

Sécurité des piétons 2 – L'option de la répression

Chronique du 21 novembre 2019

Entame

- J'ai fait une chronique il y a deux semaines sur la sécurité des piétons à Montréal. Je rappelle mes principales conclusions :
 - Le nombre de piétons décédés sur l'île de Montréal est passé de 13 en 2015 à 19 en 2018, une augmentation de presque 50 %;
 - Une étude de la SAAQ venait tout juste de révéler que :
 - 52 % des piétons tués au Québec sont âgés de 65 ans et plus;
 - Plus de la moitié des piétons sont tués aux intersections;
 - 68 % des piétons tués l'ont été alors qu'ils respectaient intégralement la réglementation relative à la circulation;
 - 1 piéton décédé sur 7 seulement peut être considéré comme seul responsable de son décès;
 - Sans oublier qu'à Montréal, en 2018, la circulation a chaque jour envoyé 5 piétons à l'hôpital.
- On se rappellera qu'au moment de cette première chronique, le **bilan 2019** de Montréal était déjà désastreux :
 - 15 piétons tués en date du 31 octobre, dont 10 personnes âgées.
- J'ai souligné qu'on entrerait dans les pires mois de l'année, ceux du début de l'hiver;
 - Depuis le 1^e novembre, le bilan 2019 est passé à **19 décès**, dont 12 personnes âgées (une femme de 81 ans et un homme de 89 ans), soit 63 % du total.
- Il y a indéniablement lieu de revenir sur le sujet, considérant les généreux énoncés d'intention contenus dans deux documents clefs de la Ville :
 - La Charte du piéton
 - La Vision Zéro mort

Charte du piéton

- Suite à l'élection municipale de novembre 2005, l'administration Tremblay décida de faire de la sécurité des piétons une priorité :
 - Elle entreprit la préparation d'une **Charte du piéton**, dont le document de consultation fut rendu public en juin 2006;
- La **Charte du piéton** s'annonçait comme le pendant montréalais du **Code de la rue** en vigueur en Belgique depuis le 1^e janvier 2004 :
 - Le principe de base du **Code** était de responsabiliser le fort vis-à-vis du faible, du camionneur jusqu'aux personnes âgées et à mobilité réduite.

- L'opération politique entourant la démarche de la Charte du piéton contenait toutefois une mauvaise surprise :
 - Le responsable du dossier y alla en effet de cette déclaration :
 - « *Automobilistes, cyclistes et piétons montréalais sont parmi les plus délinquants, les plus irrespectueux de la sécurité routière* »;
 - **Tous seraient donc à égalité de responsabilité;**
 - Ce qui fit retenir le titre suivant au journal en cause :
 - « *La Ville aura les piétons à l'œil* » (24H, 8 juin 2006);
- La charte du piéton a été intégrée au **Plan de transport 2008** de la Ville.

Charte du piéton : priorité à la répression

- Le principal objectif de la Ville, depuis 2008, a visé à **convaincre les piétons de traverser aux intersections et de le faire uniquement sur feu vert**, en contrepartie de quoi elle « **sécuriserait** » ces dernières :
 - Année après année, les administrations Tremblay et Coderre se sont glorifiées d'avoir sécurisé des dizaines nouvelles intersections.
- Pour atteindre cet objectif, la Ville a lourdement usé de **répression** :
 - Les contraventions aux piétons sont passées de 3 000 en 2005 à 23 000 en 2018, **une multiplication par 7**;
- Avec deux ans de retard, on s'est aperçu qu'il fallait aussi recourir à la répression contre les cyclistes :
 - Les contraventions aux cyclistes sont passées de 2 500 en 2008 à 12 300 en 2018, **une multiplication par 5** ;
 - Pour fin de comparaison, les contraventions visant les automobilistes ont été **multipliées par moins de 2**, passant de 225 000 en 2005 à 420 000 en 2018.
- **La répression a atteint son but**, puisqu'il aisé de constater que :
 - On ne voit pratiquement plus de piétons traverser une artère achalandée au milieu de deux intersections ;
 - On ne voit pratiquement plus de piétons traverser sur feu rouge, même quand aucune auto n'est en vue;
 - Ce respect de la réglementation est renversant, considérant ce qu'était la « **délinquance des piétons montréalais** » il y a tout juste 10 ans.

