



Pour diffusion immédiate : 5/1/2026

GOUVERNEURE KATHY HOCHUL

**MOINS DE TRAFIC, MEILLEUR TRANSIT : ON ITS FIRST ANNIVERSARY,
GOVERNOR HOCHUL CELEBRATES TRANSFORMATIONAL SUCCESS OF
CONGESTION PRICING**

27 millions de véhicules en moins ont pénétré dans la zone de réduction des embouteillages, le trafic a diminué de 11 % ; la vitesse de traversée a augmenté de 51 % ; la fréquentation des transports en commun a augmenté de 7 %

La tarification de la congestion permet d'assainir l'air et de rendre les rues plus sûres : Réduction de 22 % de la pollution dans la zone et dans toute la région ; baisse de 7 % des accidents et de 8 % des blessés sur les routes

L'économie de Manhattan est florissante : Meilleure année pour la location de bureaux depuis 23 ans ; augmentation de la fréquentation par rapport à 2024 ; recettes fiscales provenant des ventes en hausse de plus de 6 %

15 milliards de dollars débloqués pour financer des améliorations essentielles des transports en commun, notamment de nouvelles voitures de train, la modernisation de la signalisation et le métro de la Deuxième Avenue

[Lisez ici le rapport de la MTA sur la première année de mise en place du péage urbain](#)

La gouverneure Kathy Hochul a annoncé aujourd'hui qu'à l'occasion de son premier anniversaire, le programme de péage urbain de New York City, le premier du genre aux États-Unis, s'est révélé être un succès transformateur, réduisant le trafic, améliorant la qualité de vie et permettant d'investir des milliards dans la modernisation des transports en commun. Au cours de sa première année, la tarification de la congestion a permis de réduire de 27 millions le nombre de véhicules entrant dans la zone de délestage de Manhattan (CRZ) au sud de la 60e rue, soit une réduction de 11 % du trafic. La réduction des embouteillages a amélioré les temps de trajet dans toute la région, en particulier aux passages à niveau vers la CRZ, certains conducteurs gagnant jusqu'à 15 minutes par trajet. La tarification de la congestion a permis de réduire les émissions, de rendre les rues plus sûres, d'améliorer la qualité de vie et de générer plus de 550 millions de dollars de recettes nettes dès la première année, ce qui a permis à la MTA de lancer des projets d'amélioration des transports en commun d'une valeur de 15 milliards de dollars. La gouverneure Hochul s'est également montrée ferme pour

défendre le péage urbain contre les efforts illégaux du gouvernement fédéral visant à mettre fin au programme. Un an après son introduction, la tarification de la congestion fonctionne et est légale.

« Les résultats sont là et il est clair qu'en seulement un an, la tarification de la congestion a connu un succès sans précédent à New York », **a déclaré la gouverneure Hochul.** « À tous égards, ce programme a répondu aux attentes, voire les a dépassées : le trafic et les embouteillages ont considérablement diminué, les gens se déplacent plus rapidement, la qualité de l'air s'est améliorée, les rues sont plus sûres et notre économie est plus forte. Les New-Yorkais bénéficient chaque jour des avantages de la tarification de la congestion, et c'est pourquoi nous nous sommes battus pour mettre fin à toute tentative illégale du gouvernement fédéral visant à supprimer ce programme. Et d'autres avantages sont à venir : 15 milliards de dollars seront investis dans la modernisation des transports en commun, avec des projets majeurs déjà en cours, qui amélioreront les trajets quotidiens de millions de New-Yorkais. »

Le maire de New York, Zohran Mamdani, a déclaré : « Alors que nous célébrons le premier anniversaire de l'entrée en vigueur du péage urbain, ses avantages sont plus évidents que jamais. Les accidents de la route et les plaintes liées au bruit sont en baisse, tandis que le financement de la MTA et la qualité de l'air sont en hausse. Les New-Yorkais qui travaillent méritent moins d'embouteillages, un réseau de transport en commun bien financé et un lieu de vie plus sûr et plus calme, et je suis fier de voir que la tarification de la congestion tient cette promesse. »

Le président-directeur général de la MTA, Janno Lieber, a déclaré : « Je tiens à remercier tous ceux qui ont travaillé sur ce programme au fil des ans. L'expérience de la tarification de la congestion montre ce que la nouvelle MTA peut accomplir en collaboration avec nos partenaires de l'État et de la ville. Le résultat est une exécution sans faille et des avantages sans précédent pour tous les New-Yorkais. »

L'État de New York et la MTA ont combattu avec succès les contestations juridiques répétées de la tarification de la congestion et se sont dressés pour bloquer les tentatives illégales du département des Transports des États-Unis (United States Department of Transportation, USDOT) et de l'administration Trump de mettre fin au programme. En mai, une injonction préliminaire a été émise dans l'affaire Metropolitan Transportation Authority contre Duffy, maintenant la tarification de la congestion en vigueur dans l'attente d'autres procédures judiciaires et interdisant au gouvernement fédéral de prendre des mesures de rétorsion en réponse.

