cordier rappelle tout d'abord ses études effectuées précédemment.

- Une étude sur le coût d'usage de la voiture ([http://www.adetec-deplacements.com/cout\\_reel\\_voiture\\_8p.pdf](http://www.adetec-deplacements.com/cout_reel_voiture_8p.pdf)). L'étude date de 2012, mais les coûts ont peu évolué depuis : le prix des carburants a baissé, mais d'autres coûts ont augmenté, notamment l'entretien et les réparations, si bien que les chiffres cités restent valables à 1 ou 2 centimes près au grand maximum. Le coût moyen obtenu dans cette étude (0,34 €/km) correspond à une voiture de 6 CV parcourant 13 000 km par an. Le coût kilométrique est moindre pour une petite voiture (environ 0,25 € par km pour une 4 CV) ou si le kilométrage annuel est élevé (les frais fixes sont répartis sur davantage de kilomètres).

- Un article sur le barème fiscal automobile (<http://www.adetec-deplacements.com/bareme-fiscal.pdf>), datant également de 2012. Conjugué à des travaux d'autres auteurs sur le même sujet, il a contribué à amener le gouvernement Ayrault à plafonner le barème fiscal à 7 CV en 2013.

Le barème fiscal automobile est utilisé par les automobilistes qui déclarent « aux frais réels » leurs dépenses professionnelles, ces dépenses dépassant le seuil de la déduction forfaitaire de 10 % appliquée sur leur salaire par les services fiscaux.

Une nouvelle révision de ce barème est a été adoptée par l'actuel gouvernement (1er tableau ci-dessous, d est la distance domicile-travail) dans le cadre de la loi de finances 2018.

Le plafonnement à 5 CV en 2018-2019 et à 3 CV en 2020-2022 est pertinent. L'Etat n'a pas à aider les utilisateurs de grosses voitures. Cependant, si le barème est revu à la baisse, il reste trop généreux. Prenons l'exemple d'une voiture parcourant 13 000 km par an (c'est la distance moyenne), dont 6 500 pour aller travailler et 6 500 pour d'autres motifs.

**Pour une voiture de 4 CV**, les déplacements domicile-travail coûtent  $6\,500 \times 0,25 = 1\,625$  €.

Avec le nouveau barème fiscal 2018-2019, le conducteur pourrait déduire  $6\,500 \times 0,277 + 1\,082 = 2\,882,50$  €, soit un surplus de  $1\,257,50$  € (+ 77 %). S'il est dans la tranche d'imposition à 14 %, son gain serait de  $1\,257,50 \times 0,14 = 176$  €. S'il est dans la tranche à 30 %, son gain serait de  $1\,257,50 \times 0,30 = 377$  €.

Avec le barème fiscal 2020-2022, le conducteur pourrait déduire  $6\,500 \times 0,245 + 824 = 2\,416,50$  €, soit un surplus de  $791,50$  € (+ 49 %). S'il est dans la tranche d'imposition à 14 %, son gain serait de  $791,50 \times 0,14 = 111$  €. S'il est dans la tranche à 30 %, son gain serait de  $791,50 \times 0,30 = 237$  €. Bien que ces chiffres soient en baisse par rapport à 2018-2019, le manque à gagner pour l'Etat resterait très important.

**Pour une voiture de 6 CV**, les déplacements domicile-travail coûtent  $6\,500 \times 0,34 = 2\,210$  €. Avec le barème fiscal 2018-2019, le conducteur pourrait déduire  $6\,500 \times 0,305 + 1\,188 = 3\,170,50$  €, soit un surplus de  $960,50$  € (+ 43 %). S'il est dans la tranche d'imposition à 14 %, son gain serait de  $960,50 \times 0,14 = 134$  €. S'il est dans la tranche à 30 %, son gain serait de  $960,50 \times 0,30 = 288$  €. Le gain serait moindre que pour les véhicules de 4 CV, mais le manque à gagner pour l'Etat resterait conséquent.

Avec le barème fiscal 2020-2022, le conducteur pourrait déduire  $6\,500 \times 0,245 + 824 = 2\,416,50$  €, soit un surplus de  $206,50$  € (+ 9 %). S'il est dans la tranche d'imposition à 14 %, le gain serait de  $206,50 \times 0,14 = 29$  €. S'il est dans la tranche à 30 %, le gain serait de  $206,50 \times 0,30 = 62$  €. Ces chiffres unitaires sont faibles, mais leur total représenterait encore un manque à gagner non négligeable pour l'Etat.

Un effort reste donc à faire à faire pour aligner le barème sur le coût réel de la voiture. Si l'on veut coller au coût réel pour les voitures de 4 CV (celles de 3 CV sont rares), il faut adopter le barème donné dans le tableau en bas de page, valable quelle que soit la puissance fiscale. Le principe des 3 tranches de distance du barème actuel doit être conservé : quand on passe d'une tranche à la tranche supérieure, chaque km « vaut » moins.

Ce qui incite l'automobiliste à habiter loin de son domicile, ce n'est pas le principe des tranches de distance domicile-travail mais le fait que le kilométrage pris en compte ne soit guère plafonné (40 km au maximum mais avec de nombreuses dérogations).

Le barème kilométrique applicable aux voitures en 2018 et 2019 est le suivant :

Puissance administrative (en CV)	Distance (d) jusqu'à 5 000 km	Distance (d) de 5 001 km à 20 000 km	Distance (d) au-delà de 20 000 km
3 CV 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	$d \times 0,543$	$(d \times 0,305) + 1\,188$	$d \times 0,364$
7 CV et plus	$d \times 0,543$	$(d \times 0,305) + 1\,188$	$d \times 0,364$

Le barème kilométrique applicable aux voitures de 2020 à 2022 est le suivant :

Puissance administrative (en CV)	Distance (d) jusqu'à 5 000 km	Distance (d) de 5 001 km à 20 000 km	Distance (d) au-delà de 20 000 km
3 CV et moins	$d \times 0,41$	$(d \times 0,245) + 824$	$d \times 0,286$
4 CV	$d \times 0,41$	$(d \times 0,245) + 824$	$d \times 0,286$
5 CV	$d \times 0,41$	$(d \times 0,245) + 824$	$d \times 0,286$
6 CV	$d \times 0,41$	$(d \times 0,245) + 824$	$d \times 0,286$
7 CV et plus	$d \times 0,41$	$(d \times 0,245) + 824$	$d \times 0,286$

Distance (d) jusqu'à 5 000 km	Distance (d) de 5 001 km à 20 000 km	Distance (d) au-delà de 20 000 km
$d \times 0,269$	$(d \times 0,185) + 422$	$d \times 0,206$

# Le harcèlement sexiste dans les transports collectifs routiers et les pôles d'échange multimodaux

Nous avons présenté en 2016 (FNAUT Infos 247) les résultats d'une étude de la FNAUT sur le harcèlement sexiste dans les transports collectifs, principalement urbains et ferroviaires.

