

# Managed lanes : financer les projets d'infrastructures en prenant en compte les contraintes contemporaines

## → AGIR SUR LE TEMPS OU LE PRIX POUR TRANSFORMER LES USAGES

Les *managed lanes* sont issues des chocs pétroliers des années 1970. Pour augmenter le taux d'occupation des véhicules, les voies dédiées aux bus sur les axes structurants sont alors ouvertes au covoiturage. Ce réseau de voies dédiées a perduré. En effet, l'augmentation des financements fédéraux à destination des projets d'infrastructures ayant pour objectif de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> a conduit de nombreux États américains à multiplier les projets de voies dédiées en vue de développer les transports collectifs et le covoiturage. Au milieu des années 1990<sup>224 225</sup>, ce réseau de voies dédiées aux bus et covoiturage a été complété de voies prioritaires, pour les automobilistes ayant une forte valeur du temps<sup>226</sup>, c'est-à-dire prêts à payer davantage pour réduire la durée de leur trajet et affecter le gain de temps ainsi obtenu à d'autres activités. Ces nouvelles voies garantissent un temps de parcours optimal en agissant sur les niveaux de congestion grâce à une tarification dynamique de l'infrastructure<sup>227</sup>.

## → FAIRE DE LA ROUTE UN VECTEUR DE CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS

Les contraintes spatiales, financières et environnementales des villes concourent à limiter la capacité des municipalités à construire de nouvelles voies en agglomération ou à élargir les réseaux routiers existants. Les besoins futurs de transport collectif ne peuvent plus être satisfaits par la construction de nouvelles infrastructures routières ou ferroviaires.

Les *managed lanes* répondent à trois objectifs : maintenir un niveau de service optimal sur la voie concernée sur l'autoroute en réduisant le volume de circulation grâce à une action sur le prix ou le temps de parcours, améliorer la vitesse commerciale des lignes de transport collectif et produire des revenus pour financer des projets sur

l'axe concerné. L'intérêt des *managed lanes* réside dans leur capacité à favoriser certains usages pour, *in fine*, les rendre majoritaires et à renforcer l'efficacité des réseaux de transport collectif. De plus, le réseau routier étant déjà présent et maillant l'ensemble du territoire, le coût de mise en place d'une *managed lane* sera bien moins important que celui de la construction d'une nouvelle infrastructure ou d'un service en site propre (bus à haut niveau de service, tram, métro...).

## → UNE NOUVELLE RESSOURCE FINANCIÈRE POUR AMÉLIORER UN AXE TOUT EN FAVORISANT LES TRANSPORTS « VERTUEUX »

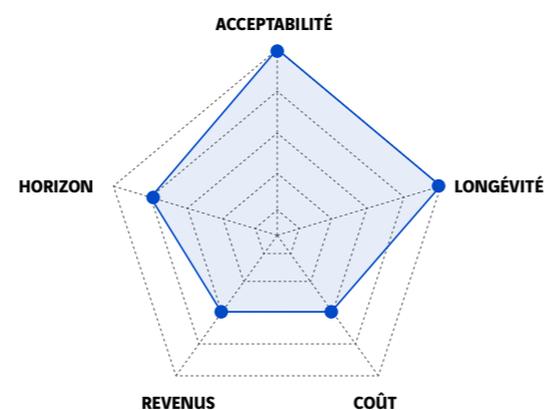
Les revenus des *managed lanes* sont fortement dépendants des volumes de circulation et des coûts d'exploitation de l'infrastructure, lesquels sont eux-mêmes fonction de la technologie utilisée et de la longueur de l'axe. Ainsi, lorsque les coûts d'exploitation sont trop importants, comme c'est par exemple le cas sur l'I-95 à Miami (8,2 millions \$ pour la seule année 2011), les revenus des *managed lanes* sont utilisés pour couvrir les coûts d'exploitation et de maintenance des équipements. À l'inverse, dans le cas où une voie dédiée dégagerait des revenus nets (après paiement des coûts d'exploitation), le champ des possibles en matière de financement est élargi. Cette ressource peut alors être utilisée à plusieurs fins : remboursement de la dette, investissement dans l'amélioration du réseau routier ou encore financement de nouveaux services de mobilité<sup>228</sup>. C'est par exemple le cas en Californie, dans le comté de Santa Clara, où, selon le Code californien des routes et autoroutes, les revenus des *managed lanes* ont avant tout pour objectif de financer la maintenance et l'amélioration des voies. Cependant, dans le cas où les revenus excèderaient les coûts de maintenance des infrastructures, il est prévu que l'excédent soit utilisé pour financer des services de transport sur les axes où ils ont été produits<sup>229</sup>. La *Santa Clara Valley Transport Authority* a ainsi financé un service de bus express et de bus régulier (Express bus 104 et bus 120)<sup>230</sup>.

Toutefois, deux écueils subsistent. D'une part, la possibilité de construire une *managed lane* est conditionnée par la présence d'un espace suffisant,

ce qui n'est pas nécessairement le cas dans des zones déjà urbanisées ou contraintes géographiquement. D'autre part, le sujet de l'acceptabilité sociale d'une telle mesure demeure entier. Le choix de favoriser certains usages plutôt que d'autres peut heurter certains publics, notamment les métiers de services dont la compétitivité dépend de la fluidité mais aussi du coût d'usage des axes routiers (taxis, VTC, artisans, etc.).



→ RETROUVEZ L'INTÉGRALITÉ DE  
NOTRE RAPPORT SUR NOTRE SITE INTERNET  
EN SCANNANT CE QR CODE.



## Qui paie ?



ÉTAT



PRIVÉ



USAGER

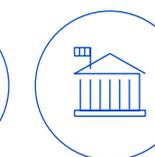
## À quelle échelle ?



LOCALE



RÉGIONALE



NATIONALE