Depuis son entrée en vigueur à minuit le 5 janvier 2025, la tarification de la congestion a apporté de nombreux avantages, selon les données de la MTA et d'autres rapports provenant de groupes d'entreprises, d'agences gouvernementales et d'institutions universitaires.

La tarification de la congestion a réduit les embouteillages

Suite à la mise en place du péage urbain, plus de 27 millions de voitures en moins ont pénétré dans la CRZ. Chaque jour, plus de 73 000 véhicules en moins pénètrent dans la zone, soit une réduction moyenne de 11 %. Les passages à niveau à l'entrée et à la sortie de la CRZ ont connu des améliorations particulièrement marquées en termes de vitesse, avec une augmentation moyenne de 23 % de la vitesse du trafic aux heures de pointe du matin.

- Pont de Brooklyn : 15 % plus rapide
- Tunnel Holland : 51 % plus rapide
- Tunnel Hugh L. Carey : 10.8 % plus rapide
- Tunnel Lincoln : 24.7 % plus rapide
- Pont de Manhattan : 6.7 % plus rapide
- Pont de Queensboro : 29.3 % plus rapide
- Tunnel Queens-Midtown : 18.4 % plus rapide
- Pont de Williamsburg : 28.3 % plus rapide

La réduction des embouteillages accélère les déplacements des automobilistes et des usagers des transports en commun. Au sein de la CRZ, la vitesse des bus a augmenté de 2,3 %, inversant ainsi la tendance à la baisse observée en 2023 et 2024. La vitesse des véhicules circulant en semaine dans la CRZ a augmenté de 4 % par rapport à 2024, tandis que celle des véhicules circulant le week-end a augmenté de 6,2 %. Les livraisons et le transport de marchandises dans la CRZ sont également plus rapides, la vitesse des camions ayant augmenté de 5,6 % par rapport à 2024.

Le nombre de kilomètres parcourus avec la CRZ a également diminué, le nombre total de kilomètres parcourus (VMT) ayant baissé de 7,1 %. La part des véhicules personnels tels que les voitures, les camionnettes et les fourgonnettes entrant dans la CRZ a diminué de six points de pourcentage depuis le lancement du péage urbain.

La tarification de la congestion a également eu des effets bénéfiques en dehors de la CRZ, notamment dans les communautés de justice environnementale précédemment identifiées. Le BQE a enregistré une baisse de 5 % du trafic total et de 10,2 % du trafic de camions. Le trafic routier total sur la Cross Bronx Expressway a diminué de 7,4 % et le trafic de camions de 4,3 %. La Major Deegan Expressway à Mott Haven a connu une réduction totale du trafic de 7,1 %, avec une baisse de 9,2 % du trafic de camions.

Les routes menant à la CRZ sont également plus rapides : les tronçons de Flatbush Avenue menant au pont de Manhattan ont enregistré une augmentation de la vitesse de 6 %, l'autoroute I-495 dans le New Jersey a connu une augmentation de 15 % à l'approche du tunnel Lincoln, et l'autoroute Gowanus a enregistré une amélioration de 7 % entre le pont Verrazzano-Narrows et le tunnel Hugh L. Carey.

L'économie de la ville de New York est florissante

Le lancement du péage urbain a coïncidé avec l'essor économique de Manhattan. Selon divers indicateurs, allant des taux de location de bureaux aux ventes de billets

pour Broadway, l'année 2025 a été marquée par une augmentation de l'activité économique dans la CRZ et dans l'ensemble de la ville de New York.

L'économie des bureaux à Manhattan est florissante. En juillet 2025, New York est devenue la première grande ville américaine à dépasser le trafic de bureaux d'avant la pandémie, selon les données de [placer.ai](#). La location de bureaux a connu une forte hausse en 2025 : selon un rapport récent de Colliers, l'activité de location de bureaux au troisième trimestre 2025 a augmenté de 9,2 % par rapport à l'année précédente, dépassant les niveaux d'avant la pandémie et s'acheminant vers le volume le plus élevé de nouveaux baux de bureaux depuis 2002. Selon les données de la NYC Economic Development Corporation, le nombre de locaux commerciaux vacants dans la CRZ a diminué d'un point de pourcentage depuis le lancement du programme il y a un an. Le nombre d'emplois a également augmenté, les statistiques du Département du travail (Department of Labor) de l'État de New York indiquant que l'emploi dans le secteur privé à New York a augmenté de 2,0 % en août, soit plus du double du taux national de 0,9 %.