La FNAUT a élargi récemment cette étude aux transports collectifs routiers de voyageurs : autocars, autobus, taxis, Voitures de Transport avec Chauffeur (VTC) et covoiturage, ainsi qu'aux pôles d'échange multimodaux. La nouvelle étude a été menée par Marc Debrincat, Christiane Dupart et Caroline Moggio.

## Le harcèlement sexiste

Le harcèlement sexiste recouvre les violences sexuelles, les faits susceptibles d'être incriminés pénalement en tant que harcèlement sexuel ainsi que les comportements qui s'en situent à la marge (regards insistants, commentaires, sifflements) ou qui sont isolés (le délit de harcèlement n'étant constitué qu'en cas de comportement répété).

Les femmes sont surexposées aux atteintes d'ordre sexuel en tous lieux, publics et privés. Entre 2011 et 2015, on a observé une forte augmentation du nombre de victimes d'atteintes personnelles (vols, viols et autres agressions), qui est passé de 12,4 % à 21,5 % des femmes interrogées.

Les femmes représentent la majorité des usagers des transports publics et sont particulièrement exposées aux agressions de tous types. Cette surexposition dégrade leurs conditions de déplacement, constitue un frein à leur mobilité et rompt l'égalité entre les femmes et les hommes.

Les infractions sexuelles en général, et plus particulièrement le harcèlement sexiste dans les transports, souffrent d'un important déficit en matière de signalement par les victimes ou les forces de l'ordre : les chiffres publiés sont donc largement sous-estimés. Moins d'une victime de violence sexuelle sur dix, et seulement 2 % des victimes de harcèlement, se font connaître : le signalement est pourtant essentiel si on veut cerner l'importance du harcèlement sexiste et permettre son traitement par les autorités compétentes.

En Ile-de-France, 39 % des agressions sexuelles (qui ne recouvrent qu'une partie des faits relevant du harcèlement sexiste) commises contre les femmes dans des lieux publics le sont dans les transports collectifs et les gares, contre 18 % dans l'espace public, 7 % dans les commerces et 36 % dans des lieux non déterminés.

En 2015, 42,3 % des franciliens (femmes et hommes) ressentaient une crainte relative à la sûreté dans les transports publics (45,5 % en 2011). Ce sentiment s'est un peu résorbé, mais il reste important.

Les femmes ressentent plus de crainte que les hommes dans les transports publics : en Ile-de-France, 56,3 % des femmes craignent pour leur sûreté contre 26,7 % des hommes.

## Les enquêtes de victimation

Les enquêtes de victimation sont des enquêtes statistiques dont les questions portent sur les crimes et délits dont ont été victimes les personnes interrogées. Elles permettent d'avoir une autre représentation de la délinquance que les statistiques pénales.

Dans les enquêtes de victimation et les statistiques pénales du ministère de la Justice, le harcèlement sexiste dans les transports est inclus dans l'ensemble des atteintes d'ordre sexuel, et les transports publics sont inclus dans l'espace public. Face à l'importance du phénomène, le harcèlement sexiste dans les transports devrait être isolé.

## L'enquête de la FNAUT

Elle a porté sur le harcèlement dans les transports routiers et les lieux d'intermodalité ainsi que sur l'efficacité des dispositifs de prévention et d'alerte, elle a recueilli près de 3 000 réponses.

Basée sur une participation volontaire, l'enquête ne prétendait pas être un sondage : le questionnaire diffusé visait toutes les femmes, quel que soit leur âge, lieu de résidence, catégorie socio-professionnelle, habitudes de transports...

Le panel des répondantes n'est donc pas représentatif de la population française féminine : 66 % ont entre 18 et 25 ans, 20 % ont entre 26 et 40 ans, 7 % ont plus de 60 ans ; 45 % résident en Ile-de-France, 38 % dans

des villes de plus de 100 000 habitants, 13 % dans des villes de 10 000 à 100 000 habitants, 4 % dans de petites villes.

## Les réponses

Elles sont malheureusement très claires : **93 % des répondantes ont déjà vécu des situations de harcèlement.**

L'écart entre la crainte du harcèlement dans les autocars ou autobus et les situations vécues est peu important.

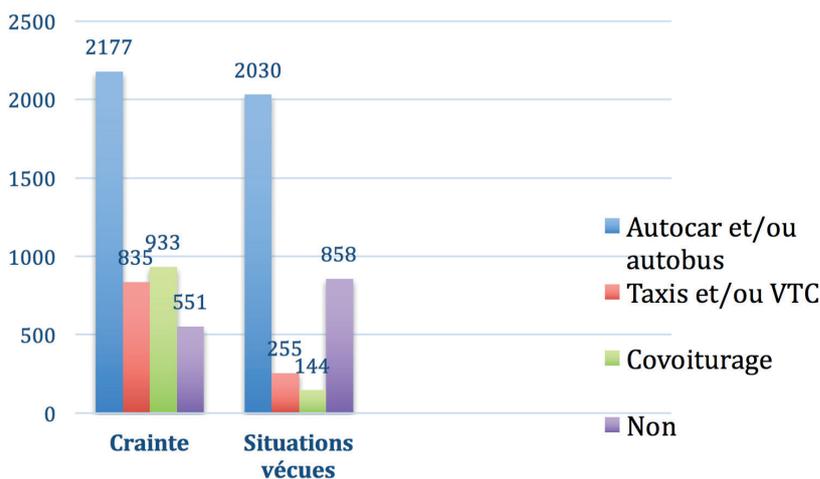
En revanche, pour les taxis, les VTC et le covoiturage, on observe une différence très nette entre la crainte du harcèlement et sa réalité. On peut penser que les systèmes de notation des chauffeurs et de validation des courses par les passagers entraîne un contrôle social qui limite les comportements inacceptables (graphique ci-dessous).

