



Concertation nationale sur l'énergie et le climat

Cahier d'acteur N°92



Ecov est une **entreprise à impact de l'économie sociale et solidaire**, créée en 2014, labellisée ESUS et prochainement entreprise à mission.

Ecov est un **opérateur de mobilité nouvelle génération, qui conçoit, déploie et opère des lignes de covoiturage** sans réservation pour les trajets du quotidien dans les territoires périurbains et ruraux.

Nous opérons aujourd'hui une soixantaine de lignes sous différentes marques d'exploitation (à Lyon, Grenoble, Reims, Rouen, Région Sud...) et avons réalisé plus de 100 études de covoiturabilité.

Ecov compte **100 talents** aux expertises variées (mobilité, études, data, tech, marketing, développement de communauté...) répartis dans 4 régions différentes.

Aujourd'hui **30% de notre capital est public** (Banque des Territoires et Ademe Investissements).

Contact :
thomas@ecov.fr
06 23 30 29 20

Le point de vue d'Ecov sur les documents de planification énergie climat soumis à la concertation

EN BREF

La contribution d'Ecov à la Stratégie Nationale Bas Carbone et à la Stratégie de Développement de la Mobilité Propre propose d'adresser l'enjeu de la dépendance à la voiture individuelle dans sa dimension systémique.

La voiture est utilisée pour 81% des kilomètres parcourus en France. 86% des Français utilisent leur voiture pour réaliser au moins un déplacement du quotidien et parmi eux, 51% souhaiteraient s'en passer mais estiment qu'ils ne peuvent pas. Cette proportion augmente à 60% en zone périurbaine et 67% en zone rurale.

Le choix de la voiture solo ne relève donc pas d'un choix individuel mais d'un système qui a rendu l'usage de la voiture très peu efficace.

Le taux d'occupation des véhicules n'a en effet cessé de diminuer depuis le développement de l'automobile, pour atteindre un quasi plancher (1,07 pers/véhicules pour les trajets domicile-travail ; 1,4 pour tous les trajets du quotidien). Pourtant, l'optimisation du taux d'occupation des véhicules représente un gisement de valeur considérable. Le SGPE estime que le covoiturage devra contribuer à -3,5 MtCO₂/an d'ici à 2035. Un tel objectif permettra de réduire le nombre de kilomètres parcourus par les voitures de 19 milliards. A 30 ct€/veh.km, cela représente une économie de l'ordre de 6 milliards d'euros de dépenses publiques et privées chaque année d'ici à 2030.

Le taux d'occupation des véhicules doit à ce titre faire l'objet de politiques publiques dédiées, ambitieuses et décloisonnées.

Cette contribution propose quelques pistes en ce sens.

Stratégie de Développement de la Mobilité Propre et Stratégie Nationale Bas Carbone.

Le taux d'occupation des véhicules.

Garantir l'acceptabilité sociale des politiques de transition grâce à la prise en compte du taux d'occupation.

Le taux d'occupation doit faire l'objet d'une vraie politique publique car son augmentation relève de changements systémiques qui doivent s'effectuer à différents niveaux.

Proposition dans le cadre de la SDMP 3 :

→ Page 35 - en plus des mesures déjà mentionnées, le taux d'occupation doit être pris en considération dans le déploiement des ZFE et des ZTL et intégré dans la tarification du stationnement.

Intégrer le taux d'occupation dans la transition du parc automobile

La réflexion autour de la décarbonation de la route, notamment l'électromobilité, tend à sous-considérer le taux d'occupation des véhicules : **combien de personnes chaque véhicule va-t-il transporter ? Quelle sera son utilité sociale effective ? 1 véhicule électrique subventionné permet-il de remplacer plus de 1 véhicule thermique ?**

Pourtant, tant le SGPE que le "rapport Pisani-Ferry - Mahfouz"¹ **actent le principe de réduction du parc pour la France.** Le renouvellement du parc thermique par l'électrique se fait avec moins de 1 véhicule électrique pour 1 véhicule thermique remplacé : il est projeté que le marché du véhicule neuf se situera à 1,7 à 1,8 millions d'immatriculations par an, contre 2,3 en 2019, soit une contraction d'environ 25%. **Et c'est cette réduction, permise par une augmentation du taux d'occupation, qui permet au rapport Pisani-Ferry -Mahfouz d'obtenir un gain de 8 md€/an d'investissements publics et privés (par comparaison avec un remplacement 1 pour 1).**

¹ J. Pisani-Ferry & S. Mahfouz, *Les incidences économiques de l'action pour le climat*, p72, 2023

Propositions dans le cadre de la SDMP 3 :

→ Page 65 - le taux d'occupation doit être inclus parmi les leviers cités pour améliorer l'efficacité énergétique des modes de transports routiers. Globalement, l'efficacité énergétique et l'efficacité carbone doivent être regardées pour la voiture à l'échelle de la personne transportée comme pour les transports collectifs.

