

**L'UTILISATION DE L'AUTOMOBILE DANS LES QUARTIERS
CENTRAUX DES MÉTROPOLIS : ANALYSE DES PROBLÈMES
ET DES SOLUTIONS**

Elhadji Dame SECK

Inédit / Working paper, n° 2012-02

Centre - Urbanisation Culture Société

INRS
Université d'avant-garde

www.ucs.inrs.ca

L'UTILISATION DE L'AUTOMOBILE DANS LES QUARTIERS CENTRAUX DES MÉTROPOLES : ANALYSE DES PROBLÈMES ET DES SOLUTIONS

Elhadji Dame SECK

Institut national de la recherche scientifique
Centre - Urbanisation Culture Société
Montreal

Mars 2012

Elhadji Dame Seck
seckhd@ucs.inrs.ca

Centre - Urbanisation Culture Société
Institut national de la recherche scientifique
385, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H2X 1E3

Téléphone : (514) 499-4000
Télécopieur : (514) 499-4065

www.ucs.inrs.ca

Ce document peut être téléchargé sans frais à :
www.ucs.inrs.ca/sites/default/files/centre_ucs/pdf/lnedit02-12.pdf

Résumé

Dans les métropoles du monde où se posent des problèmes induits par l'utilisation abusive de l'automobile dans les quartiers centraux, l'option « un centre-ville sans voiture » réfère pour l'essentiel à deux sortes de mesures. La première vise l'interdiction de toute circulation automobile dans certaines parties bien délimitées (rues, tronçons, quartiers, etc.) du centre-ville, soit la «piétonisation», qui peut être permanente ou limitée dans le temps. D'autre part, il y a les mesures qui ne constituent pas des interdictions mais plutôt elles visent des découragements de la circulation automobile dans les quartiers centraux : il s'agit notamment des droits d'accès et des taxes sur les stationnements.

Cet article essaye d'analyser notamment et les avantages et les inconvénients d' « un centre-ville sans voiture ». Sont aussi développés dans cet article : d'une part, les raisons qui expliquent plus en détail le besoin de réduire l'ampleur de l'usage de l'automobile, et d'autre part, les facteurs qui favorisent des mesures de décongestionnement.

Mots clés :

Circulation automobile, Centre-ville, Décongestionnement, Métropoles, Mobilité, Mobilité quotidienne, Piétonisation, Transport urbain

Abstract

In cities of the world where there are problems caused by the overuse of the automobile in central neighborhoods, "a city without cars" refers mainly to two kinds of measures. The first is the prohibition of traffic in well-defined parts (streets, sections, parts, etc...): pedestrianization, which can be permanent or limited in time. On the other hand, there are measures that are not prohibitions but disincentives to car use in central areas: these include access fees and taxes on parking.

This article attempts to analyze particular advantages and disadvantages of a "city without cars". Are also developed in this article: first, the reasons for the need to reduce the extent of car use, and secondly, factors promoting measures to relieve congestion.

Key Words:

Traffic, Downtown, Decongestion, Metropolis, Mobility, Daily mobility, Pedestrianization, Urban transport

INTRODUCTION

Moyen de transport très répandu dans les grandes villes modernes des pays développés et des pays en développement, l'automobile n'en est pas moins source de soucis sérieux du fait de maux induits par son développement : engorgements, pollutions, etc. Aussi, dans certaines métropoles du monde où ces problèmes s'accroissent, des voix s'élèvent-elles pour proposer des solutions afin de décourager l'utilisation abusive des véhicules privés dans les espaces centraux déjà congestionnés.

En effet, l'option « un centre-ville sans voiture » est de plus en plus discutée et mise de l'avant, plus particulièrement dans les métropoles des pays développés : droit d'accès, taxes sur les stationnements, interdiction de la circulation automobile dans certains tronçons, rues ou quartiers du centre-ville... Soient des gestes qui constituent autant de mesures pour diminuer l'ampleur de l'utilisation des véhicules privés dans les quartiers centraux de ces grandes villes (J. Goulet et J.-A. Boudreau, 2009)¹.

