



Agglomération de Montréal
Commission de la sécurité publique
Séance publique
Hôtel de Ville de Montréal
Jeudi le 3 mai 2007

133 policiers supplémentaires

Charte du piéton

Opération « *Bon pied, bon oeil* »

*Comment s'annonce
l'avenir pour les
piétons à Montréal ?*





L'urgence d'agir



Bilan 2001-2005 de la relation piétons *versus* automobilistes sur l'île de Montréal

	Piétons victimes des autos	Automobilistes victimes des piétons
Tués	132	0
Blessés graves	1 149	0
Blessés légers	11 681	0
Victimes	12 962	0

Source : SAAQ. Piétons et cyclistes.



Évolution 2001-2005 du nombre de piétons victimes de la route sur l'île de Montréal

	2001	2005	2001-05
Tués	17	28	+ 65 %
Blessés graves	187	272	+ 45 %
Blessés légers	2 380	2354	- 1 %



Cherchez l'erreur...



Répression des piétons

3 006 contraventions aux piétons en 2005

5 104 en 2006

« On ira au-delà de 5 000 en 2007 »

Réjean Toutant, inspecteur-chef, SPCM



À quoi tient cette attitude
pour le moins étonnante ?



« L'un des pires problèmes posés à la circulation automobile est celui des piétons qui traversent les rues au hasard, sans se soucier des conséquences pour la fluidité du trafic automobile. (...) Tous les *experts en transport** consultés se sont dit d'accord avec cette proposition que le trafic automobile serait grandement amélioré par le contrôle des piétons »

Automobile Club of Southern California, 1930

* En 1926 était fondée la General Motor Institute, dont la mission serait de former des ingénieurs spécialistes d'une toute nouvelle techno-science : l'ingénierie des transports.

Rappelé par Richard Bergeron, Les Québécois au volant, 2005



Pour que le parc auto croisse sans fin, il faut :

- Convaincre ceux qui n'ont pas encore d'auto d'en acheter une;
- Dédier de plus en plus exclusivement l'espace public à l'automobile;
- Ce qui implique d'imposer des contraintes de plus en plus sévères aux « *compétiteurs* », à commencer par les piétons;
- Le *Code de la route* est l'instrument légal par lequel ces contraintes sont imposées. Les deux plus récents resserrements furent :
 - Le virage à droite sur feu rouge;
 - L'obligation pour les piétons de traverser aux intersections et d'y obéir aux feux à décompte numérique.



