

Mobilité dans les territoires péri-urbains et ruraux : pas de métro, mais des sièges libres !

Retours sur la mise en place du premier service public de covoiturage

Réf **com132**



La voiture est un transport collectif

ecov est une start-up spécialisée dans le covoiturage. Elle propose une approche unique, basée sur l'organisation physique de ce nouveau mode de transport : les stations et arrêts de covoiturage connectés, dessinant des lignes de covoiturage, offrent une solution de mobilité en temps réel, accessible à tous, suivant un parcours utilisateur similaire à celui des transports collectifs. Présentée avant tout comme une innovation sociale (bien que l'innovation technologique sous-jacente soit réelle), le service proposé par ecov a pour ambition d'accompagner les mutations en cours dans l'usage de plus en plus partagé de la voiture à l'aide d'une approche innovante.

Pour déployer ce nouveau service public de transport, ecov travaille en partenariat avec les collectivités. Cette intervention a pour objectif de présenter cette solution innovante, ses fondements ainsi que la complémentarité qu'elle apporte aux réseaux de transports collectifs conventionnels.

Nos constats

Les fondements d'ecov reposent sur plusieurs constats :

- **Les transports en commun sont coûteux à déployer en dehors des zones denses** : dans les espaces péri-urbain et ruraux, ils tendent d'ailleurs à être rationalisés (diminution de l'offre diffuse), en raison de leur faible fréquentation.
- Les impératifs environnementaux et la lutte contre la pollution poussent les territoires à trouver **de nouvelles solutions de mobilité** pour les habitants et salariés des zones peu denses.
- En dehors des centres-villes, **la voiture s'est imposée comme le mode de transport largement majoritaire** mais, avec en moyenne 1,3 personne par véhicule (voire moins sur les trajets domicile-travail), elle est très loin d'être optimisée. **Des millions de sièges libres** circulent donc au sein des véhicules individuels.
- La **pratique du covoiturage est désormais nettement acceptée** (cf. trajets de longue distance avec *Blablacar*).

L'ensemble de ces constats justifie l'investissement des collectivités dans le déploiement de solutions de covoiturage pour les courtes et moyennes distances (pour tous les trajets sur lesquels une organisation préalable constitue un frein). Au sein des territoires péri-urbains et ruraux, la voiture partagée constitue donc une réponse adaptée aux difficultés de transport rencontrées.

Les premiers retours du service implanté ces derniers mois dans le Nord-Ouest de l'Île-de France appuient cette dynamique et plaident pour une nouvelle prise en compte du covoiturage dans les politiques publiques de transport.

Une solution : les stations de covoiturage connectées

Le service proposé par ecov repose sur la planification d'un **réseau de covoiturage** similaire (voir intégré) aux réseaux de transport en commun. Les panneaux lumineux (ou Panneaux à Messages Variables, PMVs) de la station de covoiturage connectée permettent de solliciter directement les conducteurs, **sans que ces derniers ne soient nécessairement inscrits au service, ou qu'ils aient eu à anticiper quoi que ce soit**. Il n'y a donc pas de « masse critique » de conducteurs à atteindre : **l'offre de transport est disponible de manière instantanée**.

Le système d'information permet d'organiser et de sécuriser le covoiturage. En effet, en plus de connecter bornes et PMVs, il assure la diffusion de l'information, le paiement, la billettique et les fonctionnalités de sûreté. L'écosystème comprend également **un site internet et une application smartphone**, interfaces utilisateurs qui apportent des fonctionnalités supplémentaires sans être indispensables pour utiliser le service (géolocalisation des utilisateurs à des fins de sûreté, encaissement rapide et instantané du ticket, etc.). **L'application est spécifiquement conçue pour interagir avec les stations de covoiturage installées sur la voirie**.

ecov gère l'animation de la communauté permettant notamment d'accompagner les passagers dans leur utilisation du service (flyers, présence physique, hotline 24/7, etc.). Ce travail d'animation et de communication est réalisé avec l'ensemble des acteurs publics et privés concernés (collectivités, associations, commerces, entreprises, etc.).

ILLUSTRATIONS : LES PREMIERES STATIONS EN SERVICE (VAL D'OISE, YVELINES)



Osny (95)



Hardricourt (78)



Marines (95)



Chars (95)



Vaux-sur-Seine (78)

Pour une complémentarité des offres de transport



L'objectif d'ecov est d'améliorer l'offre de mobilité des territoires : l'augmentation des fréquences, les nouvelles lignes créées et la rapidité des temps de parcours offerts par la voiture permettent de renforcer la qualité des réseaux de transports en commun. Le covoiturage, en se mariant au transport public, permet de rendre plus efficaces les réseaux car plus adapté aux besoins (dessertes rurales avec peu de passagers, etc.).

