

Richard Bergeron, chroniqueur urbain
Ici Radio-Canada Première 95,1 FM, émission Le 15-18

Maria Legenkivska, 2015-2022

Chronique du 20 décembre 2022

Le décès de la petite Maria nous a tous bouleversés mardi dernier. L'enfant âgée d'à peine 7 ans a été tuée sur le chemin de l'école, à l'intersection des rues Rouen et Parthenais. Le conducteur du VUS en cause, un homme âgé de 45 ans, a commis un délit de fuite... avant de se présenter de lui-même à la police.

Le fait qu'il s'agisse d'une enfant récemment réfugiée d'une Ukraine en guerre avec sa mère, sa sœur de 8 ans et son frère de 10 ans, qui plus est que la sœur et le frère aient assisté à l'accident, fait de cet événement une horreur absolue.

Ce drame s'ajoute à ce qui était déjà une véritable série noire. Car en 10 jours à peine, pas moins de 6 piétons ont été tués et 5 autres blessés gravement en région montréalaise. Les décès se répartissent entre 7 et 88 ans.

Les lieux

Les photos qui suivent présentent l'intersection Rouen-Parthenais où la petite Maria fut heurtée mortellement (point rouge sur la première photo).

Intersection des rues Rouen et Parthenais

Vue de l'intersection qu'a un automobiliste lorsqu'il fait son arrêt obligatoire sur Parthenais



Forme légère de sécurisation de l'intersection implantée par la Ville le surlendemain de l'accident



Loin de moi l'idée de me transformer en enquêteur. Ce qui n'empêche pas de constater quelques évidences.

La rue Parthenais est un sens unique, direction Sud, qui comporte un arrêt obligatoire à l'intersection avec la rue Rouen. La première photo adopte le point de vue d'un automobiliste qui fait son arrêt obligatoire. À la limite, il pourra être surpris par un piéton qui traverse de son propre côté (nord de Rouen), comme il y en a d'ailleurs un sur la photo.

Mais comment ne verrait-il pas 3 enfants (Maria, sa sœur et son frère) s'apprêtant à traverser ou même déjà engagés sur la chaussée de l'autre côté de la rue (sud de Rouen) ? C'est à mon sens la question principale à laquelle l'enquête du coroner devra répondre.

Quand les parents demandent que l'on sécurise un cheminement piéton vers l'école, voire qu'un brigadier soit présent à telle ou telle autre intersection, c'est toujours compliqué, ça exige de longues études techniques, c'est présumé atrocement cher. Mais un drame survient-il qu'en à peine deux jours on trouve une solution (seconde photo).

Remarquez enfin que la rue Parthenais est une très longue ligne droite, direction Sud à la première photo, direction Nord à la seconde. Réfléchissons à cet aspect.

La ville conçue pour l'auto ?

Je citerai ici un commentaire de la responsable du transport à la Ville :

« La ville a été conçue pour accorder la priorité aux voitures ».

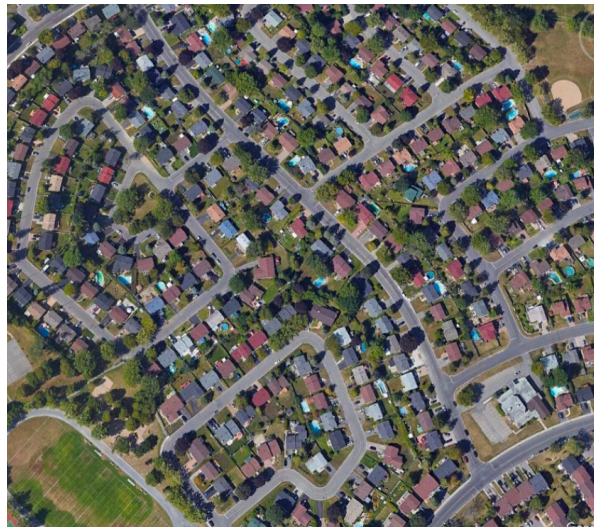
Sophie Mauzerolle, La Presse, 16 décembre.

En fait, c'est à la fois cela et pire que cela. Je m'explique.

La Montréal historique a été conçue sur la base d'un plan en damier, ou grille orthogonale. Les rues y sont des lignes droites, plus ou moins longues. Cette forme, qui date d'au moins 2 500 ans puisqu'on la retrouve dans toutes les villes nouvelles créées du temps de la Grèce et de la Rome antiques, comporte de nombreux avantages, la lisibilité de l'espace urbain, la facilité d'implantation des réseaux, la circulation d'air, et autres.

La ville en damier n'avait que des avantages... jusqu'à ce qu'apparaisse l'automobile de masse. Formulons-le de façon inversée : **on a adopté la ville en damier parce qu'on ne soupçonnait pas, qu'un jour, il y aurait l'automobile.**

Depuis que celle-ci s'est généralisée, les nouvelles villes ont adopté le « **plan spaghetti** » dont la fonction est de dissuader tout automobiliste non-résident, en d'autres mots ***l'auto des autres***, d'emprunter notre rue. Le secteur de Dollard-des-Ormeaux, ci-contre, illustre bien cette forme donnée aux secteurs résidentiels contemporains.



