

# Bilan routier 2007

*Est-ce vraiment de leur faute si les piétons et cyclistes  
se font tuer ou blesser à Montréal?*



Par **Richard Bergeron**

Chef de Projet Montréal

*Le 21 février 2008*

En 2007, la route a fait 38 morts sur l'île de Montréal. Comparée à une moyenne de 59 par an les cinq années précédentes, l'amélioration de 36 % est indéniablement saisissante.

Les nouvelles sont meilleures encore du côté des automobilistes. En 2007, 10 d'entre eux ont péri sur le réseau routier de Montréal, à comparer à une moyenne annuelle de 29 les cinq années précédentes. Dans ce cas, on parle bel et bien d'une amélioration de 66 % du bilan routier.

Du côté des piétons et des cyclistes, 28 ont été tués l'an dernier, un nombre à peine inférieur aux 30 par an, en moyenne, des cinq années précédentes. Il était déjà choquant de constater qu'à Montréal, 50 % des morts de la route étaient des piétons et des cyclistes (30 sur 59, en moyenne). En 2007, la proportion est passée à 75 % (28 sur 38). Quant aux piétons et cyclistes blessés, leur nombre est demeuré stable à 2 200, soit une moyenne de 6 par jour.

Interprétant ces chiffres, Claude Dauphin, vice-président du comité exécutif de la Ville de Montréal et président de la commission sécurité publique, dira : « Cela confirme que notre administration a eu raison de faire de la sécurité routière une priorité ». Or, la seule initiative qu'ait prise ladite administration en cette matière a été d'engager 133 policiers supplémentaires, qui furent affectés au contrôle routier. Certes, cela a permis de doubler les revenus générés par les contraventions, qui sont passées de 44 millions (M) \$ en 2005, à plus de 80 M\$ en 2007. Mais pour ce qui est des comportements des automobilistes, bien malin qui fait la différence : ils roulent aussi vite aujourd'hui qu'il y a deux ans, ils continuent d'accélérer quand les feux passent au jaune, plutôt que d'immobiliser leur véhicule, ils ne respectent pas plus qu'avant les passages piétonniers, et ainsi de suite pour la panoplie complète des dérogations au code de la route. Du reste, la preuve la plus convaincante que rien n'a changé sur l'île de Montréal, c'est qu'on y a compté 36 800 accidents de la route en 2007, un chiffre en hausse de 5 % par rapport à l'année précédente. Que de moins en moins d'automobilistes meurent ou soient blessés dans ces dizaines de mil-

liers d'accidents tient, pour l'essentiel, aux extraordinaires avancées des dernières années en matière de sécurité des véhicules. Il y a aussi une part de chance dans le fait que l'an dernier, 10 occupants de véhicules seulement soient décédés. Toujours est-il qu'en ce qui concerne les automobilistes, nous ne voyons dans le bilan de la sécurité routière de l'année 2007 rien qui autorise l'administration Tremblay à s'auto congratuler.

Intéressons-nous maintenant à l'attitude de cette administration devant le triste sort des piétons et des cyclistes. On imagine Claude Dauphin catastrophé devant le fait qu'ils représentent désormais 75 % des décès de la route. Au contraire, il considère qu'ils sont les premiers responsables de leur triste sort, ce qui le conduit à annoncer une intensification de la répression contre eux.

Le communiqué de presse du SPVM, en date du 15 février, contient cette phrase : « Une étude approfondie démontre que 50 % des piétons, victimes de ces accidents, ne respectaient pas le Code de la sécurité routière ». Quiconque est familier des indicateurs de sécurité routière connaît cette règle des 50 %, reprise de longue date par tous les analystes. La plupart l'invoquent pour suggérer que si l'on parvenait à convaincre les piétons de respecter la réglementation, on diminuerait de moitié le nombre de victimes au sein de ce groupe. Quoi de mieux pour les convaincre que de leur remettre des contraventions ? De fait le nombre de constats d'infraction émis par les policiers montréalais aux piétons est passé de 3 000 en 2005, à 5 100 en 2006. Ce quasi doublement ne s'étant pas traduit par une réduction du nombre de morts et de blessés, les contraventions sont passées à plus de 8 000 en 2007. La situation ne s'étant toujours pas améliorée, il faudra probablement franchir le cap des 10 000 constats en 2008. Et ainsi de suite pour cette logique perverse voulant qu'à la cruauté du sort réservé aux piétons et cyclistes, on ajoute l'ignominie d'une répression de plus en plus sévère contre eux.

Qui doute que l'administration Tremblay aborde la sécurité des piétons de la manière qui vient d'être indiquée n'a qu'à lire les journaux, au lendemain d'une conférence de presse sur le sujet : « Les policiers séviront plus contre les piétons », titrait *Le Devoir* de samedi le 16 février ; « Les autorités et la police entendent serrer la vis aux piétons contrevenants » ajoutait La Presse du même jour.

Bien sûr, il existe un autre point de vue sur cette question. Cet autre point de vue suppose que d'entrée de jeu, on se sente choqué, blessé, scandalisé, en tout état de cause interpellé, par les statistiques de sécurité routière relatives aux piétons et aux cyclistes. D'autant que l'on sait qu'un piéton sur cinq à être victime de la route à Montréal est un enfant heurté sur le chemin de l'école. Il ne faut pas craindre de dire haut et fort que cette réalité est humainement intolérable.

En second lieu, l'autre point de vue suggère d'inverser la perspective relativement à la fameuse règle des 50 %. Dès lors, on déduit de celle-ci que :

- un piéton ou cycliste sur deux à être victime de la route respectait parfaitement la réglementation au moment où il fut heurté par un véhicule ;
- pour un piéton ou cycliste, respecter ou non le code de la sécurité routière ne change rien à la probabilité d'être heurté par un véhicule, puisque celle-ci est de 50 % dans chaque cas.

Les piétons et cyclistes ne sont pas des délinquants. Sauf exception, ce sont des êtres rationnels, capables d'évaluer adéquatement les situations à se présenter, dotés d'un jugement sûr quant aux comportements à adopter. Cela est d'autant plus plausible qu'ils savent qu'en cas d'erreur, ils seront toujours du bord des perdants : s'ils commettent eux-mêmes l'erreur, ils seront tués ou blessés; que quiconque d'autre croisé sur la route en commette une, ce sera encore eux qui seront tués ou blessés. C'est ce qui explique que la répression n'ait pas d'effet sur eux. En effet, à moins de 100 contraventions ou plus par année, il n'est pas de piéton ou de cycliste qui accepte de renoncer à l'usage de son propre jugement quand il se déplace dans la ville.

Pour réellement améliorer la situation et, en quelque sorte, pacifier la ville à l'avantage des piétons et des cyclistes, il faudrait minimalement faire deux choses. En premier lieu, réécrire les règles du jeu en privilégiant non plus l'intérêt des occupants des véhicules motorisés, mais celui des piétons et des cyclistes. En second lieu, réaménager l'espace public de manière à ce qu'il appelle des comportements respectueux de cette nouvelle réglementation. À titre d'exemple, pour obtenir que les piétons traversent la rue à une intersection, il faut faire en sorte qu'elle leur offre un niveau tel de confort et de sécurité qu'en ne faisant toujours confiance qu'à leur propre jugement, c'est là qu'ils décideront de traverser.

On aura compris que ces propositions constitueraient le cœur de la manière d'une administration Projet Montréal en matière de sécurité des piétons et des cyclistes : plutôt que de les réprimer, adapter la réglementation autant que la ville elle-même à leurs besoins.