→ Page 69 - les aides à l'électrification pourraient tenir compte de l'usage qui est fait des véhicules. Concernant le leasing par exemple, les conducteurs pourraient bénéficier d'un leasing de véhicule électrique qui serait d'autant plus réduit qu'ils participent à un dispositif de covoiturage mis en place par les AOM.

→ Page 69 - la transition vers le véhicule électrique - et donc la baisse importante des recettes de la TICPE - pose la question de l'avenir du modèle fiscal de taxation du véhicule. A l'avenir, le système fiscal devrait considérer le taux d'occupation, afin de refléter le réel usage social produit : transporter des personnes. La fiscalité finale devrait être d'autant moins forte que le taux d'occupation est élevé. Dans ce cadre, il pourrait être instauré une taxe au kilomètre qui pourrait être récupérée tout ou partie par les ménages qui participent aux dispositifs de covoiturage mis en place par les AOM.

→ Page 35 - la transition du parc automobile doit être intégrée aux mesures qui permettent l'augmentation du taux d'occupation des véhicules.

Proposition dans le cadre de la SNBC 3 :

→ Page 46 - la proposition ci-dessus concernant le lien entre le taux d'occupation et les aides à l'électrification pourrait également figurer dans la SNBC.

Augmenter structurellement le taux d'occupation des véhicules grâce aux lignes de covoiturage.

Qu'est ce qu'une ligne de covoiturage ?

En termes de parcours utilisateur, **une ligne de covoiturage express est semblable à une ligne de transport collectif comme les autres**, à la différence que les sièges libres sont proposés par les voitures en circulation.

Les conducteurs circulent sur leur trajet habituel. Ils passent naturellement par les arrêts, peuvent signaler leur passage via une application et emmener les passagers qui attendent aux arrêts. Pour un passager, l'expérience est semblable à un transport en commun de qualité : sans réservation, fréquent et fiable. Les passagers se rendent à l'arrêt le plus proche, font leur demande de covoiturage sur leur application et attendent le premier conducteur qui s'arrête. Ils montent ensuite à bord et valident comme dans un bus.

Les arrêts sont pensés pour être adaptés à un report de l'autosolisme et à un parcours intermodal, via la liaison avec d'autres transports collectifs et la présence d'infrastructures de mobilité actives aux arrêts de covoiturage, pensés comme des hubs de mobilité.

Cette innovation est encore en cours de développement, mais a d'ores déjà prouvé sa capacité à transformer les usages profondément : par exemple, **78% des usagers viennent de l'autosolisme. Les usagers vont jusqu'à la démotorisation** (entre 10 et 20% des passagers des lignes déclarent s'être démotorisés grâce au service).²

Les lignes de covoiturage express sont construites sur un modèle qui vise à se rapprocher de la flexibilité de la voiture individuelle. Une fois que les usagers ont accès à une alternative crédible à l'autosolisme, les subventions constituent une incitation additionnelle. **Cette compétitivité fondée sur la qualité de l'offre est absolument nécessaire pour bâtir une politique de covoiturage soutenable et pour ancrer des changements de comportement dans le temps.**

La vision derrière les lignes de covoiturage

Comme expliqué précédemment, **la voiture a été conçue comme un mode de transport individuel dont l'usage n'a jamais cherché à être optimisé.**

L'ambition des lignes de covoiturage est donc **d'appliquer les codes et les recettes des**

² Étude d'impact réalisée par Ecov en 2022 dans le cadre du programme CEE LICOV, sous supervision DGEC, DGITM, ADEME, CEREMA.

transports collectifs à la voiture pour optimiser son usage. Il s'agit d'intégrer la voiture au système multimodal.

Propositions dans le cadre de la SDMP 3 :

→ Page 35 - intégrer le déploiement de lignes de covoiturage en lien avec les Services Express Routiers (SER) comme un des leviers de développement du covoiturage.

