

**Expérimentation partenariale Région Nord-Pas-de-Calais / MEL
sur l'engorgement de la métropole aux heures de pointe**

Les différentes instances

Comité de Pilotage



Elus Région et MEL
Représentants des terrains
Porter l'expérimentation

Comité Partenarial



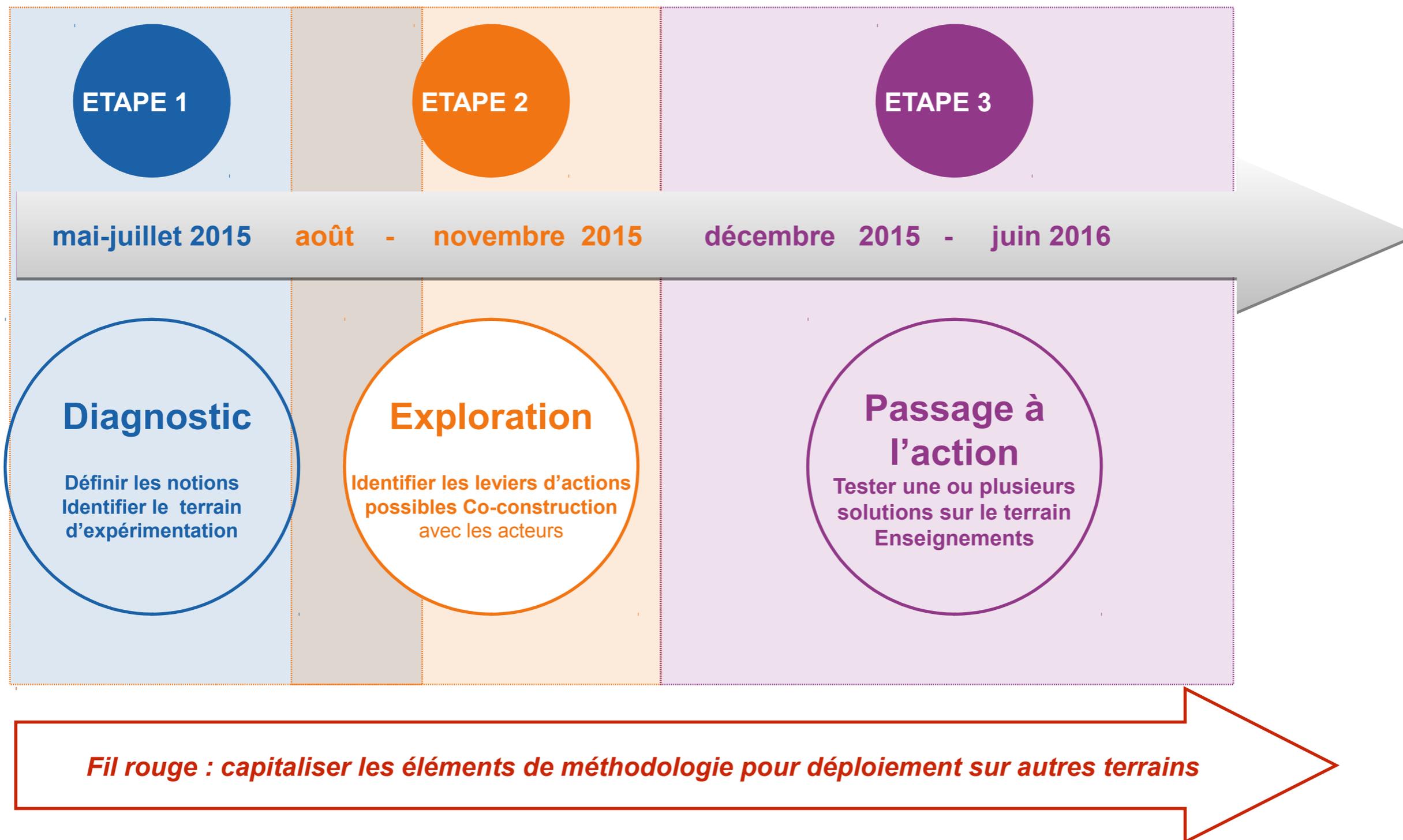
Décideurs et acteurs régionaux
Connaissance des solutions envisageables
Suivre et faciliter la mise en oeuvre des solutions

**Groupe Temps Territoire
Développement Durable**



Groupe experts, compétences techniques
Contribuer en apportant expertise et en
jouant l'effet miroir

