

Premiers résultats positifs pour l'expérimentation de Stockholm

Texte et photo T. Johansson in : *Stadtverkehr* février 2006 (p. 49).

Comme il avait été annoncé dans *Stadtverkehr* de novembre-décembre 2005, le péage urbain a été institué à Stockholm le 3 janvier 2006. Celui-ci a été combiné avec un renforcement des transports publics et est appelé "L'expérimentation de Stockholm". Cette expérimentation doit prendre fin le 31 juillet 2006. Les électeurs de Stockholm seront appelés le 17 septembre à décider par référendum consultatif de la poursuite de l'expérience. La décision sur une éventuelle pérennisation sera prise par le parlement suédois parce qu'il s'agit, dans le principe, d'un impôt d'état. Il est clair que le renforcement des transports publics sera maintenu toute l'année 2006.

À ce jour, les résultats sont tout à fait positifs. Certes, il a fallu au cours de la première semaine de l'expérimentation tenir compte d'une moindre circulation due aux fêtes de fin d'année, mais même après le premier "lundi ordinaire" du 9 janvier, on a observé une diminution de la circulation là où le péage (6,40 EUR par jour) était perçu. Par rapport à l'an dernier, la circulation dans les rues a diminué de 15 à 35 %.

Les transports publics ont été davantage sollicités et la fréquentation s'est bien maintenue. D'après les premiers calculs, il faut transporter chaque jour 20 000 voyageurs supplémentaires soit une augmentation de 11 %. En dehors de renforcements limités des réseaux ferrés et des renforcements appliqués depuis le 22 août 2005 sur les 14 nouvelles lignes d'autobus express, 4 lignes d'autobus ont été provisoirement mises en renfort du métro. Pour des motifs techniques, 140 voitures de métro anciennes étaient hors service au moment du début de l'expérimentation ce qui fait que seuls 97 des 105 trains supplémentaires ont pu circuler. Il est intéressant de noter que quelques courses des lignes d'autobus express de renfort ont été assurées par de luxueux autocars d'excursion appartenant à des exploitants privés. Après la remise en service des voitures de métro, ces quatre lignes d'autobus express ne seront vraisemblablement plus exploitées. Au demeurant, toutes les lignes d'autobus express circulent au titre HVZ et ne prennent de voyageurs que dans le sens le plus chargé.

En raison de la circulation automobile constatée jusqu'alors en centre-ville, la vitesse des autobus urbains était relativement faible. La diminution du trafic automobile rapidement constatée a fait que les autobus roulent plus vite, mais comme les horaires ne peuvent pas être corrigés, des temps de stationnement prolongés doivent être observés à certains points d'arrêt de correspondance pour éviter les départs en avance.

À compter du 9 janvier la nouvelle gare de chemin de fer de banlieue d'Årstaberg a été mise en service. Elle permet la correspondance avec la ligne transversale (Tvärbanan) de tramway express et plusieurs lignes d'autobus. Ce nouveau point de correspondance ne fait certes pas partie intégrante de l'expérimentation mais il s'y adapte bien. Dès le premier jour, on remarquait de nombreux voyageurs en correspondance en ce point et depuis, leur nombre continue d'augmenter. On regrettera seulement que l'intervalle sur la ligne transversale n'ait pu être ramené de 10 à 7,5 minutes. La raison en est que les 22 voitures de tramway de la série A32 ne suffisent pas pour assurer un intervalle raccourci sur la ligne transversale tout en continuer à desservir la ligne de Nockby. Les autorités ont approuvé le pilotage automatique de la ligne transversale et la formation des conducteurs est en cours. Seul le manque de matériel roulant empêche de raccourcir l'intervalle.

Les premiers résultats positifs de l'expérimentation de Stockholm ont fait que, sur le plan politique, la question se pose de façon plus aiguë d'introduire un tel péage urbain à Göteborg et Malmö. L'accent est mis, entre autres, sur les questions légales à faire décider par le parlement pour pouvoir mettre ces péages en place au niveau des villes. L'objectif est de faire du péage urbain une question traitée partout en Suède au niveau de la municipalité.

Photo : Les premiers résultats de l'expérimentation de Stockholm sont positifs. Une tendance a été constatée à la diminution du trafic automobile en centre ville. Ici, la circulation vendredi 13 janvier 2006 vers 15h00 près du poste de péage de Nortull. Certes beaucoup de voitures mais une circulation fluide. Cela a influé sur le temps de parcours pouvant être pratiqués par les autobus.