L'activité économique a augmenté tant dans la CRZ que dans l'ensemble de la ville de New York.. Les données du département des impôts et des finances de l'État de New York montrent que les recettes provenant de la taxe sur les ventes ont augmenté de 6,3 % à New York en 2025 jusqu'en novembre, dépassant la moyenne de l'État, soit trois fois plus que dans le comté voisin de Westchester et plus de six fois plus que dans le comté voisin de Nassau. En 2025, Broadway a connu sa meilleure saison de son histoire, avec 1,9 milliard de dollars de recettes, soit une hausse de 23 % par rapport à la saison précédente. Les réservations dans les restaurants et les ventes au détail ont également augmenté dans la CRZ, selon les rapports du secteur.

Depuis la mise en place du péage urbain, de plus en plus de personnes se rendent dans la CRZ pour travailler ou visiter la ville. La fréquentation piétonne a augmenté de 3,4 % dans la zone, contre une augmentation de 1,4 % dans l'ensemble de l'arrondissement. La fréquentation des transports en commun a également augmenté à l'entrée et à l'intérieur de la CRZ ; selon les données de la MTA, les trajets en métro à l'entrée de la zone ont augmenté de 9 %, ceux en bus express de 7,8 % et ceux en bus locaux de 8,4 %.

La tarification de la congestion a amélioré la qualité de vie

La tarification de la congestion a produit des avantages qui vont bien au-delà de la réduction du trafic et de l'accélération des déplacements ; elle a eu des effets transformateurs sur la qualité de vie des New-Yorkais.

Les données préliminaires ont montré une amélioration de la qualité de l'air depuis la mise en place du péage urbain. Une étude récente de l'université Cornell a révélé que la pollution atmosphérique, sous forme de particules de 2,5 micromètres et moins, avait diminué de 22 % dans la CRZ, avec des réductions observées dans les cinq arrondissements et les banlieues environnantes. Les données de la MTA ont également révélé une réduction de 6,1 % des émissions de gaz à effet de serre dans la zone

jusqu'au troisième trimestre 2025. La réduction des embouteillages contribue également à diminuer la pollution sonore. Selon les données du 311, les plaintes relatives au bruit des véhicules, notamment au klaxon, ont diminué de 17 % dans la CRZ par rapport à 2024.

La réduction du trafic routier a coïncidé avec une année record en matière de sécurité routière à New York. Les accidents dans la zone CRZ ont diminué de 7 %, et les blessures liées à la circulation ont baissé de 8 %. Selon les données du NYPD, le nombre de décès sur les routes a diminué de 40 % dans la CRZ en juillet. À l'échelle de la ville, l'année 2025 a enregistré le plus faible nombre de décès sur les routes depuis le début des relevés, avec une baisse de 19 % par rapport à 2024. La sécurité a été améliorée pour les automobilistes, les piétons et les cyclistes qui effectuent 600 000 trajets chaque jour : le nombre de décès de piétons a diminué de 9 % et celui des cyclistes dans les rues de New York est passé à 20, contre 23 en 2024.

Des projets d'amélioration cruciaux des transports en commun sont en cours

La tarification de la congestion a systématiquement atteint les objectifs de recettes mensuelles nécessaires pour générer les 500 millions de dollars de recettes nettes annuelles prévues. En novembre 2025, 518 millions de dollars de recettes nettes provenant des péages ont été collectés et affectés au financement d'améliorations des transports en commun et d'initiatives d'atténuation des effets négatifs, les projections préliminaires pour la fin de l'année dépassant les 550 millions de dollars de recettes nettes.

Dans l'ensemble, le programme permet à la MTA de procéder au financement de 15 milliards de dollars pour le plan d'investissement 2020-2024, faisant avancer les projets de reconstruction, d'amélioration et d'extension du réseau de transport en commun. Un tiers de ce financement est consacré à la réalisation de travaux essentiels de remise en état afin de garantir la fiabilité continue du réseau de transport en commun.

Les projets financés par la tarification de la congestion comprennent :

- Phase 2 du métro de la deuxième avenue (3 milliards de dollars)
- Modernisation des signaux le long des lignes AC et BDFM (3 milliards de dollars)
- Amélioration de l'accessibilité dans plus de 23 stations de métro (2 milliards de dollars)
- Nouveaux wagons et autobus (2 milliards de dollars)
- Projets d'entretien et de réparation (5 milliards de dollars)

Au 1er janvier 2026, plus de 6 milliards de dollars de projets rendus possibles grâce au programme Congestion Relief sont en cours de construction, notamment la phase 2 du métro de la Deuxième Avenue, la mise en conformité avec l'ADA de neuf stations, de nouveaux feux de signalisation desservant plus de 600 000 usagers du métro aérien à Brooklyn et dans le Queens, ainsi que des travaux de remise en état de l'ensemble du réseau.

