

Lane rental scheme : réduire l'emprise temporelle des travaux de voirie

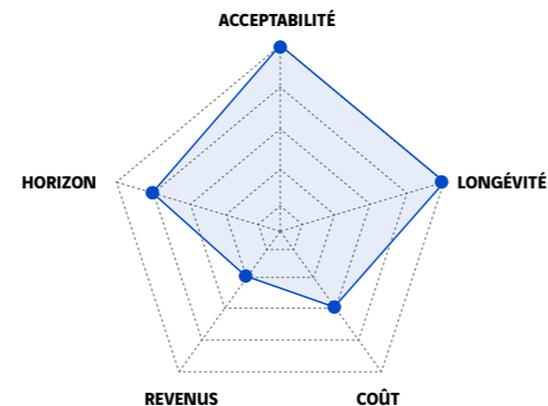
La maintenance des infrastructures routières est essentielle pour préserver l'efficacité des réseaux. Elle nécessite l'intervention régulière d'entreprises de travaux publics. Toutefois, ces travaux sont aussi vecteurs d'externalités négatives pouvant se révéler coûteuses pour les usagers (allongement du temps de parcours) et pouvant grever l'attractivité des villes.

→ UN LOYER POUR RÉDUIRE LES EXTERNALITÉS NÉGATIVES CAUSÉES PAR LES TRAVAUX DE VOIRIE...

Dès 1991, le *New Roads and Street Works Act* britannique ambitionne de pallier ces externalités. Pour cela, le gouvernement donne la possibilité aux autorités publiques assurant la gestion des autoroutes d'imposer aux entreprises en charge des opérations de maintenance des *overrun charges*²⁵⁵ dans le cas où les travaux menés s'étaleraient sur une durée « non raisonnable ». En 2012, le premier programme de ce type est testé à Londres: une surtaxe, communément appelée *lane rental*, est appliquée sur une base quotidienne. Calculée en fonction du niveau de congestion de la zone ou de l'horaire, elle s'applique aux entreprises réalisant des travaux susceptibles de gêner la circulation²⁵⁶.

Le programme permet également aux autorités publiques de réduire le prix de la location de la voie dans le cas où des entreprises intervenant sur des corps de métiers différents (enrobés, gaines techniques, gaz, eau...) s'arrangeraient pour mener à bien leurs travaux sur la même période. Par ce biais, les autorités publiques créent une incitation économique visant à éviter que des travaux portant sur les mêmes sections soient menés à différents moments. Depuis 2012, Londres opère son propre *lane rental scheme*, grâce auquel le taux d'entreprises travaillant ensemble sur un même site a crû de 65%, tandis que le nombre de travaux nocturnes a augmenté de 30%.

Pour pérenniser l'efficacité de la mesure et éviter d'éventuels effets indésirables, le gouvernement a recommandé que ce type de surtaxe se concentre sur les parties du réseau viaire les plus fréquentées et lors des heures de pointe pour inciter les entreprises à réduire leur emprise lors des pics de demande. Londres a ainsi déployé une grille tarifaire dont les montants dépendent du niveau de congestion constaté sur certains axes.



→ ... AFIN DE MAINTENIR ET PROMOUVOIR L'INNOVATION SUR LE RÉSEAU VIAIRE

Les revenus issus du *lane rental scheme* sont utilisés à deux fins. Tout d'abord, ils couvrent les frais administratifs du programme, lui permettant d'être financièrement autonome. Ensuite, la réglementation requiert que les revenus nets soient affectés aux travaux de voirie, qu'il s'agisse de provisions financières en vue de futurs travaux ou de financer des innovations permettant de réduire les externalités négatives liées à la circulation routière (murs anti-bruit, sécurité routière, etc.).

À Londres, *Transport for London* (TfL), l'autorité organisatrice des transports, est également responsable de la maintenance et la gestion du *TfL Road Network*, aussi appelé « *red routes* ». Ce réseau de 580 kilomètres représente 5% des infrastructures routières londonniennes. En 2019, le *lane rental scheme* s'appliquait à 56% de ce réseau. TfL a annoncé que le programme, depuis son introduction en 2002, avait permis d'éviter des embouteillages, et donc un temps non productif, dont le coût total a été estimé à 100 millions de livres. En 2019, TfL a réinvesti près de 6,1 millions de livres issues des revenus du *lane rental scheme* dans le réseau routier. Sur cette somme, environ 350 000 livres ont été investies dans le *RoadLab*, un centre d'innovation dédié au développement de solutions permettant de rendre les réseaux routiers plus intelligents et plus sûrs²⁵⁷. Bien que le système de *lane rental* occupe une part minoritaire dans le financement des infrastructures routières, il permet à TfL de disposer d'une nouvelle ressource, alors même que les fonds publics à destination du réseau routier tendent à décroître.

→ FACE AU SUCCÈS DU SYSTÈME, UNE ÉVOLUTION EN RÉFLEXION

En 2019, une proposition de TfL suggérait de généraliser ce programme et de l'appliquer à une part plus importante du réseau de *red routes* (72%)²⁵⁸. L'autorité organisatrice de mobilité recommandait également d'appliquer une surtaxe de 350 livres par jour pour les travaux sur

les sections de la chaussée les plus fréquentées²⁵⁹, tout en réduisant sensiblement le nombre de lieux où les loyers maximums sont pratiqués.

L'exemple londonien a fait des émules: en 2018, le Ministère britannique des transports a annoncé sa volonté de permettre la généralisation des *lane rental schemes* dans l'ensemble du pays, ouvrant ainsi à d'autres villes la possibilité de réguler les externalités causées par les travaux de voirie et, par ce biais, de financer une partie de la maintenance et des innovations relatives à la route.



→ 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