



## ENJEUX URBAINS

## URBAN ISSUES

# Les mille et une recettes contre l'invasion de l'auto

PAR STÉPHANE GAGNÉ

*Ceci est la dernière de quatre parties traitant de la place de l'automobile dans le milieu urbain. Nous désirons remercier Environnement Canada, région du Québec, pour leur support, ayant permis la réalisation de cette série.*

L'automobile est en train de ruiner Montréal. Des centaines de milliers de banlieusards-automobilistes entrent et sortent chaque jour de la ville sans contribuer aux coûts d'entretien des infrastructures. Tout ça coûte cher aux Montréalais et le maire Bourque cherche des solutions pour faire contribuer ces gens. C'est là qu'il devient intéressant d'examiner ce que d'autres villes, aux prises avec les mêmes problèmes, ont fait.

Toutes les grandes villes vivent un jour ou l'autre une sensation d'étouffement, physique et économique, causée par l'automobile. Pour résoudre ce problème, plusieurs en viennent à la même solution: restreindre la circulation automobile. Les moyens pour atteindre ce but diffèrent cependant d'une ville à l'autre.

Ainsi, en Italie, on a choisi la manière forte. Une quarantaine de villes ont fermé les rues qui mènent aux centres historiques. Seuls les camions de livraisons et les voitures des résidents peuvent y circuler. Ces restrictions ne sont pas respectées à la lettre, mais donnent tout de même de bons résultats. A tel point que des villes françaises comme Strasbourg et Paris (quartier des Halles) ont adopté la formule. Dans ce pays, plusieurs villes ont aussi transformé de grandes avenues du centre-ville en voies piétonnes, sans interdire tout le centre-ville à l'automobile (ex.: Lyon et Angers).

Pour limiter la circulation automobile, on peut aussi prohiber la construction de stationnements sur les lieux de travail (comme à Zurich, Suisse), jouer avec les sens uniques pour compliquer l'accès au centre-ville (comme à Strasbourg, à Berne ou à Göteborg, Suède) ou faire alterner la circulation selon les numéros des plaques d'imma-

trication ou d'autres techniques (comme à Athènes, Mexico ou Santiago, Chili).

L'incitation au co-voiturage est un autre procédé efficace. Inventé à Singapour, il dispense du péage les automobilistes qui transportent au moins deux passagers. Aux Etats Unis, certaines villes l'ont adopté dont Washington.

D'autres villes, plutôt que de limiter ou interdire l'automobile, ont choisi d'en tirer profit (\$\$\$) de multiples façons: soit par l'imposition de taxes ou de diverses formes de péages. Il existe plusieurs formules. Voyons-en quelques unes.

### Taxe à l'achat d'une voiture

À Hong Kong, où la voiture était devenue trop envahissante, les autorités ont réussi à restreindre son usage en imposant une taxe aux automobilistes. Celle-ci atteint au total deux fois le prix de la voiture. Comme variante à cette formule, on peut aussi relever le prix du permis de conduire ou le coût des enregistrements (comme on l'a fait ici au Québec).

### Le péage

Parmi les formes de taxation qui existent, le péage est certes la plus populaire. Elle est appliquée dans plusieurs villes européennes, asiatiques et japonaises. Et pour cause, car un péage à un tarif suffisamment élevé limite la circulation automobile, réduit la pollution de l'air et le bruit, prolonge la vie des infrastructures et accroît les revenus de la municipalité (qui peut ensuite les affecter au développement du transport en commun).

Les villes d'Oslo (Norvège), Stockholm (Suède), Tokyo ou New York font toutes payer les automobilistes à l'entrée de leur centre-ville. À Tokyo, on multiplie les péages pour réduire l'extrême congestion sur les autoroutes. À New