L'automobile est, selon certains analystes (Fortin et al., 2008 : 449), resté longtemps comme un mal-aimé des sciences sociales. Il a fallu attendre le milieu des années 1990 pour voir les chercheurs s'intéresser de plus en plus à la voiture et la mobilité qu'elle permet, notamment pour « *comprendre ses usages et les représentations sociales qui l'entourent* ». Avec les problèmes environnementaux et d'engorgement induits par le développement de la voiture, les thèmes et sujets de recherche ne manquent certes pas.

Cet article fait intervenir des éléments d'analyse intéressants relatifs aux expériences de métropoles cosmopolites : Montréal en particulier, ainsi que Londres et Paris. Nous évoquerons aussi des situations d'espaces du Sud, aux cadres et à la gestion urbaine différents, notamment celles de Dakar.

Nos analyses seront appuyées par un certain nombre de sources documentaires qui sont pour l'essentiel : des monographies, des articles scientifiques, des bases de données sociodémographiques, des articles de presse, des documents officiels.

¹ Séminaire Transports, Mobilités et Mutations urbaines, avec les professeurs Jean Goulet et Julie-Anne Boudreau, à l'INRS – Centre UCS de Montréal. Une première version de cet article était constituée par un travail de session que j'avais réalisé durant l'hiver 2009.

MIS EN RELIEF DES RAISONS JUSTIFIANT LES MESURES DE DÉCONGESTIONNEMENT : AVANTAGES

Pour mieux comprendre l'option un « centre-ville sans voiture », et plus généralement les mesures de décongestionnement des zones urbaines, il convient de « remonter » à la théorie de la transition urbaine. Pour l'analyste V. Kaufmann (2001 : 16), qui s'appuie sur un autre auteur, M. Wiel (1999), cette transition urbaine réfère au passage d'une ville à « *mobilité facilitée* » à la ville à « *mobilité restreinte* ». Sous l'effet de cette transition, la transformation de la ville - devenue automobile - provoque « *un allongement continu des déplacements* » et « *induit une désaffection des autres modes de déplacement que l'automobile* ».

En outre, il y a, comme le soulignent certains auteurs (Fortin et Rioux, 2008 : 448) une certaine *rétroaction positive* entre l'usage de l'automobile et l'étalement urbain : le premier phénomène favorise le second et vice-versa.

Les observations sur le terrain mettent en relief un ensemble de cinq (5) maux principaux induits par l'automobile (Kaufmann, 2001 : 31) :

- la diminution de l'accessibilité – qui, pense-t-on, peut être plus ou moins importante selon un certain nombre de facteurs, en particulier : la configuration géographique de la cité, l'importance du trafic, la disponibilité et la qualité des infrastructures routières;
- la perte de la multifonctionnalité de la rue (où « *le circuler se substitue à l'habiter* »);
- les pollutions sonore et atmosphérique et plus généralement, des problèmes environnementaux : en effet, la plupart des voitures sont consommateurs d'hydrocarbures, soient des ressources non renouvelables, et émettent des gaz à effet de serre contribuant au réchauffement climatique (Fortin et al., 2008 : 448);
- la multiplication des accidents;
- la dégradation des conditions de la mobilité quotidienne des non automobilistes.

Comme exemples de cités confrontées à la dépendance à la voiture : les métropoles canadiennes, où cette dépendance a augmenté notamment entre 1992 et 2005. Et ce, malgré la tendance croissante de la population à se concentrer dans les grands centres urbains et l'accès à de meilleurs services de transport en commun (Turcotte, 2008 : 22). Ainsi, selon les données de l'Enquête sociale générale² sur l'emploi du temps, « *la proportion des personnes de 18 ans et*

² L'ESG est une enquête populationnelle menée annuellement par Statistique Canada depuis 1985.

plus qui avaient fait tous leurs déplacements en automobile — comme conductrices ou passagères — a augmenté de 68 % en 1992, à 70 % en 1998 et à 74 % en 2005 ». Cette augmentation s'est faite au détriment des modes de transport actifs, soient les déplacements à bicyclette ou à pied : la même enquête citée souligne une chute de 19 % de la proportion de Canadiens ayant effectué au moins un déplacement actif à bicyclette ou à pied entre 1998 et 2005 (Ibid.).

