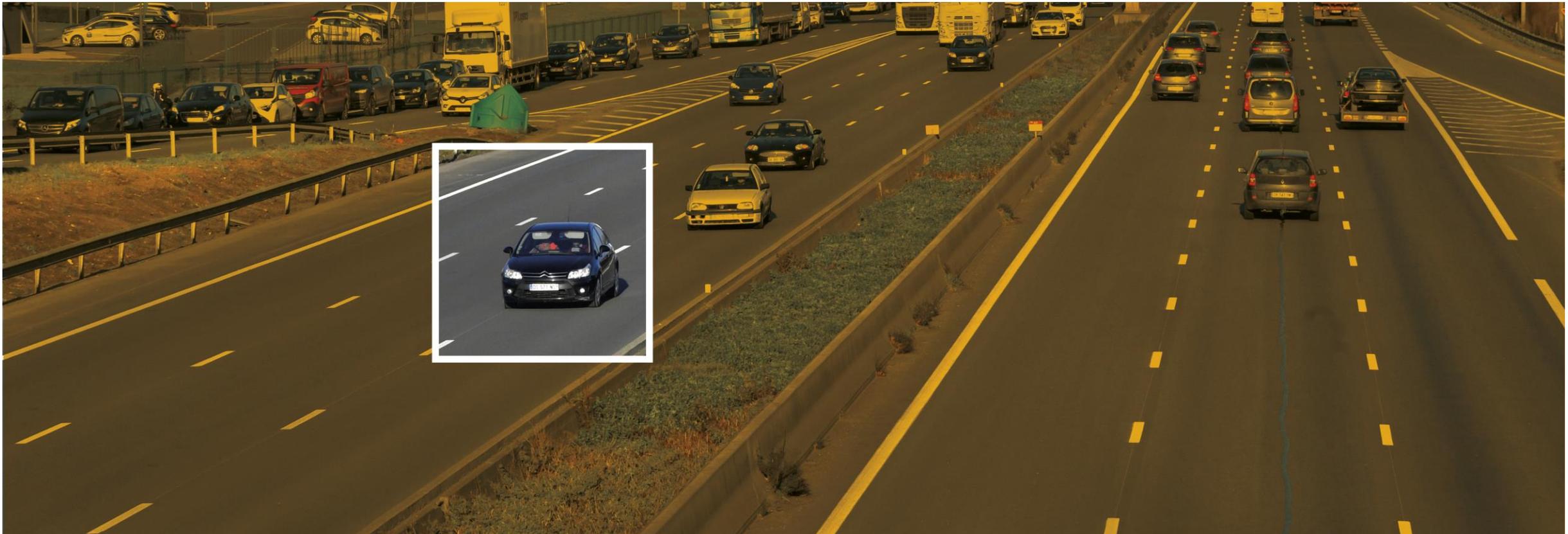


# MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE



## Réseaux Services Mobilité & Transports

CEREMA / ATEC-ITS : LA MOBILITÉ INTELLIGENTE AU SERVICE DES TERRITOIRES ■ 30 novembre 2023

PROJET ECOBONUS / Premiers éléments de Bilan



# ECOBONUS

ECOBONUS est un programme de « péage inversé », inspiré d'exemples étrangers, unique en France, visant à rémunérer les usagers du réseau autoroutier en heure de pointe pour « effacer » leurs trajets.

Il a été lancé par la MEL en 2023 sur le secteur Sud (A1 et A23) pour une réduction de 6% du trafic en HP.

