



MÉTROPOLÉ
EUROPÉENNE DE LILLE



Heures de pointe

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

LA PHASE PRÉPARATOIRE

- Nécessité de définir les notions
- Phase de diagnostic pour objectiver la notion d'heures de pointe
- Recherches de solutions intégrant la dimension temporelle : élaboration des 17 actions
 - Sphère personnelle : en lien avec l'organisation personnelle et familiale
 - Sphère professionnelle : en lien avec l'organisation de l'entreprise
 - Sphère de l'action publique : coopération avec l'environnement / le cadre de vie

LES 17 ACTIONS

Actions impliquant le salarié

1 : Journal de bord

2 : Carnet de voyage

LES 17 ACTIONS

Actions impliquant le salarié et l'entreprise

3 : Outils collaboratifs pour la solidarité au sein de l'entreprise

4 : Travail sur conduite/garde d'enfants dans l'entreprise

5 : Voiture de service le soir / week-end

6 : Mutualisation des moyens des salariés

7 : Télétravail « fractionné »

8 : Usage horaire de l'immobilier d'entreprise

9 : Prestataires extérieurs et clients de l'entreprise

LES 17 ACTIONS

Actions impliquant le salarié, l'entreprise et la sphère publique

10 : Itinéraires pédestres / cyclables (en lien avec un bilan santé)

11 : Accompagnement d'enfants de salariés

12 : Conciergerie d'entreprise

13 : Actions menées par l'Action Sociale et Solidaire pour s'organiser « autrement »

14 : Services de transport

15 : Mutualisation des équipements (inter-entreprises)

16 : Co-voiturage inter-entreprises

17 : Péage urbain positif

L'EXPÉRIMENTATION

2 sites sélectionnés

Villeneuve d'Ascq La Haute Borne :
Entreprises

CHRU de Lille : CHR

Solutions alternatives de transport :

- Test de nouvelles solutions de mobilité
- Utilisation des application liées au trafic
- Mise en avant des modes doux

Solutions d'adaptation de l'organisation
personnelle :