Les halls de gares (19 %), les quais (18 %) et les alentours des gares (18 %) arrivent en tête des lieux où les femmes ont déjà vécu des situations de harcèlement. Viennent ensuite les couloirs souterrains (14 %), les escaliers, escalators et ascenseurs (11 %), les cheminements piétons d'accès aux gares et stations (10 %). Les couloirs d'accès extérieurs (6 %) et les parkings des gares (4 %) sont moins concernés.

Selon les répondantes, dans 79 % des cas, l'agresseur est un passager des transports publics ; dans 15 % des cas, c'est un conducteur ; dans 56 % des cas, c'est une personne extérieure.

Les comportements agressifs les plus fréquents sont : une présence gênante ou un regard insistant (1923 réponses), des sifflements et des commentaires sur la tenue ou le physique (1602 réponses).

Ces comportements sont rares (52 % des réponses), fréquents (41 %), voire très fréquents (7 %).





En ce qui concerne la connaissance et l'efficacité des dispositifs de prévention et d'alerte (tous modes et tous lieux confondus), 46% des femmes interrogées n'ont remarqué ni la présence des dispositifs d'alerte, ni celle des agents de l'exploitant. Seules 17 % ont repéré les deux.

Pour les personnes ayant eu recours à des dispositifs d'alerte, la demande d'aide auprès des agents est toujours privilégiée (à 57 %) par rapport aux dispositifs physiques ou numériques. La présence humaine est donc indispensable dans le cadre de la lutte contre les agissements sexistes.

### Les solutions proposées

Les solutions proposées par les répondantes sont indiquées dans le graphique ci-dessus en fonction du nombre de réponses données.

Parmi elles, la formation des conducteurs et agents des exploitants est citée 2371 fois, la présence des agents 2164 fois, la sensibilisation des usagers 2047 fois. Bornes d'urgence et alarmes ne sont citées que 1188 et 967 fois.

Pour la plupart des répondantes, il faut prévenir les cas de harcèlement plutôt que d'essayer de les empêcher. C'est sans doute pour cette raison que la formation des agents et la sensibilisation des usagers arrivent à ce niveau dans les solutions proposées. Certaines femmes n'hésitent pas à dire que « c'est la société qui doit être rééduquée ».

Les marches exploratoires sont une démarche peu connue, mais elles sont perçues comme utiles pour repérer les difficultés et imaginer des améliorations en matière de sûreté. Une pratique encore très peu usitée, l'arrêt à la demande, est un peu plus connue et apparaît comme une initiative utile à une majorité des répondantes.

### Les préconisations de la FNAUT

L'extension des dispositifs d'alerte doit se combiner avec une organisation unifiée des différentes forces de sûreté d'une zone géographique donnée.

L'offre actuelle de transport n'est pas adaptée aux caractères spécifiques de la mobilité féminine : elle est encore pensée pour un déplacement direct domicile-travail à des horaires classiques.

Il est primordial de renforcer les dessertes en pointe, en soirée et en week-end afin d'évi-

ter les surcharges qui facilitent les gestes déplacés et les longues attentes, propices au harcèlement, dans des gares ou stations désertes ou mal éclairées.

Les arrêts à la demande, en cours d'expérimentation sur certains réseaux, devraient faciliter la mobilité des femmes en soirée et la nuit en leur évitant des trajets trop longs pour rejoindre leur domicile.

Une meilleure attention portée aux aménagements intermodaux et urbains pourrait largement faciliter la vie des usagères. Elle les encouragerait à ne pas redouter le passage d'un mode à l'autre et à privilégier les transports collectifs, et élargirait la zone d'accès aux gares.

Une vraie concertation entre les associations, les autorités compétentes et les exploitants doit être organisée. Les mesures de prévention des violences faites aux femmes doivent être étudiées par les commissions consultatives des services publics locaux.

Les marches exploratoires sont un des éléments qui permettent une réappropriation de l'espace public par les femmes. Les associations de la FNAUT sont encouragées à en organiser, sur la base du guide inclus dans l'étude.

### Des femmes prescriptrices

Dans son étude de 2016, la FNAUT avait dressé une liste de mesures à prendre : mise en place dispositifs d'alerte ; vidéo-protection ; marches exploratoires ; comités d'usagères ; espaces de témoignages ; assermentation des agents pour les signalements et plaintes ; lignes et arrêts à la demande... Le suivi de leur mise en place révèle un déploiement très limité.

Cependant la prégnance du harcèlement sexiste dans les transports n'est plus occultée dans le débat public. Et des actions utiles ont été engagées pour sensibiliser les exploitants et les autorités organisatrices.

Mais, pour lutter efficacement contre le harcèlement sexiste, les femmes doivent devenir des prescriptrices.

Bien que représentant plus de la moitié des usagers, elles sont trop souvent absentes des organes de décision et des associations d'usagers. Leurs besoins spécifiques en termes de dessertes et de sécurisation doivent à l'évidence être appréhendés en concertation avec elles.

## La répression ne suffit pas, la prévention est nécessaire

Le dimanche 16 octobre 2017, Emmanuel Macron a présenté des mesures contre le harcèlement de rue : « en passer par la loi » et lancer une police de sécurité du quotidien.

La FNAUT, qui a largement contribué à rendre visible le harcèlement dans les transports, approuve ces orientations. Elle estime cependant que la répression doit s'accompagner de mesures de prévention.

### Un constat : la prégnance du harcèlement dans les transports

Le harcèlement dans les transports publics fait partie du harcèlement de rue mais présente des particularités : il a lieu, la plupart du temps, dans des espaces fermés (couloirs) ou permettant une proximité non souhaitée (véhicules), qui le favorisent.

En Ile-de-France, en 2015, 39 % des agressions sexuelles ont été commises dans les transports publics.

Les études de la FNAUT de 2016 et 2017 ont révélé que 90 % des répondantes à nos questionnaires ont été harcelées dans les gares, les trains ou les transports routiers. L'ampleur du phénomène freine l'usage des transports publics par les femmes.