Pour la région de Montréal, le nombre de voiture par ménage a plus que doublé entre 1987 et 2003 (1,05 à 1,20). Quant au nombre de déplacements en automobile, il a connu une hausse de 4,7 % entre 1998 et 2003 (Ibid.) (7,8 % pour les transports collectifs) (Secrétariat à l'enquête Origine-Destination (OD), 2005)³.

Tableau A : Les déplacements par automobile dans la région de Montréal, Canada

DÉPLACEMENTS AM AUTO TERRITOIRE COMPARABLE					
Par région	2008C	2003C	1998C	1993C	1987C
MONTRÉAL	524 000	557 000	530 000	474 000	446 000
LAVAL	151 000	154 000	142 000	123 000	109 000
RIVE-SUD	131 000	133 000	128 000	120 000	105 000
COURONNE SUD	193 000	183 000	167 000	136 000	105 000
COURONNE NORD	203 000	192 000	170 000	141 000	101 000
TOTAL	1 203 000	1 219 000	1 138 000	993 000	865 000

DÉPLACEMENTS AM AUTO TERRITOIRE COMPARABLE					
(Variation)	2008C	2003C	1998C	1993C	1987C
MONTRÉAL	-6%	5%	12%	6%	—
LAVAL	-1%	8%	16%	13%	—
RIVE-SUD	-2%	4%	7%	14%	—
COURONNE SUD	6%	10%	22%	29%	—
COURONNE NORD	6%	13%	20%	39%	—
TOTAL	-1%	7%	15%	15%	—

Source : Enquête Origine-Destination 2008, AMT

En général, les centres villes des métropoles des pays à indice de développement humain élevé ont des caractéristiques qui rendent des besoins de décongestionnement encore plus cruciaux. En effet, comme souligné par l'analyste Turcotte suscitée (2008 : 28-29), « les quartiers centraux des grandes villes sont généralement caractérisés par une plus grande mixité des usages résidentiels, commerciaux et industriels et une plus grande densité ». Soient deux conditions qui sont

³Par la suite, de 2003 à 2008, est observé une baisse d'environ seulement 1 % des déplacements « auto » (représentant quelque 15 000 déplacements). La baisse annuelle moyenne observée pour cette période est de 0,2 % alors qu'il y avait une hausse de 1,4 % entre 1987 et 2003 (Secrétariat à l'enquête Origine-Destination (OD), 2010).

favorables non seulement à la présence d'une offre adéquate en transport en commun, mais aussi à des déplacements faits à pied. Au contraire, « *plusieurs lieux situés dans les quartiers de banlieue, tels que les centres commerciaux, les cinémas, les édifices à bureaux ou autres lieux de travail, sont difficiles, voire impossibles, d'accès à pied ou en transport en commun* » (Ibid.).

Des phénomènes semblables sont aussi notés dans beaucoup de métropoles de pays du Sud. Ces phénomènes sont d'autant plus accentués que dans les pays en question les activités sont souvent très centralisées dans les capitales économiques. À l'instar du centre-ville de la capitale sénégalaise qui concentre 7,3 % de la population du pays sur 0,28 % du territoire, sur une presqu'île :

« La densité des activités dans Dakar en fait un lieu de convergence continue, les mouvements pendulaires quotidiens animent sa dynamique. Le plateau semble fonctionner comme un entonnoir où tout le monde arrive assez vite et en grand nombre mais pénètre difficilement dans la ville en direction de la multitude de centres circonscrits en fonction des activités les plus polarisantes. Circuler ou se mouvoir à Dakar devient frénétique et contraignant en raison de la récurrence des emprises de toute sorte »
(Wade, C. S.; R. Tremblay et E. M. Ndiaye, 2010 : 6).

Par ailleurs, l'on peut souligner que le fait de favoriser les déplacements à pied contribue à la lutte contre la sédentarité, qui constitue un problème de santé publique majeur aujourd'hui dans le monde entier. Parmi les mesures préventives rappelées par l'organisation mondiale de la santé : la création d'un milieu de vie favorable à l'individu par diverses mesures, dont la mise en œuvre d'une politique des transports assurant la sécurité des piétons et des cyclistes.