- Organisation familiale (conduite des enfants)
- Service à proximité du travail

L'EXPÉRIMENTATION

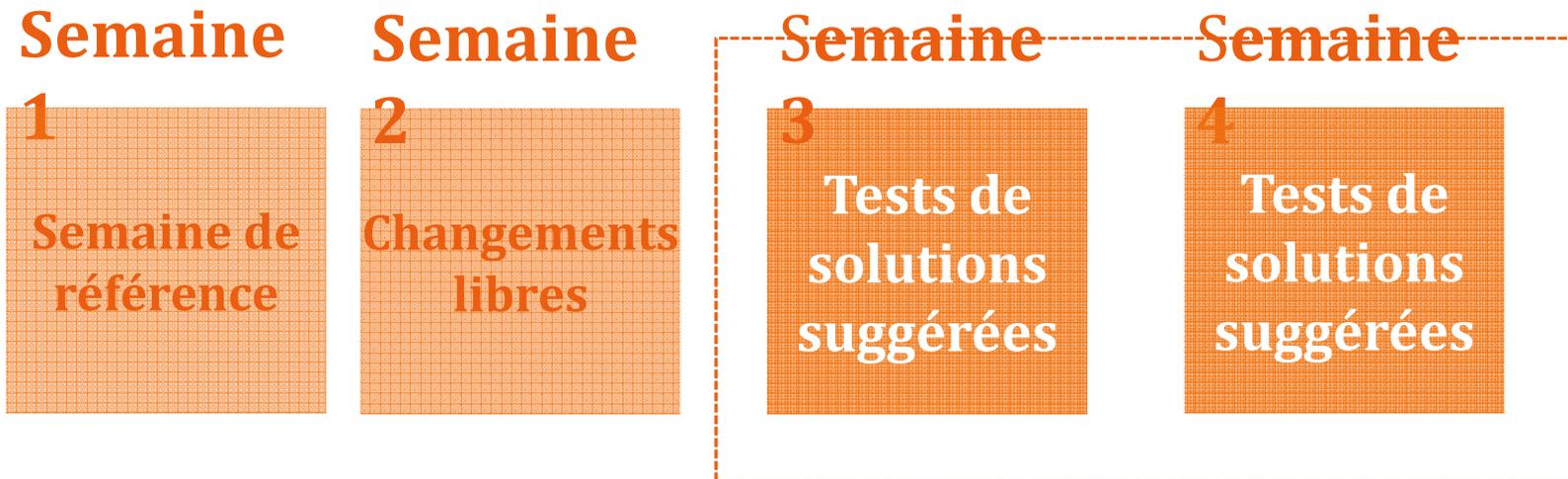
56 chrono-testeurs sur deux sites

Compte tenu du délai de l'expérimentation, les solutions testées relevaient d'actions individuelles (les changements organisationnels demandent du temps).

Accompagnement par un journal de bord, pour accentuer la prise de conscience.

L'EXPÉRIMENTATION

4 semaines d'expérimentation



LES ENSEIGNEMENTS : UN ACCOMPAGNEMENT AU CHANGEMENT NÉCESSAIRE

- Le changement n'est pas facile : grande difficulté de « s'attaquer aux routines » sans un cadre collectif.
 - Avantages / limites du cadre expérimental qui permet des conditions apaisées et propices à l'innovation
- Lien à prendre en compte entre la génération des flux et les localisations d'activités
 - Importance de l'accompagnement (réseau de chrono-testeurs, assistance téléphonique, compagnonnage...)
 - Valorisation des métiers d'accueil des opérateurs de transport

LES SUITES : VERS UNE GÉNÉRALISATION À D'AUTRES TERRITOIRES

- Démultiplier l'expérimentation en s'appuyant sur le panel des 17 actions, en lien avec les acteurs.
- Développer un discours pédagogique pour poursuivre la sensibilisation à plus grande échelle
 - Accompagner et/ou porter des événements fédérateurs pour poursuivre la sensibilisation et l'accompagnement au changement

L'Ecobonus mobilité

Un projet innovant pour modifier les comportements et diminuer la congestion autoroutière

Mathieu Chassignet : Métropole Européenne de Lille

CONCEPT ET OBJECTIFS

- « *Péage inversé* » ou « *péage positif* » : rémunérer les usagers pour qu'ils adoptent le comportement souhaité
- Principaux objectifs :
 - Encourager l'utilisation des solutions les plus vertueuses : TC, vélo / VAE, covoiturage, télétravail, etc.
 - Faire tester de nouveaux moyens transport
 - Diminuer la congestion routière aux heures de pointe en entrée d'agglomération
 - Améliorer la fiabilité des temps de parcours

L'EXEMPLE DES PAYS-BAS

- Plusieurs expérimentations à partir de 2006 ; plan de déploiement depuis 2011 sur plusieurs grandes agglomérations
- L'exemple emblématique : **Rotterdam depuis 2014**
 - **12000 participants**
 - **5000 trajets évités** aux heures de pointe chaque jour en moyenne (baisse du trafic de 6 % en heure de pointe)
 - Récompense de 3 € par trajet évité
 - Pour éviter ces trajets, recours à :
 - ❑ Un **autre moyen de transport** (TC, covoiturage, vélo) : 30 %
 - ❑ **Télétravail / télécentre** : 35%
 - ❑ **Horaire décalée** : 35 %
 - Pérennisation des nouveaux usages : **50 à 80 % des anciens participants conservent leur nouvelle habitude de déplacement**