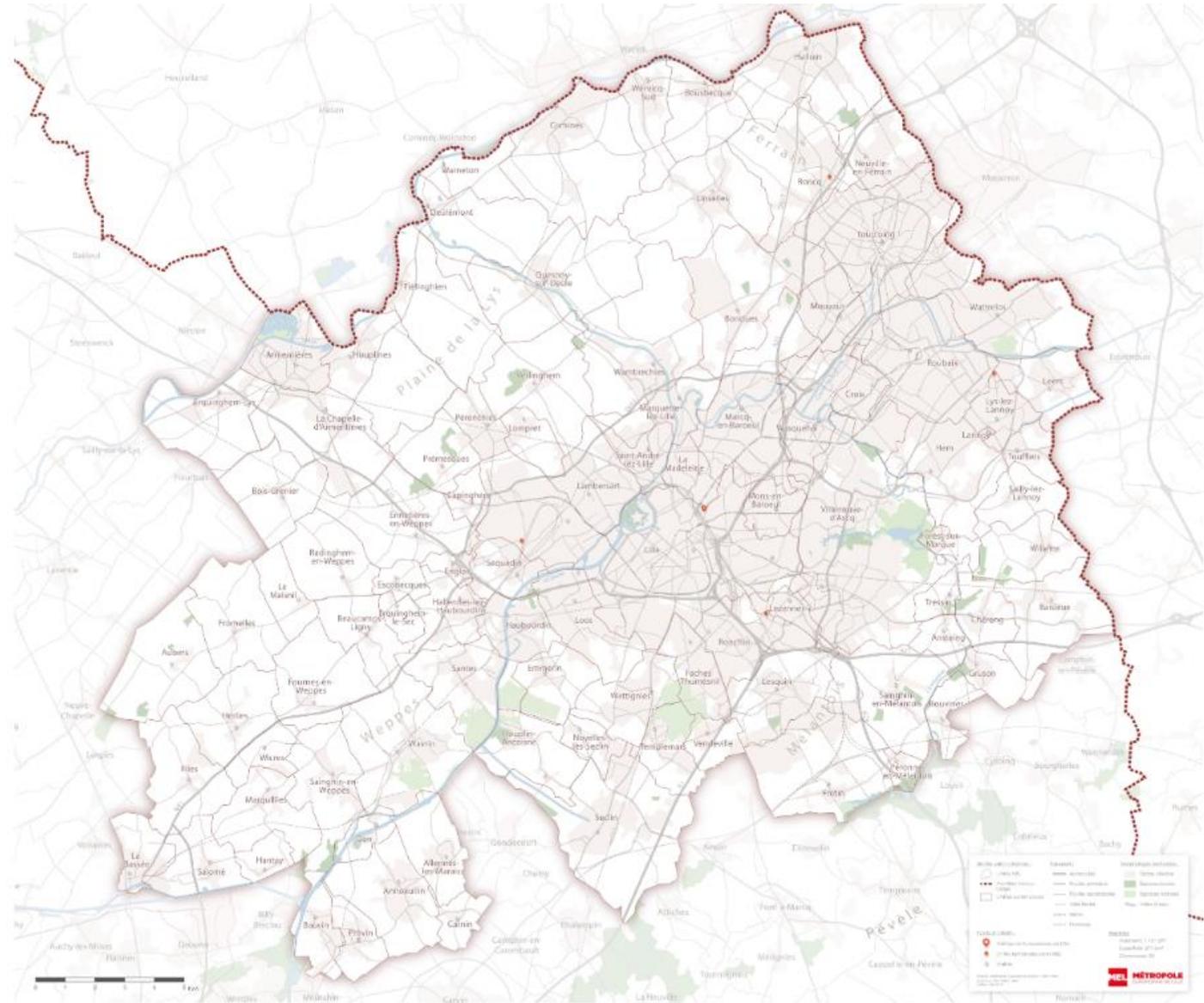
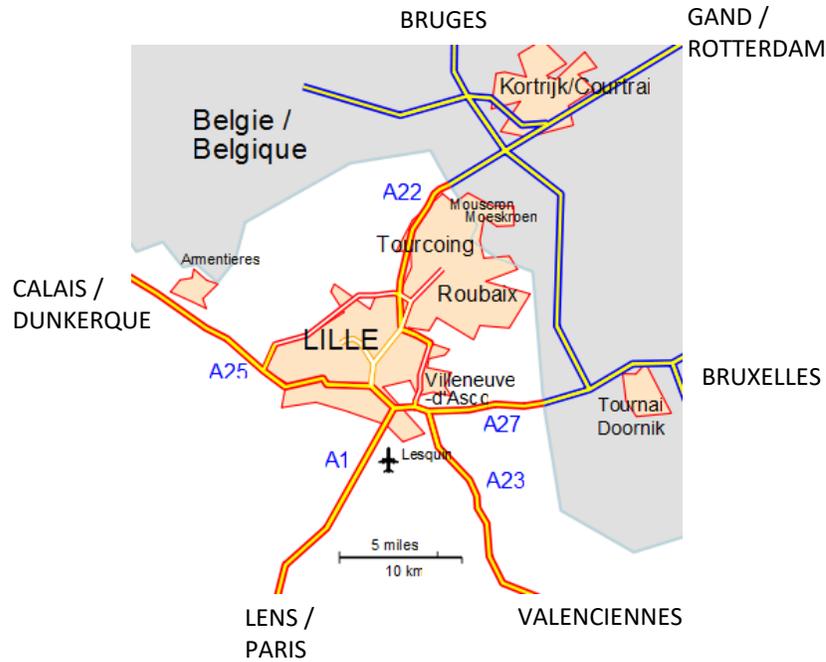
Les premiers enseignements sont favorables, même si plusieurs facteurs entrent en jeu et n'excluent pas les effets d'aubaine.

## METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE – Éléments et chiffres clés

- La **Métropole Européenne de Lille (MEL)** rassemble **95** communes et plus de **1,2 M.** habitants, sur un territoire à la fois rural et urbain, composé de grandes villes et de villages ; Préfecture du Nord et de Région Hauts-de-France
- **2<sup>e</sup> agglomération** française pour la **densité** de sa population (1 748 habitants/km<sup>2</sup>) sur un territoire de 672 km<sup>2</sup>
- **4<sup>e</sup> agglomération par sa taille** après Paris, Lyon et Marseille. Quatre communes comptent plus de 60 000 habitants : **Lille, Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq.** Elles rassemblent ainsi près de 43 % des Métropolitains. NB : Lille (230 000 hab.) ; plus largement la MEL se situe au cœur d'un bassin de 3,8 M hab. (périmètre du SERM)
- Avec une **continuité urbaine** et de nombreuses villes jumelles le long des **84 km de frontière avec la Belgique**, la Métropole Européenne de Lille forme avec les arrondissements de Kortrijk (Courtrai), Tournai, Mouscron, Roeselare (Roulers), Ath, Tielt et Ieper (Ypres), une agglomération transfrontalière de 2,1 millions d'habitants : l'**Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai**, premier GECT créé en Europe en 2008 (gouvernance pérenne et projets communs)
- Une **part modale VL** locale encore prédominante (constat actuel : 44% / objectif 2035 : 30%) dans un contexte de forte **densité routière et autoroutière**, de **gratuité d'usage** des infrastructures et de transit européen majeur

## METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE

5 GRANDES BRANCHES  
AUTOROUTIERES (non concédées)



## OBJECTIFS DU PROJET ECOBONUS / PEAGE INVERSE

- Ce type de projet de **péage inversé**, déjà mis en œuvre aux Pays-Bas, plus particulièrement à **Rotterdam depuis 2014**, impliquait à cette date jusqu'à 12 000 participants sur différentes zones de l'agglomération et permettait d'éviter jusqu'à 5 000 trajets aux heures de pointe par jour en moyenne sur les axes ciblés
- C'est la **première fois** qu'un tel programme est déployé **en France**
- Les principaux objectifs du projet sont de :
  - **limiter la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre**
  - **favoriser l'utilisation des moyens de transports alternatifs à la VP** pour des déplacements pendulaires du quotidien : transports collectifs, covoiturage, vélo, etc.
  - **soulager les principaux points de saturation de l'agglomération** de quelques % de leurs volumes de trafic circulant aux heures de pointe afin de passer d'une situation saturée à une situation dense, suffisant à contribuer ainsi à une amélioration nette et visible du niveau de service des infrastructures ciblées
  - **améliorer la fiabilité des temps de parcours** des usagers des infrastructures routières de transport