Outre ces analyses, des études ont mis en relief des avantages d'ordres socio-économiques induits par la mesure spécifique de piétonisation. Ainsi, une telle mesure qui a été appliquée en 2008 sur un tronçon à Montréal a débouché sur des jugements généralement positifs selon une firme mandatée par la Ville de Montréal pour faire le bilan de cette mesure.

UN ENSEMBLE DE FACTEURS FAVORABLES À DES MESURES DE DÉCONGESTIONNEMENT

Un important facteur qui joue pour les expériences de piétonisation et plus généralement pour les mesures de décongestionnement peut être expliqué ainsi : le centre-ville est somme toute, pour ainsi dire, là où les résidents passent le moins de temps en voiture. En effet, plus le quartier est suburbain, plus les gens passent de temps en voiture (Turcotte, 2008 : 24). Les localisations en centre-ville favorisent une mobilité quotidienne axée sur les modes de transport de proximité, au contraire des localisations périurbaines, qui incitent à l'acquisition d'automobile et à son usage

(Kaufmann, 2001 : 21). Comme en atteste sans doute la réussite de l'expérience de la ville de Bordeaux (France) qui, depuis 1998, décrète le premier dimanche de chaque mois l'interdiction totale de la circulation automobile en centre-ville - sur au total 100 voies et 50 hectares⁴.

Un second type de facteur favorable aux mesures de décongestionnement est constitué par l'adhésion des résidents, ou du moins la majorité d'entre eux. Comme le souligne l'analyste A. H. Maher (2006) qui se penche sur la situation à Montréal, la majorité de la population est pour l'adoption de mesures visant à limiter l'accès des véhicules au centre-ville – d'après des sondages.

Des expériences de piétonisation ont déjà été tentées dans plusieurs métropoles « *et non seulement les résidents, mais les commerçants, pourtant peu enclin au départ, en redemandent* (Ibid.). *Par exemple, dans la ville de Copenhague au Danemark, une majeure partie du centre-ville est devenue inaccessible aux autos depuis les années 60. Pourtant, son centre-ville connaît une prospérité de plus en plus grande tandis que ses banlieues stagnent* ».

Sans insister sur une multiplication de mesures spécifiques de piétonisation, à Montréal, une Charte du piéton n'en rejoint pas moins ces préoccupations, en prônant « *la marche comme mode de déplacement privilégié grâce notamment à un meilleur partage de l'emprise publique* ». Afin de participer à la réduction considérable de la dépendance à l'automobile, il convient de développer des modes de transports alternatifs à l'automobile et plus écologiques, soient « *les modes de transport collectif et actif tels le tramway, le métro, l'autobus performant, le train, le vélo et la marche ainsi que sur des usages mieux adaptés de l'automobile tels le covoiturage, l'autopartage et le taxi*⁵ ».

4 Source: www.bordeaux.fr

5 En particulier, les initiatives en faveur de l'usage du vélo : au printemps 2009, 2 400 vélos ont été mis en service dans 300 stations localisées dans les arrondissements du Plateau Mont-Royal, de Rosemont-La Petite-Patrie et de Ville-Marie. (Communiqué Ville de Montréal, le 10 juin 2008).



Photo : J. Maduro, Ville de Montréal

Le troisième facteur favorisant pour les mesures contre l'usage de l'automobile se trouve, pense-t-on, dans l'application des politiques générales municipales en matière de transport : comme soulignée par l'OCDE (2000 : 25), si certains objectifs ont tendance à entrer en conflit avec d'autres, une synergie des différentes mesures, l'intégration, « *peut porter sur des mesures qui rendent financièrement réalisables d'autres éléments de la stratégie* » notamment relativement à cette option « un centre-ville sans voiture ». Par exemple, « *les taxes de stationnement, une hausse de tarifs ou la tarification routière peuvent être considérés comme des moyens de financer de nouvelles infrastructures* ». (Ibid.).

Le quatrième facteur qui joue pour les mesures de réduction de l'usage de l'automobile réfère à une bonne coordination entre les politiques de différents niveaux, relève-t-on. Comme, par exemple pour Montréal : « (...) *de façon particulière, les villes et les arrondissements seront responsables de réaliser des plans locaux de déplacement. Ces plans comprendront, non seulement des mesures de portée générale applicables à l'ensemble du territoire, mais également des projets de piétonisation de certains secteurs ou de certaines rues ainsi que la définition de quartiers verts* » (CMM, 2008 : 57).