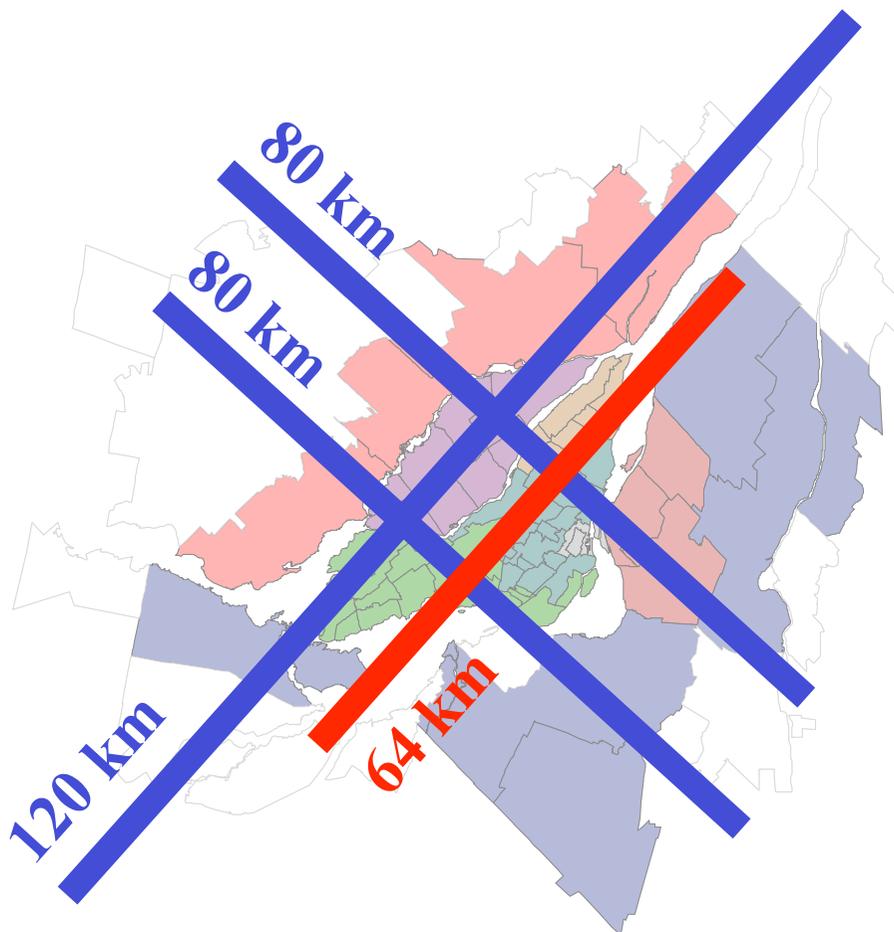
Motorisation du Québec

	Nombre de véhicules	Véhicules pour 1000 habitants
1960	881 000	171
1970	1 562 000	259
1980	2 550 900	400
1990	3 332 000	480
2000	3 844 300	523
2007	4 475 000	575
...
Cible États-Unis	6 600 000	825



Parc automobile

Qu'est-ce que cela signifie, 47 000 véhicules de plus par année ?



2002-2005

RMR

+ 46 700 véhicules / année
File longue de 280 km

En quatre ans :

