

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

## La fin des contraventions pour les piétons ?

Chronique du 10 janvier 2023

Le journal La Presse du 24 décembre m'a offert le plus beau cadeau de Noël que j'aurais pu espérer, à savoir que la Californie a décriminalisé le **JAYWALKING**.

J'ai souvent dit à cette antenne qu'il fallait cesser de nous émouvoir quand une prétendue « innovation » est annoncée en provenance des États-Unis, de la Californie en particulier : pratiquement chaque fois, il s'agit de longue date d'une chose banale chez-nous, la **Ville du quart d'heure** ou le **Transit Oriented Development** à titre d'exemples.

Cette fois, c'est différent. En vertu du **Freedom to Walk Act**, en vigueur depuis le 1<sup>e</sup> janvier, les piétons ont partout en Californie le droit de traverser sur feu rouge ou entre deux intersections, pour peu qu'ils aient d'abord pris soin de juger qu'aucun « danger imminent » ne se présente :

- Un piéton qui choisirait de se faufiler sur feu rouge entre des véhicules en mouvement demeurera susceptible de recevoir une contravention.

### L'origine de la réglementation anti-piétons

On a tous en tête ces films du début du XX<sup>e</sup> siècle où l'on voit des piétons slalomant en grand nombre entre des autos, des camions, des tramways et même quelques véhicules hippomobiles. À cette époque, il n'existait aucune réglementation les en empêchant :

- Les piétons se comportaient en ville comme ils le faisaient **depuis des millénaires**, à savoir qu'ils occupaient à leur guise l'espace public, rues incluses.

Face à la croissance rapide du nombre de véhicules en circulation, les autorités publiques, prises au dépourvu, laissaient faire. L'**Automobile Club of Southern California** prit la chose en main et proposa une réglementation de son cru. Écoutons-la :

*« 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 »*

Scott L. Bottles, *Los Angeles : The Making of the Modern City*,  
Université of California Press, 1987. Ma traduction.

Est-il besoin de rappeler que les seuls **experts en transport** disponibles à l'époque étaient issus de la première génération de diplômés de la **General Motors Institute**, où fut littéralement inventée l'ingénierie des transports.

C'est ainsi qu'en 1930, les autorités californiennes reçurent et mirent en application le tout premier **Code de la route** dont la fonction même était de chasser les piétons des rues :

- L'autre moyen de convaincre les piétons de quitter la rue fut d'en tuer en grand nombre : du début du siècle jusqu'à 1945, pas moins de 40 % des décès de la route aux États-Unis furent des piétons, taux qui fluctua ensuite entre 13 et 20 %.

Toujours est-il que si c'est bel et bien la Californie qui il y a un siècle avait chassé les piétons des rues, c'est cette même Californie qui dessert aujourd'hui l'étau.

## Charte du Piéton

En 2006-2007, dans le cadre de la préparation d'une **Charte du piéton**, les Montréalais ont eu droit à un premier débat de fond sur la place des piétons dans la ville.

L'exercice fut lancé sur des bases douteuses, comme en témoignent les deux extraits qui suivent de la **Déclaration d'ouverture** du **Document de consultation** (juin 2006) :

- « *L'Administration municipale veut (...) affirmer la nécessité, pour le piéton, d'adopter des comportements sécuritaires en respectant notamment le **Code de sécurité routière** »;*
- « *Aucune mesure ne sera ultimement efficace si les piétons n'assument pas leur part de responsabilité et ne mettent pas fin au non-respect généralisé du **Code de sécurité routière** ».*

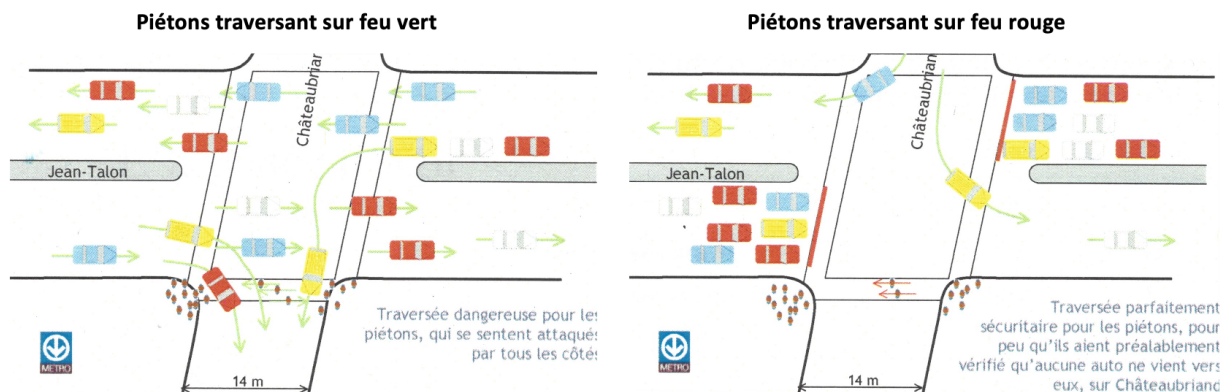
Les journaux ajoutèrent leur grain de sel. Allons-y d'un seul extrait :

*« Tout le monde commet des infractions, mais les piétons sont les plus délinquants. Et de loin. Pourtant, ce sont les conducteurs qui reçoivent le plus de contraventions »*

Article **Anarchique, la circulation**, La Presse, 4 août 2007.