Enfin, un cinquième facteur favorisant que nous avons identifié est « transversal » : il réfère à l'existence d'expériences réussies dans d'autres villes, expériences sur lesquelles la recherche sur les transports et la mobilité urbaine ont porté. Comme, à titre illustratif, ce que souligne le spécialiste de la question V. Kaufmann (2001 : 18), sont imaginées et proposées tout un arsenal de mesures de gestion de la circulation et du stationnement :

- des boucles de trafic étanches qui empêchent le transit par les centres villes, comme à Besançon depuis 1974 (...);
- des réglementations du stationnement (horodateur, zones rouges et bleues);
- des limitations du stationnement, comme dans le centre des agglomérations de Bâle, Berne et Zurich (...);
- des politiques de valorisation de l'espace-rue (au niveau de l'urbanisme) dans les centres villes...

LES OBSTACLES À L'OPTION « UN CENTRE-VILLE SANS VOITURE »

Que cela soit un ensemble de mesures d'interdiction de la circulation automobile (piétonisation) ou des mesures de découragement de cette circulation, chacun de ces types peut buter sur des obstacles non négligeables pour la mise en œuvre. Le premier type d'obstacle est tout simplement relatif au caractère quasi indispensable de l'automobile dans les sociétés modernes. En effet, l'accès à un véhicule privé est non seulement très pratique, mais semble être parfois primordial pour une mobilité facile dans les métropoles modernes et en particulier dans leurs banlieues à faible densité de population : *« les parents de jeunes enfants en savent quelque chose, eux qui doivent souvent, dans une même journée, se rendre au travail et en revenir, aller reconduire les enfants à la garderie ou à leurs activités du soir, se rendre à un rendez-vous, faire des courses pour le repas et parfois plus encore »* (Turcotte, 2008 : 1).

Et de toute évidence, *« (...) la mise en cause des pratiques modales peut impliquer la remise en cause de certains traits fondamentaux du mode vie. Des personnes utilisant exclusivement l'automobile ne pourraient pas réaliser leur programme d'activité avec les transports publics sans modifier certaines de leurs habitudes spatiales »* (Kaufmann, 2001 : 11). À plus forte raison avec la marche ou le vélo!

Ensuite, nous relevons un second type d'obstacles (apparentés), à partir de ce qu'a souligné l'auteur V. Kaufmann; il réfère à :

- la prédisposition à l'usage de l'automobile (p. 10-11);
- la réappropriation symbolique de l'automobile, *« vecteur d'autonomie et de libération grâce à l'illusion d'une maîtrise individuelle du temps et de l'espace... »* (p. 27);

- la valeur sociale de l'automobile : devenu « *le mode de transport dont l'usage est le plus valorisé, il est donc celui des élites, qui sont incitées à en faire usage par la disposition d'un stationnement...* » (p. 24-25);
- l'appropriation individuelle de l'automobile, qui a conduit à une « *automobilo-dépendance* », « *dans la mesure où la mobilité quotidienne n'est plus pensée qu'en fonction de la voiture individuelle* » (p. 20).

Le troisième type d'obstacles aux mesures de décongestionnement est constitué, pense-t-on, par le fait que les réseaux de transports ne sont pas toujours assez conjointement planifiés avec l'aménagement du territoire, ni le piéton bien pris en compte, voire « priorisé » lors de la conception et de l'aménagement du domaine public.

Le quatrième type d'obstacles est, d'ordre politique, estime-t-on. Des analyses (OCDE, 2000 : 15-16) soulignent par exemple que

« la prise de décision présente des risques politiques croissants pour les élus par suite des oppositions des citoyens et des relations complexes avec les opérateurs privés. Les élections ont parfois été gagnées, mais plus souvent perdues, sur des questions de choix de politique des transports, ou de certains projets ou d'introduction du péage d'usager. En outre, ces processus de décision sont de plus en plus longs, coûteux et complexes. Ils sont soumis à des jeux de contraintes croissantes et les instruments et solutions disponibles sont souvent mal adaptés ».