### Les demandes de la FNAUT pour lutter contre le harcèlement (résumé)

- La généralisation des différents dispositifs d'alerte.
- Une meilleure organisation des différentes forces de sûreté compétentes sur une même zone.
- La simplification des plaintes et la fourniture d'espaces accessibles de témoignages : seulement 2 % des victimes ayant répondu à notre enquête ont porté plainte, alors que, dans plus de 71 % des cas, les actes subis constituaient des infractions pénales.
- Une modification de la définition juridique du harcèlement sexuel qui n'est constitutif d'un délit que s'il s'agit « d'un acte répété ». Pour faciliter la verbalisation, le code pénal devrait incriminer le comportement dès qu'un seul fait est commis.
- Le renforcement de la prévention : la formation des agents, du personnel exploitant et des forces de l'ordre est indispensable pour mieux repérer les situations de harcèlement. Elle doit s'accompagner de campagnes de sensibilisation et d'information des usagers.
- La prise en compte des besoins des femmes dans l'aménagement urbain et l'organisation de leurs parcours, notamment les dispositions d'arrêt à la demande, l'éclairage et la présence humaine dans les gares.

# Le rapport de l'ARAFER sur le transport ferroviaire de voyageurs

(MD)

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) a publié en novembre 2017 un recueil de toutes les données disponibles sur le transport ferroviaire de voyageurs en 2016 (réseau ferré, nature et répartition du trafic sur le réseau, fréquentation, qualité des services et résultats financiers).

## Le réseau et le trafic

Le réseau ferré français national (RFN) est le plus vaste en Europe après celui de l'Allemagne : environ 29 000 km de lignes et 30 000 gares et haltes sont exploités. Le RFN est électrifié à 55 %, son âge moyen est de 31 ans. Il comprend 2800 km de LGV, c'est le réseau européen de LGV le plus développé après celui de l'Espagne.

En 2016, 85 % du trafic (chiffré en trains x km) a concerné les voyageurs : 50 % du trafic voyageurs était concentré sur 9 % du réseau et 99 % du trafic sur 69 % du réseau.

Le réseau ferré français est sous-utilisé : avec une moyenne de 48 trains (voyageurs 40 + fret 8) circulant chaque jour par km de ligne et par sens en 2015, la France se plaçait en 10<sup>ème</sup> position en Europe pour l'utilisation de son réseau, devant l'Espagne (34 trains), mais derrière les Pays-Bas (140), la Suisse (119), le Royaume-Uni (96), l'Allemagne (75) et l'Italie (49).

## La part modale du rail

Le développement du TGV et des TER a permis au rail d'atteindre une part modale de 10 % en 2011 (7,1 % en 1995). Pendant cette période, la croissance annuelle du trafic a été supérieure à celle des autres modes.

La tendance s'est inversée depuis 2011, la fréquentation du train (en passagers.km) diminuant alors que celle des autres modes continuait de croître.

Si la France affiche une part modale du rail supérieure à celle de ses voisins européens, cette part (9,2 % en 2016) décroît, alors qu'elle croît à l'étranger.

## La fréquentation

Près d'1,2 milliard de voyageurs, dont 860 millions en Ile-de-France, ont été transportés en 2016 (soit 3,2 millions par jour répartis dans 11 000 trains dont 4 000 Transilien) ; 88 % l'ont été par des « trains du quotidien » (TER 23 % et Transilien 65 %), 2 % en Intercités et 10 % en TGV.

Le taux d'occupation moyen des trains a été de 43 %, mais les disparités sont importantes : 25 % pour les TER, 67 % pour les TGV domestiques.

La distance moyenne parcourue par voyageur est de 410 km pour les services domestiques longue-distance (TGV, Intercités), 81 km pour les TER et 17 km pour les Transilien.

Chiffrée en nombre de voyageurs, la fréquentation des TGV domestiques est de 8 % ;

chiffrée en voyageurs.km, elle est de 53 % (voir les schémas ci-dessous). En 2016, elle a baissé de 1 % alors que la mobilité a augmenté de 2,7 %, 17 % et 3,8 % respectivement en voiture et covoiturage, car interurbain et avion.

La fréquentation du TGV domestique a stagné, celle du Transilien a augmenté de 3,8 %, celles des TGV internationaux, Intercités et TER ont baissé respectivement de 7,8 %, 6,5 % et 2,8 %.

## La qualité de service

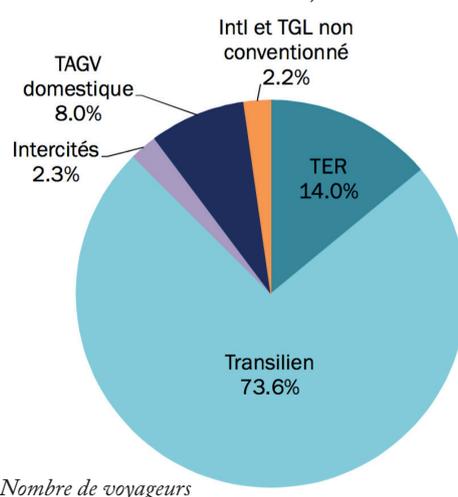
L'offre initialement prévue a été réduite de 5 % : 115 000 trains, soit en moyenne 346 trains par jour, ont été déprogrammés en raison de grèves (73 % des cas) ou supprimés en dernière minute (27 %). Par ailleurs, 11,2 % des trains de voyageurs (hors Transilien) ayant circulé sont arrivés en retard d'au moins 6 minutes à leur terminus.

Les taux de retard augmentent en périodes et heures de pointe et sont plus élevés pour les services longue distance ; 55 % des minutes perdues sont liées à des causes dites « maîtrisables ».

## Les résultats financiers

La SNCF a perçu 13,4 milliards d'euros de revenus en 2015, dont 8,3 de recettes commerciales et 5,1 de concours publics. La recette commerciale par voyageur.km a reculé de 5,7 % en 2016, et s'établit à 8,4 centimes en moyenne (tous services confondus). La recette par train.km a augmenté pour les TGV mais elle a reculé pour les services conventionnés.

En 2015, les péages représentent en moyenne 31 % des revenus du TGV, 38 % pour l'activité TGV domestique (qui reçoit 54 % des recettes commerciales).



Nombre de voyageurs

## Une photographie

Le document de l'ARAFER doit être interprété correctement, il n'est qu'une photographie de la réalité et cette réalité n'est pas inéluctable : en 2017, le trafic voyageurs est reparti à la hausse (TER + 4,8 %, Intercités + 6,6 %, TGV + 8 %).

Si la fréquentation du train a diminué alors que les déplacements en voiture, en covoiturage, en car Macron et en avion se sont multipliés, ce n'est pas parce que le rail est devenu inadapté aux formes modernes de mobilité. Une preuve évidente en est donnée par la croissance de la fréquentation du train chez nos voisins (en Allemagne, le fret ferroviaire se développe lui aussi).

