A decorative graphic consisting of a thin gold circle on the left side. A thick horizontal bar with a gold-to-white gradient is positioned across the middle. A large black left square bracket is on the left side of the bar, and a large gold right square bracket is on the right side. The text 'Le péage urbain...' is centered within the bar.

Le péage urbain...

Un outil de régulation du marché !

Congestion en 2001 (IRIS 2)

1. CARTES DE SATURATION DU RÉSEAU – 8H-9H

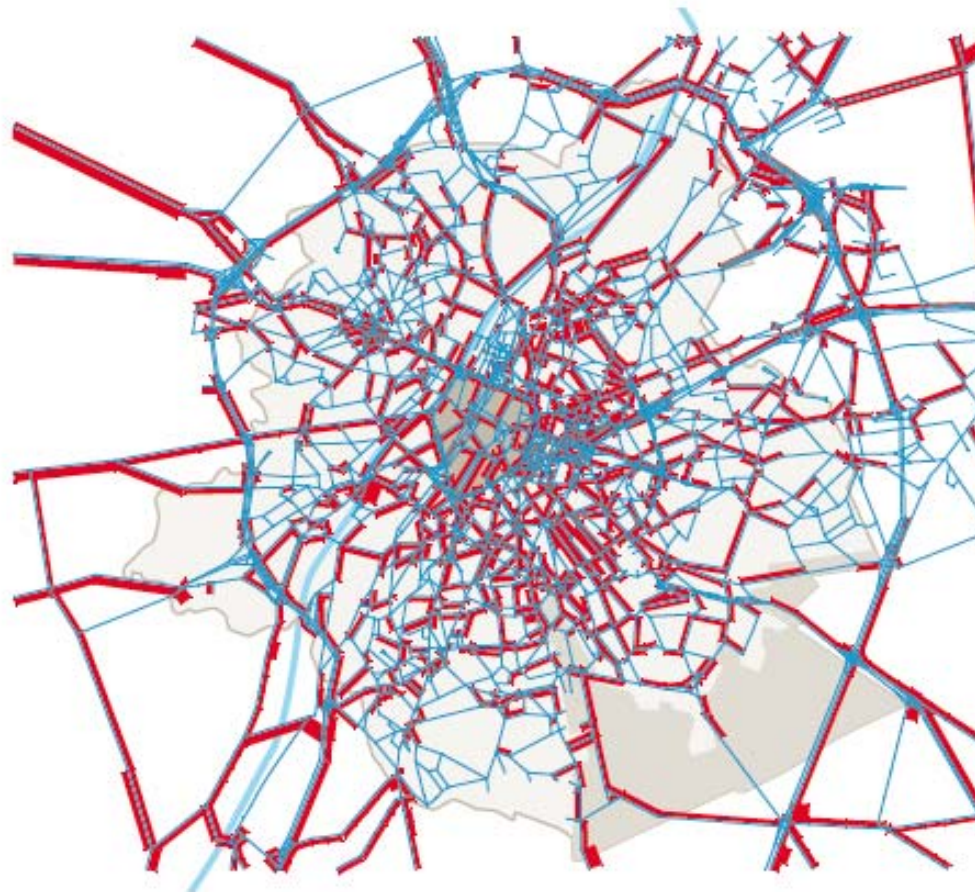
Carte Routes : degré de saturation 2001



- Limite de la Région de Bruxelles-Capitale
- Routes principales
- Taux d'occupation, dépasse 80% de la capacité

Congestion en 2015 (IRIS 2)

Carte Routes : degré de saturation 2015 tendanciel



- Limite de la Région de Bruxelles-Capitale
- Routes principales
- Taux d'occupation, dépasse 80% de la capacité

[Congestion =]

- Coûts directs en terme de temps perdu (« time is money »)
- Coûts indirects en terme de pollution, d'effets néfastes sur la santé (stress,...), ...

[Quelles solutions ?]

1. Ne rien faire
2. Améliorer les TC : A quel rythme ?
Avec quel argent ?
3. Elargir la capacité routière : Quels résultats ? Quels moyens ?
4. Gérer le stationnement
5. Instaurer un péage urbain


[La route est - elle un bien ?]

- Un bien de consommation ?
- Un bien de production ?
 - Utilité
 - Prix
 - Prix d'entrée
 - Prix d'usage

Réponse des économistes du transport

- ✓ Internaliser l'externalité négative (congestion) en faisant payer l'usage de la route
- ✓ Ainsi, seuls ceux dont l'utilité marginale $>$ nouveau prix d'usage de la route, fréquenteront la route

=> PEAGE URBAIN

- 
- A large black left square bracket and a large yellow right square bracket are positioned at the top of the slide, with a horizontal line in between. The line is light green on the left and yellow on the right.
- Ce système de péage peut être différencié selon les jours de la semaine et selon les heures de chaque jour afin de permettre une utilisation la plus efficace de la route.

Villes ayant adopté un péage urbain

Londres

Stockholm

Rome

Oslo, Trondheim, Bergen (Norvège)

Singapour

[Les enjeux pour Bruxelles...]

1. Réduire la congestion automobile
 - Moins de voitures
 - améliorer les temps de circulation
2. Réduire la pollution et le stress
3. Générer des recettes
4. Modifier la répartition de la charge de la mobilité à Bruxelles

Simulation

Périmètre ?

Péage de cordon sur toute la Région bruxelloise

Jours ? Heures ?

- Hypo maximale > Péage quotidien, 7j/7 et 24h/24
- Hypo forte > Péage quotidien, 7j/7 et de 6h à 22h
- Hypo semaine ouvrée > Péage 5j/7 et de 6h à 22h

Tarif ?

Tarifs moyens de 1, 2, 3, 5, 7 et 10 euros

Comptages

300.000 véhicules par jour

110 millions d'entrées / an

Estimation des recettes annuelles (millions €) d'un péage urbain bruxellois

Hypo : +/- 300.000 véhicules/jour			
<i>Tarif moyen (€)</i>	<i>1 Hypothèse semaine ouvrée</i>	<i>2 Hypothèse forte</i>	<i>3 Hypothèse maximale</i>
	5j/7 6h à 22h	7j/7 6h à 22h	7j/7 24h/24
1	71,4	100	110
2	142,9	200	220
3	214,3	300	330
5	357,1	500	550
7	500	700	770
10	714,3	1000	1100

[Résultats]

- 72 à 1100 millions euros/an
- **Hypo raisonnable** : 5j/7 de 6h à 22h, tarif de 5 à 10 € > **350 à 714 millions euros/an**
- **Coût de gestion de système** :
Londres +/- 50%, Norway : +/- 15%

[Mise en perspective des résultats]

- Recettes du budget régional 2008i = 2.611 millions €
- Recettes additionnées TC et TMC en RBC = +/- 179 millions €
- Dépenses d'équipement et de transports (y compris le canal et les taxis) = 674 millions €

[

Si péage = +/- 500 millions recettes

= 100% de la demande de « refinancement »

= 20% de recettes supplémentaires

= 80% d'augmentation du budget mobilité

]

[Qui gagne ? Qui perd ?]

	Gagnants	Perdants
Géographique	Bruxellois	Usagers
Economique	Trajets les plus utiles	Trajets les moins utiles
Social	?	?

[Conditions de réussite]

1. Consensus politique
2. Accord sur l'affectation des recettes
3. Solutions techniques



Merci pour votre attention