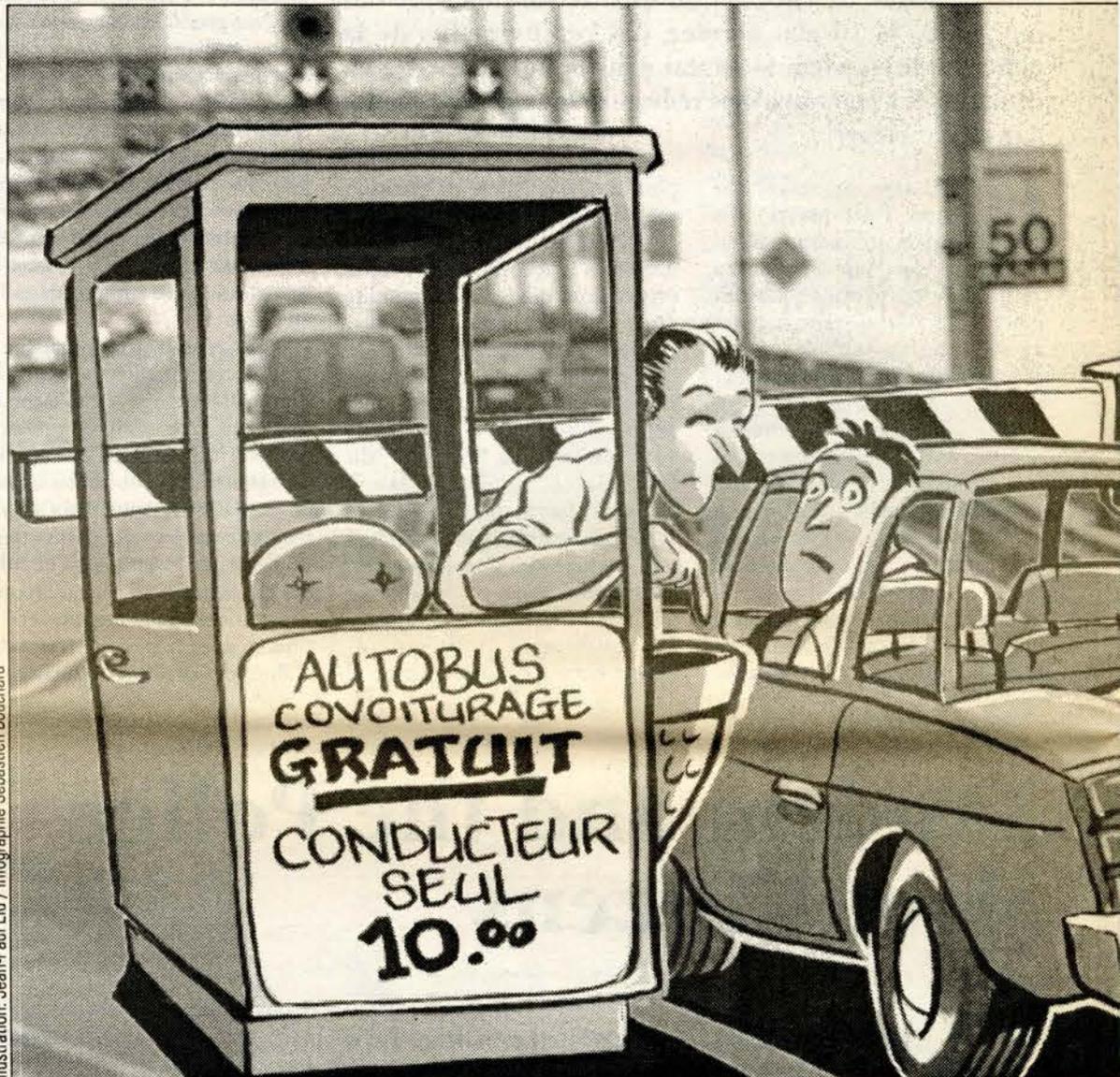


Illustration: Jean-Paul Eid / Infographie Sébastien Bouchard

**Pour réduire l'utilisation de l'automobile en milieu urbain, plusieurs proposent l'installation de postes de péage afin de favoriser le transport en commun.**

**Ideas offered to reduce automobile use in favour of public transport include...**

York, l'accès de Manhattan est payant, mais, une fois sur l'île, on a accès au métro et à une multitude de taxis.

La première ville à avoir adopté le péage est cependant Singapour, en 1976. Le cas de cette Cité-Etat est très instructif pour nous car sa population est similaire à celle de l'agglomération montréalaise (3 millions d'habitants).

À Singapour, les propriétaires de voiture doivent posséder un

permis à la journée ou au mois s'ils désirent entrer dans le centre-ville de 7h30 à 18h30 les jours de semaine et de 7h30 à 15h les dimanches et jours fériés. Le tarif est de 3,38\$ canadiens pour une journée et de 67,62\$ pour le mois. Les voitures de compagnie doivent payer le double de ce tarif. Pour simplifier la perception, la ville implante présentement un péage électronique avant-gardiste. Comme autres mesures de décou-

agement, elle a imposé une taxe très élevée sur l'enregistrement des voitures et une taxe annuelle selon le type de cylindrée.

Ces mesures ont bien sûr réduit le trafic motorisé (d'environ 20% depuis leur mise en place), sans toutefois réduire la mobilité des personnes car Singapour possède un système de transport en commun très efficace. Et de fréquentes mesures sont prises pour l'améliorer. Ainsi, depuis octobre 1993, la

## Prendre le métro évite bien des maux.



**RMQA**

Regroupement montréalais pour la qualité de l'air