Progrès réalisés dans le cadre de l'initiative d'atténuation

La MTA et les promoteurs du projet continuent de respecter les engagements en matière d'atténuation et de surveillance énoncés dans l'évaluation environnementale finale (EE). La MTA et les sponsors se sont engagés à investir 125 millions USD dans huit initiatives visant à atténuer les effets négatifs, toutes actuellement en cours. La mise en œuvre finale a désormais commencé pour trois mesures d'atténuation :

- **Élargir le programme NYC Clean Trucks (20 millions de dollars)** : La mise en œuvre a commencé. Le DOT de New York commencera à accepter les nouvelles demandes de remises incitatives d'ici le printemps.
- **Élargir le programme de livraison en dehors des heures de bureau du NYC DOT (5 millions de dollars)** : La mise en œuvre est en cours. En partenariat avec le NYC DOT afin d'améliorer la sécurité et de réduire le trafic routier pendant la journée, le NYC DOT commencera à accueillir de nouveaux participants au premier trimestre 2026.
- **Remplacement des unités de réfrigération des camions (TRU) au marché de Hunts Point (15 millions de dollars)** : La mise en œuvre est en cours. Le remplacement de jusqu'à 1 000 TRU permettra de réduire considérablement les émissions d'oxyde d'azote et de particules. Le remplacement d'une seule TRU permet d'éviter l'équivalent des émissions de particules produites par 330 trajets quotidiens en camion sur la Cross Bronx Expressway. La première unité a été livrée en décembre 2025.

Le commissaire du Département des transports de la ville de New York, Mike Flynn, a déclaré : « Dès la première année de mise en place du péage urbain, nous avons constaté une diminution du nombre de véhicules entrant dans le quartier central des affaires de Manhattan, une amélioration de la qualité de l'air, une augmentation de la sécurité dans les rues et une augmentation du nombre de personnes choisissant de se déplacer à vélo, à pied ou en transports en commun. Tous les New-Yorkais en bénéficient, grâce à de nouveaux investissements dans les transports en commun et d'autres projets qui facilitent les déplacements sans voiture. La tarification de la congestion nous rappelle que lorsqu'on ose être audacieux, on peut accomplir de grandes choses. C'est pourquoi le NYC DOT fera preuve d'ambition et d'innovation, déterminé non seulement à améliorer nos rues, mais aussi à en faire l'envie du monde entier. Je remercie le gouverneur et la MTA pour leur leadership, ainsi que le personnel du NYC DOT qui travaille chaque jour pour soutenir ce programme inestimable. »

Le représentant Jerry Nadler a déclaré : « En fin de compte, voici ce qu'il en est : Un an plus tard, la tarification de la congestion améliore la qualité de vie à New York. Nous savons que cela fonctionne. Cela a permis de réduire le trafic et les temps de trajet vers la ville sont désormais nettement plus courts. La réduction du trafic permet d'accélérer les délais d'intervention des services d'urgence, d'assainir l'air et de rendre les rues plus sûres, tout en finançant les améliorations apportées à l'accessibilité du MTA et les extensions du réseau de transport en commun, comme le métro de la Deuxième

Avenue, qui dépendent des recettes générées par la tarification de la congestion. Je dis donc ceci à tous ceux qui tentent de faire échouer la tarification de la congestion : laissez passer. Ce train reste sur les rails. La tarification de la congestion sera maintenue. Nous financerons la MTA. Et nous protégerons le droit des New-Yorkais à prendre des décisions concernant leur propre ville. »

Le représentant Dan Goldman a déclaré : « Les résultats de la première année de mise en place du péage urbain dans le sud de Manhattan sont clairs : réduction des embouteillages, diminution du nombre d'accidents de la route, amélioration de la qualité de l'air, augmentation de la fréquentation piétonne et nouvelles recettes qui seront utilisées pour améliorer le plus grand réseau de transports publics du pays, qui dessert la grande majorité des navetteurs de la ville de New York.. Je me réjouis de continuer à travailler aux côtés de la gouverneure Hochul et de la MTA pour veiller à ce que nos navetteurs, notre ville et notre environnement continuent à bénéficier des avantages de cette politique d'une importance vitale. »