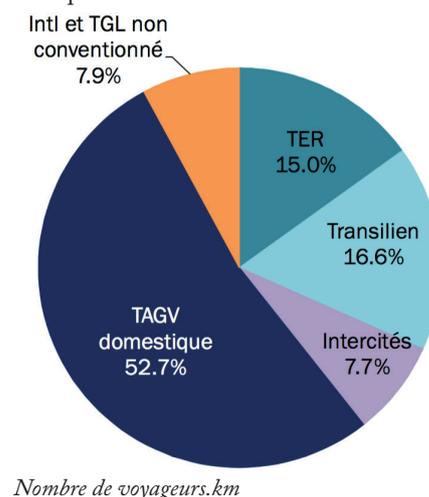
Il est certain que le train a perdu de l'attractivité, mais on fait tout ce qu'il fallait en France pour qu'il en soit ainsi.

Le train est mal exploité, trop de trains sont supprimés ou en retard et les modes concurrents ne paient pas ce qu'ils coûtent à la collectivité (pas de TICPE sur le kérosène, pas d'écotaxe sur les cars Macron...).

Si 31 % du réseau supportent seulement 1 % du trafic, ce n'est pas parce que le réseau français est surdimensionné, mais parce que les « petites lignes » se sont dégradées (24 % du réseau est considéré comme « hors d'âge ») et sont mal exploitées par la SNCF et à des coûts prohibitifs (FNAUT Infos 257).

Préconiser la suppression des lignes les moins circulées est aussi absurde que proposer de réduire l'offre TGV : c'est un changement de stratégie de la SNCF et de l'Etat qui est nécessaire.

Selon **Bernard Roman**, président de l'ARAFER, le jeu qui consiste à réduire les fréquences (en 2016, l'offre TGV a diminué de 2 % en trains.km) et à fermer des lignes et des gares pour réduire les pertes correspond à « une vision malthusienne du ferroviaire », « la logique budgétaire qui prévaut sur les péages ne conduit pas à augmenter l'offre, il n'y a pas de modèle économique pour SNCF Réseau si la dette n'est pas reprise partiellement ou totalement par l'Etat » : c'est exactement la position que défend la FNAUT.



Nombre de voyageurs.km

# Quel avenir pour les autoroutes ferroviaires ?

(MD)

En juillet 2017, le Conseil Général du Développement Durable (CGDD) a publié une étude « exploratoire » sur « le potentiel de développement des autoroutes ferroviaires » à l'horizon 2030. Nous en présentons un résumé puis une analyse très critique effectuée par Gérard Mathieu, expert ferroviaire membre de la FNAUT.

Les autoroutes ferroviaires permettent de transporter des ensembles routiers ou des semi-remorques par rail en limitant les contraintes liées aux ruptures de charge. Utilisées depuis les années 1960 en Suisse et en Autriche sur des traversées alpines, elles assurent aussi en France un transport à longue distance sur des itinéraires de plaine (FNAUT Infos 255). Quatre liaisons fonctionnent en France : Eurotunnel depuis 1994, Aïton-Orbassano (autoroute ferroviaire alpine ou AFA) depuis 2003, Perpignan-Bettembourg depuis 2007 et Perpignan-Calais depuis 2016. Une autoroute atlantique est en projet (FNAUT Infos 238).

Plusieurs techniques existent pour le chargement des camions : route roulante suisse depuis 1960, wagon-poche kangourou, systèmes CargoBeamer utilisé en Allemagne et Modalohr utilisé en France. Le camion peut être accompagné (Suisse, Autriche) ou non par le chauffeur.

## L'étude du CGDD

Son objet était d'examiner l'intérêt de nouvelles autoroutes ferroviaires et de rechercher le réseau optimal permettant de capter les principaux flux routiers.

Une nouvelle autoroute doit concerner un axe sur lequel le flux de fret est important, offrir un prix compétitif par rapport à la route et, sur un itinéraire de plaine, avoir une longueur suffisante permettant d'amortir les coûts fixes induits par la rupture de charge dans les terminaux. Si l'autoroute franchit un massif montagneux, les péages importants des tunnels routiers lui permettent cependant d'être attractive sur de plus courtes distances.

Dix terminaux possibles ont été envisagés : Vitoria, Perpignan, Fos, Lyon, Turin, Fribourg, Bettembourg, Paris (sud Ile-de-France), Dourges et Calais ; 27 liaisons ont été étudiées sur les 45 possibles (elles font plus de 600 km en plaine ou traversent des zones montagneuses), dont 3 en service, 2 en projet (Vitoria-Dourges et l'extension Lyon-Turin de l'autoroute alpine existante) et 5 traversées alpines nouvelles.

Les hypothèses économiques suivantes ont été retenues : une croissance du PIB français de 1,9 % par an jusqu'en 2030 ; un prix du baril de pétrole de 93 euros en 2030 ; une baisse de 10 % du prix du transport routier et de 7 % du prix du ferroviaire ; une croissance annuelle du trafic routier de 2,1 % par an en tonnes-km et 1,4 % en véhicules-km.

Enfin il a été admis qu'une autoroute ferroviaire fonctionne 260 jours par an et à 85 % seulement de sa capacité maximale (30 semi-remorques par convoi soit 13 260

par an), ce qui correspond aux conditions actuelles d'exploitation.

Les calculs de rentabilité tiennent compte des coûts d'exploitation des terminaux et d'une hausse des péages fret de 4,6 % par an. La mise au gabarit des lignes est supposée payée par l'État.

Des simulations ont été faites avec le modèle MODEV utilisé depuis 1999 par le CGDD pour estimer la demande de transport. Ce modèle, après adaptation, a été complété par 3 modèles de répartition des trafics entre route et rail, basés sur l'observation des trafics alpins et élaborés à partir des données de l'enquête CAFT/transit 2010.

## 27 liaisons indépendantes

L'étude a porté tout d'abord sur les 27 liaisons retenues dans l'hypothèse où elles ne se concurrenceraient pas.

Pour chaque liaison et chaque modèle, une optimisation prix/fréquence a maximisé les gains des opérateurs ferroviaires et des transporteurs routiers.

Comme l'admet le CGDD, les résultats sont très théoriques car « ils peuvent diverger de façon significative en fonction du modèle considéré » et dépendent fortement des niveaux de trafics et des prix relatifs rail/route estimés en 2030.

