

Le Devoir et la sécurité des piétons

Chronique du 30 avril 2025

Le journal **Le Devoir** a publié au cours de février et mars une série d'articles sur la sécurité des piétons. Comme en témoigne la liste partielle des titres qui suit, pratiquement tous les journalistes et collaborateurs ont été mis à contribution :

- 12 février : ***Les piétons sous le poids des mots des coroners*** (Stéphane Baillargeon)
- 27 février : ***L'impunité des automobilistes critiquée et L'inattention des automobilistes, danger impuni pour les piétons*** (Améli Pineda)
- 28 février : ***Quels piétons sont les plus à risque au Québec ?*** (Sarah Boumedda)
- 10 mars : ***Montréal, ville inerte*** (Stéphane Baillargeon)
- 11 mars : ***Vers des camions lourds plus sécuritaires en ville*** (Marco Fortier)
- 11 mars : ***Piétons dans l'angle mort*** (Caroline Montpetit)
- 12 mars : ***Avez-vous déjà entendu parler de l'angle mort créé par le pilier A de votre voiture?*** (Caroline Montpetit)
- 13 mars : ***Déneiger ou pas les trottoirs ? et Le danger mortel des routes sans trottoirs*** (Jeanne Corriveau)
- 18 mars : ***Les enfants piétons et les délinquants du volant autour des écoles*** (Sébastien Tanguay)
- 20 mars : ***Comment la Ville de Québec entend prévenir en 15 ans la mort des piétons*** (Sébastien Tanguay)

Je ne saurais trop féliciter **Le Devoir** pour cette initiative. J'invite par ailleurs les auditeurs qui n'auraient pas vu passer ces articles, comme plusieurs autres que je n'ai pas mentionnés, de s'empresser de faire leur rattrapage.

Je ne reprendrai bien sûr pas ici tout ce qui est dit dans ces articles. Je m'en tiendrai à trois courts exercices de validation :

- Le Devoir dit que tout décès d'un piéton est un drame inqualifiable : je vais le prouver en vous présentant les circonstances de trois décès récents;
- Le Devoir dit qu'en tant que société, nous ne faisons pas tout ce qui serait possible pour éviter la mort violente de piétons : je vais le prouver par l'évolution du différentiel de mortalité entre automobilistes et piétons;

- Enfin, Le Devoir dit que l'essentiel des décès de piétons sont imputables à l'inconscience des automobilistes : je prouverai que c'est bel et bien le cas.

Trois drames inqualifiables

Le 6 avril, à un feu de circulation des R-132 et R-195, à Amqui, une piétonne âgée dans la quarantaine a perdu la vie après avoir été heurtée par une camionnette. La piétonne était parfaitement dans son droit. On apprendra quelques jours plus tard que le conducteur de la camionnette a affirmé ne pas l'avoir vue, au moment de tourner à gauche pour s'engager sur la R-132, parce qu'il avait le soleil dans les yeux.

Le 15 avril, le JDM est revenu sur le décès d'un adolescent de 14 ans ayant été happé alors qu'il circulait en trottinette rue Lachapelle, dans l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville, le 24 juin 2024. Pas moins de 10 mois après l'accident, le conducteur du véhicule en cause, un homme de 29 ans habitué des tribunaux, a été formellement accusé de conduite dangereuse causant la mort.

Le 21 avril, boulevard d'Anjou à Châteauguay, un piéton âgé dans la cinquantaine qui circulait sur le trottoir a été heurté à mort par une camionnette F-150. L'on ne s'explique pas pourquoi le conducteur de celle-ci, un homme d'environ 45 ans, en aurait perdu la maîtrise, fauchant deux lampadaires, happant le piéton, pour finir sa course dans un stationnement commercial où il a heurté deux véhicules immobilisés.

Si ces trois décès ne vous ont pas donné des haut-le-cœur, posez-vous des questions....

À la fois déterminés et laxistes

En 1973, le nombre de décès de la route au Québec a passé la barre de 2 200. Ceci avec un parc automobile qui était 2 ½ fois inférieur à ce qu'il est aujourd'hui. L'indicateur usuel des études internationales sur le sujet est le nombre de décès par tranche de 100 000 habitants. En 1973, il s'élevait à 36.

Évolution sur 20 ans des décès routiers, par types d'usagers de la route

	Moyennes trois années		Évolution sur 20 ans
	2021-2023	2001-2003	
Automobile ou V US	211	441	-52%
Motocyclette	61	46	32%
Bicyclette	13	20	-38%
Piétons	67	88	-24%
Total	375	646	-42%

Source : SAAQ. Traitement R. Bergeron

Le Québec ne se distinguait guère à l'époque du reste de l'Occident. Ce sont les gouvernements de l'ensemble de ces pays qui se sont dit que de tels taux de mortalité n'avaient aucun sens. D'énormes efforts ont été consentis afin d'abaisser les chiffres, que ce soit du côté des véhicules, des infrastructures ou de la réglementation. Ce qui a

magnifiquement fonctionné puisqu'aujourd'hui, au Québec, le nombre de décès par tranche de 100 000 habitants n'est plus que de 4,3, huit fois mieux qu'en 1973.

Mais encore ! Les données sur les 20 dernières années présentées au tableau qui précède démontrent que c'est chez les piétons que la situation sécuritaire s'est le moins améliorée, les décès n'ayant diminué que de 24 %, quand elle diminuait de 52 % chez les occupants d'automobiles et de VUS :

- Bravo donc pour les efforts faits au cours des 50 dernières années, tout particulièrement des 20 dernières;
- Mais à l'évidence, tout ce qui aurait pu être fait pour assurer la sécurité des piétons ne l'a pas été.

L'inconscience des automobilistes

J'ai fait exprès pour présenter en début de chronique trois exemples crève-cœur. Cela dit, les événements conduisant aux décès de piétons sont en quelques sorte plutôt banals.

En effet, le motif le plus couramment évoqué par les automobilistes ayant tué ou blessé un piéton est la **Distraction**, le second motif le **Manque de courtoisie**. C'est ce que révèle l'étude **Profil détaillé des faits et des statistiques touchant les piétons**, publié par la SAAQ en 2016. À mes yeux, cette publication contient l'information la plus fiable concernant le partage des responsabilités lors d'accidents routiers faisant des victimes chez les piétons. La figure qui suit montre que les conducteurs sont seuls responsables dans 68 % des accidents.

Proportion de piétons victimes selon la partie responsable de la distraction dans les accidents avec dommages corporels impliquant au moins un piéton comme victime



La proportion grimpe à 83 % quand la responsabilité est jugée partagée entre l'automobiliste et le piéton.

Mais au fait, c'est quoi ce concept de co-responsabilité appliqué à des situations où le conducteur ne court aucun risque, alors que le piéton, lui, risque sa vie ?

A fortiori, le taux de 15 % renvoyant à la seule responsabilité des piétons doit être questionné. La densité et la vitesse de circulation des véhicules ne jouent-ils réellement aucun rôle dans ces 15 % des cas ? À la limite, doit-on les assimiler à autant de tentatives de suicide ?

Je conclurai comme Le Devoir : nous avons encore énormément de travail à faire si l'on veut réellement mettre fin à cette ignominie sans nom qu'est la mort violente de piétons heurtés par des véhicules routiers.