



Le péage urbain à Montréal

Pourquoi implanter un système de péage urbain à Montréal ?

Les principales fonctions d'un éventuel péage à Montréal sont de :

- Réduire la congestion sur les routes menant au centre et diminuer la congestion à l'intérieur de la ville dans le centre et les quartiers ;
- Améliorer la qualité de l'air et réduire l'impact négatif sur l'environnement, comme la diminution de gaz à effet de serre, dans la ville de Montréal.

Quel est le défi immédiat pour la Ville de Montréal ?

L'offre des transports en commun doit être augmentée afin de pouvoir accueillir d'éventuels nouveaux déplacements, que le péage transférera de la voiture vers des modes alternatifs.

Est-ce que les Montréalais sont prêts pour l'implantation d'un péage ?

Un sondage Unimarketing-La Presse mené au mois de mai 2007 indique que les Montréalais et les banlieusards sont prêts à voir apparaître les péages sur les ponts. En effet, d'après ce sondage :

- 65 % des Montréalais et des banlieusards interrogés seraient favorables à la mise en place d'un péage sur les ponts de Montréal. Ce soutien est plus important chez les Montréalais (68 %) que chez les banlieusards (61 %), qu'ils soient usagers des transports en commun (69 %) ou automobilistes (63 %).
- Le péage aux entrées de l'île de Montréal aurait un impact majeur sur les habitudes de déplacement, tant dans les banlieues qu'à Montréal. 15 % des personnes interrogées ont affirmé qu'elles utiliseraient davantage le transport collectif si on instaurait le péage, et 14 % d'entre elles (dont 21 % en banlieue) envisagent de réduire leurs déplacements dans la métropole. (Données du sondage tirées de <http://ecologie.caradisiac.com/Sondage-a-Montreal-l-idee-du-peage-sur-les-ponts-plait-065>)
- 72 % des répondants, tous groupes confondus, estiment que les recettes du péage doivent financer les transports en commun.
- Un peu plus de la moitié (57 %) estime aussi que les projets financés par le péage devraient profiter à la fois à Montréal et aux banlieues. Il apparaît essentiel que Montréal partage les revenus du péage avec les autorités des couronnes, afin de s'assurer que les systèmes de transport alternatifs des résidents de la banlieue soient nettement améliorés.

Un succès ailleurs dans le monde

Dans plusieurs villes du monde, un système de péage urbain a été implanté avec succès. Voici les exemples de Stockholm, Londres et Singapour.

Stockholm, Suède

- Plus d'une voiture sur cinq a été soustraite à la circulation en ville, dépassant la baisse prévue de 10 % à 15 % .
- Les émissions de gaz à effet de serre ont diminué de 14 % .
- De nombreux opposants au projet auraient même changé d'idée en l'expérimentant.

<http://www.centpapiers.com/Les-succes-du-peage-urbain-et-la,720>

Comment ça fonctionne ?

En 2005, Stockholm instaure une « taxe de congestion » en améliorant en même temps les transports en commun.

- Les fins de semaine, jours de congés, les jours avant les jours de congé et pendant tout le mois de juillet, c'est gratuit.
- Pour chaque passage à l'entrée ou à la sortie de la zone de contrôle, un frais de 10 SEK (1,48 \$ en dollar américain), 15 SEK (2,23 \$ en dollar américain) ou 20 SEK (2,97 \$ en dollar américain) est chargé, dépendant de l'heure de la journée. Le coût maximal chargé par jour est de 60 SEK (8,91 \$ en dollar américain).

Résultats

- Stockholm Transport fait état d'une augmentation de près de 10 % du nombre de voyageurs, et tous les types de transport – métro, trains et autobus – enregistrent plus de passagers.
- La réduction du nombre de déplacements en automobile obtenue dans le centre-ville, une baisse de 22%, est le résultat de la mise en place de mesures coercitives, notamment le péage.
- Même si l'augmentation de la disponibilité des transports en commun n'est pas principalement responsable de cette baisse, elle a offert une alternative pour ceux qui ont été influencés par la hausse du coût de passage.

Sweden proves congestion tolls work. Financial Post, 4 août 2007, page FP13

Londres, Angleterre

Combien ça coûte le péage à Londres ?

Formule retenue		Niveau du péage	
Unité (journée)	- Paiement anticipé - Paiement le jour même avant 22h pour la journée en cours	Entre 7 et 8 Euros	
	- Paiement à partir de 22h pour la journée à venir	Environ 15 Euros	
Carte hebdomadaire		Environ 38 Euros	
Carte mensuelle		Environ 167 Euros	Possibilité de remboursement des jours non consommés, sous réserve du paiement de frais de dossier d'environ 15 Euros
Carte annuelle		Environ 1900 Euros	

(www.statistiques.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/NS_146-37-42_cle77bb33.pdf)

Certains véhicules, tels que les autobus, les minibus (au-delà d'une certaine taille), les taxis, les ambulances, les camions de pompiers, les véhicules de police, les motos, les véhicules à carburant alternatif et les vélos, sont dispensés de péage.

Quels sont les résultats ?