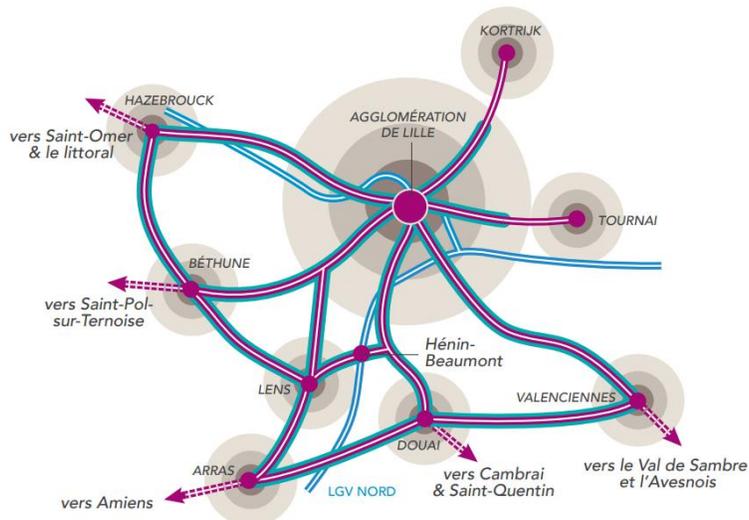
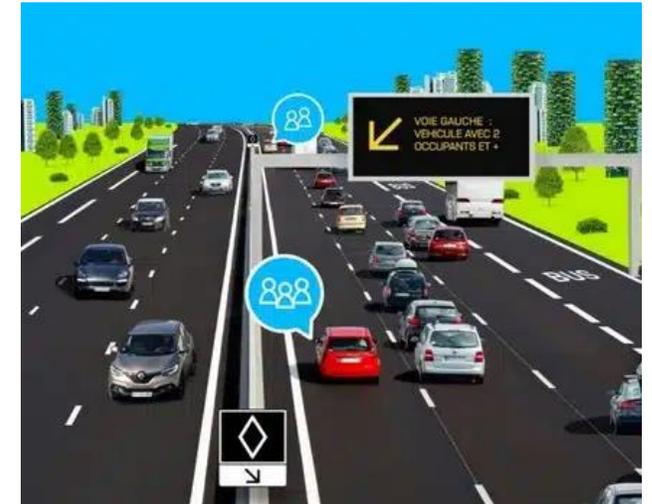
## MODALITES DU PROJET ECOBONUS / PEAGE INVERSE

- Le programme Ecobonus s'adresse **aux conducteurs autosolistes**, empruntant régulièrement les axes autoroutiers pour se rendre jusqu'à leur lieu de travail (situé sur la métropole lilloise), pendant les **heures de pointe** du matin et du soir
- Il a pour ambition **d'inciter ces conducteurs** à modifier leur pratique pour décharger les heures de pointe et la congestion des axes structurants de la MEL à ces horaires, en abandonnant la voiture pour se tourner **vers un autre mode : transports en commun (train, TC), modes doux, décalage des horaires de travail, télétravail, covoiturage, ...**
- Le report **hors réseaux autoroutiers** n'est **pas éligible** à la récompense
- Selon les **modélisations du CEREMA** sur le cas-type de l'A1 entre 7 et 9 h :
  - **6% d'effacements** permettent d'être efficaces au moins 90% des jours
  - **objectif de 750 effacements / jour** : hypothèse d'un taux de participation de 25 % des 9 500 véhicules légers éligibles\*, tenant compte de 2 000 participants

\*voiture personnelle, identifiée plusieurs fois dans les embouteillages dans la zone géographique et aux heures concernées

## UN PROJET COHERENT AVEC LES AUTRES ACTIONS DE MOBILITÉ

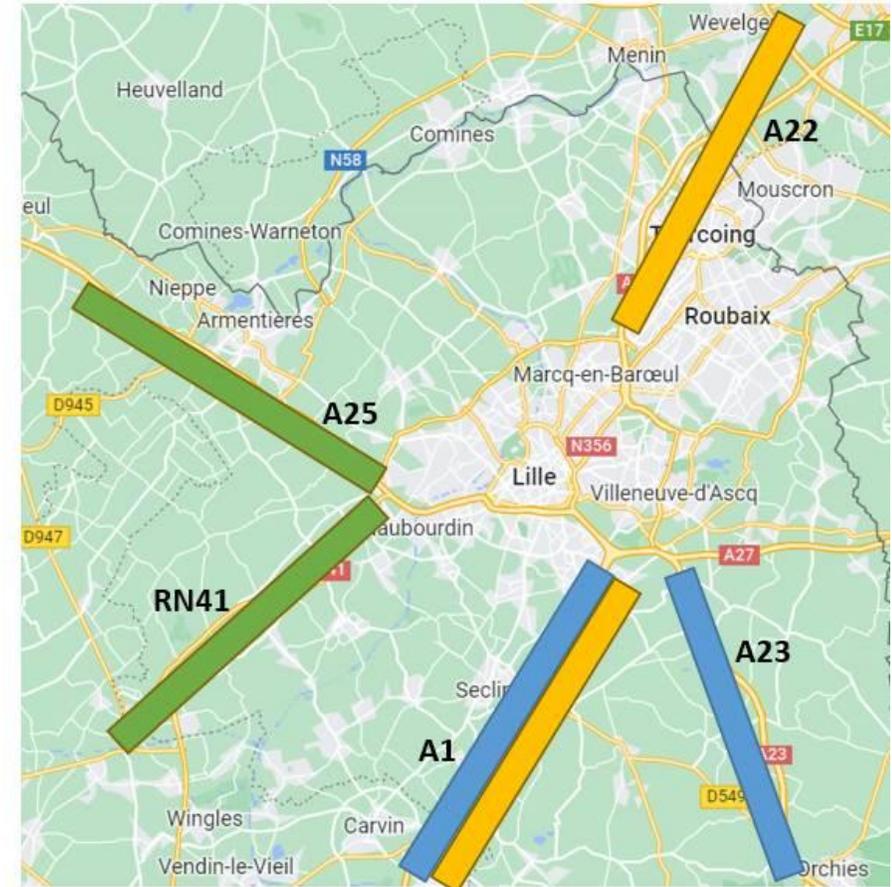
- Approbation du **PDM** à horizon 2035 (10/2023)
- Perspectives du **SDIT** (Schéma Directeur des Infra. de Transports) de la MEL
- **Voies réservées au covoiturage** sur la métropole
- Développement de **zones de covoiturage** sur le périmètre du projet
- **Plan national covoiturage** avec prime de 100€ : depuis le 1/01/2023, les conducteurs qui optent pour le covoiturage courte-distance et longue distance reçoivent une **prime de 100€**, via les plateformes de covoiturage (labellisées telles que Mobicoop, plateforme de Passpass Covoiturage), sous la forme d'un versement progressif
- Projet de **SERM** de l'étoile ferroviaire de Lille (horizon 2040)