Vision Zéro mort

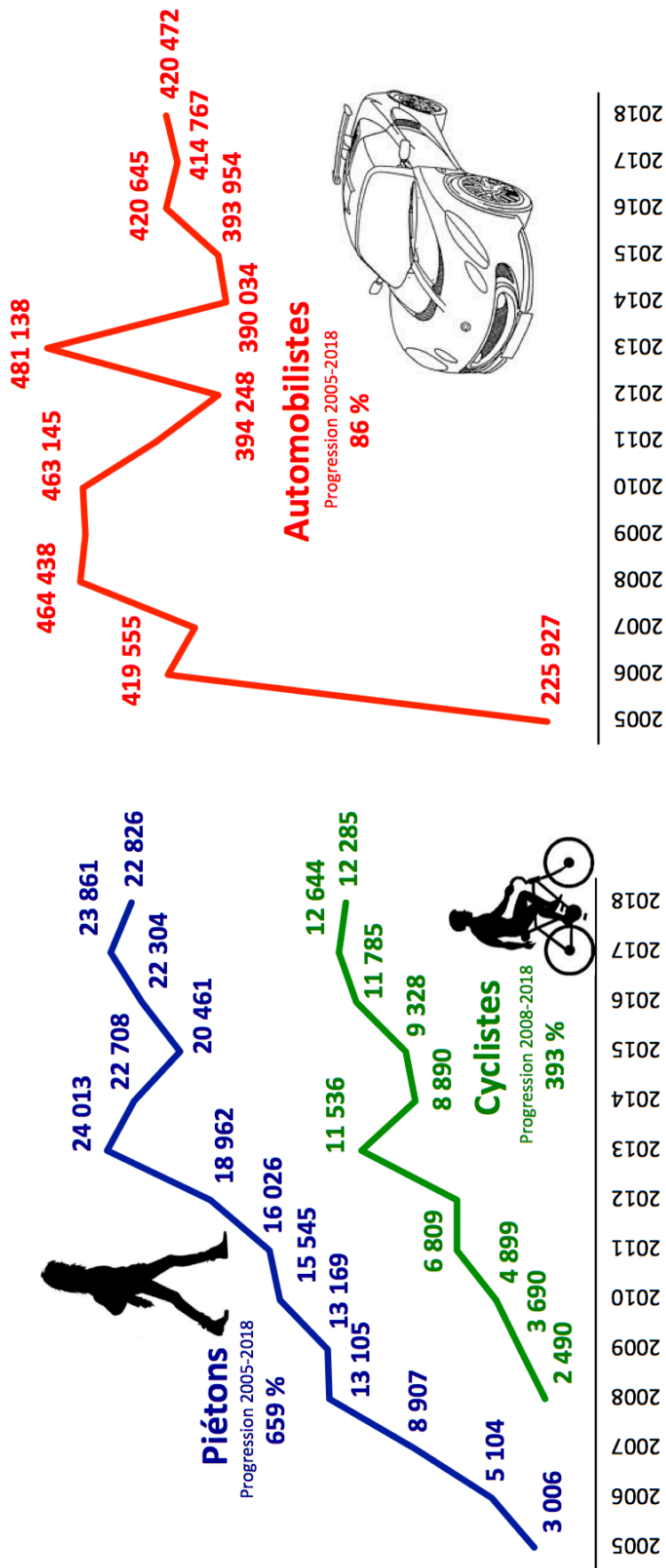
- La Vision Zéro mort est une innovation de la Suède, en 1997.
- Elle est évoquée au Plan de transport 2008 de la Ville (p. 150).
- Elle a fait l'objet d'une annonce formelle de l'administration Coderre le 4 septembre 2016 :
 - Elle n'est donc pas une nouveauté de l'administration Plante, comme il est fut suggéré ces derniers temps dans les médias.
- En 2016, elle s'est simplement traduite par un engagement renouvelé de la Ville visant à « sécuriser » tant ou tant de nouvelles intersections.

Conclusion

- La répression à l'encontre des piétons et cyclistes a été la pièce maîtresse de la stratégie montréalaise de la double initiative Charte du Piéton et Vision Zéro :
 - Force est de reconnaître que la répression a produit les fruits attendus :
 - La grande majorité des piétons traversent aujourd'hui aux intersections et sur feu vert.
- Il y a 12 ans, au moment de l'adoption de la Charte du Piéton, l'administration Tremblay soulignait à gros traits que la moitié des piétons accidentés à Montréal l'étaient entre les intersections :
 - Grâce à la répression, les intersections concentre désormais 4 fois plus d'accidents auto-piéton qu'entre celles-ci (55% vs 13 %);
 - Je rappelle que suivant la SAAQ, 68 % des piétons respectaient intégralement la réglementation lorsqu'ils ont été heurtés;
 - Ici, je vais être odieux :
 - C'est à croire que l'on a concentré les piétons aux intersections parce qu'on préférerait qu'ils soient heurtés à cet endroit plutôt qu'ailleurs.
- « ***On doit*** (enfin) ***développer une obsession pour la sécurité du piéton*** », pour citer le responsable du dossier à la Ville, Éric-Alan Caldwell.

Mise à jour 2018 des constats d'infraction aux automobilistes, piétons et cyclistes à Montréal

Constats d'infraction donnés par le SPVM depuis l'adoption de la Charte du piéton, en 2006



Source : Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), Rapports annuels. Concernant les automobilistes, contraventions pour « infraction en mouvement » et « vitesse ».

Préparé par Richard Bergeron, août 2019.