Après six mois de l'implantation du péage routier à Londres, on constate déjà les principaux résultats. Le rapport gouvernemental anglais conclut que :

- La congestion dans la zone a chuté d'environ 30 %, la congestion est maintenant plus faible qu'à n'importe quel moment depuis le milieu des années 80 ;
- Le nombre de véhicules à moteur entrant dans la zone pendant les heures de péage a baissé de 16 % ;
- Les parcours en voiture sont plus rapides et plus fiables : les temps de parcours en voiture ont diminué en moyenne de 14% et la fiabilité s'est améliorée en moyenne de 30% ;
- Le transport en commun fait bien face au plus grand nombre d'ex-utilisateurs de voiture ;
- Les services d'autobus tirent bénéfice de la congestion réduite ;
- Les données actuellement disponibles démontrent une réduction de 20 % du nombre d'accidents dans la zone ;
- Les réactions des conducteurs au péage semblent s'être stabilisées ;
- Les divers systèmes de paiement fonctionnent d'une manière satisfaisante ;
- Les demandes de renseignements aux centres d'appel sont tombées d'une moyenne de 167 000 à 70 000 appels par semaine ;
- Depuis le début du péage, les contraventions (*PCN: Penalty Charge Notices*) ont atteint un taux moyen de 106 200 par mois. Le taux de paiement des contraventions ont fortement augmenté. En effet, 61 % de celles établies en août étaient payées vers la fin de septembre. Le pourcentage de contestations reçues en réponse à des contraventions est tombé de 62 % à 16 % ;
- Bien que les recettes nettes du système soient inférieures aux prévisions, £68 millions (95 M€) de revenus nets seront perçus en 2003/04, de 80 à 100 millions de £ (112 à 140

M€) sont prévus dans les prochaines années, pour être réinvesties en améliorations des transports ;
(Tiré de www.atec-tec.net/dossier/rendezvous/peageurbainlondres_tfl_trad_.pdf)

Singapour

Comment fonctionne le système ?

- En 1975, Singapour a lancé le « Area Licensing Scheme (ALS) » zone limitée dans l'arrondissement des affaires central, comprenant 5,59 kilomètres carrés, pour régler le problème massif de congestion.
- Entre 7h30 à 10h15 du matin, seules les voitures qui ont la licence peuvent entrer dans cette zone par un des 22 points d'entrée automobile. Elle peut être achetée quotidiennement pour S\$4 (2,76 \$ canadien) ou mensuellement pour S\$80 (55,20 \$ canadien). Les voitures des entreprises étaient facturées deux fois le taux résidentiel.

Résultats

- À la quatrième semaine d'implantation de l'ALS, le trafic (durant les heures de pointe) avait réduit de 45,3 % et incluait une stupéfiante réduction de 76,2 % du nombre de voitures dans l'arrondissement des affaires central.
- Pendant les heures limitées en réponse à l'ALS, le covoiturage a augmenté de 12,7 % à 30,2 % des véhicules.
- Le pourcentage de banlieusards voyageant en autobus s'est accru de 35,9 % à 43,9 %. Beaucoup de personnes ont changé leurs horaires de déplacements pour circuler avant et après les heures limitées.

Modifications

- En 1989, le gouvernement de Singapour a allongé les heures limitées pour inclure les heures de pointe d'après-midi de 4:30 à 6:30 et les covoitureurs, les autobus privés et scolaires, les véhicules utilitaires et les motocyclettes ont été enlevés de la liste d'exemption.
- Ce programme a entraîné une diminution du trafic pendant les heures de pointe de 50 %. En 1990, une étude a constaté que la vitesse moyenne dans la zone limitée pendant la période d'affluence était plus rapide que pendant les périodes hors de pointe.

Appréciation

- Le succès du ALS a aussi entraîné quelques effets secondaires négatifs dont le trafic accru avant et après les heures limitées, et les déplacements accrus autour du secteur limité.
- Cependant, la majorité de la population estime que ceux-ci sont un bas prix à payer pour améliorer les conditions de déplacement, réduire la congestion et protéger l'environnement.

Plus près du Québec : New York se lancera dans l'aventure

La ville de New York fera aussi bientôt partie des villes avec un système de péages urbains. D'ici mars 2009, la ville désire installer un système de péages qui oblige des automobiles à payer un frais de 8 \$ et les camions à payer 21 \$ pour avoir accès à l'île de Manhattan aux heures de pointe.

Conclusion

Dans toutes les villes où le péage a été implanté, il a extrêmement bien fonctionné.

- Dans toutes les villes où les péages ont été implantés, il y a eu une diminution de la circulation des voitures et, conséquemment, moins de congestion.
- L'adhésion au transport en commun a augmenté considérablement.
- Une diminution des gaz à effet de serre va en découler. La population est très préoccupée par l'enjeu des changements climatiques et elle est prête à prendre les mesures nécessaires pour remédier à cette problématique.
- Les Montréalais sont prêts pour l'implantation d'un système de péage au centre-ville et aux ponts. Un sondage auprès des Montréalais et des banlieusards le confirme.
- Les péages vont générer des revenus pour l'implantation massive des transports en commun. Le but serait de recueillir des revenus de 300 M\$ par année et la totalité de cet argent servirait à financer les mesures comprises dans le plan de transport.

Recommandations

- L'implantation du péage doit impérativement être accompagné de l'augmentation de l'offre de transports en commun et alternatifs afin que les citoyens laissent leurs voitures à la maison et puissent avoir accès à un transport en commun de qualité disponible en tout temps.
- Le coût du péage doit être bien étudié afin de déterminer un prix optimum. Si le prix du péage est très économique, on va créer un autre problème. Le prix du péage doit être plus cher que le prix du transport en commun pour lancer un signal qu'il est plus avantageux de l'utiliser.
- La Ville doit charger un montant qui va générer des revenus suffisants pour payer les coûts de l'opération du système de péage et permettre de faire des investissements importants, et nécessaires, pour les transports alternatifs. À cet effet, la Ville doit faire des prévisions réalistes des coûts d'opération et des revenus potentiels.
- La Ville devrait prendre soin d'échanger des informations avec les personnes qui ont implanté le système ailleurs dans le monde.