

Nouvelles mobilités et Emploi

Le 24 novembre, s'est tenue au Palais des Congrès à Paris, la journée internationale des Assises de la mobilité. Cet évènement s'inscrit dans le cadre des Assises nationales de la mobilité lancée le 19 septembre, une consultation dont la clôture est annoncée pour la fin d'année. Un texte de loi d'orientation des mobilités doit en résulter.



Cette journée internationale de la mobilité avait notamment pour but « *d'éclairer, à partir d'exemples étrangers... les enjeux de la transformation des systèmes de transport et des pratiques de mobilité* » ; mais aussi « *de nourrir le débat sur le rôle que la **puissance publique, aux échelles nationales et locales, peut jouer pour faciliter la recherche et l'innovation, le développement et la diffusion de projets et de services innovants de mobilité*** ». On pense immédiatement à des recherches audacieuses, ou la diffusion d'avancées technologiques très impressionnantes (comme le véhicule autonome). Mais surmonter les freins en tous genres, et réformer les réglementations inadaptées pourraient également faciliter la mobilité de nos concitoyens, d'autant que les plateformes de mise en relations se sont développées, avec une praticité encore inimaginable il y trois ou quatre ans.

Il y a en effet urgence à innover. **40% des Français estiment ne pas disposer d'un accès facile et rapide au réseau de transport local** (métro, car, bus, tramway, réseau ferré local...), 37% au réseau de transport moyenne/longue distance (gare ferroviaire). Concernant les autres transports locaux (service de location de véhicules/autopartage, covoiturage...), **la part de la population qui s'estime pas ou mal desservie est encore plus forte (54%)**. Plus récentes, ces « nouvelles solutions de mobilité » restent encore difficiles d'accès pour une majorité de Français.

Derrière l'enjeu d'une mobilité plus respectueuse de notre environnement apparaît un enjeu social de taille. **Près d'un Français sur cinq (19%) déclare avoir déjà renoncé à se rendre à un entretien d'embauche ou dans une structure d'aide à la recherche d'emploi** parce qu'ils ne pouvaient s'y rendre. S'ils sont 12% à l'avoir vécu une seule fois, 7% affirment avoir dû renoncer à plusieurs reprises. **Le taux est légèrement plus élevé pour le renoncement à un travail ou une formation**, par manque de moyen de se déplacer : **près d'un sur quatre (23%) déclare avoir refusé un travail ou une formation pour ces raisons**, dont 11% plusieurs fois. Les populations les plus jeunes et socialement les plus fragiles (faible niveau de diplôme et faibles revenus) sont les plus touchées par ces problèmes de mobilité et d'accès à l'emploi.

La loi de 1982 a posé le principe d'un droit au transport. La loi nous rappelle également que la mise en œuvre de ce droit doit s'effectuer « *dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité et dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction*

des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre » (texte aujourd'hui codifié).

Comme le montre [l'enquête ELABE "Mobilité et Emploi" du 18 janvier 2017](#), **les populations estimant ne pas avoir un bon accès aux moyens de transports conformes à ces objectifs sont systématiquement les populations vivant en milieu rural ou peu urbanisé.** Traditionnellement les transports collectifs classiques (bus) butent sur la desserte des zones périurbaines enclavées, qui se sont pourtant fortement développées ces dernières années.

Une formule pourrait résumer la situation : pendant que les planificateurs faisaient de la planification (la loi SRU en particulier s'est efforcée de coordonner les transports et l'urbanisme), les lotisseurs continuaient à faire des lotissements...et nombre d'activités de se délocaliser.

L'amélioration de l'intermodalité et l'intégration des nouvelles technologies s'avèrent des enjeux centraux pour faciliter l'usage des transports publics collectifs dont la diversification est essentielle. Notons, dans la même veine, l'élaboration des schémas régionaux d'intermodalité par les régions, le développement de solutions routières souples et économiques (autocar), etc.

Mais ce qui apparaît c'est que l'amélioration globale de la mobilité passe par un panachage de solutions : le covoiturage courte distance ou l'autopartage (inférieur à 30km), voire pour des trajets plus courts encore le vélo ; elles ont progressivement été prises en compte par les textes, à l'instar du vélo en libre-service ou l'incitation à créer des aires de covoiturage, mais il faudra sans doute réviser leur réglementation pour aller plus loin.