+ 186 800 véhicules
File longue de 1 120 km

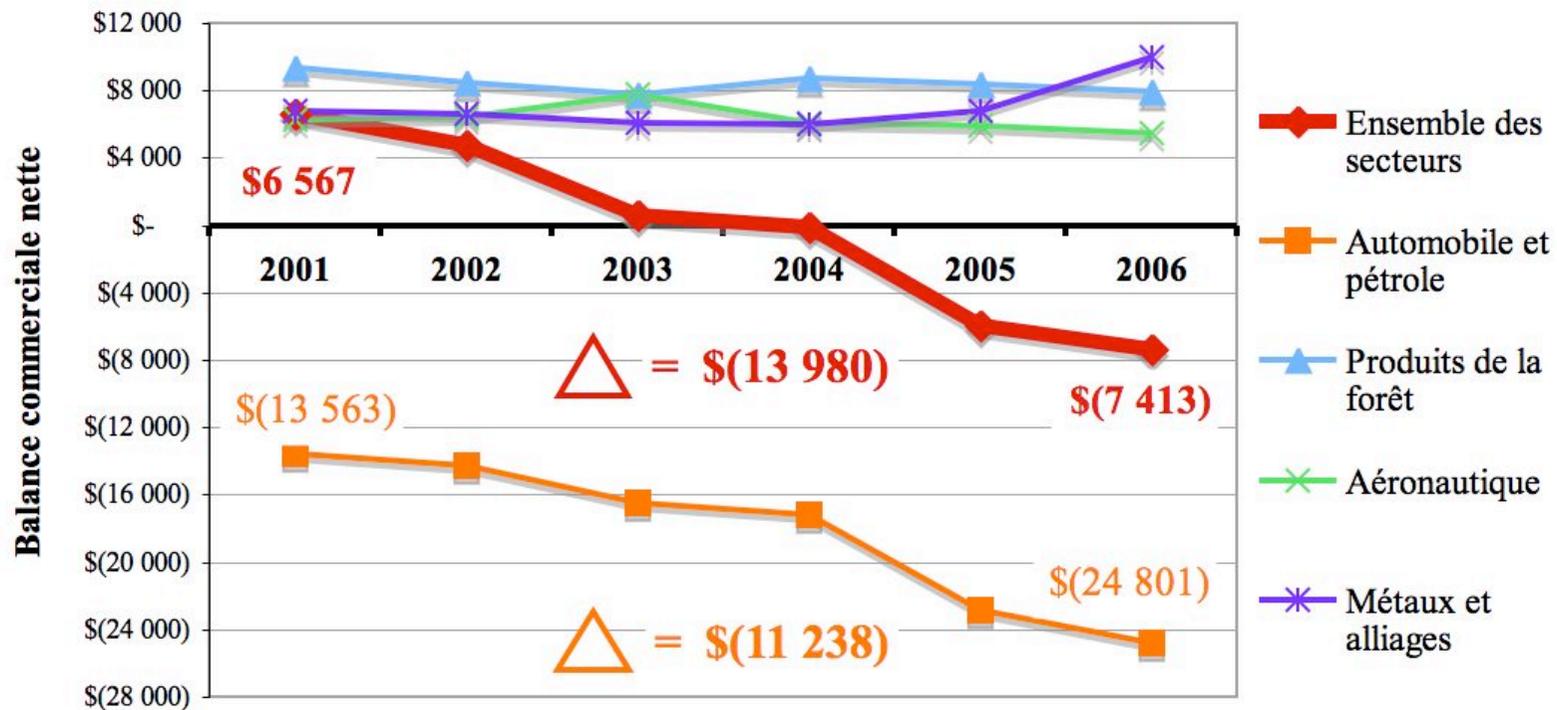
Montréal

+ 10 700 véhicules / année
File longue de 64 km



Motorisation et prospérité économique vont-ils vraiment de pair ?

Dégradation récente de la balance du commerce extérieur du Québec, dû essentiellement à la forte augmentation de la facture automobile et pétrolière
(millions de dollars)



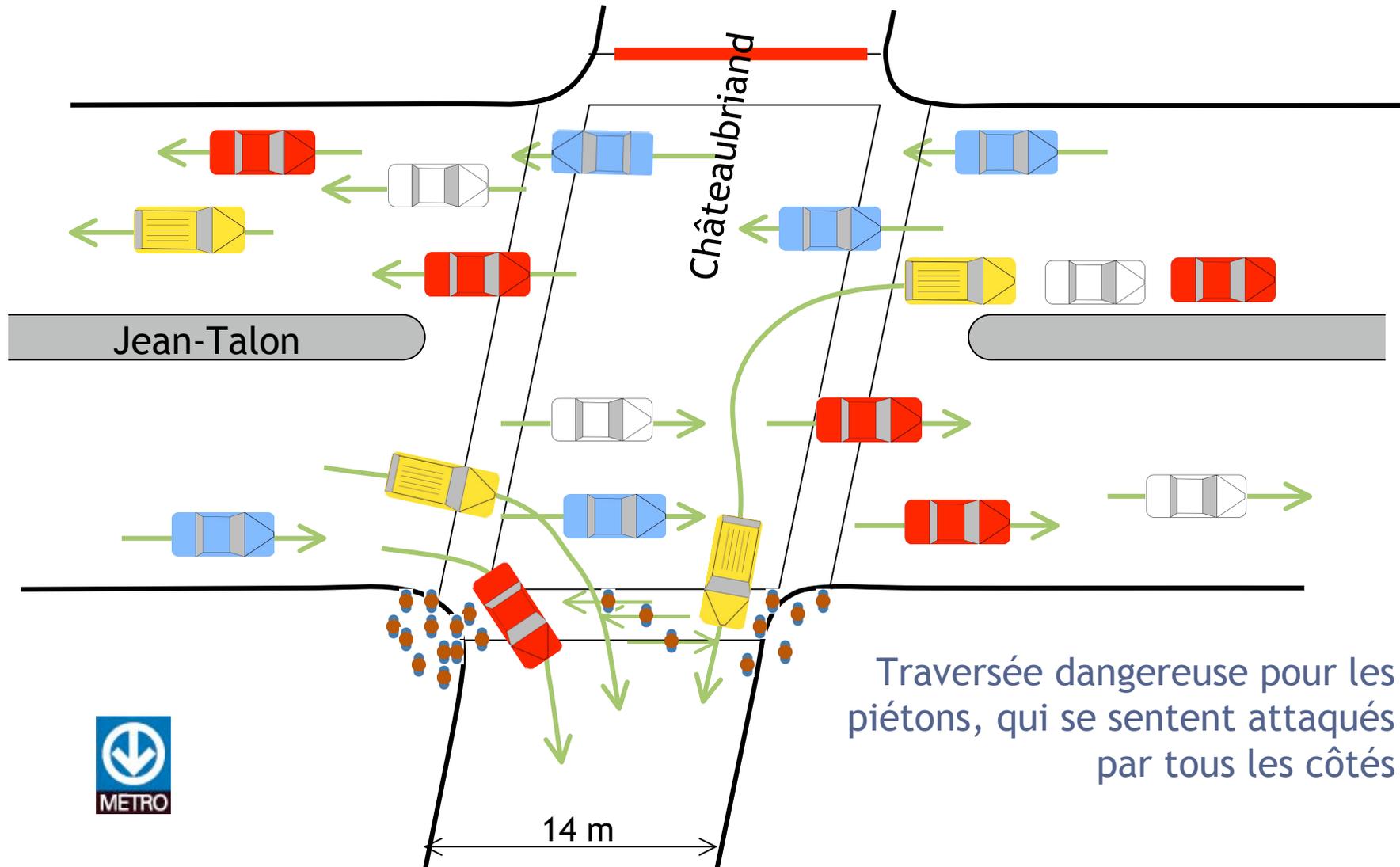
Sources : Institut de la statistique du Québec, *Importations et exportations du Québec, dollars courants*.