EXEMPLE DE LIGNE DANS LE NORD-OUEST DE L'ÎLE DE FRANCE



PRINCIPES GENERAUX :

- Communication facilitée
- Aller + retour
- Garantie de fréquence de passage sur certains créneaux horaires
- Complémentarité avec les TC
- Mise en place de garanties (départ ou retour)

COMMUNAUTE :

- Appartenance à une ligne -> engagement de conducteurs

AVANTAGES :

- Conducteurs inscrits + conducteurs non-inscrits = volume & fiabilité

Le covoiturage en zone peu dense : une opportunité pour les collectivités de développer des lignes de transport efficaces et à moindre coût

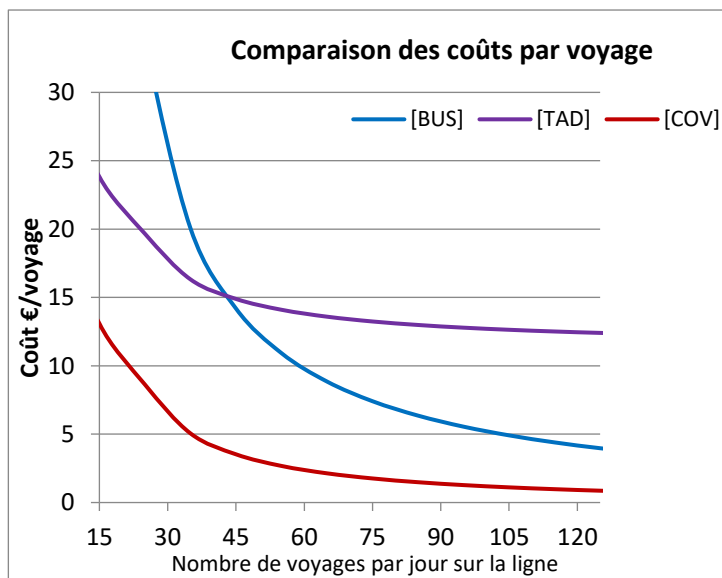
Dans les zones rurales et péri-urbaines, le développement de réseaux de transports en commun est coûteux, notamment en raison de la faible densité. Cela explique la forte utilisation du véhicule individuel. Dans un contexte d'optimisation des moyens existants, le covoiturage est donc une opportunité majeure pour ces territoires. En transformant la voiture en un transport collectif, nous offrons aux territoires un moyen de transport flexible, fiable et rapide.

Les courbes ci-dessous démontrent que les lignes de covoiturage peuvent offrir un service nettement moins coûteux que les transports en commun traditionnel tout en apportant une qualité de service inégalable.

Ligne étudiée : 10km, 4 arrêts desservis, en zone péri-urbaine vers le centre.

Hypothèses de comparaison :

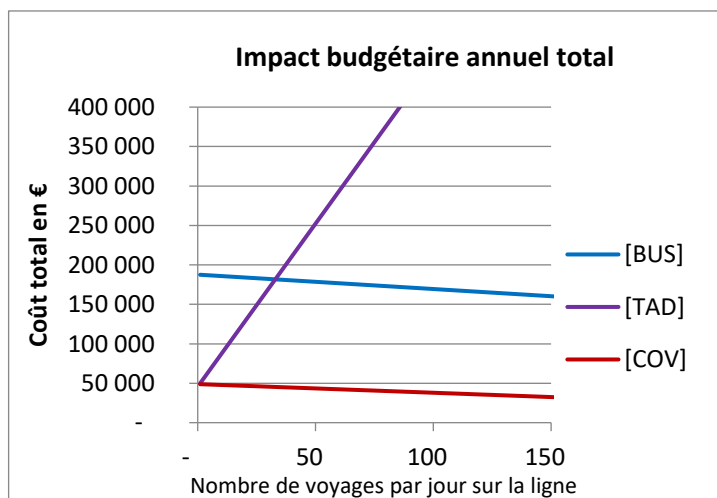
- **BUS :**
 - ⇒ 5 bus par jour et par sens
- **TAD :**
 - ⇒ Ligne virtuelle sur réservation avec un départ possible toutes les heures.
- **COVOITURAGE :**
 - ⇒ Ligne constituée de stations de covoiturage
 - ⇒ certains conducteurs inscrits pour assurer un service minimal
 - ⇒ Jusqu'à plusieurs centaines d'autres conducteurs « opportunistes » grâce aux panneaux lumineux



La comparaison permet de visualiser le coût au voyage (efficacité de la dépense publique), ainsi que l'impact budgétaire total (soutenabilité de la dépense publique) en fonction de la fréquentation des différents systèmes.

Dans tous les cas de figure, le covoiturage avec des stations de covoiturage connectées et structurées en ligne permet d'accroître l'efficacité de la dépense et de réduire le coût global.