HISTORIQUE DU PROJET À LA MEL

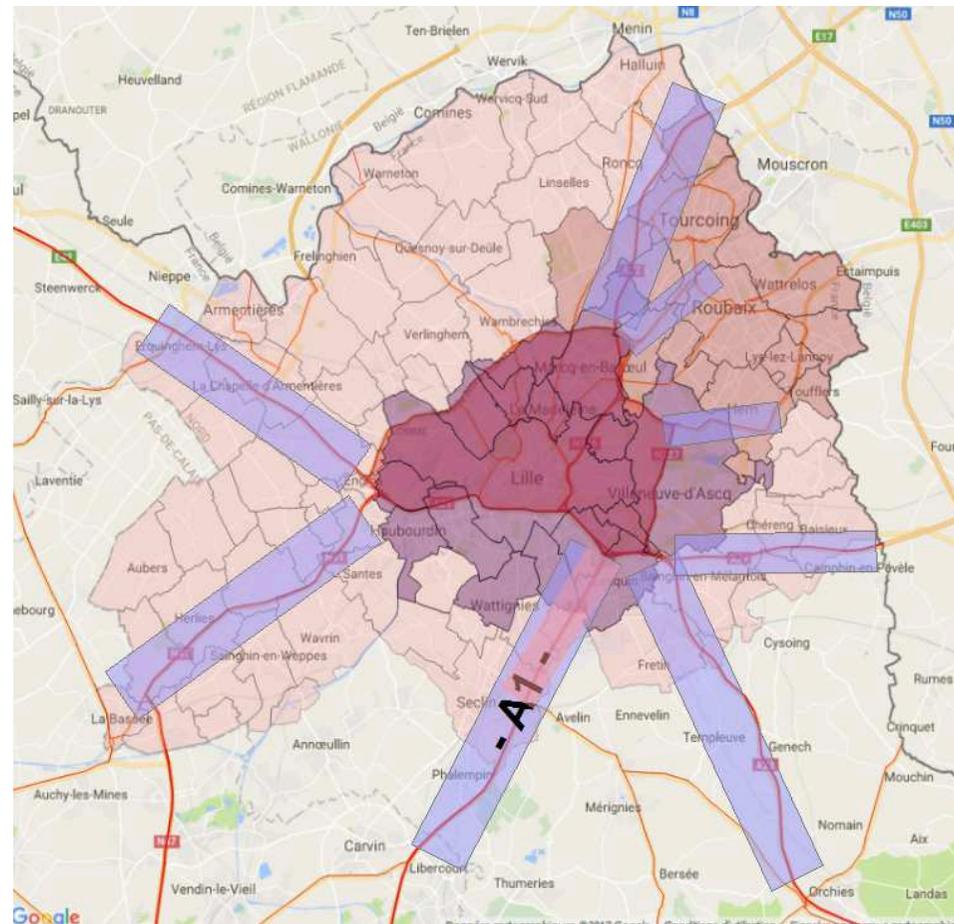
- 2015 : projet retenu dans le cadre du « Lab CDC », incubateur de projets de la CDC
- Etude d'opportunité et de faisabilité :
 - Faisabilité réglementaire et juridique dans le contexte français
 - Solutions techniques adaptées
 - Faisabilité économique
 - Rencontres de partenaires locaux : CCI, DREAL, DIR,...
 - Expérimentation du dispositif par un panel de 34 utilisateurs
- Fin 2016 : projet annoncé par le Président D. Castelain lors des Assises des mobilités et de l'accessibilité de la Métropole
- Début 2017 : projet financé par l'Etat dans le cadre du Pacte métropolitain d'innovation de la Métropole Européenne de Lille. Aide de 25 % sur un montant prévu de 13,65 M€

OBJECTIFS DE LA MEL

- Diminuer le trafic à l'heure de pointe du matin et du soir d'environ 6 % sur les axes ciblés
- Un programme de déploiement en 3 phases pour couvrir les différentes parties du territoire métropolitain les unes après les autres
- Chaque phase durera 12 mois
- Environ 2500 trajets à effacer chaque jour
- Environ 6000 participants à recruter lors de chaque phase
- Démarrer la mise en œuvre mi 2019

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

1. Les principaux points de congestion sont identifiés : sont définis des axes et des horaires à éviter par les utilisateurs