Finalement, seul est utilisé le modèle qui n'impose pas de borne haute à la part des poids lourds susceptibles d'emprunter les autoroutes ferroviaires.

## Le réseau optimal

Puis le potentiel d'un réseau a été évalué en tenant compte des interférences possibles entre liaisons.

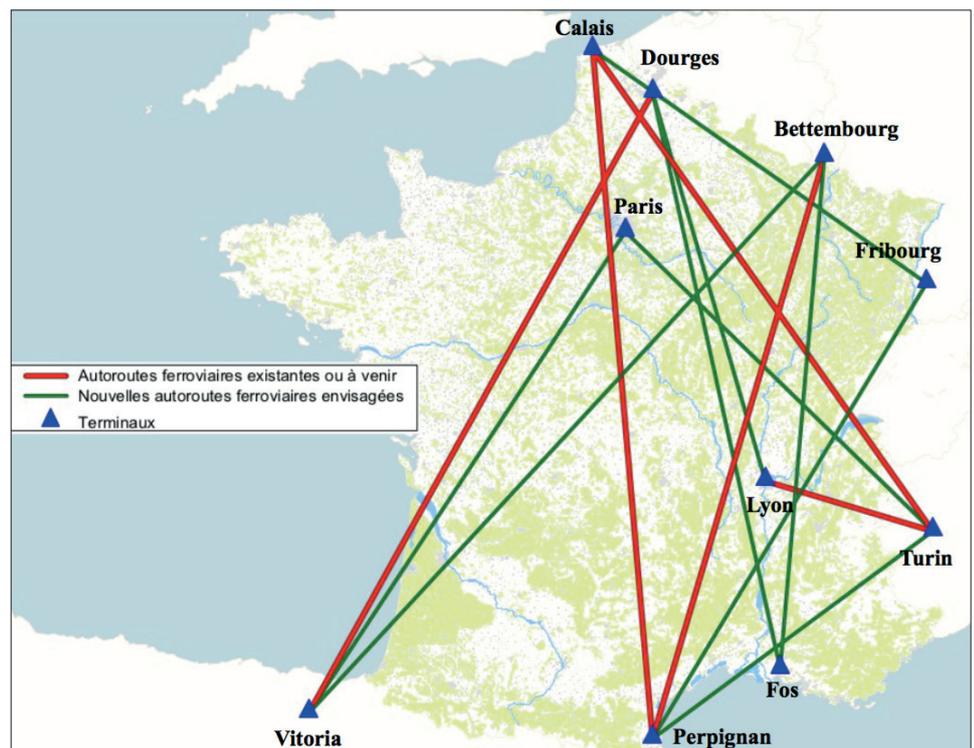
Les 27 liaisons ont été évaluées selon diverses modalités économiques (opérateur unique ou opérateurs concurrents, exploitation cherchant ou non à maximiser les gains des transporteurs).

Finalement les 14 liaisons les plus efficaces ont été sélectionnées en limitant à 2 les liaisons nouvelles par terminal afin d'avoir un réseau bien réparti sur l'ensemble du territoire. Ce sont (voir carte) :

- les 5 en service ou annoncés à une échéance prochaine (Perpignan-Bettembourg, Perpignan-Calais, Calais-Turin, Vitoria-Dourges et Lyon-Turin) ;
- et 9 liaisons nouvelles (Paris-Turin, Vitoria-Bettembourg, Lyon-Dourges, Fos-Bettembourg, Fos-Dourges, Vitoria-Paris, Perpignan-Fribourg, Fribourg-Calais, Perpignan-Turin).

Si chaque liaison est exploitée par un opérateur différent, le report modal est plus important car les opérateurs sont incités à augmenter la fréquence de leurs services. Si le marché est réglementé, les prix baissent, l'offre augmente, les bénéfices des transporteurs et chargeurs sont plus élevés et le bilan global est plus favorable (près de 900 000 camions par an reportés sur le rail), mais les autoroutes ferroviaires, déficitaires, doivent être subventionnées.

Suivant l'option retenue, le report modal est compris entre 300 et 800 millions de poids lourds-km par an (à comparer au trafic international prévu en 2030 : 10 milliards de poids-lourds.km).



## Une ministre mal informée

Au cours de son audition par la Commission sénatoriale de l'aménagement du territoire et du développement durable le 8 novembre dernier, la ministre des Transports Elisabeth Borne a déclaré que « le TGV est naturellement plus cher que l'avion ». La ministre, qui estime cette situation « normale », a manifestement oublié quelques détails...

1. Il est exact que les compagnies aériennes à bas coût offrent des tarifs inférieurs au tarif moyen du TGV, mais les « petits prix » de la SNCF restent compétitifs.

2. Le kérosène consommé par les avions lors des vols intérieurs n'est pas taxé (c'est le seul produit dérivé du pétrole à ne pas l'être) malgré la forte contribution de l'avion à l'effet de serre (FNAUT Infos 214). S'il l'était au même niveau que le gazole, ce qui serait logique, le prix du billet d'avion augmenterait d'au moins 15 %, et le TGV serait mieux rempli, ce qui permettrait d'en abaisser le prix.

La France pourrait introduire une telle taxation du kérosène, la convention de Chicago l'y autorise. Cependant Mme Borne y est opposée car elle veut « défendre le pavillon français ». Qu'en pense Nicolas Hulot ?

3. Si l'Etat avait financé intégralement les LGV comme il finance les routes, les péages versés par SNCF Mobilités à SNCF Réseau seraient faibles. Or ils représentent aujourd'hui un tiers du prix du billet de TGV.

4. Si le TGV était soumis à la concurrence d'autres opérateurs, la SNCF serait obligée de réduire ses coûts de production, donc ses tarifs, et d'introduire des innovations commerciales pour résister à la concurrence.

Le fait que l'avion à bas coût soit moins cher (en moyenne) que le train est donc tout sauf « naturel »...

Au cours de son audition, Elisabeth Borne s'est également interrogée sur les émissions de carbone engendrées par la construction des LGV, laissant clairement entendre qu'elles n'étaient compensées par l'effet des reports de trafic sur le TGV qu'au bout de plusieurs décennies.

Or RFF a démontré, sur le cas de la LGV Est, que la « durée d'amortissement » de ces émissions était inférieure à 10 ans (à comparer à la durée de vie de l'infrastructure, plusieurs siècles).