La réflexion étant à mes yeux bien mal engagée, je me suis présenté en audiences publiques de la Ville armé, notamment, des deux dessins qui suivent.

### Exemple de la traversée de la rue Chateaubriand pour accéder au métro, au croisement de Jean-Talon



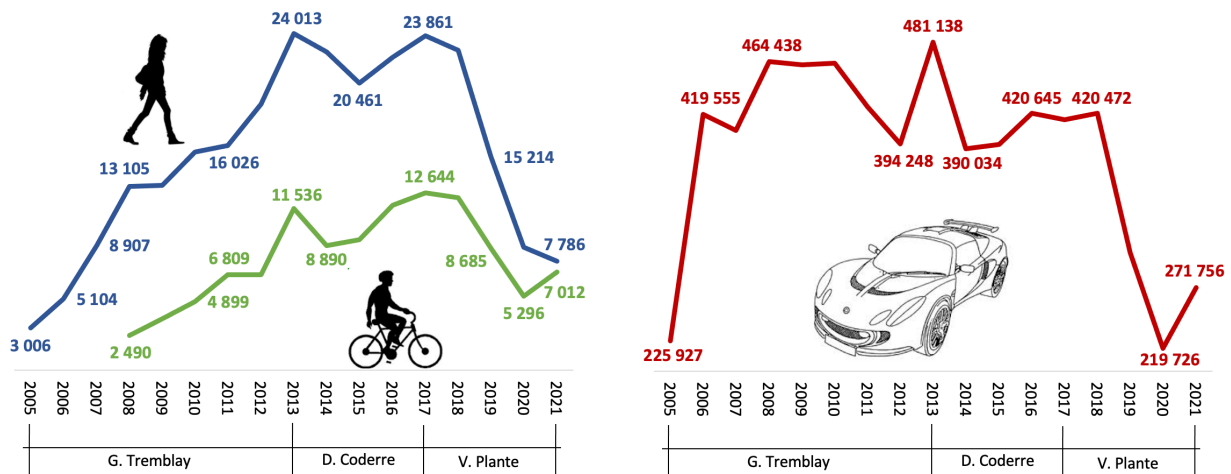
Ces modestes dessins font la preuve qu'il est plus sécuritaire pour un piéton de traverser sur feu rouge, après s'être assuré que la voie est libre, que d'attendre que le feu vire au vert certes pour lui, mais d'abord et avant tout pour les autos s'appêtant à tourner. La photo ci-contre, également produite devant la Commission, illustre cette dernière situation.



Mécontent de mon argumentaire, le président de la Commission, Claude Dauphin, maire de Lachine, m'a tancé : « *Monsieur Bergeron, vous qui êtes un Élu municipal, suggérez-vous que les citoyens devraient ne pas respecter la réglementation ?* ». Ce à quoi j'ai répondu : « *En tant qu'Élus municipaux, je propose que nous changions la réglementation à l'avantage réel et non pas factice des piétons* ».

Ce que je craignais comme résultat de la **Charte du piéton** s'est avéré : en quelques années, les contraventions à l'encontre des piétons ont été multipliées par 8, celles à l'encontre des cyclistes par 5, contre une multiplication par 2 seulement pour les automobilistes<sup>1</sup>.

**Contraventions données par la SPVM depuis l'adoption de la Charte du piéton , en 2007**



Source : SPVM, Rapports annuels d'activités. Concernant les automobilistes, items « infraction en mouvement » et « vitesse » seulement.

Il faut tout de même admettre que l'objectif recherché a été atteint :

- On ne voit plus que rarement un piéton traverser entre deux intersections;
- Même quand aucune auto ne vient, la quasi-totalité des piétons attendent que leur feu vire au vert avant d'engager la traversée d'une rue.

Je ne dis pas que la **Charte du piéton** ne fut suivie d'aucun changement avantageux pour les piétons, tels les feux à décompte numérique ou la réfection complète de certaines intersections particulièrement dangereuses. Mais même là, c'est d'abord et avant tout

<sup>1</sup> Les spectaculaires diminutions récentes seront traitées dans des chroniques ultérieures.

l'élection d'une administration véritablement soucieuse de la sécurité des piétons dans l'arrondissement Plateau-Mont-Royal qui, à partir de 2009, a changé la donne.

### **Conclusion**

J'avoue m'être intéressé à l'intersection Jean-Talon / Chateaubriand non seulement parce que l'on y voit des hordes de piétons se dirigeant vers le métro, mais aussi parce que c'est là que j'ai reçu mon unique contravention à vie en tant que piéton. Durant que le policier rédigeait celle-ci, je lui fis remarquer que les piétons qui traversaient sur feu vert étaient entourés de véhicules en mouvement :

*« Les automobilistes ont-ils réellement le droit de passer devant ou derrière un piéton en train de traverser »* lui demandai-je;

*« Cela est laissé à leur jugement »* qu'il m'a répondu;

*« Si je comprends bien, vous niez aux piétons leur droit de faire eux aussi usage de leur jugement dans le but d'assurer leur propre sécurité »* ai-je conclu.

Il est si rare qu'une bonne idée nous vienne des États-Unis que, pour une fois que la chose se produit, nous devrions nous empresser de l'adopter.