

# L'Ecobonus Mobilité

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

Mathieu Chassignet - [Mchassignet@lillemetropole.fr](mailto:Mchassignet@lillemetropole.fr)

 [@M\\_chassignet](https://twitter.com/M_chassignet)

# CONCEPT ET OBJECTIFS

- « *Péage positif* » ou « *péage inversé* » : 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 :

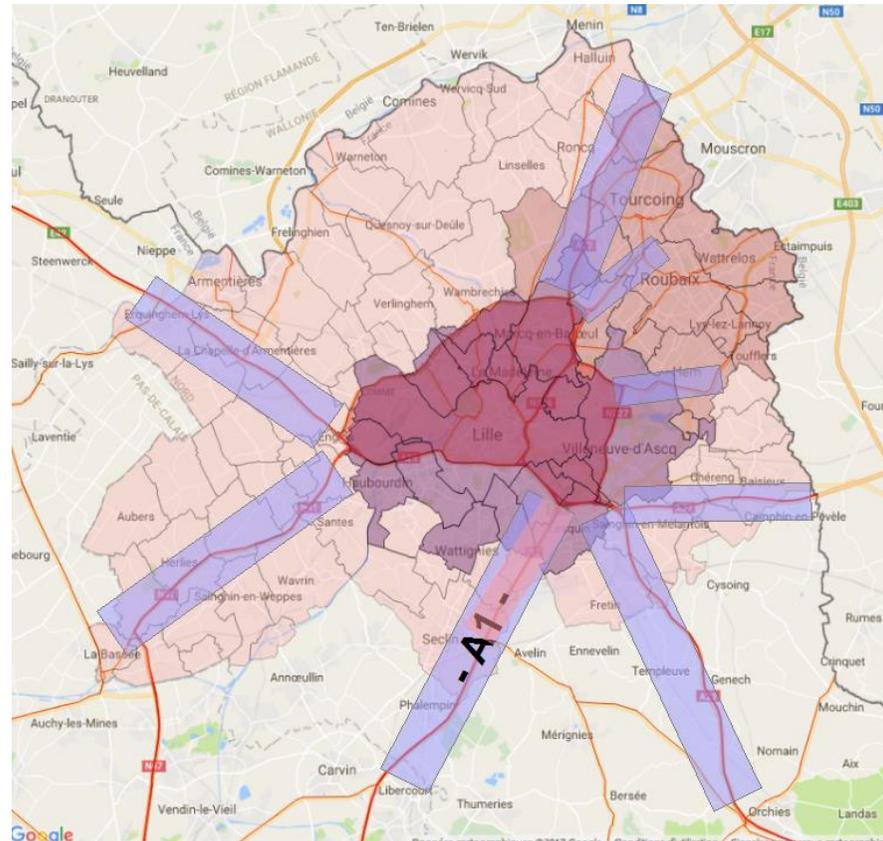
- Faisabilité réglementaire et juridique dans le contexte français
- Solutions techniques adaptées
- Faisabilité économique
- Rencontres de partenaires locaux : CCI, DREAL, DIR,...
- Expérimentation du dispositif par un panel de 34 utilisateurs
- Fin 2016 : projet annoncé par le Président D. Castelain 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 2 à 3 phases pour couvrir les différentes parties du territoire métropolitain les unes après les autres
- Chaque phase durera 12 à 18 mois
- Environ 2500 trajets à effacer chaque jour
- Environ 6000 participants à recruter lors de chaque phase
- Démarrer la mise en œuvre fin 2018

# 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



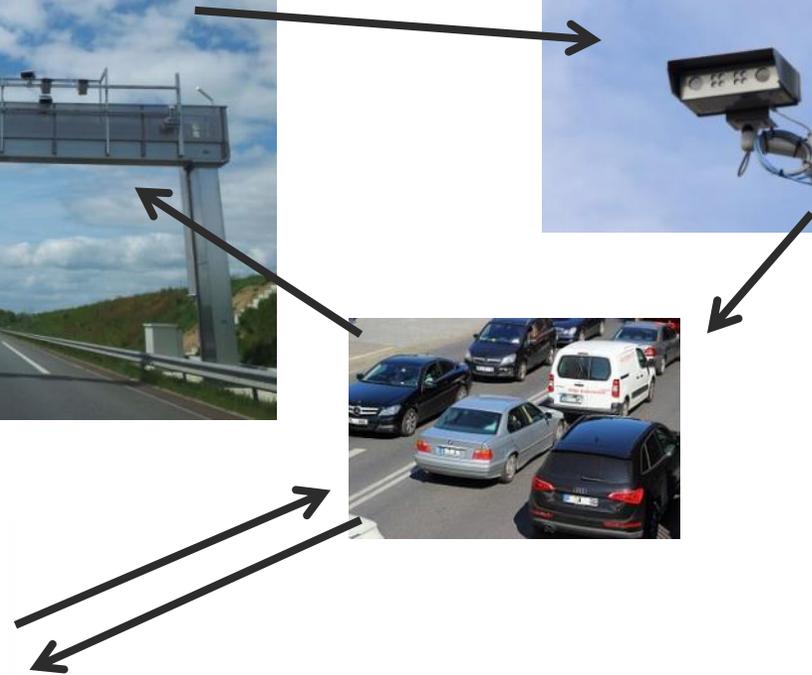
# MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

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 à 18 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 PROCÉDES 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
- Application sur smartphone



## 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
- Pour faire aboutir le projet et se positionner comme le premier grand démonstrateur français de péage positif, la MEL va solliciter :
  - Une autorisation de la CNIL
  - Ou le recours au droit d'expérimentation des collectivités territoriales

# ENSEIGNEMENTS POUR UNE GÉNÉRALISATION DU CONCEPT SUR D'AUTRES TERRITOIRES

- Comment cibler au mieux les participants : type de véhicule, distance du domicile, présence d'une alternative efficace, revenus ..?
- Quel est le niveau d'incitation optimal?
- Comment limiter au maximum la fraude potentielle?
- Quels effets attendre :
  - Impact sur le trafic à court terme?
  - Niveau de report modal?
  - Quelle pérennité des nouveaux usages?
  - Phénomène d'induction de trafic à moyen terme?
- Quelles mesures additionnelles mettre en place pour maximiser son efficacité :
  - Travail en parallèle sur une amélioration de l'offre?
  - Quelle plateforme de services additionnels?
  - Quels apports d'un accompagnement personnalisé des participants?
  - Comment nouer des partenariats avec des offreurs de solutions (opérateurs TC, start-up de covoiturage, location vélo / VAE, ...) ?

# Merci de votre attention



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](http://www.lillemetropole.fr)