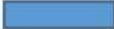


## MODALITES DE MISE EN OEUVRE

- Programme en **3 phases** qui se déclinent sur 3 ans (une année par phase) :
  - phase ferme ciblant les axes A1 et A23 dès 2023
  - première phase optionnelle ciblant les axes A25 et RN41
  - deuxième phase optionnelle sur A22 et une deuxième fois sur A1

Les phases optionnelles seront confirmées en 2024 sur la base du retour d'expérience de la tranche ferme
- **Jours ouvrés** (du lundi au vendredi, hors jours fériés et vacances scolaires)
- **Créneaux horaires** choisis :
  - 7 h – 9 h = heures de pointe du matin
  - 16 h 30 – 18 h 30 = heures de pointe du soir
- Chaque trajet évité en voiture seul/seule donne droit à une récompense : **2€ / trajet évité** dans la **limite de 80€ / mois**



2023/2024		Tranche ferme : A1 + A23
2024 et + / retour d'exp.		Tranche optionnelle n°1 : A25 + RN41
		Tranche optionnelle n°2 : A22 + A1

## LES PHASES DU PROJET POUR LA TRANCHE FERME



3 avril à mai 2023



### Campagne de communication préalable

Pour promouvoir le programme sur l'ensemble du territoire et **pré-recruter** les participants sur la base du volontariat

### Pré-recrutement



L'utilisateur **volontaire** manifeste son intérêt de participer au dispositif sur la page internet dédiée

Mai à juin 2023



### Éligibilité des volontaires

Confirmation de l'éligibilité des volontaires (vérifier s'il s'agit bien d'utilisateurs réguliers compris dans la cible) par la **LAPI\*** et prise de contact avec les conducteurs volontaires

Juin à sept 2023



### Formation des conducteurs volontaires

Présentation et acceptation des « règles du jeu » (dont règles de déclaration et de contrôle par **géolocalisation**)  
Prise en main du programme grâce à l'accompagnement des utilisateurs

Sept 23 à juin 2024



### Déclaration des trajets évités

Via la géolocalisation par l'**application dédiée**, initiée par l'utilisateur volontaire, pour vérifier les **effacements** réalisés et ainsi débloquer le **versement** des récompenses

Juin 2024 et après



### Pérennisation du programme

Grâce à un programme de **fidélité** en partenariat avec les commerçants du territoire à mobiliser, qui prendra la suite

