grenelle des mobilités

Faire payer la vitesse *par Marc Wiel*
INNOVATION opérationnelle de rupture STRATEGIQUE

Principe d'action

La modération de la vitesse est l'une des deux grandes conditions (l'autre étant la taxation de la rente immobilière pour financer les politiques publiques- correctrices des effets de nos choix de localisation- qui majorent cette rente) pour produire une ville moins spécialisée, moins éparpillée, permettant d'offrir des logements convenables proportionnés aux ressources, de ne pas déménager à chaque changement d'emploi et d'avoir des déplacements en automobiles moins longs. Mais cette modération pénalise probablement l'attractivité économique de l'agglomération, et mérite des exceptions à la lenteur sur des infrastructures à vocation plus interurbaine qu'urbaine. L'idée est donc d'inventer un péage, non pas urbain, mais d'infrastructure rapide qui donne une priorité d'accès à la vitesse sous conditions.

Objectifs

Les objectifs de l'innovation se déduiront des réponses à deux questions.

> A quels flux automobiles donner une priorité d'accès à la vitesse moyennant péage ?

- Les personnes en transit ou d'échange venant des infrastructures routières interurbaines majeures.
- Les transports collectifs urbains, les véhicules d'urgence, les véhicules liés à certains services publics
- Les personnes en covoiturage suffisant (3 personnes ?, gratuité ou tarif spécial).
- Les véhicules professionnels de l'agglomération « abonnés » suivant des critères établis avec les responsables économiques locaux.

Par ce choix nous voulons associer des raisons économiques générales (ne pas pénaliser le rayonnement large de la fonction métropolitaine tant que les transports collectifs régionaux ne seront pas une alternative) et des objectifs plus classiques.

> Quelles autres retombées que celle de préserver l'attractivité économique ?

- Réduire la congestion ? Oui mais pas pour tout le monde. Plutôt dissocier la notion de fluidité lente et de fluidité rapide. Garantir la fluidité lente impliquera des mesures diverses pouvant éventuellement aller jusqu'à des voiries lentes supplémentaires.
- Promouvoir les modes alternatifs à l'automobile ? Grâce à la lenteur eu égard à son impact sur le choix modal et à son impact (progressivement) sur les localisations.
- Impact sur l'aménagement ? Globalement : cela suppose probablement de mettre de l'argent public pour donner une alternative financière aux ménages périurbains désireux de se rapprocher de leurs emplois. Ponctuellement : cela suppose d'accompagner la valorisation économique de certains secteurs géographiques dont l'accessibilité routière « lointaine » serait, relativement parlant, renforcée.
- impacts environnementaux très importants ?

Modalités

Commencer par une expérimentation. Par exemple entre les péages de Belin Belliet sur l'A630 et celui de l'A10 vers Paris : on sort gratuitement mais on rentre en payant. On teste divers tarifs. On peut aussi faire un tarif variable dans le temps suivant la congestion (comme en Californie).

Auteur de la proposition.

Marc Wiel. Ancien directeur de l'agence d'urbanisme de Brest. Publication récente. Étalement urbain et mobilité (La documentation française 2011).