La révolution numérique est passée par là, qui a agité les débats entre les taxis et les VTC par exemple, et motivée l'adoption de la loi du 29 décembre 2016 relative au secteur du transport public particulier de personnes. Certes, autopartage et covoiturage reposent « encore » sur un usage de la voiture particulière, mais d'origine collaborative ou associée à l'effort des collectivités locales (en étant intégrée, par exemple, à leur offre de transport collectif), elles tournent le dos à l'autosolisme.

Le covoiturage courte distance, en particulier, ne doit pas être envisagé uniquement comme une solution à promouvoir – il le faut certes – mais comme une prestation qui s'achète. C'est là que se trouve le changement de paradigme. C'est peut-être la formule qui bouleverse le plus les façons de penser, voire peuvent les heurter. Mais pour conclure, il faudrait traiter le covoiturage comme le transport collectif, sans que ce dernier lui fasse concurrence (par définition) mais le complète (là où le manque est évident, c'est-à-dire en zones peu denses). L'avantage ? Il est double. Non seulement des usagers trouvent une réponse à leurs besoins de mobilité (formation, emploi...), et l'activité, elle-même créatrice d'emplois, affiche selon certains opérateurs un taux de couverture remarquable (de l'ordre de 70%).

Enquête du cabinet Elabe, janvier 2017

Un accès partiel et inégal aux différents réseaux de transport

40% des Français estiment ne pas disposer d'un accès facile et rapide au réseau de transport local (métro, car, bus, tramway, réseau ferré local...), 37% au réseau de transport moyenne/longue distance (gare ferroviaire). Concernant les autres transports locaux (service de location de véhicules/auto-partage, covoiturage...), la part de la population qui s'estime pas ou mal desservie est encore plus forte (54%). Plus récents, ces réseaux restent encore difficiles d'accès pour une majorité de Français.

Les populations estimant ne pas avoir un bon accès à ces différents moyens de transports sont systématiquement les populations vivant en milieu rural ou peu urbanisé.

Un diagnostic très partagé quant à l'offre de transport disponible

53% des Français considèrent que **les moyens de transports sont suffisamment développés** dans leur zone d'habitation, contre **47% qui font le constat contraire**.

C'est auprès des **populations qui résident dans les zones les plus urbaines que le sentiment d'un développement suffisant est le plus important** : 79% dans l'agglomération parisienne et 72% dans les communes des plus de 100 000 habitants. En revanche, **les personnes vivant dans les zones rurales ou peu urbanisées considèrent très majoritairement que les moyens de transports ne sont pas assez développés** (77% pour les communes rurales et 62% pour les communes de 2 000 à 20 000 habitants).

Les déplacements quotidiens, une expérience de mobilité difficile pour plus de 4 Français sur 10

43% des Français déclarent avoir, au moins « de temps en temps » des difficultés dans leurs déplacements quotidiens. 13% d'entre eux estiment même en avoir régulièrement (et 30% « de temps en temps »).

Ces moments du quotidien, qu'il s'agisse de déplacements pour accéder au lieu de travail, d'études, ou à toutes autres activités, sont encore davantage empreints de difficultés parmi les populations suivantes : les usagers de transports en commun (74% au moins « de temps en temps » chez les usagers de TER, 66% de métro/RER et 57% de bus), les habitants de la région parisienne (67%), les résidents de banlieue (53%) ainsi que les plus jeunes (62% auprès des 18-24 ans).

Les difficultés de mobilité : un frein à l'insertion sur le marché de l'emploi

Près d'un Français sur cinq (19%) déclare avoir déjà renoncé à se rendre à un entretien d'embauche ou dans un structure d'aide à la recherche d'emploi parce qu'ils ne pouvaient s'y rendre. S'ils sont 12% à l'avoir vécu une seule fois, 7% affirment avoir dû renoncer à plusieurs reprises. **Le taux est légèrement plus élevé pour le renoncement à un travail ou une formation**, par manque de moyen de se déplacer : **près d'un sur quatre (23%) déclare avoir refusé un travail ou une formation pour ces raisons**, dont 11% plusieurs fois.