\* Lecture Automatisée de Plaques d'Immatriculation

## LES CLES DU MONTAGE DU PROJET

- **Délibération** et budget : 06/2018
- Choix d'**externalisation de la gestion** via une procédure de dialogue compétitif : 06/2022
  - Marché notifié à WORLDLINE
  - Qualité de la mise en œuvre prévue des opérations de **communication**, de **recrutement** des participants, de gestion et de suivi des dossiers, jusqu'au calcul du montant de la **récompense financière** en fonction du nombre de trajets évités pour chaque participant sur le mois
  - Dispositif de **pénalités** si le prestataire n'atteint pas un nombre suffisant d'effacements sur le mois
  - Respect de la vie privée des personnes pendant toute la durée du projet : analyse d'impact pour conformité aux relative à la protection des données personnelles à la CNIL / RGPD
- Mise en œuvre du projet retardée non pas du fait de la Covid-19, mais du dispositif de **versement des récompenses** :
  - Projet initial prévoyant que le titulaire procède lui-même mensuellement au versement des récompenses sur le compte bancaire de chaque participant, intervenant en qualité d'agent d'un établissement de paiement (conformité au code monétaire et financier)
  - Problématique **juridique** : compétence exclusive du comptable public, seul à pouvoir manier les deniers publics
  - Après avoir étudié plusieurs pistes, et suite au décret n°2022-1307 du 12 octobre 2022 autorisant les collectivités territoriales à déléguer la gestion de leurs aides à la mobilité, la MEL a établi un **partenariat avec l'Agence de Services et de Paiements (ASP)** pour assurer le versement des récompenses auprès des participants du programme

## FONCTIONNEMENT DES VERIFICATIONS DE TRAJETS

- Vérification de l'**éligibilité des usagers** : les personnes ont d'abord dû se préinscrire sur un site internet dédié en communiquant à la MEL des **informations personnelles** (du type nom/prénom, mais également numéro de plaque d'immatriculation + date de première date d'immatriculation + 3 derniers chiffres du VIN pour permettre de vérifier que le préinscrit était bien le propriétaire du véhicule déclaré)
- À l'issue, la MEL dispose alors d'une liste blanche de plaques d'**immatriculation** des **préinscrits**, qui avaient fait part de leur **consentement** pour que leur plaque soit captée par des **caméras LAPI** sur les infrastructures ciblées (sur une durée d'un mois), permettant de vérifier qu'il s'agissait bien d'**usagers réguliers** de ces axes
- Outil permettant de pouvoir valider les effacements / **application** mobile et système de **géolocalisation** sur smartphone ; les inscrits acceptant d'être « tracés » pendant une durée d'au minimum 1h30 afin de pouvoir vérifier qu'ils n'empruntent pas l'A1 et l'A23 aux heures de pointe et en fournissant des preuves complémentaires pour justifier du mode alternatif utilisé
- Ces éléments étant **contrôlés** par la société WORLDLINE et par la MEL (échantillonnage) sur lesquels la MEL s'appuie pour donner le feu vert à l'ASP, en charge du **versement** de la récompense

