

La métropole lilloise teste le péage inversé pour réduire la saturation routière

Afin de décongestionner les routes et faire évoluer les comportements, la métropole de Lille teste un nouveau concept : payer les automobilistes qui choisissent de rejoindre l'agglomération aux heures de pointe sans utiliser leur voiture.



Choisiront-ils le télétravail, le covoiturage, les transports en commun ou les mobilités actives ? Préféreront-ils décaler leurs horaires de déplacement ou opter pour un mix de solutions ? Depuis le 4 septembre dernier, 3 000 conducteurs autosolistes testent le dispositif « Changer, ça rapporte » mis en œuvre par la métropole de Lille. Son principe : rembourser 2 euros, plafonnés à 80 euros par mois, pour chaque trajet en voiture évité sur les autoroutes A1 (Paris-Lille) et A23 (Valenciennes-Lille), entre 7 heures et 9 heures le matin, entre 16 h 30 et 18 h 30 le soir, hors vacances scolaires. L'alternative privilégiée est enregistrée dans une application spéciale par ces volontaires qui bénéficieront aussi de points à dépenser chez des commerçants partenaires.

Résidant à l'extérieur de l'agglomération mais contraints de s'y rendre chaque jour à ces heures de pointe, pour des raisons professionnelles, ces derniers tenteront ainsi de modifier leurs pratiques durant neuf mois. La collectivité espère « dérouter » au moins un millier d'entre eux durant ces plages horaires critiques, dont 650 usagers de l'A1 et 350 de l'A3, toutes les deux saturées, et réduire ainsi le trafic de 6 % pendant ces intervalles. L'expérimentation permettra notamment d'évaluer l'impact de ces évolutions sur la qualité de l'air. En identifiant les options le plus souvent retenues par ces usagers, elle devrait aussi aider la collectivité à

mieux comprendre les leviers capables de faire évoluer les comportements et à mesurer à quel point cette mécanique, une fois enclenchée, est susceptible de se pérenniser. Notamment grâce à l'amélioration des temps de parcours constatée.

Pérenniser les nouveaux comportements

Nous faisons le pari que ces automobilistes adopteront des pratiques vertueuses et changeront leurs habitudes

Sébastien Leprêtre, métropole de Lille

S'il s'avère concluant, l'essai pourra en effet s'élargir à d'autres axes routiers engorgés, comme l'A22 (Lille-Gand) et l'A25 (Lille-Dunkerque), mais il n'a pas vocation à se maintenir indéfiniment. « *Nous faisons le pari que ces automobilistes adopteront des pratiques*

vertueuses et changeront leurs habitudes », explique Sébastien Leprêtre, vice-président de la métropole chargé des mobilités et des transports publics. Ce dernier s'appuie sur des expériences similaires et positives, menées aux Pays-Bas, notamment à Rotterdam, il y a dix ans. Dans cette ville, au moins la moitié des participants ont conservé leurs nouvelles habitudes de déplacement. Environ un tiers privilégie le télétravail, un autre tiers décale ses horaires et le reste utilise d'autres moyens de transports : vélo, covoiturage ou transports en commun.

Lille est la première métropole française à lancer ce type de programme, dans les cartons de ses élus depuis plusieurs années. Son enveloppe budgétaire s'élève à 3,5 millions d'euros, financée en partie par le Fonds vert et par des aides européennes. Si certains élus auraient préféré consacrer cet argent à l'amélioration de l'offre, parfois défailante, Sébastien Leprêtre insiste sur la nécessité d'innover. Ce coût reste raisonnable, estime-t-il par ailleurs, comparé à l'impact sanitaire et économique des embouteillages. « *En 2018, sur le territoire, la mauvaise qualité de l'air est à l'origine de 1 700 décès prématurés*, rappelle-t-il. *Et la chambre de commerce et d'industrie évalue à 1 % du PIB régional, soit un milliard d'euros, les pertes économiques dues à la saturation des axes routiers.* »



Nadia Gorbatko, journaliste
Rédactrice spécialisée

Publié le 20/09/2023 – Actu Environnement