→ Page 63 - le covoiturage peut être certes facilité par des mesures incitatives et des aménagements sur la voirie **mais surtout facilité par la mise en place de services qui permettent de rendre le partage de trajets compétitif face à la voiture individuelle avec des critères de qualité qui ont prouvé leur potentiel en matière de report modal : fréquence, rapidité et fiabilité.**

→ Page 64 - les lignes de covoiturage sont structurées en réseau, sur le même modèle que les transports collectifs classiques. A ce titre, il pourrait être plus adapté de remplacer les objectifs de mise en place de lignes de covoiturage par des objectifs de mise en place de *réseaux* de lignes de covoiturage.

Les Services Express Routiers (SER)

Le Ministère des Transports a dévoilé le 23 avril 2024³ les modalités de déploiement des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM). Dans ce cadre, le Ministre a souligné l'importance du déploiement des Services Express Routiers (SER), constitués de lignes de car express et de lignes de covoiturage express. Les SER ont vocation à être développés à court terme au sein des SERM, mais également en dehors du périmètre de ces derniers.

Propositions dans le cadre de la SDMP 3 :

→ Page 16 - les SER ayant été conçus comme une offre de transport composée de deux modes express routiers (lignes de car express et lignes de covoiturage express) à déployer en complémentarité à la racine, nous proposons de les définir comme tel. Une définition des SER pourrait être : l'alliance d'une ligne de car express et d'une ligne de covoiturage déployées conjointement dans un objectif de qualité de service.

→ Page 54 - les SER ont vocation à être

³Ministère des Transports, *SERM - Accélérer la réalisation de projets : des territoires déjà engagés vers une labellisation dans toute la France*, avril 2024.

déployés à court terme dans le cadre des SERM. Dans un premier temps, la combinaison *des deux modes express routiers* peut donc être envisagée.

→ Page 54 - Les Services Express Routiers sont bien composés des lignes de car express **et** des lignes de covoiturage express. Les deux services pouvant se compléter sur même axe et présenter des synergies très intéressantes dans ce cadre (opérationnelles - temporelles - géographiques).

Proposition dans le cadre de la SNBC 3 :

→ Page 44 - Dans les territoires qui ne sont pas concernés par le déploiement d'infrastructures ferroviaires, éventuellement préciser que des services express *routiers* pourront être mis en place.

Penser la voirie pour le développement des alternatives à la voiture individuelle

Les voies réservées intelligentes

Les voies réservées constituent un levier de transformation important des usages, puisqu'elles réduisent et fiabilisent le temps de parcours des covoitureurs. Malgré des débuts prometteurs, le système a du mal à se généraliser. Et cela s'explique par trois difficultés majeures : **l'effet "voies vides", l'absence de services de mobilités adossés à l'infrastructure et l'absence de garantie de temps de parcours.**

Le projet *Trapèze* qui réunit VINCI Autoroutes, Ecov, Nokia Bell Labs, Actemium Paris Transport, Mobility ITS et le Cerema permet d'adresser ces difficultés en intégrant les innovations suivantes:

- Un réseau de lignes de covoiturage maillées entre elles ainsi qu'avec les réseaux de transports collectifs existants;

- Cette voie réservée 2.0 est doublement régulée : **une régulation à l'accès** permet d'en garantir le remplissage optimal et la fluidité et **une régulation dans la voie** permet d'optimiser les conditions de circulation au service d'un temps de trajet minimal et garanti.

Le projet est avant tout pensé dans une logique servicielle, comme une des briques d'un

système alternatif à la voiture individuelle plus complet.

Propositions dans le cadre de la SDMP 3 :

→ Page 64 - La réussite des voies réservées est conditionnée par la possibilité d'avoir une alternative à l'autosolisme. Dans ce cadre, il pourrait être intéressant de voir apparaître la dimension servicielle des voies réservées intelligentes.

→ Page 35 - idem.

La mise en place stratégique d'arrêts de transports collectifs : déterminant pour générer du report modal

Au-delà d'améliorer la qualité de l'offre, un système visible et porté par la puissance publique permet d'institutionnaliser, visibiliser et légitimer des alternatives à la voiture individuelle. Déployer des infrastructures de qualité est indispensable à l'adoption générale de nouvelles pratiques. Une enquête Ipsos réalisée en 2022 montre par exemple que dans les communes où la part des voies cyclables est supérieure à 30 %, le vélo est perçu par 18 % des habitants comme un mode rapide et fiable, contre 11 % dans les communes qui ont moins de 10 % de voies cyclables.