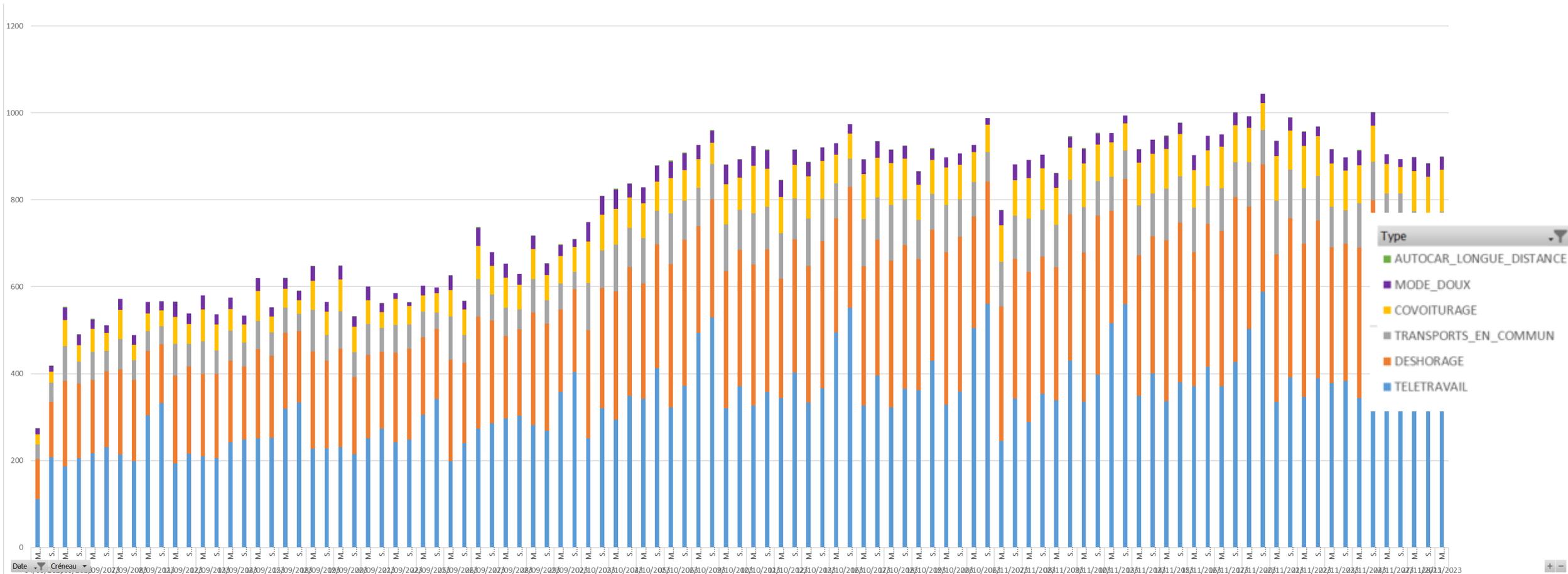
## FINANCEMENTS

- Budget de **11,3 M€** arrêté par la MEL pour la réalisation de ce projet sur l'ensemble des tranches, dont 2,583 M€ en investissement et 8,750 M€ en fonctionnement
- **Soutien de l'État** programmé à hauteur de 550 000 € : dispositifs d'information et de communication que requis par le dispositif (Contrat de Relance et de Transition Écologique signé en juin 2021)
- Projet également éligible au dispositif « **Fonds vert** » à hauteur de 651 312 €
- Soutien de l'**Union Européenne** à hauteur de 1 250 000 €, dans le cadre du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) spécifiquement sur la tranche ferme
- Par ailleurs, un soutien de la **Région Hauts-de-France** est attendu ; les collectivités concernées par la zone d'attractivité de la MEL sont bienvenues pour contribuer au dispositif

## BILAN PROVISOIRE

- Le programme a attiré près de **3 500 participants** sélectionnés
- Depuis le lancement, une moyenne de **1 500 effacements** réalisés par jour avec la répartition suivante :
  - 62 % des trajets évités concernent l'A1
  - 38 % des trajets évités concernent l'A23
- **Augmentation d'environ 83 %** d'effacements réalisés entre la première semaine du programme (04-08/09/2023) et la semaine du 06 au 10 novembre 2023
- **Fidélisation** : les participants se sont désormais appropriés l'application mobile et les modalités de réalisation de leurs effacements, et participent activement au programme de manière plus régulière
- **Atteinte de l'objectif** sur l'A1 : **88%** (sens entrant) et **92%** (sens sortant)
- **Répartition entre les modalités** choisies pour éviter un trajet :
  - Télétravail : 43 % des participants utilisent le télétravail pour éviter leur trajet
  - Déshorage : 34 % des participants décalent leurs horaires de travail pour éviter leur trajet
  - Transports en commun : 10 %
  - Covoiturage : 9 %
  - Modes doux : 4 %

# Courbe générale d'effacements ECOBONUS



## EVALUATION FINALE DU PROJET

- Mesure de l'impact du projet en comparant la situation avant son lancement et après :
  - Sur la **pollution** liée au trafic routier (en lien avec l'ADEME)
  - Sur la **densité** du trafic routier (en lien avec le CEREMA et la DIR NORD)
- Partenariat avec l'**Université de Lille** – Atelier de projet Master 2 Urbanisme et Aménagement pour suivi et analyse du dispositif incitatif au report modal Ecobonus :

*L'atelier visera à apporter des éléments de compréhension sur la perception du dispositif auprès des usagers mais également des populations concernées. Il cherchera à mettre en lumière les effets leviers ou les freins remontés par les usagers et les acteurs du terrain lors de l'expérimentation, et également à connaître l'impact du programme sur le long terme, au niveau du changement de comportement de mobilité des participants post-expérimentation.*

# MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

## Échanges

**MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE**

2 boulevard des Cités Unies

CS 70043

59040 Lille Cedex

T. +33 (0)3 20 21 22 23

■ [lillemetropole.fr](http://lillemetropole.fr)