Précisons à ce propos que les mesures peuvent être différemment appréciées par les populations selon leur nature (exemples de la piétonisation et d'introduction du péage d'usage) bien qu'elles visent toutes un même objectif : réduire l'usage de l'automobile.

Il faudrait aussi surmonter un cinquième type d'obstacle relatif à la « pléthore de structures de gouvernance » dans les grandes métropoles, pour Montréal par exemple, ainsi que les conflits latents ou manifestes qui résultent de cela (Ouimet, 2009).

Un sixième type d'obstacle que nous avons identifié tient au coût financier pour les pouvoirs : les mesures d'interdiction ou de découragement de la circulation ont bien souvent des coûts très élevés.

Enfin, la hiérarchie des priorités peut aussi constituer un obstacle à l'efficacité des mesures contre l'usage abusif de l'automobile au centre-ville. Nous constatons ainsi que finalement, pour Montréal par exemple, même si ces mesures sont bien prévues dans le nouveau Plan de transport,

ce dernier semble moins se soucier d'une option de « centre-ville sans voiture » que de l'autre alternative consistant à prendre « *le virage du transport collectif en développant adéquatement un réseau accessible, rapide, attrayant et flexible qui répond aux besoins des usagers* » (croissance de la part modale du transport en commun) (CMM, 2005 : 5).

INCONVÉNIENTS D'« UN CENTRE-VILLE SANS VOITURE »

Si les mesures visant à décongestionner le centre-ville sont possibles, et comportent des avantages indéniables comme nous venons de le montrer à travers ce qui précède, ces mesures, et plus particulièrement la piétonisation, ont un certain nombre d'inconvénients notables. Le premier type d'inconvénients est, pense-t-on, une certaine iniquité : d'importantes catégories de population seraient très lésées. Il s'agit, d'une part, des employés dont les lieux de travail se trouvent au centre-ville. Si la circulation automobile est considérablement réduite au centre-ville, des travailleurs habitués aux déplacements en auto seraient sans doute très lésés. La deuxième catégorie de personnes susceptible d'être lésée est constituée par : des personnes du troisième âge, des handicapés, des femmes enceintes et des malades, soit un ensemble de personnes qui peuvent constituer souvent jusqu'au tiers de la population locale! La tâche serait aussi compliquée pour un certain service utile au milieu urbain : les sapeurs-pompiers (incendies), qui ne pourraient plus circuler librement dans une zone piétonne. Les individus les plus démunis pourraient aussi être lésés par le coût financier de certaines mesures. Comme l'illustre, d'après certaines sources (*Les Clés de l'Actualité Junior*, 2003), ce qui se passe aujourd'hui à Londres, où pour réduire la circulation dans le centre, « *la ville s'est équipée d'un péage électronique. Désormais il fait payer 5 livres (7,5 euros) pour entrer dans le centre-ville en voiture...* ».

Les inconvénients causés pour le monde des affaires sont également intéressants à évaluer. Il y a en effet des pertes de temps et une augmentation des dépenses occasionnées par le déplacement de personnes et le transport des marchandises, avec des répercussions négatives sur les coûts de production et les coûts de transaction des entreprises (OCDE, 2000 : 13). Ces différentes mesures, peuvent, selon leur nature, causer des désagréments pour le climat des affaires et les échanges, du fait de l'impossibilité de circuler « librement » en voiture. Le coût financier pour les pouvoirs en charge des transports est aussi souvent énorme. Exemple de Londres, ville à péage : « (...) *Mais pas facile de contrôler un trafic aussi dense! Alors, 800 caméras sophistiquées balayent le centre londonien pour lire les plaques d'immatriculation des voitures et vérifier ainsi dans une banque de donnée que le chauffeur a bien payé sa taxe d'entrée.* » (*Les Clés de l'Actualité Junior*, 2003).