Mais encore, où est-il
le plus sécuritaire
de traverser ?



Traverser à l'intersection, sur feu vert



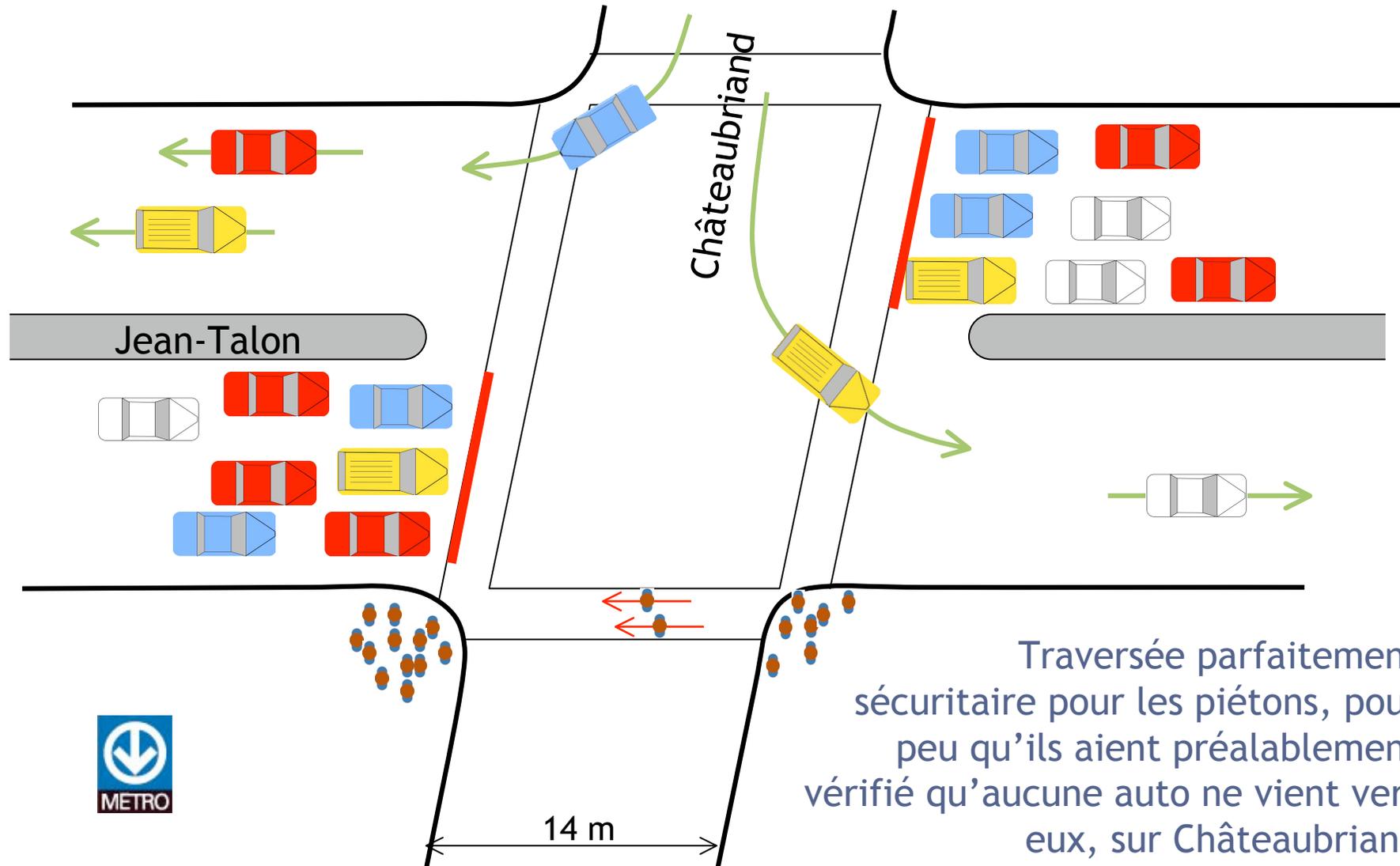


Vous croyez que c'est
une exagération ?





