

MÉMOIRE SUR L'ADOPTION D'UNE RÉOLUTION CONCERNANT L'ADOPTION D'UNE LOI SUR LA RESTRICTION DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE

PRÉPARÉ PAR M. ARIS HADJINICOLAOU, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION SUR L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE, LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

I. INTRODUCTION

Dans une société individualiste où les avancements technologiques prennent de l'avant, l'efficacité est l'incontournable valeur. Pour atteindre cet objectif, tant d'urbanistes travaillent ainsi à créer des villes dont la disposition maximisera notre potentiel de productivité et de consommation. La priorité en transport est la création des grandes rues, des boulevards et des voies de services permettant de se rendre du "Point A" au "Point B" de la façon la plus rapide possible. Cela sous-entend bien sûr qu'un encadrement suffisant est offert en parallèle, tels des panneaux de signalisation, des feux de circulation, des voies prioritaires, etc. Par contre, quand la Ville fait tout pour rendre le transport automobile facile, accessible et attirant, cela influence les décisions des consommateurs et des citoyens. En conséquence, des habitudes de vie dites moins éco-responsables pourraient être supportées de manière indirecte. De plus, en créant des zones urbaines grandement congestionnées par le transport, nous en restreignons l'usage potentiel à d'autres fins comme la promotion de la culture ou des aires de repos.

Ce mémoire a comme objectif principal de clarifier la problématique à laquelle tente de faire face le projet concernant la restriction de la circulation automobile, de décrire la façon par laquelle le problème sera attaqué et d'offrir des comparaisons internationales.

II. DÉFINITIONS

Zone de rencontre:

Physiquement, une zone de rencontre est un lieu public qui est délimité par des panneaux seulement à l'entrée et à la sortie de cette zone. Dans celle-ci, aucune signalisation, ni aucun feu de circulation n'y sont présents. Il n'y a qu'une limite de vitesse de 20 km/h. Cette zone sert de "rencontre" entre non seulement tous les utilisateurs de la route, mais aussi tous ceux qui fréquentent la place publique en question. Cela peut donc être vu de plusieurs façons.

L'objectif de celles-ci est de créer un espace privilégiant les piétons et de décourager la circulation automobile. La zone de rencontre est l'intermédiaire entre une zone piétonnière et une zone 30.

Zone 30 :

Une zone 30 est une région délimitée dans laquelle la limite de vitesse est fixée à 30 km/hr. Ces zones se retrouvent principalement dans les quartiers résidentiels, ainsi que les cartiers entourant les milieux scolaires, afin de réduire la circulation et la vitesse des automobiles et, en conséquence d'augmenter la sécurité dans ces milieux.

Densité et étalement urbain :

Les mesures mises en vigueur par ce projet ont toutes en commun le fait de faciliter l'entrée dans les centres urbains de la ville des habitants. Cela faciliterait donc l'accès aux services publics et aux places publiques et aura un impact sur le choix de résidence des citoyens par rapport au centre urbain. Le facteur de densité ou d'étalement urbain évalue justement le nombre d'individus occupant une portion déterminée du milieu urbain. Le facteur de densité de Montréal est de 4587 hab./km². À titre de comparaison, l'île de Manhattan a une densité de population de 25 83525 835,21 hab./km² et l'île de Victoria (Vancouver) a une densité de 5070 hab./km².

Agence de transport :

En ce moment, l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) a comme rôle d'« accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal »¹. Depuis sa création en 1996, celle-ci s'est étendue à 51 stations de trains de banlieue sur 5 lignes. En plus de contribuer à la planification et de la coordination du transport collectif des 14 organismes de transport de la région métropolitaine, l'AMT participe aussi au financement de l'exploitation des services de ceux-ci. Présentement, Montréal ne détient qu'une seule agence de transport, l'AMT, rendant compte au Ministre de transport.

III PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE :

La planification urbaine a de plus en plus d'impact visible et permet de remplir aux besoins de Montréal et de ses habitants. Par contre, plusieurs façons d'attaquer ce problème existent et ils dépendent en grande partie de la manière d'établir un équilibre au sein de la problématique que touche cette résolution. En effet, les deux facteurs majeurs en jeu sont la facilitation des rencontres dans les zones prépondérantes de la ville pour les utilisateurs du transport collectif au détriment de celle des automobilistes et l'étalement urbain qui pourrait résulter de cette facilitation. La facilitation du transport en commun et de l'entrée dans les zones urbaines de la ville ouvrirait la possibilité de ne plus devoir habiter dans la ville, une fois que l'accès de tous les services qui y sont offerts est facilité. En planification urbaine, la vision doit toujours être à long terme et doit prévoir les conséquences et les réactions de la part de la population.

A. AILLEURS DANS LE MONDE

Plusieurs pays ayant constaté la même problématique ont utilisé des moyens similaires ou encore différents à ceux du projet, en voici quelques exemples.

1. SUISSE

En 2002, plusieurs zones de rencontre ont été inaugurées en Suisse afin de respecter la philosophie de la ville, se fondant sur un esprit socialiste d'ouverture. Dans les trois premières années, un seul accident a été signalé et il n'y a eu aucune nécessité d'investir dans des moyens de communication au sein de cet espace réaménagé. En 2004, 137 zones de rencontre existaient et 151 autres étaient prévues. 40% de ces zones étaient situées dans les grandes villes de la Suisse, tels Bâle, Berne, Zurich et Genève, habituellement dans les lieux centraux, telles les places de gares, des centres au trafic modeste,

¹ <http://www.amt.qc.ca/agence/>

des rues de centre-ville avec présence de marchés et quelques autres cas particuliers. La taille des zones est plutôt petite, parcourant habituellement une rue ou une place de marché.

2. FRANCE

Plusieurs zones 30 se trouvent en France depuis le décret du 29 novembre 1990. Celles-ci furent implantées dans trois secteurs principaux, soit les centres-villes, les secteurs scolaires et les secteurs résidentiels avec habitation pavillonnaire. Cette implantation fut faite dans le but d'augmenter la sécurité (en diminuant la vitesse et les accidents), de répondre aux demandes des habitants (parents d'élèves, riverains, etc.) et d'améliorer le cadre de vie. Après 10 ans d'installation lors d'un recensement, le bilan des zones 30 a été plutôt positif; les points forts principaux étant la sécurité accrue des déplacements et la circulation des piétons qui se trouvent facilitées.² La zone de rencontre a été introduite en France suite à l'inspiration de l'urbanisme suisse et belge. Elle servait d'intermédiaire entre une aire piétonne et une zone 30. Celle-ci avait comme but principal de développer la vie locale et de la rendre prépondérante. Pour tout ce qui concerne les modalités, les Français ont pratiquement suivi le modèle de la Suisse.

3. ANGLETERRE

Une taxe de congestion semblerait peut-être comme une mesure un peu intense lors de son application à Montréal, mais celle-ci existe déjà en Angleterre. La *congestion charge* consiste en un frais de £8 par jour pour tous ceux qui désirent entrer dans le centre de Londres entre 7h et 18h30 du lundi au vendredi. Cette taxe a pour objectif de diminuer la circulation dans la ville et d'améliorer le transport en commun des Londoniens qui s'y retrouvent. Elle fut imposée en 1999 avec l'implantation du « Greater London Authority Act » qui démontrait un désir politique de mettre en vigueur une taxe de congestion. Le bilan de cette taxe démontre non seulement des revenus de £236 millions annuellement, mais aussi une diminution de 32 000 heures de déplacement en véhicules par année³. De plus, il est estimé que 30 millions de litres d'essence sont ainsi sauvés par année, ce qui représente 1,9% de l'essence consommé annuellement dans la région. Par ailleurs, de plus grandes économies sont prévues avec l'amélioration du réseau de transport collectif et entre 2001 et 2004, le nombre d'accidents s'est vu réduit du cinquième, soit près de 4000 accidents. Cette implantation britannique s'avère donc très efficace du point de vue économique, éco-responsable et en termes de sécurité.