Ce résultat a été confirmée par l'étude de Jacques Pavaux, Gérard Mathieu et Marc Gaudry réalisée pour la FNAUT et RFF en 2012-2013 (FNAUT Infos 214) : cette étude a montré, sur l'exemple d'une dizaine de projets de LGV, que le bilan carbone des LGV devient positif en moins de 10 ans.

Jean Sivardière ■

## L'analyse de Gérard Mathieu

**L'étude du CGDD n'est qu'une simple extrapolation de la situation actuelle et appelle de nombreuses réserves sur ses données de départ, sa méthodologie et son absence de vision stratégique. Par suite ses résultats sont très contestables.**

**L'étude est fondée sur des données anciennes (enquête CAFT Transit de 2010) et des observations insuffisantes** portant seulement sur deux autoroutes ferroviaires en France, alors en phase d'expérimentation (les autres apparaissent difficilement transposables au cas français car la Suisse et l'Autriche ont des géographies et des politiques des transports très différentes des nôtres).

Curieusement Eurotunnel, spécialisé dans le feroutage (sa part de marché est de 39 %), est ignoré, de même que les études menées pour la déclaration d'utilité publique du projet Lyon-Turin (un report modal de 50 % est annoncé).

Au total, l'étude repose sur 73 400 observations concernant le mode routier et les autoroutes ferroviaires : un échantillon qui paraît bien faible rapporté au trafic de camions à plus de 500 km de l'ordre de 25 à 30 millions par an selon diverses sources fiables (Union Routière de France, Alpinfo, Eurostat), dont environ 15 millions pour les principaux flux avec les pays voisins.

La liste des passages routiers alpins considérés n'a pas été fournie, contrairement à celle des passages ferroviaires. L'étude a-t-elle pris en considération les importants trafics échangés par Vintimille entre l'Espagne et l'Italie et au-delà ? La distance entre Barcelone et Milan étant la même via Vintimille ou via le tunnel de base de Lyon-Turin, une partie des trafics routiers correspondants est susceptible de se reporter sur l'autoroute ferroviaire alpine.

**La méthodologie du CGDD est elle aussi contestable**, car basée sur un empilement de modèles mathématiques et sur des hypothèses dont les auteurs eux-mêmes admettent la faiblesse et la fragilité : l'étude est qualifiée d'« exploratoire », adjectif d'ailleurs inapproprié, l'étude se limitant à de simples projections ou extrapolations de la situation actuelle, en particulier en ce qui concerne la liaison Lyon-Turin.

Les trafics potentiels des autoroutes ferroviaires ont été estimés par une modélisation s'appuyant sur le modèle transport MODEV du CGDD, aménagé et complété par 3 autres modèles de prévisions et de répartition des trafics car il n'était pas adapté au problème posé. De plus, ces modèles ont été « calés » à partir de l'enquête CAFT, bien ancienne (2010), réalisée par la France, la Suisse et l'Autriche et qui, selon le CGDD, « donne un aperçu (!) des trafics traversant l'arc alpin ». Une démarche hasardeuse, les contextes politico-économiques étant très différents (RPLP en Suisse, Eurovi-gnette en Autriche).

Plusieurs hypothèses fragilisent les résultats de l'étude. Ainsi il est admis une capacité des trains limitée à « 30 semi-remorques par train » (statu quo) alors que cette longueur pourrait être nettement accrue au cours des prochaines années. En outre seules 14 liaisons sur les 45 possibles reliant les 10 terminaux considérés ont été analysées.

Les tests de sensibilité ont été limités au PIB et au prix du pétrole (entre 54 et 150 euros le baril en 2030). Ceux relatifs au prix du pétrole ont été faits à niveau constant de fréquence de l'offre ferroviaire, ce qui paraît totalement irréaliste, l'offre ne devant pas manquer de s'adapter au niveau de la demande.

La carte des liaisons proposée paraît recevable (bien que le littoral atlantique soit oublié). Mais tous ces calculs étaient-ils nécessaires, les 9 relations nouvelles s'imposant d'évidence ?

Par contre, le report de trafic sur le rail (entre 3 % et 8 % du trafic international) semble peu crédible compte tenu des hypothèses et de la méthodologie à partir desquelles il a été déterminé.

**Et surtout, on attendait une vision européenne**, dans l'esprit des corridors de la Commission Européenne. Or les liaisons proposées par le CGDD se limitent à de courtes incursions sur le territoire des pays limitrophes (vers des terminaux proches de nos frontières, Turin et Vitoria, voire très proches, Fribourg et Bettembourg) alors que, selon le CGDD lui-même, le transfert de la route sur le rail ne peut guère être envisagé (sauf franchissement d'obstacles physiques) que sur de longues distances. La Grande-Bretagne est ignorée malgré l'existence d'Eurotunnel...

Il fallait au moins considérer Barcelone (via la nouvelle ligne mixte LGV-Fret fort peu utilisée actuellement), Bilbao, Milan, Novare, Vérone et/ou Bologne, Folkestone (permettant d'emprunter directement Eurotunnel sans rupture de charge à Calais), les grands centres économiques allemands : Francfort ou Mannheim, Berlin, la Ruhr, Stuttgart, Munich ...

**Le problème est que cette étude peu ambitieuse du CGDD va servir de référence. Elle pourrait conduire à des décisions néfastes pour le développement d'une offre qui soulagerait le réseau routier et réduirait les nuisances, notamment dans les vallées alpines, sur les franchissements pyrénéens et dans les zones urbanisées traversées.**

## Évaporation du trafic routier

Chercheur en économie des transports à l'université Lille-I, Frédéric Héran a publié, dans Les cahiers scientifiques du transport, une étude sur « le report modal, les enseignements du cas parisien ». Il apporte des informations utiles sur un phénomène observé à Grenoble lors de la construction de la ligne C de tramway sur les grands boulevards et signalé dès 1999 par la FNAUT : l'évaporation du trafic quand la capacité de la voirie diminue (FNAUT Infos 73, 135).

« L'évaporation du trafic n'est pas une théorie, c'est un constat. L'exemple du pont Mathilde à Rouen, fermé du jour au lendemain après un grave incendie de poids lourd en 2012, en est une parfaite illustration. C'était le 29 octobre 2012. En tenant compte des reports du trafic dans l'espace, dans le temps et sur les autres modes, on s'est rendu compte qu'il manquait 10 % du trafic. A long terme, on estime l'évaporation du trafic à 20 %.