Rappel du déroulé





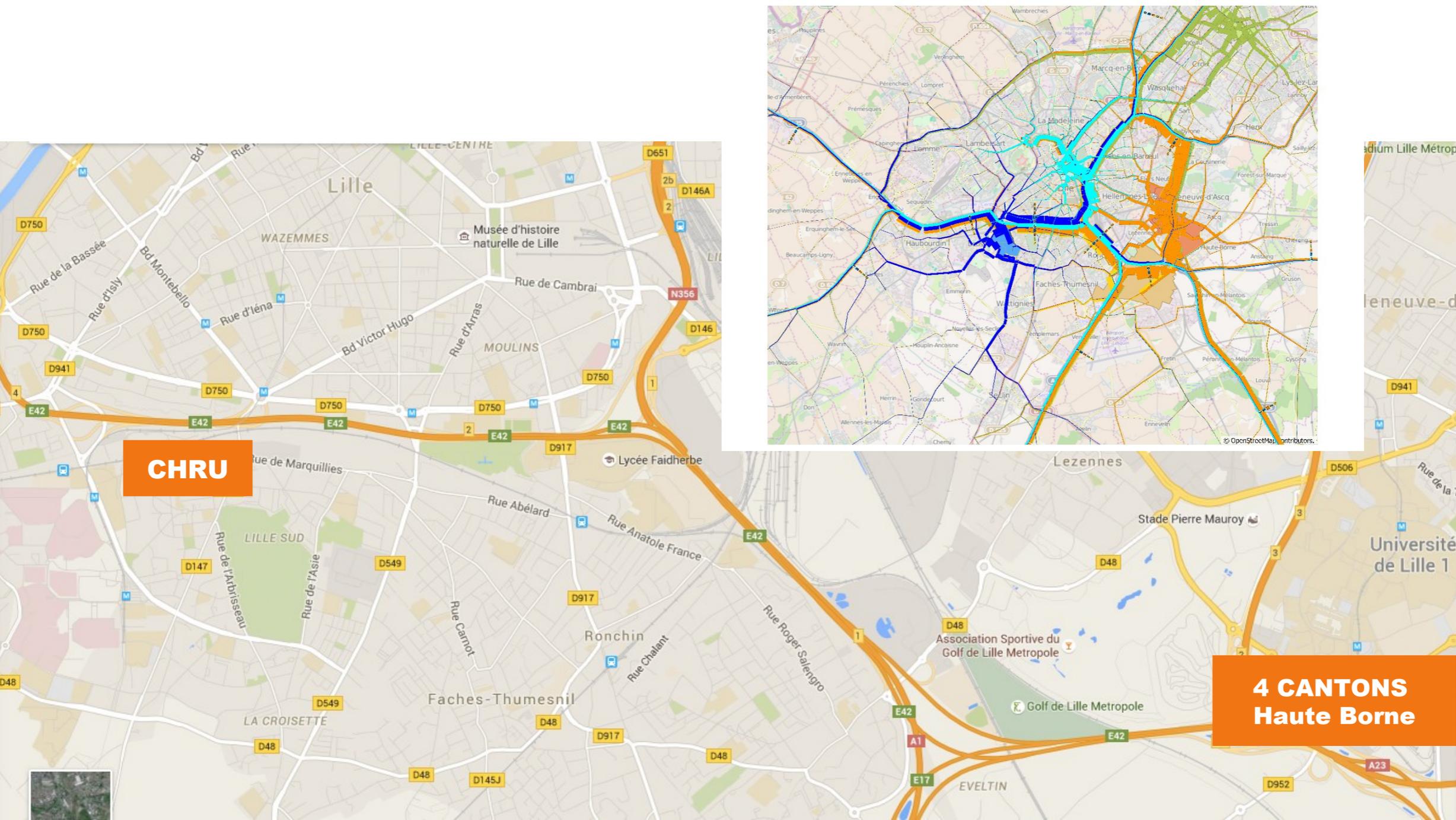
1. Validation de définitions communes

Heures de pointe : une réalité perçue et vécue différemment

2. Identification des terrains d'expérimentation

Diagnostic temporel - Choix des critères de sélection des terrains d'expérimentation

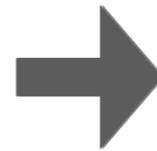
Deux territoires pré-sélectionnés





Apports et contributions des parties prenantes

Acteurs qui ont des solutions ou des idées à tester



Opérateurs : Keolis- SNCF
 Institutionnels: SMIRT- DIR
 Conseil de Développement MEL