B. SITUATION ACTUELLE

À Montréal, plusieurs méthodes sont mises en place afin d'augmenter l'utilisation du transport en commun et de diminuer le transport "privé". Un excellent exemple de cela fut l'instauration des *bixis*, soit des vélos libre-service disponibles 24 heures, 7 jours sur 7 partout à travers l'île de Montréal. À travers l'île de Montréal, il y a plus de 5000 vélos et 400 stations. Les pistes cyclables atteignent maintenant plus de 500 km. De plus, depuis 2010 une taxe de 1.5 sous par litre d'essence est appliquée et va vers

² *Les zones 30 en France: Bilan des pratiques en 2000*

³ http://www.imprint-eu.org/public/papers/imprint_dix.pdf

l'amélioration du transport en commun.⁴ L'initiative des *bixis* vient de la Ville de Montréal dans le but d'atteindre l'importance sociale de l'exercice et du transport en commun. Étant régie directement par la Ville, l'implantation a été faite en consultation des 14 organismes de transport et de l'AMT.

De plus dans le plan d'action 2011 pour le stationnement de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal, il est prévu d'enlever 125 places de stationnement afin de développer les places publiques et les zones de rencontre dans cet arrondissement⁵. Il y a amélioration constante, car depuis 2009, le transport en commun s'est fortement amélioré. On peut souligner que le métro montréalais a traversé 76 millions de km en 2009-2010, qu'une augmentation de 7% des heures offertes par les autobus à Montréal fut enregistrée, que plus de 500 nouveaux autobus furent offerts tout en maintenant un record d'achalandage malgré le ralentissement économique. Avec ces changements, nous avons noté une diminution de 6% de l'utilisation automobile dans les 6 dernières années. Donc, les méthodes de la présentatrice sont plus étendues bien sûr, mais pas nécessairement les premières en leur genre et pas non plus les seules qui puissent être adoptées⁶.

IV. PROJET PROPOSE

La porteuse par l'intermédiaire de son projet de nous présente sa vision de ce qui pourrait résoudre la problématique. Les objectifs fondamentaux de la porteuse sont avant tout de promouvoir les méthodes de transport alternatif au détriment du transport en automobile. Elle cherche également à inculquer une culture éco-responsable chez les citoyens. Pour finir, son projet vise la réappropriation des places publiques, afin de les transformer en lieux propices aux échanges et à la présence de culture.

À travers ceux-ci, la présentatrice a une vision d'un Montréal plus éco-responsable, avec très peu de voitures privées, un réseau de transport en commun rapide, efficace et étendu à l'entièreté de la région métropolitaine de Montréal, avec une sécurité autour des zones scolaires et dans les zones résidentielles, ainsi que des places publiques riches en échanges et en culture.

1. COMITÉ MÉTROPOLITAIN D'URBANISME (LE COMITÉ)

Ce comité a comme le mandat de gestion des mesures mises en place par cette résolution. Il travaillera en collaboration avec des organismes existants tels l'Agence métropolitaine de transport et les sociétés de transports respectifs de Montréal, Laval et Longueuil. Le Comité gèrera non seulement, à travers ses recommandations, la délimitation des zones 30 et des zones de rencontre, mais aussi la tarification et l'élargissement du transport en commun. De plus, il est composé de professionnels dans des domaines divers afin d'avoir l'avis et les recommandations les plus balancés possible.