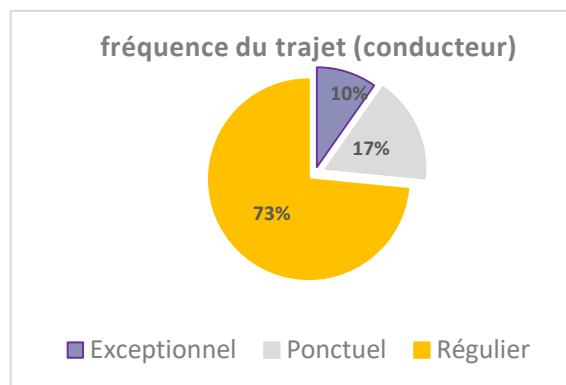
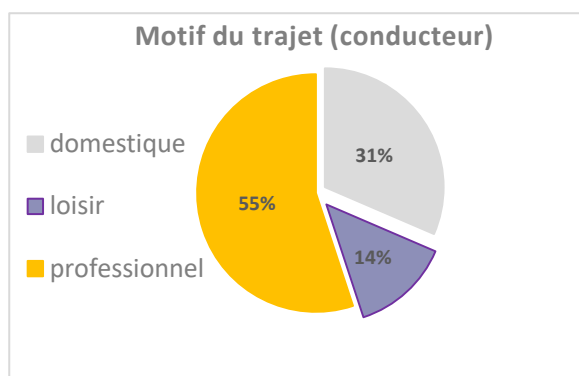
En utilisant les véhicules particuliers et en mobilisant l'économie du partage, la dépense publique augmente fortement en efficacité. Pour l'usager, il s'agit d'une forte augmentation de la qualité de l'offre (fréquence très accrue).



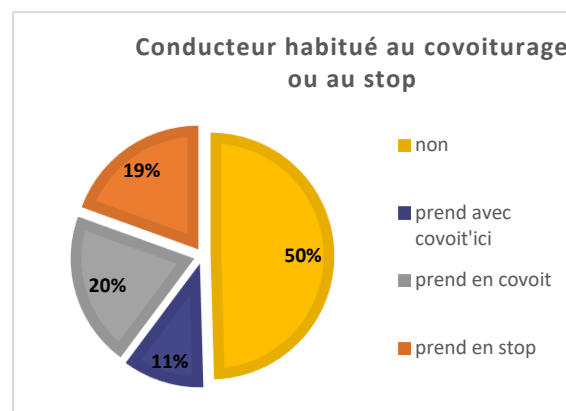
Une implantation locale et physique comme facteur de succès

Ecov implante sa solution de la façon la plus locale possible, au contact direct des habitants et des salariés. Le mobilier urbain, de par sa visibilité, institutionnalise le covoiturage. Nos premières études auprès des utilisateurs confirment l'intérêt de cette implantation, pour plusieurs raisons :

- **L'organisation concrète et physique du covoiturage sur la voirie joue un rôle primordial**, car accessible à tous. Par exemple, les trajets captés auprès de conducteurs ne concernent pas seulement les trajets domicile – travail mais l'ensemble des trajets du quotidien, dont une grande partie ne sont pas programmés ou programmables à l'avance. De même, plus d'un quart des trajets captés sont ponctuels ou exceptionnels. L'ensemble de ces trajets sont impossibles à mobiliser dans le cas d'une mise en relation purement virtuelle. En captant ces trajets, ecov accroît considérablement l'opportunité de covoiturage et donc la flexibilité associée.



- **Une part importante des conducteurs sollicités ne sont habitués ni au stop, ni au covoiturage** : l'ancrage local du dispositif et l'appui institutionnel rassure et permet de convaincre de nouveaux conducteurs, qui n'auraient pas fait la démarche de covoiturer autrement (les contraintes telles que l'inscription sur un site web ou sur une application, la déclaration des trajets, etc. constituent des freins bien identifiés), ni qui n'auraient pris des personnes en stop.



- Notre retour d'expérience montre également que **la motivation financière n'est pas le seul déterminant des comportements, tant s'en faut**. Si le partage des frais constitue une des motivations importantes, la possibilité de réaliser une action de solidarité simplement, sans contrainte, est au moins aussi puissante. Plus exactement, les déterminants de participation sont multiples (à l'image de la diversité des conducteurs). En permettant de covoiturer sans contrainte, les stations de covoiturage connectées permettent au plus grand nombre de passer à l'acte, que ce soit pour un motif financier, de solidarité, environnemental, ou social.

Ces caractéristiques de simplicité de participation permettent d'obtenir une **masse importante de véhicules à court terme**, et en conséquence de créer une offre de transport importante. C'est grâce au **physique connecté qu'il est possible de vaincre l'enjeu de la masse critique, à des échelles locales**.

Thomas Matagne, CEO co-fondateur d'ecov



- **Formation scientifique** (Université Pierre et Marie Curie) et **action publique** (Sciences Po Paris)
- **Expérience** dans les entités publiques (cabinet Conseil Régional Ile-de-France, Ministère Ecologie & Ministère Logement)

<https://www.linkedin.com/in/thomas-matagne-5a26868/fr>

Olivier Maffre, responsable du développement, ecov



- **Diplômé de l'Institut d'Etudes Politiques de Lyon et de l'Université Jean Monnet – St Etienne** (alternatives urbaines, spécialisé sur les enjeux de mobilité)
- **Expérience** dans les collectivités locales (Service Mobilité Urbaine, Grand Lyon)

<https://fr.linkedin.com/in/omaffre>