Acteurs qui seraient prêts à expérimenter



Employeurs privés et publics
 Individus
 CHRU Lille
 SAEM Haute-Borne – Hub Innovation



Acteurs qui peuvent évaluer et mesurer



Experts IFSTTAR - i-viatic
 Conseil départemental- DIR



Acteurs informés qui peuvent relayer et diffuser



DREAL – DDTM- Région NPdC- CESER
 Réseau Alliances - Declic Mobilités-
 ADEME- Mission Bassin Minier-
 Ports de Lille - FNAUT-
 Syndicats représentants salariés –
 Medef – FNTR – CNAF- CIDFF-



Une trentaine d'entretiens exploratoires auprès des institutions (juillet-septembre)

suivi d'un atelier collaboratif octobre 2015

Plus de 50 participants ont mis en commun leurs idées, expertises, souhaits...

Co-construction d'un bouquet de 17 « actions » pour illustrer le panel de solutions à mobiliser





Villeneuve d'Ascq La Haute-Borne: Entreprises



180 entreprises

7 500 salariés

Proportion importante de cadres
Des TPE-PME- Grandes entreprises

Démarche Développement Durable
initiée par la mairie (challenge mobilité
depuis plus de 5 ans)

Club d'entreprise animé par la SAEM



CHRU de Lille



35 bâtiments

15 300 professionnels de santé
dont 12 000 non médicaux

1 400 000 consultations / an

Le développement durable est un
axe stratégique du plan d'établissement

Le **S3D** comprend un volet mobilité
Plan de déplacements démarre
avec le diagnostic mobilité en 2016

Une trentaine d'entretiens exploratoires menés auprès des institutionnels

- Une **grande diversité de points de vue** sur les causes et les effets de la congestion du trafic (confirmé par l'enquête en ligne)
- Une prise de conscience partagée sur l'impact des heures de pointe en termes d'effets externes (perte de temps/attractivité, pollution/bruit/accidents, coûts...) : **une envie d'agir !**
- Des **solutions « transports » plus aisés à imaginer que des solutions « organisationnelles »** : il est plus facile de demander un élargissement des « tuyaux/infra » sur de repenser les rythmes familiaux/entreprises pour lisser la demande de déplacements
- Vers un service de **transport « en continu »** combinant l'ensemble des modes individuels dont la marche, le vélo, les véhicules partagés et les TC : heures creuses/heures de pointe et logique de plan B en cas de situation perturbée
- **L'apport du numérique et de l'information en temps réel** : un foisonnement de projets à tester/expérimenter
- **Le management d'entreprise et les enjeux de déplacements** (RSE, PDE, PCA...)
- **L'accompagnement des enfants/personnes** : des services aux familles ?
- **L'urbanisme/agencement des espaces de résidence/activités** : une question pour les documents de planification/politique de la ville ?

Une enquête en ligne permettant aux salariés-volontaires de se faire connaître pour être « chrono-testeurs »...l'occasion de leur demander ce qu'ils entendent par « heure de pointe » et « congestion » !

«L'heure de pointe», pour vous c'est quoi ?

L'heure où la conduite automobile est hachée et inférieure à 15 km/h

L'heure à laquelle j'arrive avant l'heure officielle

Les bouchons de l'A23 d'Orchies à Villeneuve d'Ascq le matin de 7h15 à 9h00

Faire le trajet en 1h, voire 1h30 quand il faut 20min hors heure de pointe, résultat : du temps perdu, du stress et une grande fatigue qui peut rendre dangereux le fait de prendre la route les jours suivants

Entre 08h et 10h et entre 16h30 et 19h00

Des bouchons, des bouchons, de l'énerverment, des accidents

Des bouchons, des bouchons, une perte de temps, de l'énerverment, une perte d'argent car plus d'essence

Dès 8h jusque 9h30 et dès 16h jusque 19h des axes de circulation fortement saturés et des ralentissements perceptibles.

des véhicules à la suite roulant à 10km/h

Entre 8h et 9h

**8h00-8h30
18h00-18h30**

Embouteillages, circulation difficile (arrêt total) pour entrer dans la zone de la Haute Borne le matin (virage de la sortie 4 Cantons) dès 8h. Idem le soir vers 18h, énormes ralentissements pour sortir de la zone et reprendre l'autoroute vers Lille au niveau de 4 Cantons (au feu) ou du rond point d'Hellemmes (siège de Leroy Merlin)

Embouteillages

L'heure à laquelle tout le monde arrive ou quitte le travail = bouchons = retard

La période à laquelle le trafic se congestionne ou se bloque

Je travaille en fonction de roulements qui me sont imposés. Pour moi l'heure de pointe correspond à un horaire de travail où je sais que je vais passer beaucoup de temps de sur la route. Mon temps de trajet peut passer de 35min en temps normal à plus d'une heure suivant les horaires que je fais.