La sénatrice d'État Kristen Gonzalez a déclaré : « La tarification de la congestion fonctionne pour la ville de New York. Un an après la mise en œuvre, nous constatons déjà les avantages d'une sécurité routière accrue, d'un air plus pur et d'un système de transport mieux financé. Ces avantages améliorent la qualité de vie des New-Yorkais issus de la classe ouvrière dans les cinq arrondissements et régions. Je félicite la gouverneure Hochul, le maire Mamdani et le président de la MTA Lieber pour leur engagement en faveur de la tarification de la congestion et pour avoir défendu ce programme essentiel contre les attaques de l'administration Trump. »

Le membre de l'Assemblée Tony Simone a déclaré : « Se battre pour la classe ouvrière n'est jamais facile, mais cela en vaut toujours la peine. Cela fait maintenant un an que le péage urbain est en vigueur, et ses résultats dépassent déjà largement les attentes. Pour les millions de New-Yorkais qui dépendent des transports en commun, nous avons investi des milliards dans leur expansion et leur amélioration. Pour les New-Yorkais qui choisissent de prendre leur voiture, le trafic est en baisse et les vitesses en hausse. Et pour mes électeurs qui vivent dans cette zone, le bruit a diminué, la pollution a diminué et les affaires sont en hausse. La tarification de la congestion s'est rapidement révélée être l'une des mesures publiques les plus efficaces de l'histoire. »

Le membre de l'Assemblée Deborah J. Glick a déclaré : « La première année du programme de péage urbain a apporté à la MTA plus de ressources que prévu pour soutenir les améliorations essentielles de notre système de transport en commun. Je suis encouragé de voir cette base solide qui permettra à la MTA d'apporter les améliorations indispensables à notre réseau de transport, dont dépendent des millions de New-Yorkais. Il est également très agréable de constater une réduction du trafic, une amélioration des temps de trajet et une diminution de la pollution atmosphérique dans toute la zone de réduction des embouteillages. »

Le membre de l'Assemblée Linda B. Rosenthal a déclaré : « Les effets cumulés de la tarification de la congestion ne peuvent être surestimés alors que nous sommes

confrontés aux réalités du changement climatique. Lorsque nous avons adopté cette politique en 2019, le législateur avait compris les immenses avantages qu'elle apporterait à la Grosse Pomme, et cette clairvoyance porte aujourd'hui ses fruits. En seulement un an, Midtown est libéré des embouteillages, les plaintes pour nuisance sonore ont diminué, les incidents liés à la circulation sont moins fréquents et la MTA utilise les recettes pour effectuer les réparations indispensables à notre réseau de transport. C'est pourquoi nous devons rester fermes dans notre engagement envers cette politique et continuer à rejeter toute tentative fédérale visant à mettre fin à ce programme transformateur. »

Le contrôleur financier de la ville de New York, Mark Levine, a déclaré : « Après seulement un an, la tarification de la congestion s'est avérée être une victoire retentissante pour les usagers des transports en commun, nos communautés et la ville. Malgré les inquiétudes initiales, la tarification de la congestion a stimulé l'activité économique dans nos restaurants, nos magasins et nos centres culturels, tout en générant des millions de dollars pour la MTA. En tenant tête à l'administration Trump, la gouverneure Hochul a permis à New York d'investir dans l'accessibilité du métro, de réduire le trafic et les accidents, d'améliorer la qualité de l'air et d'offrir un système de transport fiable pour les générations futures. »

Gale Brewer, membre du Conseil municipal de New York, a déclaré : « Après un an, la tarification de la congestion s'est avérée être exactement ce dont New York avait besoin. Cette mesure s'est avérée extrêmement efficace pour réduire les trajets en voiture, fluidifier le trafic et accroître l'utilisation du métro et des bus, tout en améliorant la qualité de l'air et la sécurité dans les rues. Les données montrent que moins de véhicules entrent à Manhattan, que la fréquentation des transports en commun est en hausse et que notre économie continue de prospérer, tout cela en même temps. Ce programme fonctionne. J'attends avec impatience le rapport que le NYC DOT est en train de rédiger, contenant des recommandations pour l'avenir, afin que nous puissions tirer parti de ce succès et faire en sorte que la tarification de la congestion continue de profiter aux New-Yorkais dans toute la ville et la région. »

Harvey Epstein, membre du Conseil municipal de New York, a déclaré : « Après un an, il est clair que la tarification de la congestion apporte des avantages concrets aux New-Yorkais au quotidien. Nous constatons une diminution du trafic et du bruit, une amélioration de la qualité de l'air et des transports en commun plus rapides et plus fiables, ce qui rend la ville plus sûre, plus verte et plus efficace pour tous. »

