

Vers des comportements vertueux et responsables des automobilistes

Lissage de pics du trafic routier

La congestion représente aujourd'hui un frein pour le développement économique des grandes et moyennes villes avec 40 % de temps perdu sur les routes saturées en moyenne sur un trajet d'une heure. Ce temps perdu constitue un coût important pour la collectivité (carburant, temps de travail) et participe à la baisse de l'attractivité du territoire. Les coûts de maintenance de ces infrastructures saturées matin et soir se situent à un niveau élevé. Cette congestion aux heures de pointe dégrade la qualité de vie par l'augmentation du stress quotidien, la qualité de l'air par les émissions de gaz nocifs et de microparticules, et la qualité environnementale par les émissions de gaz à effet de serre contribuant au réchauffement climatique.

L'analyse des facteurs générateurs de cette congestion périurbaine met en lumière des modèles organisationnels et sociétaux ainsi que des schémas comportementaux individuels très enracinés : départs au travail synchrones, coïncidence des heures de conduite pour les particuliers et pour les transports, phénomène d'autosolisme, distance domicile- travail plus longue, faible usage des transports publics, trajet effectué de bout en bout en voiture...

Deux alternatives sont traditionnellement mises en œuvre : l'augmentation des capacités routières et des transports publics d'une part, la régulation des flux par le péage ou par une taxe d'autre part. Il existe une troisième voie : l'approche systémique des solutions de mobilité, renforcée par un changement durable de comportements. Cette alternative concerne un service innovant conçu et développé par Egis.

Les mesures de régulation de trafic

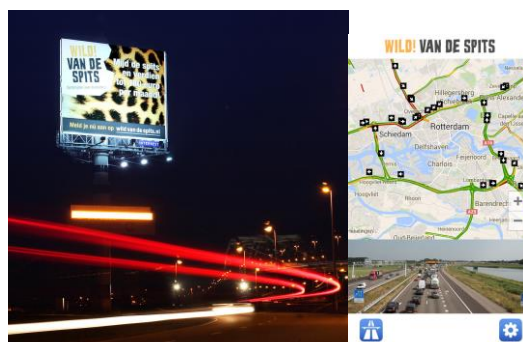
- ✘ **Construction de nouvelles infrastructures**
Très coûteuses, elles ne résolvent que très provisoirement le problème de congestion urbaine. L'élargissement d'une infrastructure, la construction de nouvelles routes parallèles créent rapidement un effet d'aspiration pour de nouveaux véhicules.
- ? **Réguler le trafic par une taxe (péage urbain)**
Les conditions de mise en œuvre et d'acceptation sont au cœur de ce type de démarche. Un projet de *road pricing* nécessite le déploiement généralisé de boîtiers traceurs ce qui le rend complexe et coûteux.
- ✓ **Influencer le comportement des automobilistes**
Les incitations positives sont des leviers de changement de comportements plus responsables des automobilistes.

Approche « Spits Mijden » (lissage de pic)

Depuis 2008, une approche « **Spits Mijden** » a émergé aux Pays-Bas. Elle vise à récompenser les usagers d'une infrastructure pour son « non-usage » pendant les heures de pointe afin d'agir sur la réduction de l'intensité du trafic. Cette approche innovante a donné lieu à des programmes de récompenses monétaires à destination des conducteurs évitant d'utiliser leur voiture aux heures de pointe.

Aujourd'hui, **les Pays-Bas** mènent des projets de changement de comportement des automobilistes dans diverses régions. Ils sont subventionnés par l'Europe et portés par les Régions. A l'initiative du programme d'investissement « *Beter benutten* » (pour une meilleure utilisation des infrastructures existantes), l'Etat Néerlandais a préféré investir dans l'optimisation des usages plutôt que dans la construction des nouvelles infrastructures.

Rotterdam



BNV Mobility – expert en changement de comportement

Egis est devenu actionnaire de BNV Mobility qui déploie ses services dans diverses villes : Rotterdam, Amsterdam, Utrecht...

En 6 ans d'existence, BNV Mobility a développé une bibliothèque de logiciels transposable en France et a mis en œuvre des projets en utilisant des technologies diverses : caméras LAPI (lecture automatique de plaques d'immatriculation, boîtiers embarqués, Smartphone...) et des processus opérationnels performants.

Cet éventail de solutions lui permet de choisir les technologies les plus adaptées à l'ambition du projet et au budget disponible.

Les processus spécifiques développés pour le changement de comportement des automobilistes comprennent :

- la constitution de la base de participants potentiels,
- le recrutement de ces participants,
- l'établissement de la référence de trajets individuels,
- la communication et le marketing du projet,
- la gestion de comptes clients...
- le monitoring, le contrôle de la fraude

Comment ça marche ?

En moyenne, avec un niveau de récompense minimum de 2,5 euros par trajet évité ou reporté, le taux de participation active constaté est de 33%.

Cela permet d'atteindre de 8 à 10% de réduction du trafic, chiffre suffisant pour désengorger une autoroute aux heures de pointe.

D'un point de vue technologique, ce sont des caméras LAPI qui sont utilisées pour identifier les automobilistes et assurer le contrôle de la fraude. Cette technologie est fiable et efficace mais intrusive en matière de vie privée.

Son utilisation demande des précautions techniques (non conservation des données, anonymisation...) et des déclarations de fichiers auprès des autorités compétentes.

Actuellement, un projet Wild Van de Spits est mené dans la région de Rotterdam par BNV Mobility: 4.770 voitures évitent d'effectuer leur trajet en heure de pointe chaque jour sur la base de 10.000 participants enregistrés.

La récompense monétaire est de 3 euros par trajet et elle est abondée à 3,5 euros si le participant charge ce montant sur sa carte de transport public.

Retour d'expérience Egis

- La région de Rotterdam a déjà contracté 3 projets de réduction de trafic pendant les heures de pointe basés sur le principe du péage positif comptant, au total, environ 20 000 participants. Le trafic a été réduit de plus de 5%, ce qui est suffisant pour attendre un résultat visible.
- Les programmes de type *Spits Mijden* ont permis l'optimisation de l'utilisation des infrastructures de façon pérenne dans 80% des cas. En d'autres termes, les participants au programme sur une durée de 8 à 18 mois ont changé leurs schémas comportementaux de manière durable.