30 à 45mn de plus sur un trajet de 1h sans bouchon. En sortie de A23 de Orchies aux 4 cantons entre 7h00 et 10h le matin

un peu plus de patience à avoir sur la route

Le matin entre 7:00 et 8:30, le soir de 17:30 à 18:30

Créneau entre 8h - 9h le matin et 17h30 - 18h30 le soir tous les jours de la semaine du lundi au vendredi

Les bouchons sur l'A1

La tranche horaire à laquelle tout le monde se retrouve en même temps sur la même route. Entre 7h30 et 8h30 le matin et entre 18h et 19h le soir.

Du monde dans le métro

C'est un trafic dense, une période ou un grand nombre de personnes se retrouve au même endroit. C'est souvent synonyme de bouchons.

De la perte de temps de productivité

8-9h et 17-18h30

Pas de place assise dans le métro, un trajet en bus potentiellement un peu plus long avec une circulation densifiée sur le parc de la Haute-Borne.

de 8 à 9h le matin et de 17h30 à 19h le soir

45 minutes pour parcourir 16 kilomètres, au lieu de 15 à 20 minutes en routes dégagées.

Les axes saturés le matin et soir

C'est l'heure à laquelle nous allons retrouver un maximum de personnes sur les routes, dans les transports etc.

Des transports en commun plus fréquentés (pas de place assise). Des trajets en bus plus longs en raison de la circulation routière - mais aussi fréquence plus grande de métro et de bus

Pour ce qui est du domaine routier, c'est une heure de circulation dense voire bloquée. On devrait plutôt parler de période de pointe plutôt que d'heure de pointe. Pour ce qui concerne le transport collectif, c'est une heure de forte affluence, métro, trains, bus bondés

Rallongement significatif de mon temps de transport quand je suis sur la route en même temps que tout le monde (8h30-9h et 17h30-18h30)

L'heure de pointe est selon moi l'heure où nous n'arrivons plus à circuler : arrêt sur les autoroutes. Pour éviter ces heures de pointes, je pars de mon domicile chaque matin à 6h30 ! Pour préciser, ce n'est pas "Heure de pointe" mais "plusieurs Heures de pointe"

06h00 - 08h30

7H30 - 9H00

C'est le mardi matin et jeudi matin sur la route entre Sainghin en Mélantois et 4 Cantons par la rue de Lille. Souvent le soir vers 17h30 et 18h00.

Moi, j'ai de la souplesse sur mes horaires de travail mais je prends un covoitureur chaque matin qui démarre son travail à 8h au plus tard. Pour être certaine d'arriver assez tôt, je dois partir à 6h50 car le temps de trajet peut énormément varier si je pars après 7h (30 minutes quand tout va bien à 1h30). Il faut ensuite attendre 9h pour retrouver un temps de trajet estimable.

Trafic chargé dans les différents modes de transport Durée de transport allongée. Densité du trafic et stress associé en déplacement.

**7h30_10h le matin
16h-19h00 le soir**

8h30

Long et pénible. Du temps perdu.

Énerverment, galère

Ce sont les embouteillages sur la route pour aller ou rentrer du travail.

**8h00 12h00
4h00 17h00**

un petit bouchon le matin sur mon trajet. Je passe de 10-15min de trajet à 20min. ça n'est pas un gros soucis

C'est la période pendant laquelle le nombre de personnes qui se déplacent est plus important que la moyenne de la journée. Cette période se situe approximativement entre 7h15 et 9h et entre 16h45 et 18h30.

de longues files de voitures aux feux ou de gros ralentissements ou bouchons sur autoroutes ou autres routes et donc source de stress

Des automobilistes qui roulent plus doucement et c'est tant mieux. Des automobilistes plus attentifs qu'en heure creuse et c'est tant mieux aussi. Plus de gaz d'échappement.

Le matin de 7h30 à 9h30. Le soir de 17h à 19h. Des bouchons sur tous les axes routiers et une absence de fluidité du trafic.

7h-9h 16h-18h sur l'A25

Être dans les Bouchons

Plus de voitures sur la route

L'heure de pointe c'est le monde les bouchons

Entre 8H et 9H aux alentours de la Haute Borne de Villeneuve d'ascq

Du trafic dense aux bouchons pour la voiture. Les transports en communs bondés. Du stress.