Erik Bottcher, membre du Conseil municipal de New York, a déclaré : « Après un an, la tarification de la congestion a prouvé ce que tant de New-Yorkais ont toujours cru : lorsque nous donnons la priorité aux personnes, notre ville fonctionne mieux. Nous constatons une diminution du nombre de voitures, une amélioration de la qualité de l'air, une augmentation de la sécurité dans les rues et une réduction des temps de trajet, tout en débloquent des milliards de dollars pour moderniser et développer notre réseau de transport en commun. C'est une victoire pour les travailleurs new-yorkais, pour notre environnement et pour la santé à long terme de notre économie. Je félicite la

gouverneure Hochul d'avoir fait preuve de fermeté et d'avoir défendu ce programme, car les données sont claires : la tarification de la congestion fonctionne, et New York City s'en porte mieux. »

Virginia Maloney, membre du Conseil municipal de New York, a déclaré : « La circulation a toujours été un casse-tête pour les New-Yorkais, en particulier ici, au cœur de Manhattan. Un an plus tard, la tarification de la congestion a atteint ses deux principaux objectifs : réduire les embouteillages et lever les fonds indispensables au financement des transports en commun. Je me réjouis de travailler avec mes collègues du Conseil municipal et d'Albany pour veiller à ce que le programme de péage urbain continue à porter ses fruits et à fonctionner pour tous les New-Yorkais. »

Le président de l'arrondissement de Manhattan, Brad Hoylman-Sigal, a déclaré : « Encore et encore, la tarification de la congestion fonctionne. Après un an, avec une baisse de 11 % du trafic et plus d'un demi-milliard de dollars de nouvelles recettes substantielles pour la MTA, le programme démontre précisément pourquoi il est important de mettre en place des politiques audacieuses et intelligentes. Les New-Yorkais ressentent chaque jour les avantages d'une diminution du nombre de voitures, de trajets plus rapides, d'un air plus pur et de rues plus sûres. Merci à la gouverneure Hochul pour son leadership continu en faveur de ce programme essentiel et des New-Yorkais. »

Samuel I. Schwartz (Gridlock Sam), directeur du programme de recherche sur les transports à la Roosevelt House du Hunter College, a déclaré : « Je me bats contre les embouteillages à New York depuis près de 60 ans, ayant commencé comme chauffeur de taxi vers 1967, puis comme commissaire à la circulation 15 ans plus tard. J'ai vu des avenues devenir à sens unique, des feux de circulation être reprogrammés, plusieurs milliers d'agents de circulation être embauchés, mais je n'ai jamais vu de programme aussi efficace que la tarification de la congestion pour améliorer la fluidité du trafic et la sécurité. Félicitations à la gouverneure et à la MTA pour un déploiement presque parfait. »

Andy Darrell, conseiller principal de l'Environmental Defense Fund, a déclaré : « Un an après son introduction, la tarification de la congestion a tenu ses promesses : un air plus pur, des rues plus sûres et une ville plus saine. Moins de voitures signifie moins de pollution, des bus plus rapides et un air plus pur pour les communautés de toute la ville. Ce programme renforce également l'économie de New York en finançant des améliorations des transports en commun qui permettent à des millions de personnes de continuer à vivre à New York à un coût abordable et en soutenant la création d'emplois de qualité dans tout l'État. New York a montré l'exemple à l'échelle nationale en démontrant comment le leadership environnemental peut stimuler les opportunités économiques et améliorer la qualité de vie. »

Tom Wright, président-directeur général de la Regional Plan Association, a déclaré : « D'après toutes les données dont nous disposons, le tout premier programme de péage urbain du pays a donné des résultats positifs pour les navetteurs

et les résidents de New York et de la région métropolitaine des trois États. Les résidents, les entreprises et les navetteurs bénéficient d'un air plus pur, de déplacements plus rapides avec moins de retards et d'un transport en commun amélioré. Le programme de péage urbain de New York s'est révélé être une preuve de concept extrêmement réussie pour les interventions politiques qui améliorent la qualité de vie dans toutes les communautés concernées. Merci à la gouverneure Hochul d'avoir montré la voie. »

Eric A. Goldstein, directeur environnemental du Natural Resources Defense Council (NRDC) à New York, a déclaré : « Le succès rencontré jusqu'à présent par le programme de péage urbain de New York n'est pas le fruit du hasard. Il a fallu des années de planification et d'analyse, d'engagement public et d'attention aux détails. Mais un an après le lancement du programme, les résultats sont clairs : réduction des embouteillages, trajets plus rapides, diminution de la pollution et amélioration du réseau de transport en commun irremplaçable de la région, qui transporte chaque jour des millions de navetteurs. Bravo à la gouverneure Kathy Hochul, au président de la MTA Janno Lieber et à leur personnel pour les réalisations accomplies à ce jour et les progrès à venir grâce à la mise en œuvre de cette stratégie de transport historique. »