Ces inconvénients sont ainsi mis en relief et corrélés avec d'autres par J.-P. Orfeuill, professeur à l'Institut d'Urbanisme de Paris : « *Une ville sans voitures, c'est 'une ville morte ou une ville musée comme Venise. Réduire la mobilité a un coût économique. Quand on ne peut plus se*

déplacer, une partie de l'activité déménage assez spontanément en banlieue ». Exemple : Paris, qui, selon l'expert suscité, aurait perdu 5 % d'emplois en sept ans. « *Cette tendance décroissante existe depuis de très longues années. Mais elle tend à s'accélérer* ». Et si le trafic diminue au cœur de la cité, « *il augmente à la périphérie et sur les interurbains* » (Boltanski, 2007). L'analyse de V. Kaufmann rejoint cette position : « (...) *L'ensemble de ces mesures déplace les problèmes de l'impact du trafic des centres villes vers les quartiers adjacents et la première couronne, symboliquement moins emblématiques* » (2001 : 18). Ces métamorphoses concernent en définitive la plupart des grandes villes. Puisque le travail, la consommation ou les loisirs favorisent aussi des déplacements de plus en plus importants des centres villes vers les périphéries. Ce qui a amené des auteurs à parler de « ville polynucléaire ou polycentrique », de « ville diffuse » ou d'« urbain 'sans lieu ni bornes' » (d'après Fortin et al., 2008 : 448).

CONCLUSION

L'usage de l'automobile, plus particulièrement aux centres villes des grandes métropoles constitue un problème dont tout le monde s'accorde sur le caractère crucial, mais en revanche, les différents acteurs concernés ne s'accordent pas sur les réponses à apporter.

L'option « un centre-ville sans voiture », qu'elle consiste en des mesures de découragement du trafic, ou en une interdiction complète de circuler, comporte des avantages certains surtout pour les citadins et leur cadre environnemental.

Les facteurs favorisant ces mesures sont notamment constitués par : les caractéristiques des quartiers centraux, l'adhésion de la majorité des populations à ces mesures, une meilleure considération des moyens alternatifs aux moyens de transports motorisés par les politiques générales en matière de transport, une synergie des différentes mesures dans l'application de ces politiques, associées à une bonne coordination entre les différents niveaux de prises de décision, et enfin, l'existence d'expériences réussies dans d'autres grandes villes.

Bien entendu, les obstacles ne manquent pas pour la réalisation des mesures imaginées pour décourager ou interdire l'utilisation de l'automobile. Ces obstacles tiennent notamment à l'utilité de l'automobile, à sa valeur sociale, à la « négligence » des réseaux de transport et de la place du piéton dans la conception et l'aménagement du domaine public, aux risques politiques inhérentes à la prise de décision, à la « pléthore de structures de gouvernance », au coût financier des mesures imaginées et enfin, à la hiérarchie des priorités.

Et puis, les mesures visant « un centre-ville sans voiture » n'ont pas que des avantages, puisqu'il y a certainement des catégories de personnes et des services qui se trouveraient très lésées par de telles mesures. En outre, certaines de ces mesures comportent des coûts individuels difficilement supportables par les résidents les moins nantis. Pour le monde des affaires, le manque-à-gagner

peut aussi être important. Alors que les pouvoirs publics ont, pour leur part, à dégager des budgets souvent colossaux pour certaines mesures. Enfin, l'option « un centre-ville sans voiture » risquerait de ne faire que déplacer les problèmes des quartiers centraux vers la périphérie et sur les interurbains. « *Pour proposer des politiques publiques pertinentes, il est indispensable de connaître les mécanismes qui sont à l'origine des pratiques modales de façon à pouvoir y répondre de la manière la plus adéquate possible* » (V. Kaufmann : 38, conclusion).

C'est dire toute l'importance de la recherche en matière de mobilité et de transport. Mais les travaux scientifiques ne manquent pas; ce qui fait défaut, c'est une interface renforcée entre le milieu de la recherche et celui de la pratique.