L'heure à laquelle la plupart des personnes démarrent leur journée et engendrent de ce fait des ralentissements

Les heures correspondant à une prise de poste ou une fin de poste communes à plusieurs voire beaucoup d'entreprises en même temps

**7H30-9H00
17H-18H30**

beaucoup de monde dans le métro mais j'arrive presque toujours à avoir une place assise, ce n'est pas un moment stressant pour moi

Bouchons ! Durée de trajet très longue Enfant qui pleure à l'arrière...

Le choix d'expérimenter avec les salariés (dimension individuelle) pour identifier les routines, les organisations individuelles et leur marge de manœuvre « sans intervention » de l'employeur ou de la collectivité :

- **temps imparti** pour l'expérimentation trop court pour mener des actions nécessitant l'implication des entreprises (instances paritaires) et des collectivités locales

- intéressant d'analyser la **question des marges de manœuvre des individus** pour ensuite, identifier les effets de levier potentiels pour orienter l'action de la collectivité (employeurs/collectivités locales/opérateurs de services)

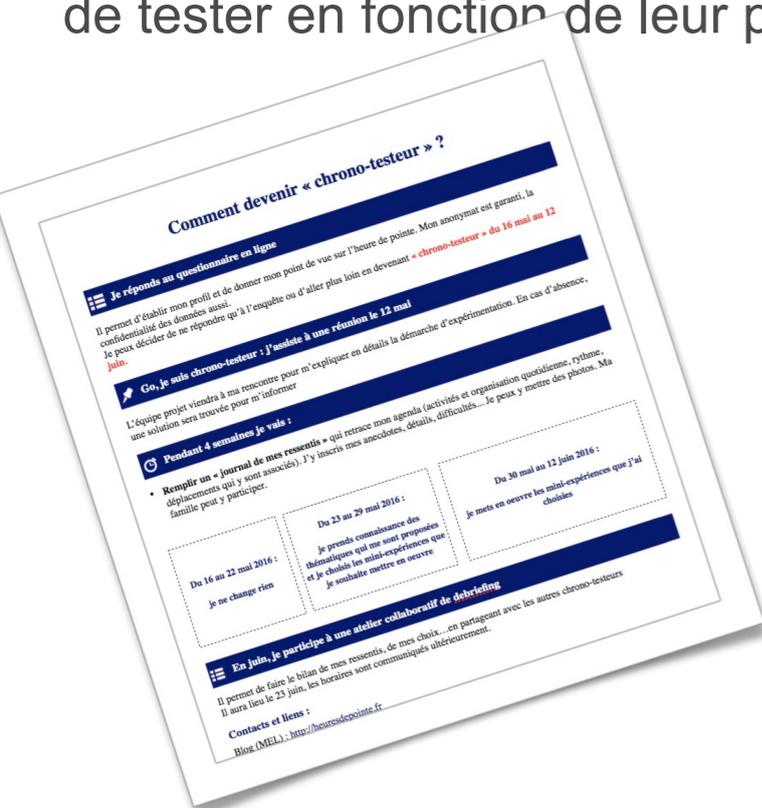
Travail préparatoire : analyses statistiques effectuées à partir des enquêtes-ménages-déplacements



Des journaux de bord à tenir...

Les chrono-testeurs ont tenu un **journal de bord** (approche qualitative, ludique) pour raconter et formaliser les pratiques du quotidien et faire tester des "petits changements" d'organisation:

- **Temps 1** : « *on ne change rien aux habitudes* »...mais on raconte, on formalise, on prend conscience de ses pratiques
- **Temps 2 : conseil personnalisé** pour bénéficier d'un conseil en mobilité qui les contacte, débriefe avec eux et leur propose une liste d'actions adaptées à leur situation
- **Temps 3** : chacun teste pendant une période de 15 jours (on oriente cette fois les actions qu'on leur propose de tester en fonction de leur profil d'activités.)





Extraits de la semaine de Madame BB, 27 ans

Mardi

Avant de partir au travail

Je prépare mon repas pour le midi, c'est toujours un peu la galère parce que je ne le prévois pas dans mon temps de préparation et ça a tendance à me mettre en retard. J'en profite aussi pour me préparer une tartine que je mangerai dans le bus, j'ai le temps : 45 minutes !