Autre exemple : la fermeture à la circulation des voitures, le 24 février 1992, là encore du jour au lendemain, de l'hypercentre de Strasbourg pour laisser place au tramway. Le choc a été immense : 50 000 véhicules en moins par jour, mais aujourd'hui, personne n'imagine revenir en arrière.

Ces cas ne sont pas isolés. Le professeur en politique des transports Phil Goodwin, de l'University College de Londres, a étudié des cas similaires dans 70 villes de 11 pays différents. Lui aussi conclut que les perturbations liées à la fermeture d'un axe routier n'ont qu'un temps et sont loin d'être aussi alarmantes que les prédictions ».

Un bilan de la fermeture des voies sur berges rive droite à Paris, commandé par la Région Ile-de-France, a été publié en novembre dernier. D'après ce bilan, qualifié d'accablant par les médias hostiles à la politique de la maire PS de Paris, Anne Hidalgo, « aucun phénomène d'évaporation du trafic n'a pu être observé ou établi ». Frédéric Héran critique vertement cette affirmation péremptoire.

« En page 13 du rapport, il est noté que « pour quantifier cette évaporation, il faudrait mettre en place une enquête spécifique permettant de suivre les déplacements des usagers de la voie avant et après la mesure ». Mais cette enquête n'a pas eu lieu. Et, en page 15, le rapport insiste encore : « l'estimation de l'évaporation du trafic s'avère complexe en l'absence d'une connaissance fine de l'état initial avant fermeture ». Comment, dès lors, en tirer la conclusion catégorique qu'il n'y a pas eu d'évaporation du trafic automobile ? »

## Une idée qui progresse

On sait que la FNAUT préconise depuis longtemps une hausse de la TICPE sur les carburants routiers pour financer une politique ambitieuse de développement des transports collectifs (FNAUT Infos 260).

Après Philippe Duron, aujourd'hui président du Comité d'orientation des infrastructures, c'est Michel Neugnot, vice-président de Régions de France, qui propose une « extension de la TICPE » afin de permettre aux Régions d'assumer leur responsabilité en matière de TER.

## Disparité

En France, selon le rapport 2016 de la Commission des Comptes de Transport de la Nation, 44 % des investissements en infrastructures ont été consacrés aux routes (10,6 milliards d'euros) et 20 % aux voies ferrées (4,9 milliards), soit une répartition des dépenses rail + route de 32 % pour le rail et 68 % pour la route.

En Europe, seules l'Autriche (66 % rail, 34 % route) et la Suisse (60 % rail, 40 % route) investissent plus dans le rail que dans la route. En Allemagne, la répartition des dépenses est de 47 % pour le rail et 53 % pour la route.

## Et les transports ?

Nicolas Hulot, ministre de la Transition écologique, compte imposer davantage les habitations énergivores ou « passoires thermiques » (un logement sur 4) via la taxe foncière, et a annoncé un plan de rénovation d'un montant de 9,2 milliards d'euros. L'initiative est excellente, mais pourquoi le secteur des transports ne fait-il pas l'objet d'une plus grande attention ? On ne nous parle que de covoiturage, présenté comme la solution miracle...

## Des abus

L'UTP (Union des transports publics et ferroviaires) dénonce certains abus dans l'exercice du droit de grève et en demande un meilleur encadrement par la loi, sans pour autant remettre en cause le droit de grève lui-même.

Les préavis de grève de très longue durée facilitent les grèves surprises interdites par la loi Bertrand du 21-08-2007. Cette loi a imposé aux salariés de prévenir l'opérateur 48 h à l'avance de leur intention d'être gréviste, afin de lui permettre d'établir un plan de transport et d'informer les usagers (FNAUT Infos 176, 211). L'UTP dénonce aussi les grèves de très courte durée et l'utilisation abusive du droit de retrait, qui autorise un salarié à cesser le travail dès qu'il estime que sa vie est en danger (FNAUT Infos 234). Pour Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT, « ces abus décrédibilisent le service public, les usagers n'ont plus confiance en lui et s'en détournent ».

● **Bruno Retailleau**, président LR de la Région Pays de la Loire : « Rennes va être à 1h25 de Paris et Bordeaux à 2h. Si Nantes reste à 2h, la façade atlantique va devenir le triangle des Bermudes », en clair une réserve d'indiens. Il réclame une LGV directe de Sablé à Nantes pour ramener le trajet Paris-Nantes à 1h30. Sans se demander si la SNCF pourrait remplir ses TGV sans passer par Angers...

## Liberté ?

● **Gérald Darmanin**, alors maire LR de Tourcoing et vice-président de la Région Hauts-de-France chargé des transports, et aujourd'hui ministre de l'Action et des Comptes publics. Après avoir rouvert aux automobilistes le centre-ville de Tourcoing, il défend sa politique pro-voitures à l'échelle régionale : « j'aime bien la voiture car c'est la liberté, ça permet aux familles nombreuses de faire leurs courses, et aux gens de transporter des choses » (la Voix du Nord). Des propos des années 1960...

## « Sport » automobile

● Le Grand Prix de formule 1, absent de France depuis 2008, reviendra en France en 2018, sur le circuit Paul Ricard. Pour **Christian Estrosi**, maire de Nice et ex-président LR du Conseil régional PACA, « c'est une formidable nouvelle pour le sport automobile, et une très belle victoire pour notre région et pour notre pays ». Et pour le climat ?

## MAL DIT

● Selon **Emmanuel Macron** : « La réponse aux défis de nos territoires n'est pas de promettre des TGV ou des aéroports de proximité à tous les chefs-lieux. Cela veut dire ne pas lancer de projets nouveaux, il nous faut sortir de la fascination pour les modèles d'hier ». La LGV Bordeaux-Toulouse était visée. Mais Toulouse est la 4<sup>e</sup> agglomération française par son poids démographique, pas une bourgade...

## Passage souterrain

Selon un journaliste local, les élus ont creusé l'idée d'un passage souterrain pour l'accès aux quais de la gare SNCF de Montaigu (Vendée).

## FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière  
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT  
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°261  
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.  
Impression : R&M Studio - 51 Grand Rue - 86370 Vivonne

**Abonnement 10 numéros** : Individuels : 19 €  
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €  
Prix au numéro : 2 €

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : contact@fnaut.fr

Internet : http://www.fnaut.fr