Eric McClure, directeur exécutif de StreetsPAC, a déclaré : « Le programme de péage urbain de la ville de New York a été un succès incontestable et a tenu toutes ses promesses : réduction du volume de trafic, amélioration des temps de trajet, air plus pur, recettes essentielles pour le réseau de transport en commun, sans oublier d'autres avantages tels que la diminution du nombre d'accidents et l'augmentation de la fréquentation piétonne et commerciale. Nous aurions dû le mettre en œuvre il y a plusieurs décennies, mais nous sommes reconnaissants de pouvoir célébrer son premier anniversaire. Félicitations à toutes les personnes qui ont contribué à la réalisation de ce projet. »

Carlo A. Scissura, président-directeur général du New York Building Congress, a déclaré : « Après un an, le programme de réduction des embouteillages de New York a démontré que lorsque nous investissons dans l'amélioration des déplacements des personnes, nous faisons progresser toute la région. En seulement 12 mois, le programme a commencé à générer les fonds fiables nécessaires pour moderniser notre réseau de transport vieillissant et contribuer à la fluidité du trafic dans la ville. Nous constatons déjà une accélération des travaux de réparation, des progrès dans la réalisation de projets d'infrastructure prévus de longue date et une nouvelle activité économique dans tout l'État, y compris dans les communautés du nord qui construisent les wagons et les équipements qui alimentent notre réseau. Cette première année a prouvé qu'une politique intelligente peut réduire les embouteillages et la pollution atmosphérique, et jeter les bases d'un New York plus fort, plus vert et plus connecté. »

Lisa Daglian, directeur exécutif du Comité consultatif permanent des citoyens auprès de la MTA (PCAC), a déclaré : « À tous les égards, le programme de réduction des embouteillages a dépassé les attentes dès sa première année, profitant aussi bien aux usagers des transports en commun qu'aux automobilistes, tout en mettant fin aux

embouteillages qui paralysaient notre ville et notre région. En tant que défenseurs de longue date de ce programme, nous ne pourrions être plus fiers de ses énormes succès, même si nous continuons à le défendre contre ses détracteurs malavisés. Nous célébrons aujourd'hui cet anniversaire important, car il s'agit d'une victoire pour tous les New-Yorkais, et nous remercions la gouverneure Hochul, les dirigeants de la MTA et les nombreuses personnes qui ont eu le courage politique de mettre en œuvre ce programme historique et transformateur. »

Sharon Pope-Marshall, directeur exécutif de CIVITAS, a déclaré : « Le programme de péage urbain de la ville de New York a apporté des avantages indéniables, notamment une réduction significative du volume de trafic, de la pollution particulaire, des accidents de la route, des blessures liées à la circulation et du bruit. Les données montrent également que le trafic est en baisse en dehors de la zone de décongestionnement. Le programme a généré 500 millions de dollars de recettes supplémentaires substantielles pour la Metropolitan Transportation Authority. Ce financement essentiel contribuera à faire progresser les infrastructures de transport en commun et d'autres projets liés au transport en commun dans toute la ville. Les investissements dans les transports publics renforcent un principe fondamental de l'urbanisme : des transports efficaces et accessibles sont essentiels pour soutenir des quartiers urbains prospères, durables et résilients. »

Le président du Réseau immobilier de New York (REBNY), James Whelan, a déclaré : « La tarification de la congestion a apporté des avantages tangibles aux habitants de New York : réduction du trafic, amélioration de la qualité de l'air et source de revenus essentielle pour d'importantes améliorations des transports en commun. Nous félicitons la gouverneure Hochul pour son engagement continu envers ce programme, et nous espérons voir encore plus d'avantages découlant de la tarification de la congestion dans les années à venir. »

Christopher Schuyler, avocat responsable du programme Disability Justice Program (programme pour la justice en matière de handicap) de l'association New York Lawyers for the Public Interest, a déclaré : « La tarification de la congestion profite à tous les New-Yorkais, en particulier aux personnes handicapées. La tarification de la congestion finance des projets d'amélioration de l'accessibilité du métro, réduit le trafic afin que les utilisateurs d'Access-A-Ride et les véhicules d'urgence puissent se rendre plus rapidement à destination, rend les routes et les passages piétons plus sûrs pour tous les piétons, y compris les personnes en fauteuil roulant - un groupe disproportionnellement touché par les accidents de la route - et réduit les émissions dans la zone, améliorant ainsi la qualité de l'air. Après un an, les données prouvent que la tarification de la congestion est un succès retentissant pour tous les New-Yorkais.! »

