URBA 2050

Richard Bergeron, chroniqueur urbain
Ici Radio-Canada Première 95,1 FM, émission Le 15-18

Péages, ZFE, et quoi d'autre ?

Chronique du 5 mai 2025

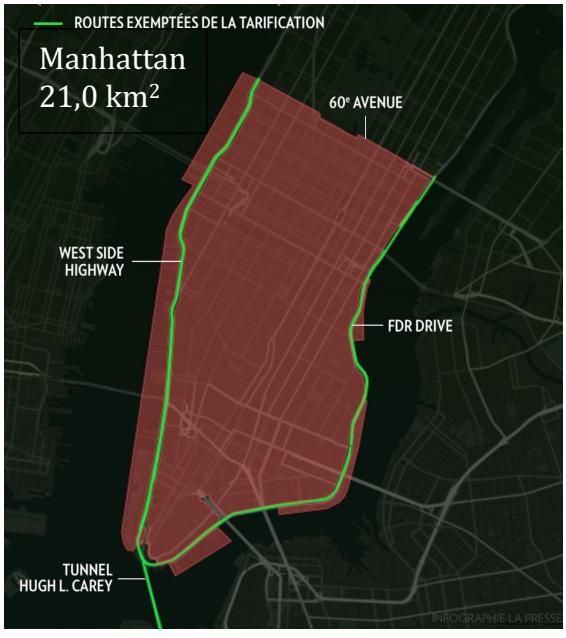
Dans le but de lutter contre la congestion, l'idée a récemment été évoquée d'instaurer un péage autour du centre-ville de Montréal. En France, c'est la santé publique qui sert d'argument principal à l'instauration des Zones de faible émission (ZFE) en zone centrale de presque toutes les grandes villes du pays.

Lutter contre la congestion ou offrir un air plus propre aux habitants des quartiers centraux des villes, que ne voilà des motifs fort nobles. Mais n'est-ce pas aussi une façon d'exclure de la ville certaines populations au profil bien précis ?

Tarif congestion à Montréal

Après des années de contestations, de tergiversations, d'un pas politique en avant, suivi de deux pas en arrière, le premier janvier dernier un péage urbain est finalement entré en vigueur à New-York, couvrant la moitié sud de Manhattan. D'abord envisagé à 15 $, le tarif a été abaissé à 9 $. Au terme d'un premier trimestre, la mesure a rapporté 159 M$, ce qui laisse entrevoir un revenu annuel de l'ordre de 600 M$, que les autorités se sont engagées à investir en entier dans l'amélioration du transport collectif.

Sans surprise, cette innovation new-yorkaise a donné des idées à certains. Ce fut le cas de Jean-Philippe Meloche, professeur d'urbanisme à l'université de Montréal, qui a proposé la zone illustrée à la carte qui suit.

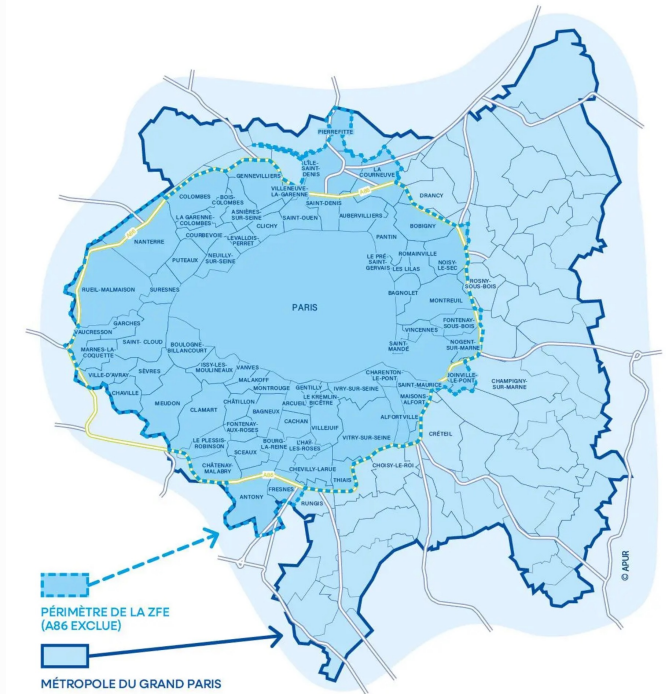


La majorité des Montréalais a un jour ou l'autre fait une escapade à New-York. De la pointe de l'île de Manhattan à Central Park, qui correspond à la 60e rue, tous peuvent témoigner du fait que la circulation y est dantesque :

- De un, force est de reconnaître que le centre-ville de Montréal n'a jamais connu une congestion aussi grave;
- De deux, la situation post-COVID du centre-ville n'en est surtout pas une de circulation excessive. Au contraire, les propriétaires des tours à bureau, les commerçants et les restaurateurs se plaignent du trop faible achalandage.

Pour ces deux raisons, je suis contre l'idée d'instaurer une zone à péage au centre-ville. Car ce n'est surtout pas le temps de crier haut et fort : ***Ne venez pas au centre-ville !*** D'autant qu'il y a d'autres moyens d'atteindre certains résultats recherchés, comme on le verra plus loin.

Les ZFE en France



Le 1e janvier 2025, 25 régions urbaines, totalisant 315 municipalités, se sont vu imposer une ZFE. Comme le montre l'image ci-contre, la ZFE du Grand Paris couvre la Ville de Paris et 76 autres municipalités composant sa première ceinture.

Les caméras sont en train d'être installées à tous les points d'entrée aux ZFE. Un ultime vote de l'Assemblée nationale française sera tenu ces jours-ci, le but étant que tout soit en place pour le 1e juillet, date d'entrée formelle en opération.