⁴ <http://www.cyberpresse.ca/actualites/regional/montreal/201004/29/01-4275568-nouvelle-taxe-sur-lessence-des-samedi.php>

⁵ http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=98,74409572&_dad=portal&_schema=PORTAL

⁶ http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=4577,68231768&_dad=portal&_schema=PORTAL

2. TRANSPORT EN COMMUN

De plus, la ministre propose plusieurs changements afin de faciliter le transport en commun pour tous en créant une zone de transport en commun gratuit, en augmentant la fréquence des autobus centraux, en assurant l'existence de bus traversant plusieurs lignes de métro, en augmentant les stations de métro, en créant une tarification unique et en offrant des améliorations pour ceux qui n'habitent pas dans les régions centrales de la ville. Avec ces politiques, la ministre essaye de rendre le transport en commun le plus attrayant possible, afin de pousser la société entière à changer leurs habitudes de vie.

3. DISPOSITIONS PÉNALES

Pour les dispositions pénales, la ministre utilise comme principal outil l'éducation, afin encore une fois de continuer dans sa voie de changement à long terme d'habitudes de vie sociétales. Premièrement, avant de mettre en place quoi que ce soit, elle établit cinq séances de consultation publique afin de savoir ce que pensent les citoyens. Ensuite, lorsque quelqu'un commet plus d'une infraction, en plus de recevoir des amendes, cette personne est ensuite sujette à un examen de connaissances théoriques et si celle-ci n'atteint pas la note de passage (soit de 60%), elle doit suivre une formation sur la sécurité routière. En éduquant la population, elle croit faire du bien à long terme en changeant les mentalités des gens.

4. FINANCEMENT

Tout projet nécessite du financement. Pour son projet, la ministre décide de l'obtenir à travers les amendes qu'elle instaure, sa taxe de congestion et sa taxe de transport en commun. La taxe de congestion est simple et n'est qu'une taxe payée lors de l'entrée à l'arrondissement Ville Marie de Montréal de 10\$ par jour. Toute personne à mobilité réduite, tout véhicule de service public, de transport en commun ou à but commercial en seraient exemptés. Par contre, les habitants de cet arrondissement, ainsi que les gros camions (de plus de 14 roues) y seraient soumis. La taxe de transport en commun serait pour toutes les entreprises (sauf les organismes de bienfaisance) avec au moins 10 employés, afin de taxer le transport "privé" que nous présumons qu'ils pourraient utiliser. Par contre, le monitorat de ceci devient assez difficile à assurer et donc, dans cette équation, il pourrait avoir des organismes plus gagnants et plus perdants.

V CONCLUSION

Ce document a été conçu afin d'aider à la compréhension de la problématique en question. Il est évident que la Ville de Montréal peut s'améliorer en ce qui concerne la planification urbaine, mais il reste à décider si la problématique en question en est réellement une et si elle est attaquée de la bonne façon.

BIBLIOGRAPHIE

DOCTRINE

Michel Dix. *The Central London Congestion charging Scheme – From Conception to Implementation*. Brussels (Belgium). 2002. Disponible en ligne: http://www.imprint-eu.org/public/papers/imprint_dix.pdf

ARTICLE DE PRESSE

Paul Journet. *Nouvelle taxe sur l'essence dès samedi*. La Presse (29 avril 2010) Disponible en ligne : (<http://www.cyberpresse.ca/actualites/regional/montreal/201004/29/01-4275568-nouvelle-taxe-sur-lessence-des-samedi.php>)

PUBLICATIONS OFFICIELLES

Ministère de l'Équipement des Transports de l'Aménagement du territoire du Tourisme et de la Mer. *Les zones 30 en France: Bilan des pratiques en 2000*. Lyon (France). Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques. 2004. Disponible en ligne : (http://velobuc.free.fr/download/CERTUBilan_zones30.pdf)

LIENS INTERNET

Agence métropolitaine de Transport. Disponible en ligne : (<http://www.amt.qc.ca/agence/>) Site consulté le 17 janvier 2011.

Ville de Montréal. *Plan d'action 2011 du stationnement*. Disponible en ligne: (http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=98,74409572&_dad=portal&_schema=PORTAL) Site consulté le 17 janvier 2011.

Ville de Montréal. *Le Plan de transport de Montréal*. Disponible en ligne : (http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=4577,68231768&_dad=portal&_schema=PORTAL) Site consulté le 17 janvier 2011.