Quand j'ai dit que c'est « **pire que cela** », voici donc ce que je voulais dire :

- La Montréal des quartiers centraux a été conçue sur un plan en damier à une époque où l'automobile de masse n'existait pas;

- Ce plan en damier, une fois que l'automobile de masse se fut imposée, s'est révélé être la forme idéale pour faire circuler partout des milliers ou même des dizaines de milliers de véhicules chaque jour;
- Il en résulta bruit, pollution et insécurité pour les habitants des quartiers centraux;
- Voulant échapper à ce triste sort, ceux qui en avaient la capacité financière se réfugièrent dans les nouvelles banlieues adoptant le « plan spaghetti », qui leur assurait quiétude, silence et sécurité;
- Ces nouvelles banlieues exigent toutefois la propriété d'une auto, ce qui conduit à un premier paradoxe :
 - **Le seul moyen d'échapper à l'auto des autres, c'est de devenir soi-même automobiliste;**
- Une fois devenu banlieusard et automobiliste, on appréciera la grille en damier de Montréal et on militera en faveur de la synchronisation des feux de circulation. Ce qui conduit à un second paradoxe, doublé d'une iniquité :
 - **Le seul moyen d'échapper à l'auto des autres, c'est d'augmenter soi-même les désagréments subis par les habitants des quartiers centraux.**

Comprendre cela, c'est **rendre parfaitement légitime** la généralisation, partout en ville centrale, des mesures visant à assurer la sécurité des populations qui y vivent :

- Non, la ville centrale n'a pas été conçue pour l'auto;
- C'est à la faveur d'une perversion inqualifiable qu'elle a été transformée en un vaste espace de circulation motorisée, au détriment des gens qui y vivent;
- Oui, la ville centrale doit redevenir un lieu de vie sécuritaire pour ses habitants.

La « plateausation » de Montréal

Au conseil municipal, la mairesse Plante a été accusée par l'opposition de vouloir « plateausier » tout Montréal. La formule fait référence à la diversité des mesures de modération de la circulation conçues et déployées partout dans l'arrondissement Plateau-Mont-Royal durant les mandats de l'administration Projet-Montréal du maire Luc Ferrandez... administration dont je faisais partie.

La mairesse Plante a répondu du tac au tac que c'était effectivement l'objectif, et qu'il n'y a pas à en rougir puisqu'il s'agit d'améliorer la sécurité des piétons partout dans la ville.

En fait, il suffit de se promener ici et là dans les quartiers centraux de Montréal pour s'apercevoir qu'un certain « esprit Plateau » y a été adopté à diverses échelles. Malheureusement, pour de nombreux secteurs, quartiers ou même arrondissements entiers, on persiste à privilégier la « fluidité de la circulation ».

Ceci pour dire que l'on sait quoi faire : ceux qui ne le savent pas encore n'ont qu'à aller se balader sur le Plateau et y prendre des notes. On sait quoi faire mais on ne le fait pas ou

on le fait trop timidement et lentement. Dans ce contexte, ne faudrait-il pas s'adresser à notre gouvernement pour qu'il légifère sur le sujet et rende les fonds requis disponibles ?

Bonne idée... à ce qui suit près.

Commentaire du premier ministre

Apprenant la nouvelle du décès de la jeune Maria, notre premier ministre François Legault aurait réagi par ces paroles : « **La majorité des gens respectent les limites de vitesse en zone scolaire** » (Le Devoir, 15 décembre).

Tout le monde sait que ce que M. Legault a dit est faux. Il le sait sans doute lui aussi mais, répondant à brûle-pourpoint à la question d'un journaliste, son premier réflexe fut de prendre le parti des automobilistes. Comment cette réaction s'explique-t-elle ?

Il suffit de mettre en relation le nombre de **véhicules de promenade** (autos et VUS) immatriculés au Québec (5,5 millions) et le nombre de personnes âgées de 20 à 79 ans¹ qui y vivent (6,4 millions) pour réaliser que 85 % des électeurs québécois sont propriétaires d'une automobile. Autrement dit :

- La propriété d'une automobile est le **tout premier facteur commun** à l'ensemble de l'électorat, loin devant le sexe, l'âge, le niveau éducatif, etc.;
- Il suit que le plus grand danger qui guette un homme ou une femme en politique est de s'aliéner les automobilistes;
- Par sa réponse spontanée, **M. Legault a simplement réitéré son allégeance à l'essentiel de l'électorat québécois.**

Je sais de quoi je parle. Pour cause, le principal argument que mes opposants ont utilisé contre moi tout au long de mes 12 années en politique fut ma détestation présumée de l'automobile, or donc des automobilistes. Et ce n'était rien comparativement au traitement qui fut réservé à Luc Ferrandez.

Mot de la fin

Le triste sort réservé à la petite Maria sera-t-il la goutte d'eau qui fera déverser le vase, qui nous convaincra d'enfin faire ce qu'il faut pour que de tels « accidents » ne se produisent plus ?

- Nous savons ce qu'il faut faire ;
- Tout ce qui nous manque, c'est la volonté de le faire.

Ou comme mille fois auparavant, passerons-nous vite à autre chose, Maria demeurant tout au plus un « fait divers » enfoui au fond de notre conscience ?

¹ On peut être propriétaire d'une auto dès l'âge de 16 ans et on peut toujours l'être à 80 ans et plus. D'un autre côté, tous les 20-79 ans ne possèdent pas d'auto. Il s'agit donc ici d'une approximation acceptable.