Les populations les plus jeunes et socialement les plus fragiles (faible niveau de diplôme et faibles revenus) sont les plus touchées par ces problèmes de mobilité et d'accès à l'emploi : respectivement 43% et 46% des 18-24 ans déclarent avoir renoncé à un entretien (embauche ou recherche d'emploi) et avoir refusé un travail ou une formation, faute de pouvoir s'y rendre. Confirmant s'il le faut la fragilité des plus jeunes, les 25-34 ans sont également davantage concernés que la moyenne (respectivement 24% et 32%). Le phénomène touche avant tout les populations les moins diplômées (24% et 27% pour les individus ayant un niveau bac) et ayant les revenus les plus faibles (51% et 54% pour les personnes vivant dans un foyer avec moins de 1 000 euro par mois). Ils sont également plus nombreux parmi les non-titulaires du permis B (37% et 44%) et les usagers des transports en commun (32% et 39% pour les usagers du bus, 26% et 37% pour les usagers du métro/RER).

La conviction forte du lien entre mobilité et accès à l'emploi

86% des Français estiment que les difficultés d'accès à la mobilité constituent un frein à l'emploi, dont plus d'un tiers (35% « Oui, tout à fait ») en sont convaincus. Ce constat quasi-unanime illustre parfaitement la force du **lien établi entre les questions de mobilité et les questions liées à l'emploi**. Si l'ensemble des catégories de population fait le même constat, **il est d'autant plus fort auprès des catégories les plus exposées** : les plus jeunes (42% « Oui, tout à fait » parmi les 18-24 ans), les personnes les moins diplômées (44% des individus n'ayant pas le niveau bac), ayant un revenu relativement faible (42% pour ceux vivant dans un foyer avec moins de 1 000 euro par mois). Les personnes non-titulaires du permis B sont également plus nombreuses à établir avec force ce lien (46% « Oui, tout à fait »).

La mobilité doit être un véritable enjeu pour les pouvoirs publics

59% des Français décrivent les questions de mobilité comme un « enjeu important » pour les pouvoirs publics, et 20% souhaitent qu'il soit un « enjeu prioritaire ». Au total, **près de 8 Français sur 10 (79%) considèrent cette question comme un enjeu « prioritaire » ou « important »**, contre seulement 21% qui estiment qu'il s'agit d'un « enjeu secondaire ». Les personnes les plus âgées (84% chez les 50-64 ans et 89% chez les 65 ans et plus), les résidents de l'agglomération parisienne (87%), ainsi que les usagers des transports en commun (91% des usagers du bus, 89% des usagers du métro/RER) sont les populations qui considèrent encore davantage qu'il s'agit d'un enjeu « prioritaire » ou « important ».

Définition du covoiturage

Le covoiturage est une pratique de mobilité de plus en plus utilisée en France. Sa réglementation est régie par le Ministère chargé des transports.

Article L3132-1 code des transports

Créé par LOI n°2015-992 du 17 août 2015 - art. 52 (V)

Le covoiturage se définit comme 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. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1.

Article L1411-1

I. Pour l'application du présent livre sont considérés comme :

1° Commissionnaires de transport : les personnes qui organisent et font exécuter, sous leur responsabilité et en leur propre nom, un transport de marchandises selon les modes de leur choix pour le compte d'un commettant ;

2° Auxiliaires de transport : les personnes qui concourent à l'opération de transport sans toutefois l'exécuter, ni fournir les moyens d'exécution, les courtiers de transport mentionnés aux articles L. 131-1 et L. 131-3 du code de commerce, ainsi que les courtiers en affrètement aérien.

II. — Les dispositions du présent livre s'appliquent aux transports maritimes sous réserve des dispositions particulières figurant à la cinquième partie.

Analyse

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour une croissance verte (TECV) définit le covoiturage (article L. 3132-1 du code des Transports) : 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. Il faut distinguer clairement la pratique du covoiturage du transport public, qu'il s'agisse du transport public collectif (transport en commun) ou du transport public particulier (taxi et VTC).

Les deux critères essentiels retenus portent sur les flux financiers autorisés et la raison d'être du déplacement du conducteur. Si les deux conditions s'y rapportant ne sont pas remplies, il ne s'agit pas de covoiturage mais vraisemblablement d'une activité professionnelle, qui relève du cadre juridique particulier du transport public de personnes.