Je pourrais préparer la veille mais c'est un peu la flemme quand on rentre le soir

Je n'ai pas eu le temps de déjeuner tranquillement

Ce matin je ne prends pas mon itinéraire habituel parce que j'ai un rendez-vous extérieur. Du coup, je croise les doigts pour que mon portable quasiment déchargé ne me lâche pas au cas où il y aurait un retard ou un problème avec le bus.

Je pourrais recharger mon portable systématiquement ou avoir des bornes d'information dans les bus



Deux terrains...des actions propres à chaque terrain

Haute-Borne : les alternatives de transports/horaires

- A. Tester de nouvelles solutions de mobilité
- B. Utiliser une application d'info trafic pour adapter les horaires de départ ou d'arrivée ou itinéraire
- C. Tester des itinéraires pédestres /cyclables, intégrer les « 30 min d'activités physiques » quotidiennes

CHRU : l'organisation différentes des activités

- A. Comment organiser autrement l'accompagnement des enfants ?
- B. L'heure de pointe : s'adapter selon le trafic, la météo et les pics de pollution
- C. L'heure des pointe : trouver des services à proximité du travail pour optimiser son temps

Prévi Expert
 Prédiction sur Villeneuve-
 MIS À JOUR LE 22/03/2016 à 15H06
 Attention fin d'abonnement le dimanche 10 avril 2016.

	mardi 22				mercredi 23				jeudi 24							
Heure locale	16H	19H	22H	01H	04H	07H	10H	13H	16H	19H	22H	01H	04H	07H	10H	13H
Température (°C)	3	3	4	3	11	11	11	11	3	3	3	3	5	5	5	5
Température du point de rosée (°C)	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11

Heures de pointe
 Testons des idées de pointe

1. Je prépare
 Je chronomètre le temps passé habituellement pour aller au CHRU en déposant mon enfant à l'école
 Je trouve une autre personne pour emmener mon enfant à l'école

2. Un autre jour, j'expérimente
 Cette personne emmène mon enfant à l'école
 Je pars plus tôt chez moi pour aller au travail
 Je chronomètre mon nouveau temps de trajet et note les points de congestion

3. Je note mes résultats et remarques sur mon journal de bord en ligne

Le saviez-vous ?
 66 min pour aller au travail par un habitant de la MEL
 53% et 48%
 C'est le temps passé en plus par les automobilistes sur la route pendant la pointe du matin et du soir à Lille.
 METEO FRANCE
 Toujours un temps d'avance



Animation de la communauté des « chrono- testeurs »

Création et animation d'une page facebook

Envoi de 6 newsletters pendant l'expérimentation

Alimentation du blog Heures de Pointe

Hotline téléphonique



Une analyse des pratiques et des stratégies des individus, laissant entrevoir des facteurs de frein/levier pour une expérimentation collective

FREINS	LEVIERS
<p>Connaissance : les individus s'organisent en fonction de la connaissance qu'ils ont des lieux (habitudes, pratiques familiales...) ...certains prennent des chemins qui rallongent leur trajet/temps</p>	<p>Apprendre/comprendre : apprendre, découvrir, et comprendre l'environnement quotidien : ce qu'on fait tous les jours sans prendre le temps de regarder/comprendre...</p>
<p>Routines/plan B : les services/organisations d'entreprise sont peu adaptés pour permettre aux individus d'ajuster leurs horaires/modes de transport</p>	<p>S'informer en temps réel/prise de décision : des applications numériques (météo france, opérateurs de transports/services...)</p>
<p>Effort : On souhaite tenter le covoiturage, mais.... Changer sa pratique, changer son planning ...demande un « effort » à ne pas sous-estimer Pour permettre aux individus de s'adapter progressivement</p>	<p>Accompagnement : L'effort à fournir est d'autant mieux accepté qu'il s'effectue dans le cadre d'un compagnonnage avec une autre personne (un collègue, un volontaire de l'ADAV, etc.).</p>
<p>Coût supplémentaire lié au fait de changer de mode peut peser sur le choix de l'individu - famille</p>	<p>Auto-évaluation (quantify myself) et Santé/bien-être: la perception des gains sur la santé/bien-être est très nettement, un levier important pour faire « passer l'effort »....davantage que le gain d'argent</p>
<p>Peur du regard des autres. Oser prendre un vélo pliant dans le bus. Pratiquer le télétravail Décaler ses horaires Changer individuellement, c'est aussi se positionner autrement...ce n'est pas simple.</p>	<p>Générer des événements collectifs - expérimentaux pour donner un cadre, une « autorisation » à oser faire différemment. Apport du management par exemple pour tester d'autres organisations du travail</p>