La réglementation est complexe quant aux jours et heures où tel ou tel autre véhicule – auto, moto ou camion – sera autorisé à circuler à l'intérieur de chaque ZFE. Le principe est toutefois clair : aux jours et heures dites, seuls les véhicules dotés des vignettes Crit'Air zéro, un et deux seront admis. On consultera les informations sur les vignettes en page suivante.

Fort du slogan ***Mieux respirer pour mieux vivre***, les ZFE sont présentées comme un enjeu de santé publique. Pour comprendre ce qui va suivre, il faut rappeler que contrairement à l'Amérique du Nord, en Europe, les catégories sociales fortunées vivent très majoritairement au cœur des villes. Les urbains pauvres vivent pour leur part en banlieue, lesquelles sont la plupart du temps bien dotées en infrastructures de transport collectif : ceux-là ont une alternative à l'auto. Les pauvres des zones rurales, eux, n'ont d'autre choix que de toujours se déplacer en auto, souvent de vielles guimbardes.

Les vignettes Crit'Air
(en parenthèse, la proportion du parc auto au 1e janvier 2023)

0 – 100 % électrique (1,5%)
1 – Hybrides rechargeables + Essence depuis 1e janvier 2011 (30,5 %)
2 – Hybrides et Essence entre 2006 et 2010 + Diesel depuis 1e janvier 2011 (36,3 %)
3 – Hybrides et Essence entre 1997 et 2005 + Diesel entre 2006 et 2010 (20,9%)
4 – Diesel entre 2001 et 2005
5 – Diesel entre 1997 et 2000

Les automobiles Crit'Air 3 et plus représentent 31,7 % du parc automobile français. Ce dernier étant légèrement inférieur à 40 millions de véhicules, ce sont environ 12,5 millions de véhicules qui devront se plier aux règles ZFE.

C'est ici qu'intervient l'écrivain **Alexandre Jardin**, qui a publié un livre sur le sujet fin mars dernier. Le fait est que 20 % de la population française sera soumise à des limitations d'accès aux villes. Pour la raison exposée ci-haut, les vieilles autos sont en large part la propriété des populations rurales les moins fortunées. L'auteur en déduit que les Bourgeois Bohème (Bobos) qui habitent le cœur des villes françaises, à commencer par Paris, ne veulent plus y voir ces pauvres… même pas en tant que visiteurs occasionnels :

- Outré, quand il eut compris ce dont il s'agissait, **Alexandre Jardin** a écrit un message texte dénonçant le fait que comme au Moyen-Âge, les Bobos entendaient exclure **les Gueux** des grandes villes;
- Il raconte que quelques heures plus tard, quand il a consulté son téléphone, il a réalisé que sa formule lapidaire, **Les Gueux**, avait été reprise par pas moins de 500 000 Français;
- Ce qui a fait naître le mouvement LIBERTÉ POUR LES # GUEUX – SUPPRIMEZ LES # ZFE dont le macaron officiel apparaît ci-contre.

- Pour l'heure, en tant que mouvement populaire, Les Gueux sont semblables aux Gilets Jaunes. Des rassemblements sont prévus à Paris et Lyon le 17 mai. À suivre…

La méthode Montréal

Il y a aujourd'hui moins de circulation à Montréal les lundi et vendredi, ce qui, chaque semaine, procure aux Montréalais quatre jours de congestion allégée et d'air moins pollué. Sauf que ce n'est pas par choix mais du fait de la COVID que cette réalité s'est brutalement imposée, entrainant son lot d'impacts négatifs, particulièrement au centre-ville.

Faisons un pas de 20 ans en arrière. À l'époque, tout ce que Montréal et Québec comptaient de gens d'affaires et de politiciens n'avaient que la ***fluidité[1] de la circulation*** et la disponibilité d'**espaces de stationnement** à la bouche. LE grand projet d'avenir de Montréal était alors la transformation de la rue Notre-Dame Est en autoroute.

Un parti politique est à ce moment né qui dénonçait le fait que les quartiers centraux de Montréal, lieux de vie de populations majoritairement peu fortunées, étaient jour après jour envahis par les hordes de véhicules surpuissants des catégories sociales plus fortunées vivant en banlieue. Cela non seulement portait atteinte de mille manières à la qualité de vie des habitants de ces quartiers, mais encore menaçait directement leur vie et celle de leurs enfants.

Ce parti politique a proposé d'apaiser et réduire la circulation par une série de mesures concrètes sur l'espace public : piétonnisation de certaines rues, élargissement partout des trottoirs, aménagement de saillies vertes aux intersections, inversion du sens de circulation à des endroits clés, construction massive de pistes cyclables en site propre, et autres procédés que tous connaissent aujourd'hui fort bien et que la majorité accepte avec bonheur. Parallèlement, ce parti a fait la promotion d'un développement immobilier résidentiel massif sur les innombrables stationnements de surface qui déparaient partout la ville, tout particulièrement le centre-ville : 20 ans plus tard, force est de reconnaître que la concrétisation de cette proposition a changé pour le mieux la face de Montréal.

En conclusion, je répèterai ce que j'ai toujours dit à cette antenne :

- Cessons de regarder ce qui se passe aujourd'hui à New-York et Paris, parfois à Los Angeles, plus souvent à Copenhague;
- Inspirons-nous de nous-mêmes, de ce qu'étaient nos villes avant la motorisation de masse, et, aidés des savoirs et technologies d'aujourd'hui, faisons de Montréal la métropole nord-américaine la plus inspirante du XXI^{e} siècle;
- N'ayons crainte, la population suivra… et même en redemandera.

C'est cela, la méthode Montréal.

---

[1] Pauvre Sam Hamad, un temps ministre des Transports, qui avait tant de peine à prononcer ce mot.