BIBLIOGRAPHIE

- BOLTANSKI, Christophe. 2007. « Faut-il supprimer la voiture? ». *Le Nouvel Observateur*, semaine du jeudi 20 sept. 2007 : <http://hebdo.nouvelobs.com/hebdo/scripts/print.php>
- FORTIN, Andrée, Marie-Hélène VILLENEUVE et Martin RIOUX. 2008. « Jamais sans ma voiture? Les banlieusards des franges de Québec » *Recherches sociographiques*, vol. 49, n° 3, p. 447-473. <http://id.erudit.org/iderudit/019876ar>
- COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (CMM). 2005. « Bâtir une communauté responsable : optimiser le transport en commun dans la région de Montréal ». Un projet de décentralisation de la Communauté métropolitaine de Montréal. Montréal. Février 2005. 18 pages.
- HANNA, David B. 1997. « Les réseaux de transport (chemins de fer, tramways, rues) et le développement urbain à Montréal. La question de l'étalement urbain ». Document de travail. Montréal : Département d'études urbaines et touristiques, Université du Québec à Montréal. 12 pages.
- KAUFMANN, Vincent. 2001. « Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche ». Paris : Centre de prospective et de veille scientifique. 2001 PLUS, No. 48. 57 pages.
- LES CLÉS DE L'ACTUALITÉ JUNIOR. 2003. « Londres, une ville à péage ». Article de la rédaction, paru le 19 février 2003. www.lesclesjunior.com/rubriques/monde/grandebretagne/Londres_une_ville_page
- MAHER, Antoine Hébert. « La piétonisation urbaine et le projet de l'avenue Mont-Royal ». Article d'actualité, *Société, idéaux et arts*. En ligne : www.lateresto.org/fr/pietonnisation_urbaine
- OCDE (Organisation de coopération et de développement économique). 2000. *Intégrer les transports dans la ville: Réconcilier les dimensions économiques, sociales et environnementales*. OECD Publishing. 136 pages. En ligne : [10.1787/9789228280890-fr](http://dx.doi.org/10.1787/9789228280890-fr)
- OMS (Organisation mondiale de la santé). 2002. « La sédentarité, une cause majeure de maladies et d'incapacités ». Communiqué de presse. 4 avril 2002. En ligne : www.who.int/mediacentre/news/releases/release23/fr/index.html
- ORFEUIL, Jean-Pierre. 2000. « Transport, vitesse, énergie ». Paris : Centre de recherche Espace, Transport, Environnement et Institutions Locales. Institut d'urbanisme de Paris. 19 pages.
- OUIMET, Michèle. 2009. « Les élus ou les technocrates ». Article d'opinion publié le 17 février 2009 sur cyberpresse.ca. Montréal. 2 pages.
- PETKANTCHIN, Valentin. 2004. « Des voies de solutions pour un renouveau du transport collectif ». Montréal : Institut économique de Montréal. 4 pages. En ligne : www.iedm.org/uploaded/pdf/aout2004.pdf
- SECRÉTARIAT À L'ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION (OD). 2005. *Enquête Origine-Destination 2003. La mobilité des personnes dans la région de Montréal*. Faits saillants. Montréal. 27 pages.
- SECRÉTARIAT À L'ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION (OD). 2010. *Enquête Origine-Destination 2008. La mobilité des personnes dans la région de Montréal*. Montréal. 210 pages. En ligne : www.enquete-od.qc.ca/resultats.asp

STATISTIQUE CANADA. 2011. Recensement de 2006. Ottawa. En ligne : www12.statcan.ca/census-recensement/2006/rt-td/index-fra.cfm

TURCOTTE, Martin. 2007. « La vie dans les régions métropolitaines – Dépendance à l'automobile dans les quartiers urbains », in Statistique Canada, *Tendances sociales canadiennes*, no 11-008 au catalogue, pp 21-32, 12 p.

VILLE DE MONTRÉAL. 2008. « Plan de transport ». Montréal. 221 p. (Partie 2, pp. 39-65).

VILLE DE MONTRÉAL. 2008. « Vélo en libre-service. Montréal innove et se place à l'avant-garde des villes nord-américaines ». Communiqué le 10 juin 2008. <http://ville.montreal.qc.ca>

WADE, Cheikh Samba; Rémy TREMBLAY et El Hadji Mamadou NDIAYE. 2010. « Étude de la complexité de la gestion des espaces publics à vocation de transport à Dakar (Sénégal) », *Études caribéennes* [En ligne], 15 Avril 2010. <http://etudescaribeennes.revues.org/4445>

WIEL, Marc. 1999. *La transition urbaine. Le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*. Éditeur : Mardaga, Collection Architecture + recherche. 149 pages.