Comme le système vélo, le système transports collectifs et sa composante covoiturage express reposent sur un triptyque infrastructures - services - image. La visibilité et la qualité des arrêts de car ou de covoiturage, outre le confort direct apporté aux usagers, est un facteur de notoriété des services, et de perception de ces modes comme légitimes et de haute qualité, éléments indispensables pour concurrencer l'imaginaire autosoliste. Sur les lignes de covoiturage Lane, près de la moitié des usagers ont par exemple découvert le service grâce au mobilier urbain (panneaux lumineux, abris, totems).

Proposition dans le cadre de la SDMP 3 :

→ Page 48 - à l'image de ce qui a été réalisé pour le vélo dans le Code de l'Environnement (Article L228-2), à l'occasion des réalisations ou des rénovations de voies urbaines, pourraient être déployés des aménagements dédiés aux Services Express Routiers tels que des arrêts de covoiturage et de car sécurisés

ainsi que des aires de covoiturage.

La mise à contribution des péages pour le financement des Services Express Routiers

La fin des concessions autoroutières à partir de 2030 pose la question de l'utilisation des recettes fiscales que génèrent les péages. **Dans une logique de redistribution, cette manne financière pourrait être réinvestie dans l'optimisation des infrastructures routières qui inclut le déploiement des Services Express Routiers.**

Proposition dans le cadre de la SNBC 3 :

→ Page 45 - il pourrait être proposé que les recettes générées par les péages puissent financer en partie le déploiement des Services Express Routiers. Cela nécessite de considérer que les péages ne financent pas uniquement le remboursement de l'infrastructure mais également les services de mobilité associés.

Informer et accompagner les individus et les employeurs pour changer les comportements

Faire des employeurs des acteurs du changement

Proposition dans le cadre de la SDMP 3 :

→ Page 45 - au lieu d'y être incités, les employeurs pourraient être contraints à ne plus donner accès à des véhicules de fonction directement. Les employé.es pourraient bénéficier d'un "budget mobilité propre" qui leur permettrait d'acquérir un véhicule de fonction si nécessaire. A partir de 2030 ou de 2035, seuls des véhicules électriques légers pourraient être accessibles via ce budget.

Proposition dans le cadre de la SNBC 3 :

→ Page 45 - idem.

Accompagner les changements de comportements citoyens

Les changements attendus des citoyens sont profonds (lâcher le confort et la flexibilité d'une voiture individuelle disponible tout le temps, monter dans la voiture d'un tiers, attendre en bord de route le prochain conducteur qui va dans ma direction...).

Ce travail de longue haleine est aujourd'hui intégré dans les coûts d'exploitation du service, payé par les budgets transport des AOM. Cet investissement conduit parfois (pas systématiquement) à un coût à la personne transportée plus important de ces modes innovants par rapport à des solutions plus matures, nécessitant moins d'accompagnement au changement.

Proposition dans le cadre de la SDMP 3 :

→ Page 62 - des budgets d'accompagnement au changement devraient être dédiés / sanctuarisés et répartis parmi les opérateurs qui œuvrent pour ce changement de comportement afin de distinguer les coûts d'opérations des coûts liés à l'accompagnement au changement. Ces accompagnements aux changements d'usage pourront être mutualisés entre les différents modes déployés sur le terrain.

Conclusion

La dépendance à la voiture individuelle est le résultat d'un système socio - technique qui a considérablement augmenté l'attractivité de l'usage individuel de la voiture.

La dimension holistique de l'usage de la voiture solo nécessite de prendre en compte toutes les composantes du système voiture : services, infrastructures, automobile, politiques de transition etc. La SNBC et la SDMP peuvent en ce sens poser les premières pierres de la construction d'une véritable **"politique du taux d'occupation"**.

Certaines initiatives commencent à se développer en ce sens : **les lignes de covoiturage ont été intégrées aux SERM et aux SER, plaçant ainsi la voiture au cœur du système multimodal au même titre que le car express par exemple.** Cette contribution à la SNBC et à la SDMP propose quelques ajustements sur ce volet "SER".

Dans une logique de décloisonnement des différentes composantes du système, **les infrastructures de transport peuvent contribuer à la performance des services et inversement.**

Enfin, en parallèle du choc d'offre de transport express, des efforts sont à réaliser pour **lever les derniers freins au changement de comportement.**