Chiffres et état des lieux du covoiturage en France

L'essentiel des trajets de covoiturage porte actuellement sur des déplacements moyenne et longue distances et non sur des allers-retours domicile-travail de proximité. En effet, des freins au développement du covoiturage de proximité existent. Il s'agit principalement du faible intérêt financier pour le covoitureur comme pour le covoituré, de la « peur de l'inconnu » que les plateformes de mise en relation cherchent à surmonter au travers des systèmes d'évaluation des usagers, des contraintes plus fortes de déplacement ainsi qu'une potentielle incertitude quant au trajet retour.

En 2015, 11 millions de trajets longue distance ont été réalisés par des covoitureurs. Le covoiturage pèse 1,6 % des déplacements longue distance.

Le développement du covoiturage répond aux enjeux du développement durable et de la transition énergétique. En effet, cette pratique est vertueuse à de nombreux égards : accès à la mobilité pour tous, réduction de la congestion, limitation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants...

Le covoiturage : comment ça marche ?

Le covoiturage peut s'effectuer de particulier à particulier. Des sites de covoiturage en ligne favorisent également la mise en relation entre conducteurs et passagers et prélèvent généralement des commissions. Les sites sont interdits aux professionnels de la conduite (taxi, autocars) qui possèdent donc une assurance professionnelle de transporteur rémunéré de personnes.

Les échanges financiers entre les conducteurs et les passagers

Ils sont limités au partage des coûts : carburant, éventuels péages et la commission de la plateforme si les passagers et conducteurs ont été mis en relation. Le partage des frais n'est pas soumis à la TVA, ne constitue pas un revenu et le conducteur ne cotise pas.

Si ces conditions ne sont pas respectées, il s'agit vraisemblablement d'une activité professionnelle. Le conducteur encourt alors des poursuites pénales.

Le prix du covoiturage

D'après l'administration fiscale, le coût du trajet peut être évalué en utilisant le barème kilométrique (qui comprend notamment les frais de carburant, l'assurance et l'amortissement du véhicule) et en y ajoutant le prix des péages éventuels. Le conducteur ne doit pas être en situation de bénéfice, et donc ne doit pas recevoir de la part de ses passagers une somme supérieure au prix réel du trajet fixé par le barème fiscal, soit environ 0,50 € du kilomètre selon les cylindrées + le péage. Sinon, il entre dans le champ du transport rémunéré de personnes, dont l'accès et l'exercice de la profession est réglementé, et est assujéti à la souscription d'une assurance professionnelle spécifique afin que ses passagers soient couverts.

Pour calculer le montant du partage des coûts, la méthode suivante peut être appliquée :

- ne pas inclure dans le prix la place du conducteur qui s'assure du bon fonctionnement de son véhicule à l'année (assurance, entretien)
- de baser sur 3 passagers par véhicule, et ainsi établir un prix par passager = essence + péage divisé par trois

L'assurance du covoiturage

Le propriétaire d'un véhicule doit souscrire au minimum une **assurance responsabilité civile**. Cette garantie couvre les dommages qui peuvent être occasionnés à des tiers lors d'un sinistre. Ainsi, le passager du covoiturage est garanti par cette assurance obligatoire.

Il faut vérifier que l'assurance couvre bien :

- les trajets domicile/travail pour le covoiturage entre collègues ;
- le « prêt du volant » quand on confie la conduite à une autre personne.

Exonération d'impôt des revenus tirés du covoiturage

Les conditions d'exonération d'impôt des revenus tirés du covoiturage ont été précisées par une circulaire fiscale en date du 30 août 2016 (1)

Les revenus encaissés dans le cadre d'un covoiturage sont exonérés d'impôt sur le revenu et n'ont pas à être déclarés dès lors qu'il y a participation du contribuable en tant que conducteur. Mais, le revenu encaissé ne doit pas dépasser le montant total des frais liés au trajet, déduction faite de la quote-part du conducteur.

1. Extrait circulaire 30 août 2016: II. Non-imposition des revenus perçus dans le cadre d'une activité de "co-consommation"

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 plateformes 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.

50 - 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 plateformes 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 droits 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 : $360 \times 0,568 = 204,48$ € ;
- 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.

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 bénéficiaires industriels et commerciaux (**BOI-BIC-CHG-40-20-40**), des bénéficiaires agricoles (**BOI-BA-BASE-20-30-50**) ou des bénéficiaires 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).