Renae Reynolds, directeur exécutif de la Tri-State Transportation Campaign, a déclaré : « Après un an, nous pouvons enfin clore le débat : la tarification de la congestion était la bonne décision, non seulement pour la ville de New York, mais aussi pour toute la région et ses habitants. Le trafic a diminué, les rues sont plus sûres, les

accidents et les plaintes pour nuisance sonore ont baissé, le trafic de camions s'est réduit et nous pouvons respirer un air plus pur. Nous assistons à des améliorations attendues depuis longtemps dans le métro, à la mise en place d'un programme de prise en charge des cas d'asthme dans le Bronx et à une augmentation du nombre de visiteurs profitant de ce que la ville a à offrir, preuve que cette ville de classe mondiale est en train de construire le système de transport de classe mondiale que nous avons imaginé, avec des jours encore meilleurs à venir. »

Liya Rechtman, responsable principale des politiques de transport chez Evergreen Action, a déclaré : « Après un an d'application, la tarification de la congestion à New York s'est avérée être un succès sans précédent pour les navetteurs et le climat. Nous sommes ravis que les New-Yorkais soient moins exposés aux embouteillages, respirent un air plus pur et investissent dans des améliorations tant attendues des transports publics. Et nous sommes profondément reconnaissants envers la gouverneure Hochul et les dirigeants de cet État d'avoir tenu bon face aux attaques fallacieuses incessantes de l'administration Trump. La tarification de la congestion est là pour rester et nous sommes ravis que les New-Yorkais continuent d'en récolter les fruits. »

Julie Tighe, présidente de la New York League of Conservation Voters, a déclaré : « Un an après son introduction, la tarification de la congestion tient les promesses faites aux New-Yorkais. Le trafic est en baisse de 11 %. Les temps de trajet sont plus rapides et plus fiables. La fréquentation des bus, trains et métros est en hausse, et la MTA investit 15 milliards de dollars pour moderniser le réseau et offrir un service plus fréquent et plus fiable. Au fond, la tarification de la congestion reflète une vérité simple : nous ne pouvons pas sortir de la crise climatique en continuant à rouler. En réduisant le nombre de voitures sur les routes, cela permet de réduire les embouteillages tout en renforçant le réseau de transport en commun dont dépendent des millions de New-Yorkais. Il faut un leadership audacieux pour faire avancer les politiques qui améliorent nos communautés et notre vie quotidienne, surtout lorsqu'elles ne sont pas unanimement populaires au départ. C'est exactement ce qu'a démontré la gouverneure Hochul en faisant avancer le projet de péage urbain afin d'obtenir des résultats concrets pour les New-Yorkais. »

Danny Pearlstein, directeur des politiques et de la communication de la Riders Alliance, a déclaré : « Les usagers des transports publics se sont organisés et ont obtenu une réduction des embouteillages, qui a désormais passé le cap des débuts et s'annonce très prometteuse à l'aube de sa deuxième année. Les bus les plus lents des États-Unis roulent désormais plus vite. Les nouvelles recettes permettent d'améliorer le service de métro et de moderniser les stations. La qualité de l'air à New York s'améliore. De toute la série d'horreurs que les opposants au programme avaient prédites, une seule s'est réalisée : Le succès a une fois de plus prouvé la valeur de l'action gouvernementale et encouragé les New-Yorkais à continuer à relever ensemble les défis persistants. »

Samara Karasyk, présidente-directrice générale du Hudson Square Business Improvement District, a déclaré : « Aux portes du tunnel Holland, Hudson Square constate directement l'efficacité des péages urbains. Avec moins de voitures dans nos rues et des passages dans les tunnels nettement plus rapides, le quartier semble plus calme, plus sûr et plus accueillant. La fréquentation piétonne a augmenté de près de 20 % d'une année sur l'autre, et nous constatons les avantages que cela apporte en termes d'amélioration de la qualité de l'air, de réduction des klaxons et de dynamisme croissant dans nos espaces commerciaux et de vente au détail. Pour la communauté d'Hudson Square, la tarification de la congestion contribue à créer un environnement plus sain et plus dynamique où la priorité est donnée aux personnes, et non à la circulation. »

###

Informations supplémentaires disponibles sur le site Web www.governor.ny.gov
État de New York | Executive Chamber | press.office@exec.ny.gov | 518.474.8418
Inscrivez-vous pour recevoir les informations les plus récentes du Bureau de la gouverneure :
ny.gov/signup | Envoyez NEW YORK par SMS au 81336

[SE DÉSABONNER](#)