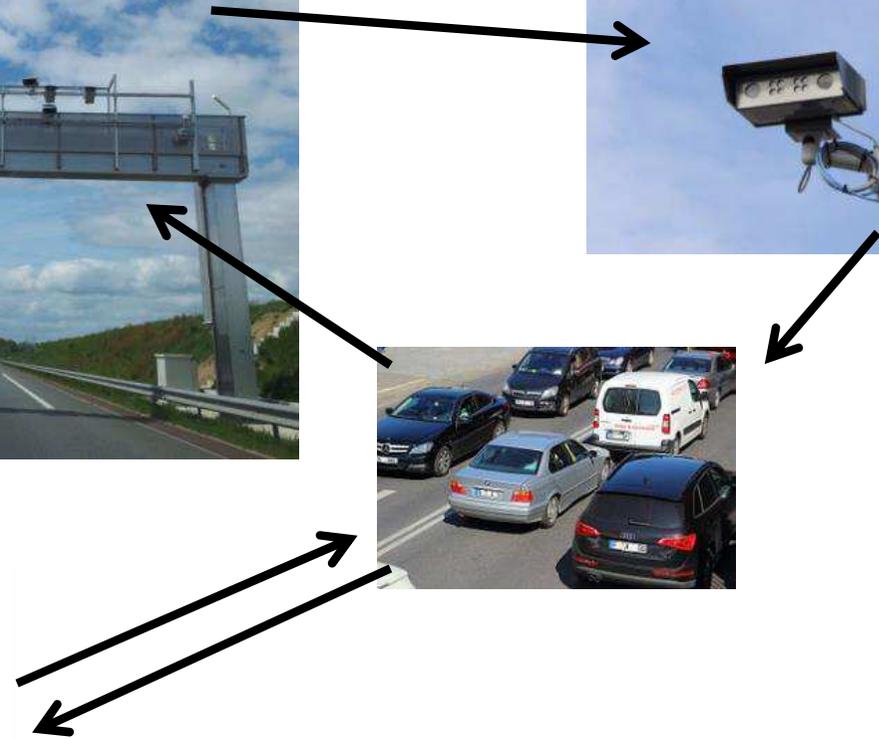
MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

1. **Les principaux points de congestion sont identifiés** : sont définis des axes et des horaires à éviter par les utilisateurs
2. **Des usagers circulant sur ces points de congestion durant les heures de pointe sont identifiés et recrutés**
3. **Les voitures des participants sont suivies** afin de contrôler leurs trajets et de calculer leur récompense
4. **Lorsque les utilisateurs évitent les axes routiers durant les heures de pointe, ils reçoivent le bonus.** Ils peuvent suivre le dispositif sur un site internet dédié.
5. **Après 12 mois, le dispositif s'arrête pour l'utilisateur.** Le changement d'habitude est acquis et il perdure au-delà du dispositif. Le dispositif peut alors être étendu à d'autres utilisateurs, ou encore déployé sur un autre axe routier.

QUELS PROCEDES TECHNOLOGIQUES METTRE EN ŒUVRE ?

1. Recrutement :

- Identification des véhicules par caméras de lecture automatisée de plaques d'immatriculation (LAPI)
- Accès au fichier SIV pour contacter les usagers



2. Suivi des participants :

- Boîtiers GPS



DES QUESTIONS JURIDIQUES ENCORE EN SUSPENS

- L'utilisation des caméras LAPI est primordiale pour mener à bien le projet
 - Celle-ci est régie par le code de la sécurité intérieure : autorisation uniquement en lien avec des infractions
 - Nécessité de se conformer à la loi Informatique et libertés et à un avis de la CNIL
- La Loi d'orientation sur les mobilités, prévue pour la rentrée 2018, permettra d'adapter le contexte juridique



1, rue du Ballon
CS 50749 59034 LILLE CEDEX
Tél : +33 (0)3 20 21 22 23
Fax : +33 (0)3 20 21 22 99

www.lillemetropole.fr