Traverser à l'intersection, sur feu rouge

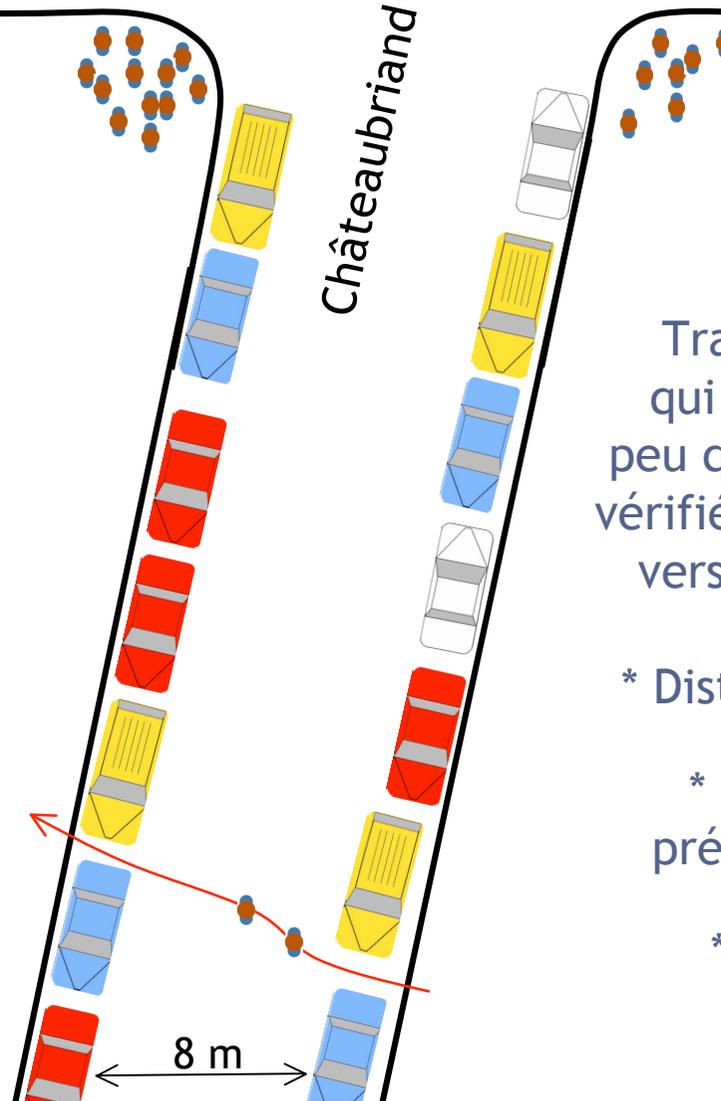


Traversée parfaitement sécuritaire pour les piétons, pour peu qu'ils aient préalablement vérifié qu'aucune auto ne vient vers eux, sur Châteaubriand



Traverser entre les intersections


Jean-Talon



Traversée la plus sécuritaire qui se puisse concevoir, pour peu qu'ils aient préalablement vérifié qu'aucune auto ne vient vers eux, sur Châteaubriand :

- * Distance minimale à franchir
- * Le danger ne peut plus se présenter que d'un seul côté
- * Deux murs de protection constitués des véhicules stationnés



En guise de conclusion

1. Cessons ce double langage moralisateur par lequel, sous prétexte de mieux assurer la sécurité des piétons, on restreint encore leurs droits;
2. Laissons les piétons faire confiance à leur jugement. Ils savent parfaitement trouver le comportement le plus sécuritaire pour eux;
3. Adaptons enfin la ville aux piétons. Offrons-leur des trajets agréables et sécuritaires. Notamment, réaménageons les intersections de telle sorte qu'elles soient perçues par les piétons eux-mêmes comme les endroits les plus naturels où traverser;
4. Faisons un effort tout particulier là où l'on rencontre les plus fortes concentrations de piétons, à savoir au pourtour immédiat des stations du métro;
5. On reparlera de répression des piétons dans vingt ans, quand tout aura été fait pour leur faciliter la vie et que les automobilistes auront enfin adopté des comportements respectueux à leur endroit.